

Construction navale

● (1240)

M. Marcel R. Tremblay (Québec-Est): Monsieur le Président, la question soulevée par l'honorable député est importante et a retenu dernièrement une grande attention de la part du gouvernement. L'importance de cette industrie pour le Canada ne fait aucun doute et le grave déclin que subit la demande pour ses produits ne peut être passée sous silence et ne sera pas ignorée par ce gouvernement.

Bien que la valeur moyenne des travaux de construction navale dans les chantiers affiliés à l'Association des chantiers maritimes canadiens ait été de 191 millions de dollars entre 1976 et 1985, en dollars de 1971, cette industrie a subi une baisse de 47 p. 100 entre 1982 et 1984. De 1984 à 1985, le carnet de commandes a chuté de 63 p. 100, le plus faible niveau de l'après-guerre. Il reste maintenant 18 chantiers au Canada, si on tient compte de la fermeture ou de la mise sous tutelle des chantiers suivants, *Breton Industrial Marine*, en Nouvelle-Écosse; *Collingwood Shipyard*, en Ontario; *Bel-Aire Shipyards* et deux chantiers appartenant à Rivtow, en Colombie-Britannique. Ces fermetures sont une conséquence des difficultés auxquelles fait face l'industrie.

Le déclin de l'emploi global dans les chantiers témoigne également des problèmes de cette industrie. Bien qu'entre les années 1976 et 1985, le niveau moyen de l'emploi se soit situé à 15 000, en 1985 ce chiffre n'était plus que de 8 000 et, à la fin de mai 1987, il était d'un peu moins de 7 000. Monsieur le Président, il importe de noter que malheureusement la demande ne semble pas devoir retrouver, dans un avenir prochain, les niveaux atteints au cours des années 1970.

Les problèmes auxquels font face actuellement les chantiers canadiens se font sentir dans le monde entier. Les carnets de commandes et la production des chantiers navals de tous les pays ont accusé une baisse sérieuse depuis les années 70, où ils ont atteint des niveaux records. L'industrie mondiale de la construction navale avait à ce moment-là une surcapacité d'environ 40 p. 100. Les navires construits en 1975 avaient au total une jauge brute de 34,2 millions de tonnes; cette jauge n'a été que de la moitié en 1986.

L'année dernière, la baisse a été encore plus marquée. Par exemple, d'après l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE), les commandes placées auprès des chantiers navals du Japon ont diminué de 14 p. 100 au cours du premier semestre de 1986, par rapport à la même période de 1985. Pendant cette période, les commandes des chantiers navals européens ont aussi chuté de 69 p. 100.

Il convient de noter que l'utilisation réduite de la capacité de certains pays où les industries de construction navale sont essentielles est due en partie à l'arrivée de nouveaux concurrents des plus agressifs. En effet, notons la Corée, la Chine et le Taïwan qui ont considérablement accru leur capacité de construction navale ces dernières années, ce qui a eu pour effet d'éroder la domination du marché international par les nations de l'Europe de l'Ouest et du Japon.

Les prévisions indiquent que la situation relative de la surcapacité mondiale continuera jusqu'au milieu des années 1990. Tenant compte de la baisse du nombre de commandes survenue dans le passé et du fait que l'industrie continuera, semble-t-il, d'évoluer dans un climat difficile, plusieurs pays ont adopté diverses mesures en vue de s'adapter à ce problème.

Au Japon, au cours de la dernière décennie, la main d'oeuvre travaillant directement dans le domaine de la construction navale a été réduite de 45 p. 100. Un comité gouvernemental a demandé que la capacité de construction navale soit diminuée de 20 p. 100 à la fin de 1987. Ce comité a en outre conseillé la fusion d'entreprises de construction de navires en vue de consolider et de rationaliser la structure commerciale de l'industrie et de réduire par le fait même la concurrence excessive. Les deux principaux chantiers navals, Mitsui et Nippon Kokan, étudient, semble-t-il, la possibilité de réduire conjointement leur capacité en ce sens. Kawasaki, Hitachi et Sumitomo parlent de fusion.

En Allemagne de l'Ouest, l'effectif total de l'industrie de la construction navale est passé de 73 000 personnes en 1975 à 43 000 en 1985. On prévoit qu'il fléchira encore davantage, soit du quart environ ou de quelque 10 000 emplois. Ces emplois sont concentrés dans les régions côtières du Nord, et le gouvernement de l'Allemagne a fait savoir qu'il n'avait pas l'intention de tenter d'y maintenir toute la capacité de construction navale. Il s'attend plutôt que l'industrie propose ses propres plans de restructuration. À cet égard, le gouvernement allemand a annoncé qu'il accordera aux quatre États côtiers du Nord une aide considérable à l'infrastructure et à la structure régionale.

En Suède, un des chefs de file mondial de la construction navale il y a à peine 10 ans, Kockums, a cessé à la fin de 1986 toute nouvelle activité de construction de navires marchands.

Revenant à la situation au Canada, je prends bonne note de la demande de l'honorable député voulant qu'un comité spécial de la Chambre soit constitué pour étudier les problèmes auxquels fait face l'industrie de la construction navale, dans l'intention de revitaliser l'industrie au Québec. Un tel comité spécial n'est pas nécessaire, monsieur le Président, puisque, en vertu de son mandat, le Comité permanent de l'Expansion industrielle régionale a le pouvoir d'examiner cette situation. En outre, le gouvernement fait tout en son pouvoir pour redonner de la vitalité à ce secteur sans s'immiscer indûment dans un domaine qui relève essentiellement du secteur privé. Je suis heureux, cependant, d'avoir l'occasion de discuter de l'approche que le gouvernement a adoptée en vue d'aider les travailleurs de l'industrie à relever le défi que pose ce nouvel environnement.

La stratégie adoptée par le gouvernement en vue de résoudre la situation comporte trois différents éléments. Premièrement, le gouvernement continuera de protéger le marché intérieur. Des droits de 25 p. 100 qui s'appliquent à la plupart des navires, offrent une protection aux constructeurs de navires canadiens.

Deuxièmement, le gouvernement continuera d'appuyer par ses propres acquisitions l'industrie de la construction navale. Nous sommes tout à fait conscients de l'importance actuelle et future que revêtent, pour cette industrie, les besoins du gouvernement dans le secteur maritime.

Au cours des cinq dernières années, les achats du gouvernement fédéral ont représenté entre 20 p. 100 et 25 p. 100 de l'emploi des chantiers canadiens. L'importance relative des achats fédéraux s'est accrue au rythme du déclin des commandes commerciales. Le 26 mai 1987, toutes les commandes pour