

POUR LA RELANCE DU NAVAL AU QUÉBEC

LÉVIS

10 mises à pied

SERVICE DE LA DOCUM

LAUZON

1 800 mises à
pied

SOREL

2 225 mises à
pied

VICKERS

500 mises à pied

GASPÉ

fermeture
complète
100 chômeurs

COLLOQUE SUR L'EMPLOI DANS LES CHANTIERS MARITIMES

QUÉBEC 26 OCTOBRE 1983



Avant-propos

Ce document a été préparé par les services de recherche et d'information de la CSN, en étroite collaboration avec la branche des chantiers maritimes de la Fédération de la Métallurgie CSN, qui regroupe la presque totalité des travailleurs et travailleuses des chantiers maritimes du Québec. Nous exprimons nos remerciements pour sa collaboration, au groupe de recherche "Conservons les emplois", groupe subventionné par le programme Relais.

POUR LA RELANCE DU NAVAL AU QUÉBEC

Il y a cinq ans la CSN, en collaboration avec la Branche des chantiers maritimes de la Fédération de la métallurgie, a élaboré une plate-forme de revendications pour le secteur des chantiers maritimes qui visait à éviter l'effondrement de l'industrie.

Ce document, qui avait pour titre: **Chantiers maritimes, le naufrage doit et peut être évité** visait à assurer aux travailleurs et travailleuses de ce secteur un peu de stabilité de l'emploi par l'application d'une protection législative équivalente à ce qui existe dans d'autres pays.

On proposait aussi des mesures visant à accroître les investissements pour la modernisation des chantiers, et à maximiser les retombées pour l'industrie des investissements provenant de l'exploitation canadienne de la nouvelle zone élargie de pêche de 200 milles, ainsi que de l'exploration, de l'exploitation des ressources gazières et pétrolifères sur la côte est et dans le Grand Nord, et du renouvellement de la flotte de la défense nationale.

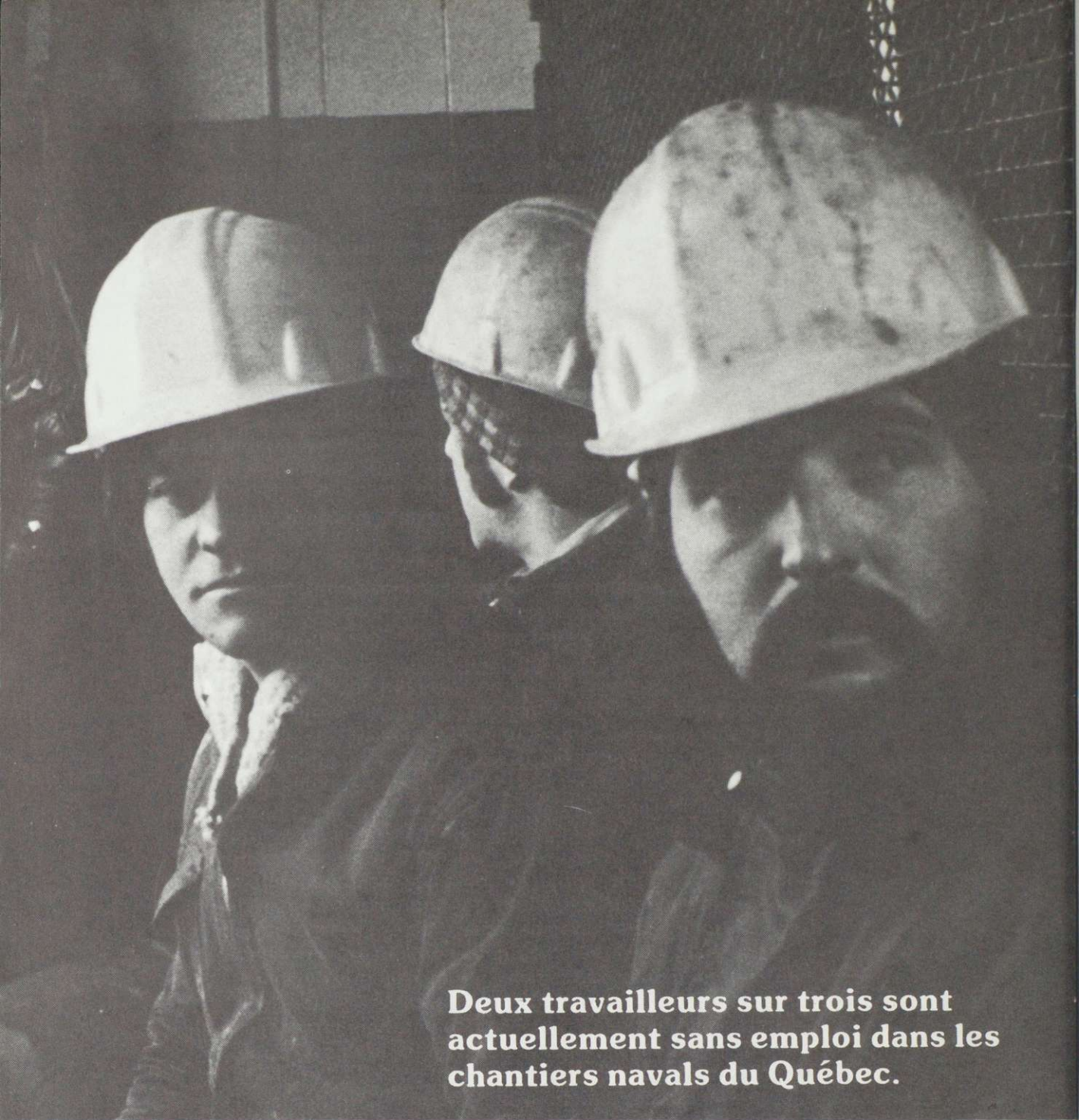
L'application de cet ensemble de mesures aurait permis, comme le disait le document, "d'éviter de se poser la question, une année sur deux, de la diminution ou du maintien de l'emploi dans les chantiers"¹.

Le naufrage a-t-il été évité? Si on examine les mesures adoptées par les deux paliers de gouvernement et qu'on les compare à la plate-forme mise de l'avant en 1978, il faut répondre **non**. Les contrats découlant de l'exploitation de la zone de 200 milles ont largement bénéficié à des pays étrangers; et les "méga-projets" énergétiques ont été annulés ou retardés. Malgré quelques énoncés d'intention, le Canada ne s'est pas encore doté d'une législation dans le secteur de la construction navale qui se rapproche de ce qui existe dans d'autres pays industrialisés. Nous élaborerons sur chacun de ces points plus loin.

Soixante-cinq pour cent de chômeurs

Si on cherche à répondre à la question que l'on vient de poser en examinant l'évolution de l'emploi depuis 1978, il faut répondre **non** encore plus catégoriquement.

Au mois d'octobre 1983, il y a à peine 2 350 travailleurs à l'ouvrage dans les trois plus importants chantiers maritimes du Québec (Marine à Sorel, Davie à Lauzon, Vickers à Montréal). Un



Deux travailleurs sur trois sont actuellement sans emploi dans les chantiers navals du Québec.

TABLEAU I

Comparaison mondiale du commerce maritime et de la capacité de la flotte
(Taux annuels moyens de croissance)

	1966-1970	1970-1973	1974-1979
Expéditions	10,9%	8,9%	1,1%
Capacité	8,2%	9,1%	8,5%

Source: Ministère de l'industrie et du commerce du Canada,
La construction navale au Canada, 1982.

quatrième chantier, les Chantiers de Gaspé, est complètement fermé depuis avril 1983 et les Chantiers de Lévis ont maintenant 10 employés, soit la moitié de l'an dernier.

Or, le niveau d'emploi dans ces chantiers a atteint 8 000 travailleurs en 1978: 3 000 à Marine (par rapport à 1 100 en août 1983), 1 600 à Vickers (700 en 1983), 3 300 à Davie (550 en 1983) 20 à Lévis (10 en 1983), 80 à Gaspé (zéro en 1983).

Tout le monde reconnaît que la conjoncture économique mondiale récente n'a pas été des plus favorables à la construction navale au pays, et il vaut la peine de s'attarder quelques instants sur cette question.

D'abord il y a le secteur énergétique, qui créait beaucoup d'espoir il y a quelques années pour la création d'emplois à court terme. Or la chute, depuis 1982, du prix mondial du pétrole et la baisse de la consommation d'énergie ont provoqué l'arrêt ou le retard de plusieurs "méga-projets" dont la viabilité économique reposait sur des projections plus qu'optimistes (du point de vue du producteur) quant au prix que le monde était prêt à payer pour ses approvisionnements en énergie.

Parmi les "méga-projets" qui furent retardés, il y avait les projets d'exploration et d'exploitation du gaz et du pétrole sur la côte est et dans le Grand Nord.

Ainsi la Société Dome Petroleum est devenue en 1981 acquéreur des Chantiers Davie de Lauzon en promettant de créer jusqu'à 5 000 emplois dans la construction de plate-formes de forage et de super-méthaniers. Or, la dernière plate-forme a quitté les quais en juin 1983 et les autres contrats furent annulés. Pour ce qui est des super-méthaniers, on n'en parle plus.

Les effets de la crise

La récession aiguë de 1981-1982 s'est traduite par une réduction mondiale du transport des marchandises de toutes sortes. Mais déjà durant les années 1970, il y a eu un ralentissement important du transport maritime par rapport à la croissance rapide connue auparavant, alors que la construction de nouvelles capacités de transport se poursuivait au même rythme comme en témoigne le **tableau I**.

Il s'est alors développé des surplus de capacité de transport que les salariés des chantiers Marine à Sorel ont ressentis de façon directe lorsque l'armateur grec qui a commandé six navires et a signé un contrat peu engageant (pour lui) a décidé de refuser d'acheter les navires en question. Marine a finalement réussi à vendre ces navires à perte, mais pendant plusieurs mois elle se servait de la présence de ces navires invendus comme prétexte pour ne pas présenter des soumissions pour des nouveaux contrats. En même temps, elle engageait des sommes importantes dans la diversification de l'entreprise.

La crise a eu également ses effets sur le cabotage dans le Saint-Laurent et sur les Grands Lacs. Selon les données recueillies par l'Association des transporteurs maritimes et des Grands Lacs, le nombre de tonnes-kilomètres de marchandises transportées par cabotage a diminué de 11,8% en 1982, après avoir déjà diminué de 2,2% en 1981.²

L'effondrement de l'industrie des pêches

Quant à l'industrie de la pêche, on pourrait écrire des

volumes sur la situation chaotique de cette industrie sur la côte est du Canada.

Malgré l'extension de la zone de juridiction canadienne à 200 milles, qui aurait pu permettre à l'industrie de connaître un nouvel essor, les autorités gouvernementales ont décidé d'attendre l'effondrement de l'industrie en 1983 avant d'entreprendre la restructuration nécessaire. Les difficultés actuelles de l'industrie se traduisent par une absence de commandes de bateaux de pêche.

Quant à la fermeture des chantiers de Gaspé, elle s'explique par le refus des administrateurs de Pêcheurs unis du Québec, le propriétaire des Chantiers de Gaspé, de faire fonctionner les chantiers durant la phase de restructuration de leur compagnie.

Si le passé récent est très noir quant au niveau d'emploi dans les chantiers maritimes du Québec, l'avenir, tel que déterminé par les carnets de commandes, l'est encore plus. Notons d'abord que du côté des acheteurs, soit pour des cargos, des bateaux de pêche, et autres, rien ou presque n'est prévu, à part les réparations. La baisse du volume de transports, l'incertitude des pêches, l'absence de protection législative font que les carnets de commande sont vides.

Quant aux réparations, ce type d'activité peut fournir au plus quelques centaines d'emplois pour des courtes durées, entrecoupées de périodes de mises à pied prolongées.

Perspectives d'emplois

Les autres sources de commandes sont les deux paliers gouvernementaux. En regardant de près la situation de l'emploi de chaque chantier, on s'aperçoit que la situation n'est guère reluisante.

Versatile Vickers

Des 700 travailleurs actuels à la Compagnie Vickers à Montréal, 150 perdront leur emploi à la suite d'une mise à pied prévue pour le 10 décembre. 300 autres risquent de perdre leur emploi d'ici juin 1984 pour ramener le nombre de travailleurs à 250.

Comme il n'y a rien de prévu dans le carnet de commandes de la compagnie, les 400 emplois que doivent fournir les frégates (installations de l'appareillage) ne ramèneraient même pas le niveau d'emploi au niveau actuel. Or, ce contrat n'amènera aucun emploi avant la fin de 1986.

Marine Industries

Il y a actuellement 1,100 travailleurs sur les chantiers de Marine Industries à Sorel, dont près de 450 grâce à un contrat de construction de wagons de chemin de fer qui sera terminé d'ici quelques mois.

Le contrat des deux brise-glace annoncé récemment par le gouvernement fédéral ne servira finalement pendant environ 15 ou 18 mois qu'à redonner de l'emploi à environ 75% des travailleurs qui seront mis à pied à la fin des contrats de wagons.

Pour ce qui est du fameux contrat des frégates, les emplois prévus — 700 pour la fabrication des coques — ne feront que ramener approximativement l'emploi au niveau actuel. Et ce,

pendant que le taux de chômage dans la région de Sorel approche 50%.

Les employé-e-s de bureau ont également subi les effets de l'absence de contrats: des 400 qu'ils étaient, alors que les chantiers roulaient avec plus de 3000 employés de la production, ils ne sont plus que 275 aujourd'hui.

Chantier Davie

À moyen terme, le niveau d'emploi est appelé à augmenter dans ce chantier situé à Lauzon, autrefois le plus important chantier maritime du Canada, et le plus important employeur du secteur privé dans la grande région de Québec. Ces emplois seront cependant de très courte durée. En effet, s'il y a actuellement 550 travailleurs, il y en aura un maximum de 1 000 en janvier pour une période de deux mois, et ensuite le nombre décroîtra. Ces emplois concernent la construction d'un traversier de CN Marine.

On sera cependant loin du niveau d'emploi atteint il y a à peine un an, en 1982, lorsque 2 300 travailleurs oeuvraient sur les chantiers. Et après ce contrat, rien n'est prévu dans les carnets de commandes de la compagnie et l'emploi risque encore une fois de chuter de façon dramatique.

Chantiers de Gaspé, Chantiers de Lévis

Quant à ces deux plus petits chantiers qui construisent des bateaux de pêche, tous les deux sont dans l'incertitude complète. Les chantiers de Gaspé sont fermés depuis le printemps de 1983 et il n'y a actuellement aucun plan de relance à court ou à moyen terme. Rien ne permet de prévoir un relèvement prochain du niveau d'emploi aux Chantiers de Lévis, où il n'y a que dix travailleurs à l'ouvrage.

Des opportunités ratées

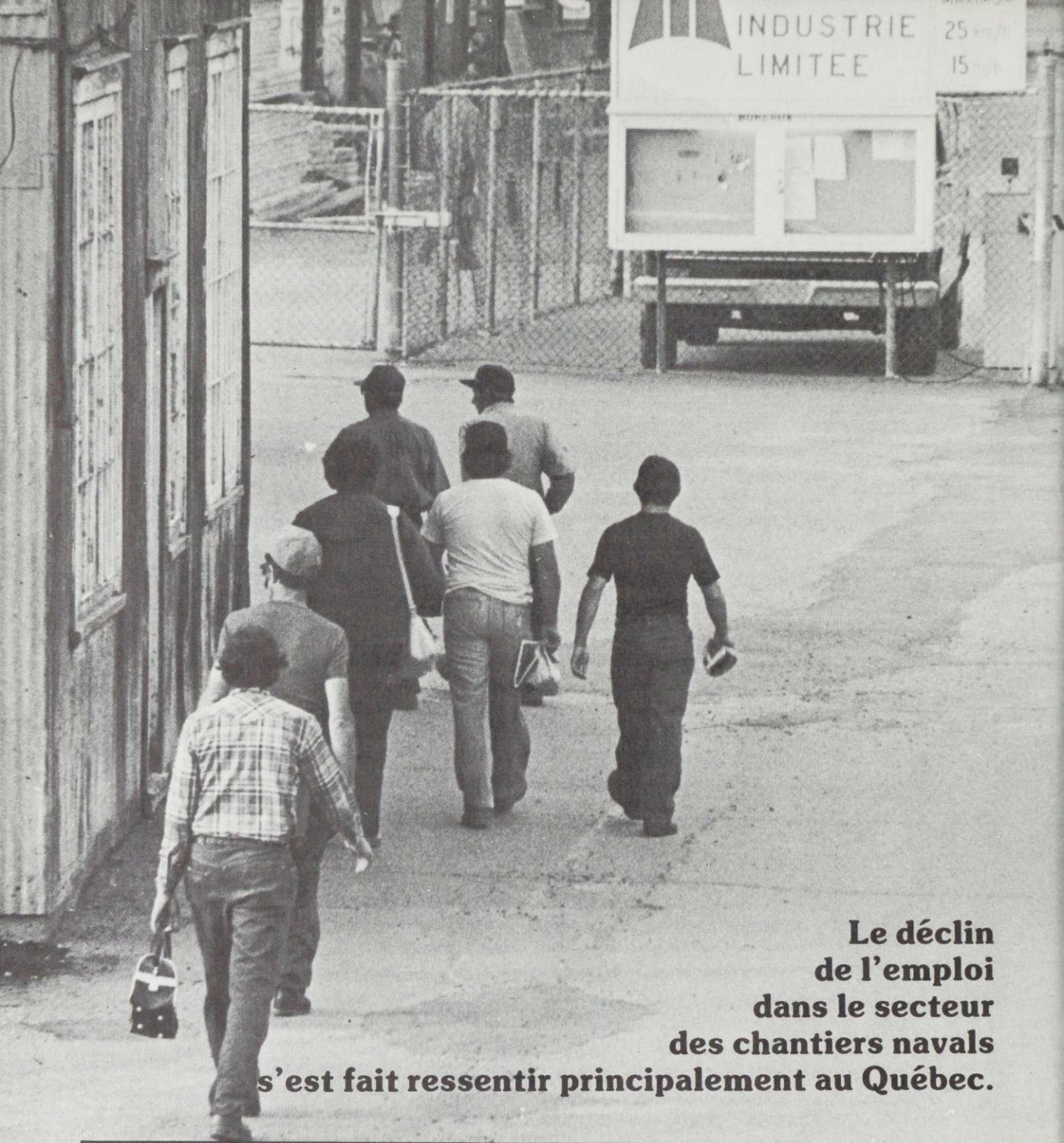
La conjoncture économique récente n'a certes pas été favorable à la construction navale. Il ne faut pas en tirer comme conclusion, cependant, que cette industrie n'a plus d'avenir au Québec. Le déclin économique rapide de 1981 et 1982, le plus fort depuis les années 30, la chute du prix du pétrole, l'effondrement de l'industrie des pêches devraient faire place à une période de croissance économique plus stable.

Aussi, un examen plus détaillé de la conjoncture de l'industrie maritime mondiale et de la place du Canada et du Québec dans cette industrie montre que l'histoire de la construction navale au Québec a surtout été une histoire d'occasions manquées: c'est-à-dire que des opportunités pour développer l'industrie de la construction navale au Québec se sont présentées, mais que les chantiers québécois n'ont pas su profiter de ces opportunités. La création d'emplois s'est donc effectuée ailleurs.

Le Québec écope davantage

Commençons par un bref aperçu de l'évolution de l'emploi dans les chantiers maritimes du Québec comparativement aux autres provinces.

Comme l'indique le **tableau 2**, les chantiers maritimes du Québec n'employaient en 1981 que moins de la moitié de la



**Le déclin
de l'emploi
dans le secteur
des chantiers navals
s'est fait ressentir principalement au Québec.**

TABLEAU 2

Emploi dans les chantiers maritimes

	Québec	Autres Provinces	Canada	Québec/Canada
1963-1967	8 100	10 300	18 400	44,0%
1974-1977	6 000	9 600	15 600	38,5%
1981	3 750	11 250	15 000	25,0%

Source: Ministère de l'Industrie et du Commerce Canada, La Construction navale au Canada, 1982.

main-d'oeuvre qu'ils employaient durant les années '60, alors que dans les autres provinces, le niveau d'emploi global est même supérieur au nombre d'emplois qui existaient durant les années '60.

C'est ainsi que la proportion d'emplois dans les chantiers maritimes du Québec, par rapport à l'ensemble du Canada, est passée de 44% dans les années '60 à 25% en 1981. Et ces chiffres ne tiennent même pas compte des nouvelles chutes d'emplois subies en 1983, année pour laquelle les statistiques complètes ne sont pas encore disponibles.

La baisse de la construction navale au Québec par rapport aux autres provinces s'explique par le fait que les contrats des navires commerciaux sont allés principalement en Colombie-Britannique et en Ontario.

Entretemps, les chantiers Vickers et Geo. D. Davie ont abandonné la construction navale, Marine a procédé à une diversification qui a coûté plusieurs centaines d'emplois et Davie périclitait, changeant de patrons à plusieurs reprises. Ainsi, les Chantiers Davie ont par le passé construit des navires pour les Grands-Lacs, ce qu'ils ne font plus depuis plusieurs années.

Cependant, pour relever l'emploi dans la construction navale au Québec, il ne nous semble pas qu'il faille le réduire ailleurs au Canada.

Le Canada dans son ensemble n'accorde pas à l'industrie de la construction navale la place que devrait lui être accordée compte tenu de la présence de la plus importante voie de navigation intérieure au monde (la voie maritime du Saint-Laurent), de l'importance du littoral canadien (le plus long au monde), de l'importance des échanges internationaux dans l'économie canadienne (25% du produit national brut), et de l'importance de l'industrie de la pêche.

D'ailleurs, malgré les difficultés de cette industrie, le Canada est actuellement le plus important exportateur de produits de la mer au monde.

Des aspects positifs

Malgré la mauvaise conjoncture mondiale dans le transport maritime, l'évolution laisse voir des aspects positifs pour le Canada dont les autorités auraient pu tirer profit. Ainsi, un document du gouvernement fédéral constate ce qui suit:

*"Les céréales sont les seuls produits à l'égard desquels on a constaté une croissance raisonnablement forte des expéditions par voie de mer... (Ainsi) le ralentissement du commerce maritime a été moins accentué au Canada qu'à l'échelle mondiale. Bien plus, on a pu noter une vigueur évidente dans le transport international à partir des ports canadiens."*³

Mais la flotte internationale qui profite de cette vigueur du transport maritime dans les ports canadiens bat presque entièrement pavillon étranger et est également de construction étrangère dans la grande majorité.

Des navires importés

Pour ce qui est de ce que l'on peut qualifier de "marine marchande" qui est presque entièrement occupée dans le cabotage

TABLEAU 3

Répartition, selon l'origine de la flotte de la marine marchande canadienne au 30 décembre 1980

	Construction canadienne	Construction étrangère	Pourcentage de la construction étrangère
Pétroliers	34	5	12,8%
Transporteurs de vrac sec	94	35	27,1%
Remorqueurs	198	54	21,4%
Charlands et gabares	1 248	107	7,9%
Navires de charge	16	13	44,8%
Transbordeurs	47	8	14,5%

Source: M.I.C., Canada, La construction navale au Canada, 1982.

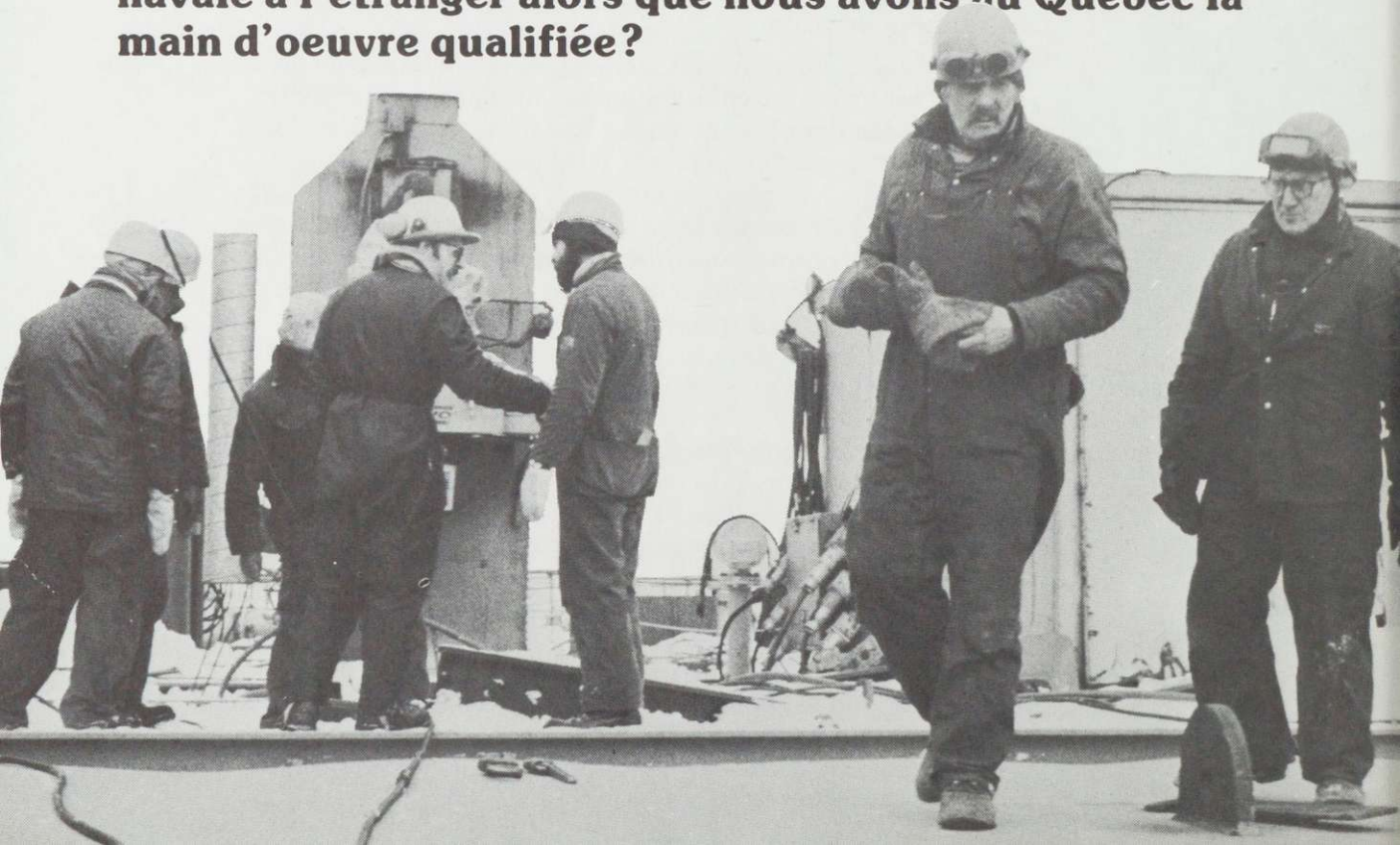
TABLEAU 4

Construction et importation de navires au Canada (en milliers de tonnes brutes)

	Navires construits dans les chantiers maritimes membres de l'ACMC	Navires construits à l'étranger et immatriculés au Canada	Proportion construction ÷ importation
1978	244,60	67,28	3,64
1979	163,20	61,07	2,67
1980	106,50	70,55	1,51
1981	178,10	145,60	1,22

Source: M.I.C., Canada, La construction navale au Canada, 1982.

Pourquoi laisser aller les contrats de construction navale à l'étranger alors que nous avons au Québec la main d'oeuvre qualifiée?



(sans avoir l'exclusivité de cette activité puisqu'aucun règlement actuel n'empêche les bateaux étrangers de faire le cabotage), il y a également une composante importante de construction étrangère.

Le **tableau 3** fait état de la composition de la "marine marchande canadienne". Il est à noter que les constructions étrangères atteignent les 45% pour certains types de bateaux.

Encore plus inquiétante que la proportion actuelle de bateaux construits à l'étranger dans la flotte de navires immatriculés au Canada, est la tendance récente de cette proportion à augmenter.

Cette tendance est bien évidente dans le **tableau 4**, qui fait état du tonnage global des navires construits au Canada ces dernières années, comparé au tonnage global des navires construits à l'étranger et immatriculés au Canada.

Alors qu'en 1978, il y avait 3,64 fois plus de bateaux (en fonction du tonnage) construits au Canada qu'importés, cette proportion est tombée à 1,22 en 1981.

Un meilleur financement ailleurs

En termes absolus, le tonnage des navires importés a plus que doublé entre 1980 et 1981. Cette augmentation est directement attribuable à la décision du gouvernement canadien de faire baisser de 21% à 9% le taux des subventions accordées dans le cadre du programme d'aide à la construction navale.

Un document du gouvernement fédéral explique en termes très concrets les conséquences de cette décision pour les chantiers du pays:

*"Avec les meilleures possibilités de financement à bon marché à l'étranger, les propriétaires de navires se sont adressés à l'étranger pour la construction de navires. C'est ainsi que la Misener Transportation a commandé à des chantiers maritimes écossais trois navires d'une valeur totale de 130 millions de dollars, qu'elle exploitera aux termes du contrat conclu avec la Commission canadienne du blé. Conformément aux lois actuelles (notamment la franchise accordée aux navires du Commonwealth), on peut importer ces navires en franchise de droit."*⁴

L'élément le plus scandaleux de cette affaire est sans doute le fait que cette commande de navires étrangers s'est complétée dans le cadre d'un contrat avec la Commission canadienne du blé pour le transport de céréales canadiennes.

Et comment qualifier autrement que scandaleux l'achat par la Société d'État Petro-Canada d'une plate-forme semi-submersible (de type Zebco 710) au Japon?

Ou l'achat, également d'un constructeur japonais, de deux méthaniers par la Société Dome Petroleum, une compagnie qui ne survit que grâce aux subventions du gouvernement fédéral et qui, de surcroît, est propriétaire des Chantiers Davie, où 75% des salariés sont actuellement en chômage?

Une politique d'"achat chez nous"

Actuellement, et contrairement à ce qui existe dans le domaine du transport aérien, aucune réglementation

TABLEAU 5

**Rémunération horaire des travailleurs dans l'industrie de la
construction navale dans 16 pays**
(en dollars américains)

	1975	1979	Taux de croissance annuel moyen
Canada	6,83	9,79	10,8%
États-Unis	6,89	10,00	11,3%
Japon	3,93	6,53	16,5%
Corée du Sud	0,60	2,14	64,2%
Taiwan	0,67	1,44	28,7%
Danemark	7,05	11,29	15,0%
Finlande	5,50	8,17	12,1%
France	5,17	9,57	21,3%
RFA	7,10	12,66	19,6%
Grèce	2,01	3,84	22,8%
Italie	5,87	8,72	12,1%
Pays-Bas	7,11	11,79	16,5%
Norvège	7,48	10,93	11,5%
Espagne	—	6,61	24,9%
Suède	8,00	12,21	12,8%
Royaume-Uni	3,67	5,45	12,1%

Source: Bureau of Labor Statistics, U.S. Department of Labor.

TABLEAU 6

Salaire horaire aux chantiers navals canadiens

	Journalier	Soudeur
Vickers-Montréal (5 mars 1984)	\$11,17	\$11,93
Davie-Lauzon (31 décembre 1983)	\$11,80	\$12,75
Marine-Sorel (30 avril 1984)	\$11,97	\$12,89
St-John Shipbuilding (31 décembre 1983)	non disponible	\$13,25
Burrard-Yarrows (31 août 1984)	\$14,83	\$16,26

Source: Conventions collectives.

internationale n'existe régissant tous les pays en ce qui concerne le transport maritime. Ainsi des phénomènes qui n'ont cours dans aucun autre grand mode de transport, comme le pavillon de complaisance, dominant le transport maritime sauf lorsqu'un pays agit de façon unilatérale ou par entente bi-latérale pour exercer un contrôle partiel.

Pourtant, il n'y a pas d'endroit où il serait plus facile d'agir pour exercer une politique d'"achat de chez nous", que lorsqu'il s'agit de commandes de navires provenant de sociétés d'État ou d'autres sociétés effectivement contrôlées par le gouvernement.

Jusqu'ici deux ordres d'arguments ont été utilisés, soit par les gouvernements, soit par les armateurs privés, lorsqu'ils commandent des navires à l'étranger plutôt que d'utiliser les chantiers canadiens.

D'une part, il y a la question des coûts de production moins élevés, mais cette question se réduit souvent à une polémique qui ne concerne que les coûts salariaux.

L'autre type d'argument qui est utilisé concerne la productivité des chantiers canadiens, question qui est liée à ce qu'on appelle souvent le retard technologique: les chantiers canadiens ne sont pas équipés pour construire à un coût compétitif, ou bien ils ne sont tout simplement pas capables de construire les navires sophistiqués qui sont exigés, dit-on. Traitons de chacun de ces arguments séparément.

Des salaires moins élevés qu'ailleurs

D'abord sur la question des coûts salariaux, il faut dire que le discours attribuant le manque de contrats aux salaires "trop élevés" gagnés par les travailleurs canadiens s'est quelque peu dissipé ces dernières années, et pour cause.

Comme le démontre le **tableau 5**, le salaire moyen dans les chantiers canadiens est, selon les dernières statistiques complètes disponibles, dépassé par presque tous les autres pays industrialisés.

Il reste un écart important avec seulement deux pays développés: la Grande-Bretagne et le Japon. Quant à ce dernier pays, le rythme de croissance salariale est beaucoup plus rapide qu'au Canada, de sorte que, si les tendances du passé se poursuivent, le salaire japonais dépassera le salaire canadien d'ici quelques années.

L'écart salarial est beaucoup plus important en ce qui concerne des pays nouvellement industrialisés comme la Corée du Sud et Taïwan. Cependant, pour ces pays, le rythme de croissance salariale est extrêmement rapide: six fois le taux canadien dans le cas de la Corée.

Les chiffres cités dans le **tableau 5** pour le Canada constituent le salaire moyen pour l'ensemble du pays. Or, les salaires dans les chantiers québécois sont inférieurs à ceux versés dans certains autres importants chantiers maritimes au Canada, selon les données présentées au **tableau 6**.

En effet, pour ce qui est des salaires en vigueur à la fin de 1983, les trois grands chantiers québécois sont dépassés par les grands chantiers de Burrard Yarrow en Colombie-Britannique et de St-John Shipbuilding au Nouveau-Brunswick.

Il ne semble donc pas qu'on puisse attribuer à des coûts



Il faut faire de l'industrie de la construction navale le secteur de pointe qu'il a déjà été.

salariaux désavantageux le déclin de la construction navale au Québec par rapport aux autres provinces.

Il apparaît par ailleurs évident que les efforts soutenus déployés par le gouvernement fédéral pour forcer les salariés de certains chantiers maritimes à limiter leurs augmentations salariales, auraient été plus utiles s'ils avaient été consacrés à obtenir des investissements pour les chantiers; d'autant plus qu'un récent rapport de Statistique Canada attribue à la lente croissance de la consommation au Canada (due entre autres aux programmes de limitations salariales comme le "6 et 5%") la lenteur de la reprise au pays...

Le "retard" technologique

Quant à la question de la productivité, il semble que les chantiers québécois accusent effectivement certaines lacunes relativement à d'autres pays, notamment le Japon.

Une étude de la société Appledore, faite pour le compte du ministère fédéral de l'Industrie et du Commerce, conclut que les faiblesses des chantiers maritimes canadiens sont entièrement attribuables à la désuétude des équipements et à des lacunes au chapitre de l'organisation de la production et des études techniques: "dans l'ensemble, les niveaux de technologie des chantiers canadiens sont inférieurs à ceux des chantiers étrangers".⁵

Il est clair pour les auteurs de ce rapport que le problème du retard technologique ne pourrait se résoudre sans des investissements importants pour moderniser et agrandir les chantiers.

Il nous apparaît aussi que le soi-disant retard technologique des chantiers canadiens n'est pas quelque chose d'immuable. Mais pour rattraper le retard, il faut que les deux paliers de gouvernement et les compagnies concernées assurent une certaine stabilité dans les commandes futures et des apports financiers suffisamment solides pour que les investissements nécessaires se réalisent.

Il s'agit, en effet, de faire des choix politiques qui constituent une décision de faire des chantiers maritimes une industrie de croissance et d'innovation, tel que le Japon l'a fait.

Le Canada a déjà par le passé laissé périlcliter son industrie navale, notamment au début du vingtième siècle et encore durant les années '30.

Lorsque le Canada a décidé de s'engager dans les deux guerres mondiales, il a su à chaque occasion rattraper dans un laps de temps record, le retard technologique et se placer parmi les plus importants constructeurs de navires au monde⁶.

D'ailleurs, la même détermination de rendre l'industrie navale concurrentielle se manifeste lorsque le ministère de la Défense nationale affirme, au sujet de la construction des frégates:

*"L'industrie canadienne produira des navires canadiens qui feront concurrence à ce qui se fait de mieux dans le monde sous les rapports de la conception, du rendement et du prix."*⁷

Manque de détermination politique

Ce qu'il faut déplorer, c'est que cette détermination politique de relever l'industrie de la construction navale se fait

TABLEAU 7

Mer de Beaufort: Prévisions (1982 à 1991)

Types de bâtiments	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	Total
Bateaux de support légers	2	2	1	1	1	0	1	1	1	1	11
Bateaux de support méd.	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	20
Bateaux de support lourds	0	0	,5	,5	0	,5	,5	0	0	1	3
Barges accomodation											
• opération	0	0	0	0	,75	,25	0	0	,75	,25	2
• construction	0	0	0	,75	,25	0	0	,75	,25	0	2
Barges de travail	,5	1,5	2	1	1	0	0	1	1	0	8
Barges de forage	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9
Navires de forage ronds	,5	,5	,5	,5	,5	,5	0	0	,5	,5	4
Dragues	0	,5	,5	0	0	1	0	0	,5	,5	3
Barges de traitement	0	0	0	,25	,5	,25	0	,75	1,5	,75	4
Barges d'emmagasinage	0	0	0	0	,5	,5	,5	,5	1	1	4
Pétroliers	0	0	,5	,5	,5	,5	1,5	1,5	1,5	1,5	8
											78

Côte est Atlantique: Prévisions (1982 à 1991)

Plates-formes de forage											
• exploration	,5	1	2,5	1	0	0	0	0	0	0	5
• développement	0	0	,5	,5	0	,5	1	,5	,5	,5	4
	(,5	1	3	1,5	0	,5	1	,5	,5	,5)	(9)
Plates-formes de production	0	0	0	0	,75	1,5	1,5	1	1	,25	6
Pétroliers d'emmagasinage	0	0	0	,3	,3	,4	,4	,4	,2	0	2
Pétroliers de navette	0	0	0	0	1	1,5	1,5	1	1	0	6
Bateaux d'approvisionnement	3	9	0	3	0	6	9	6	6	6	48
											71

Île de Sable (Sable Island): Prévisions (1982 à 1991)

Plates-formes de forage (jack up)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Plates-formes de production	0	0	,25	1	2	1	1	,75	0	0	6
Bateaux d'approvisionnement	0	0	2	4	2	2	1	0	0	0	11
											17

Projet-pilote de l'Arctique: Prévisions (1982 à 1991)

Méthaniers	0	0	,8	,8	,4	0	0	0	0	0	2
Remorqueurs	0	0	0	2,71	,3	0	0	0	0	0	4
Brise-glace (cl. 10)	0	,4	,4	,2	0	0	0	0	0	0	1
Barges d'emmagasinage	0	0	,5	1	,5	0	0	0	0	0	2
Barges de liquéfaction	0	0	,25	,5	,25	0	0	0	0	0	1
											10

Demande traditionnelle: Prévisions (1982 à 1991)

Bateaux remorqueurs	1	1	2	2	2	2	2	2	1	0	15
Barges diverses	3	3	6	7	7	5	6	7	5	2	51
Vraquiers	3	3	3	2	3	3	2	3	3	3	28
Traversiers	,5	,5	,5	,5	,5	,5	,5	,5	,5	,5	5
Bateaux de pêche											
• chalutiers	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	60
• autres	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	240
Pétroliers 35000dw	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
Brise-glace (cl. 8)	0	,2	,2	,2	,2	,2	0	0	0	0	1
Navires gouvernementaux											
• autres	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	20
• frégates (D.N.)	0	0	,5	1	1	1	1	1	,5	0	6

Source: Ministère de l'industrie et du commerce du Canada, La demande canadienne de construction de navires: prévisions 1982-1991, 1982.

seulement lorsqu'il s'agit de créer des instruments de guerre et jamais pour des constructions navales dont l'utilité sociale est beaucoup moins contestable.

D'autant plus que l'impact en termes de création d'emplois par la construction des frégates, pour citer cet exemple, demeure très bas relativement à des investissements comparables dans d'autres types de construction navale.

Certains ont cru voir dans l'annonce que trois des six frégates canadiennes seraient construites dans des chantiers québécois, la bouée de sauvetage dont l'industrie avait besoin pour garantir le plein emploi au cours des prochaines années.

Or, selon notre estimation, ces contrats mettront à l'ouvrage un maximum de 1 100 travailleurs pour des périodes variables entre 1986 et 1992.

D'après le ministère de la Défense nationale, le contrat d'environ \$3,8 milliards permettra la création en tout et partout de 30 000 années-personnes, mais seulement 7 000 années-personnes dans le domaine de la construction navale.

Chaque année-personne de travail dans les chantiers maritimes aura donc nécessité un investissement de plus d'un demi-million de dollars. Moins de la moitié des 7 000 années-personnes seront créées dans les chantiers québécois, puisque le prototype de la frégate qui nécessite une plus haute intensité de main-d'oeuvre, sera construit à la St-John Shipbuilding.

Des commandes civiles plus créatrices d'emplois

Selon nos calculs, une commande totale de \$3,8 milliards pour la construction de cargos civils pourrait impliquer environ 40 000 années-personnes de travail, dans le secteur de la construction navale, sans compter les emplois indirects.

Ce qui nous permet de conclure que si le gouvernement exerçait, pour assurer des contrats civils aux chantiers maritimes, autant d'efforts qu'il exerce dans le domaine militaire, le résultat ne pourrait qu'être beaucoup plus profitable en termes de création d'emplois.

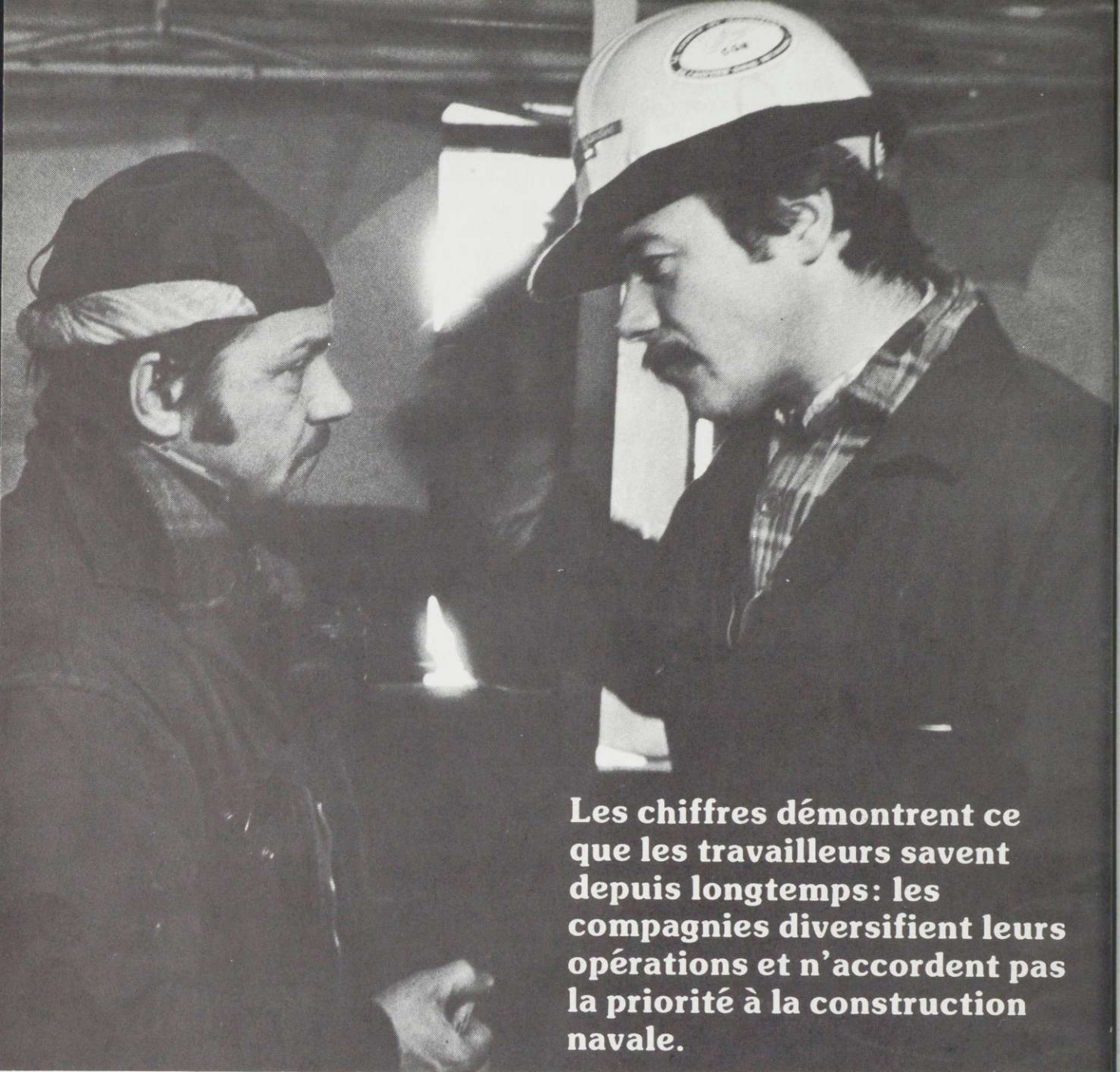
À part les quelques contrats gouvernementaux déjà décrits, y compris celui des frégates, les carnets de commandes des chantiers maritimes québécois sont presque vides. Pourtant, il y aura certainement des commandes pour un certain nombre de types de constructions navales au cours des prochaines années.

Au **tableau 7** nous reproduisons les projections de contrats de navires pour le Canada tirées d'un document du ministère fédéral de l'Industrie et du Commerce intitulé, **La demande canadienne de construction de navires: prévisions 1982-1991.**

La liste est fort impressionnante: un total de 191 navires de toutes sortes, 21 plates-formes de forage et de production, 300 bateaux de pêche.

Une conjoncture plus stable

L'échéancier décrit au **tableau 7** doit sans doute être revu en fonction des événements dont nous traitons au début du présent document: la très forte récession économique de 1981-1982 et son impact sur le commerce maritime, la baisse de la consommation d'énergie et la réduction du prix mondial du pétrole, les difficultés actuelles de l'industrie des pêches sur la côte est du Canada.



Les chiffres démontrent ce que les travailleurs savent depuis longtemps: les compagnies diversifient leurs opérations et n'accordent pas la priorité à la construction navale.

TABLEAU 8

Versatile Corporation — Quelques données financières 1982

	Division Marine- Industrielle	Ensemble de la Société	Proportion
	(\$ milliers)		
Revenus	267 910	759 749	35,3%
Bénéfices d'exploitation*	16 559	462 290	33,8%
Actifs identifiables	61 357	707 736	8,7%
Dépenses en capital	3 276	51 688	6,3%

* avant frais d'intérêts, d'administration, impôts, etc.

Source: Versatile Corporation, Annual Report, 1982.

Cependant, plusieurs facteurs permettent de penser que tous ces événements qui ont un impact négatif sur la construction navale se dissiperont au cours des prochains mois: une reprise économique qui est lente mais semble être stable, une stabilisation du prix mondial du pétrole (qui n'a pas touché les \$15 le barril, prix prévu par certains spécialistes en 1982), une reprise de la consommation énergétique, une restructuration et une consolidation de l'industrie des pêches.

Il y aura donc de nouvelles commandes pour des navires, des plates-formes, des bateaux de pêche, mais comment s'assurer qu'une partie importante de ces commandes soit accordée à des chantiers québécois?

D'abord regardons la situation des compagnies. Est-ce qu'elles possèdent les ressources financières nécessaires pour entreprendre les investissements et pour financer la construction des navires?

Versatile Vickers

Fondée en 1911, les chantiers Vickers ont évolué sous la responsabilité de la compagnie-mère anglaise, qui en 1969 décide d'abandonner la construction navale pour un secteur industriel où on fabrique des wagons de métro, des équipements nucléaires et hydro-électriques, etc.

Le niveau d'emploi est peu stable dans ce secteur, mais pas plus dans la réparation navale que la compagnie poursuit avec des équipements qui datent pour la plupart du début des chantiers.

Il y a quelques années, la compagnie change de mains et la Versatile Corporation de Vancouver devient propriétaire en 1981. Cette dernière est déjà propriétaire des chantiers Burrard-Yarrows en Colombie-Britannique, qui en 1982 atteignent leur plus haut niveau d'emploi depuis 1945. Les investissements chez Vickers-Montréal restent minimes, cependant, à part dans l'atelier d'usinage.

Versatile est une société diversifiée qui possède des intérêts dans la fabrication de machinerie agricole, d'équipements pour l'exploitation du gaz et du pétrole, ainsi que dans la construction navale.

Or, la division "marine et industrielle" reçoit moins d'investissements que d'autres secteurs de la compagnie malgré son importance comme source de revenus, tel que démontre le **tableau 8**.


Il reste donc à voir si l'obtention du contrat des frégates signifiera une réorientation importante des investissements vers le secteur naval.

Marine Industries

Fondée au début des années '30 et constituée en société en 1937, Marine Industries est devenue en 1965 propriété de la Société générale de financement, une société d'État québécoise. Actuellement, la SGF possède 65% des actions et la société française Alsthom-Atlantique 35%.

Il est par ailleurs difficile de comprendre quel est l'avantage pour la compagnie d'avoir accepté la participation minoritaire de Alsthom, qui date de 1981.

Sous la responsabilité de la SGF, Marine entreprend elle aussi un processus de diversification de sa production avec des résultats fort décevants au niveau de l'emploi.



Des marchés existent pour des navires, plates-formes, cales sèches, bateaux de pêche, etc... la capacité de les construire aussi.

TABLEAU 9

Dome Petroleum — Quelques données financières 1982

	Opération en mer et construction navale	Ensemble de la société (\$ millions)	Proportion
Revenus	733,2	2999,7	24,4%
Bénéfices d'exploitation*	149,7	976,8	15,3%
Actifs identifiables	705,9	9086,7	7,8%
Dépenses en capital	32,2	860,0	3,7%

* avant frais d'intérêts, d'administration, impôts, etc.
Source: Rapport annuel, Dome Petroleum Limited.

En effet, par rapport aux quelque 20 corps de métier exigés pour la construction navale, seulement 7 ou 8 sont retenus lorsqu'il s'agit de construire des wagons de chemin de fer ou des turbines.

La Loi 108 sur la gestion de la SGF, déposée en 1978, a entériné ce processus de diversification, malgré l'opposition des syndicats.

En 1982, Marine était l'une des rares filiales de la SGF à avoir réalisé des profits mais malgré cela, Marine n'a pas encore bénéficié d'investissements majeurs dans son secteur naval.

En 1982, la partie des revenus de Marine qui était consolidée à la SGF représentait 36% des revenus de la société d'État; cependant, la même année Marine ne recevait que 1,2% des investissements en immobilisations.⁸

Il reste à voir si, avec l'octroi des contrats pour les frégates et les brise-glaces, Marine bénéficiera de plus de largesse de la part de ses propriétaires.

Chantiers Davie

L'origine des Chantiers Davie remonte à 1880. Plus récemment, la compagnie a fait partie de l'empire Power Corporation, également propriétaire de Canada Steamship Lines.

En 1981, elle devient propriété de la Société Dome Petroleum qui voulait s'en servir pour construire des plates-formes et super-méthaniers. L'essor rapide de Dome s'est réalisé à coup d'emprunts avec comme seule garantie de remboursement un prix du pétrole toujours croissant.

La chute du prix mondial du pétrole a considérablement ralenti l'élan de cette société. Les créanciers contrôlent de près toutes les activités de Dome et ont forcé la compagnie à se départir de certains actifs afin de rembourser ses dettes.

La compagnie ne survit que grâce à une garantie d'emprunt de plusieurs centaines de millions de dollars accordée par le gouvernement fédéral.

En 1982, Dome a perdu la modique somme de \$369,3 millions, soit dix fois le prix qu'elle a payé pour les Chantiers Davie en 1981 (\$38,6 millions).

Aucun indice ne permet de douter de la rentabilité des Chantiers Davie. D'ailleurs, le rapport annuel de Dome Petroleum, dont quelques données sont reprises dans le **tableau 9**, indique que la division "opérations en mer et construction navale" dont font partie les Chantiers Davie, génère 24,4% des revenus de la société, même si elle ne représente que 7,8% des actifs. Par contre, la Dome ne consacre que 3,7% des dépenses en capital à cette division.

Compte-tenu de ces circonstances, on se demande quel est l'avenir immédiat pour les chantiers sous le contrôle d'un géant de l'énergie actuellement immobilisé, alors que 1,000 ouvriers auront perdu leur assurance-chômage au 1er novembre 1983?

Est-ce qu'un autre propriétaire aurait plus de chances d'obtenir les \$200 millions pour le plan de modernisation dont les chantiers ont un urgent besoin?

Chantiers de Gaspé

Les analystes financiers s'entendent pour dire que les Chantiers de Gaspé, complètement reconstruits en 1981, sont

**L'hésitation à investir se traduit par des milliers de
chômeurs et d'assistés sociaux de plus.**



capables de faire leurs frais et qu'il pourrait y avoir des contrats.

Cependant, on n'opère pas les Chantiers de Gaspé puisque ce chantier appartient aux Pêcheurs Unis du Québec, une coopérative qui est techniquement en faillite et qui ne reste ouverte que grâce à une garantie d'emprunt du fédéral.

Les créanciers et administrateurs sont d'accord pour opérer certaines usines de transformation mais non les Chantiers qui ne sont pas directement reliés à l'activité de pêche.

Le chantier doit être repris par la nouvelle société qui remplacera les PUQ. À moyen terme, cependant, l'incertitude quant à l'avenir des 80 emplois à ce chantier reste entière.

Chantiers A.C. Davie

Quant aux Industries A.C. Davie de Lévis (aucun lien avec les Chantiers Davie de Lauzon), il s'agit du plus ancien chantier naval au Canada encore en opération: en effet, l'origine de ce chantier remonte à 1829. Le propriétaire actuel est la société montréalaise Logistec.

La société a permis aux chantiers de Lévis de se moderniser et de se lancer dans la construction de bateaux de pêche parmi les plus avancés au monde sur le plan technologique, dont le Omega fut le dernier exemple. L'incertitude actuelle quant à l'avenir des pêches fait que pour l'immédiat, il n'y a pas de nouvelles commandes en perspective.

Une hésitation à investir

Il apparaît donc évident que pour certains chantiers la structure de propriété et l'apport financier du propriétaire doivent être modifiés avant que les chantiers concernés puissent prendre de l'expansion.

Mais le cadre économique et législatif dans lequel ces compagnies opèrent, et sur lequel les gouvernements peuvent agir, doit aussi subir des modifications. Un rapport du gouvernement fédéral explique ainsi l'hésitation des chantiers maritimes canadiens à investir dans la modernisation et l'agrandissement:

*"Dans la construction navale, les périodes de prospérité sont souvent suivies de périodes de marasme; les industriels se demandent donc s'ils pourront continuer à supporter par temps moins propices, les frais généraux accrus découlant des nouveaux investissements."*⁹

Pour les auteurs du rapport gouvernemental, cette incertitude quant à l'avenir et l'hésitation à investir existent tant pour ce qui est de la construction des matériaux de prospection, que pour la construction de vracquiers de 1 000 pieds et plus ou de bateaux de pêche.

Or, jusqu'ici les plus grands navires ont été construits à l'étranger parce que les chantiers canadiens ne sont pas actuellement équipés pour les construire. Et même une proportion importante de cargos de type général sont construits à l'étranger.¹⁰

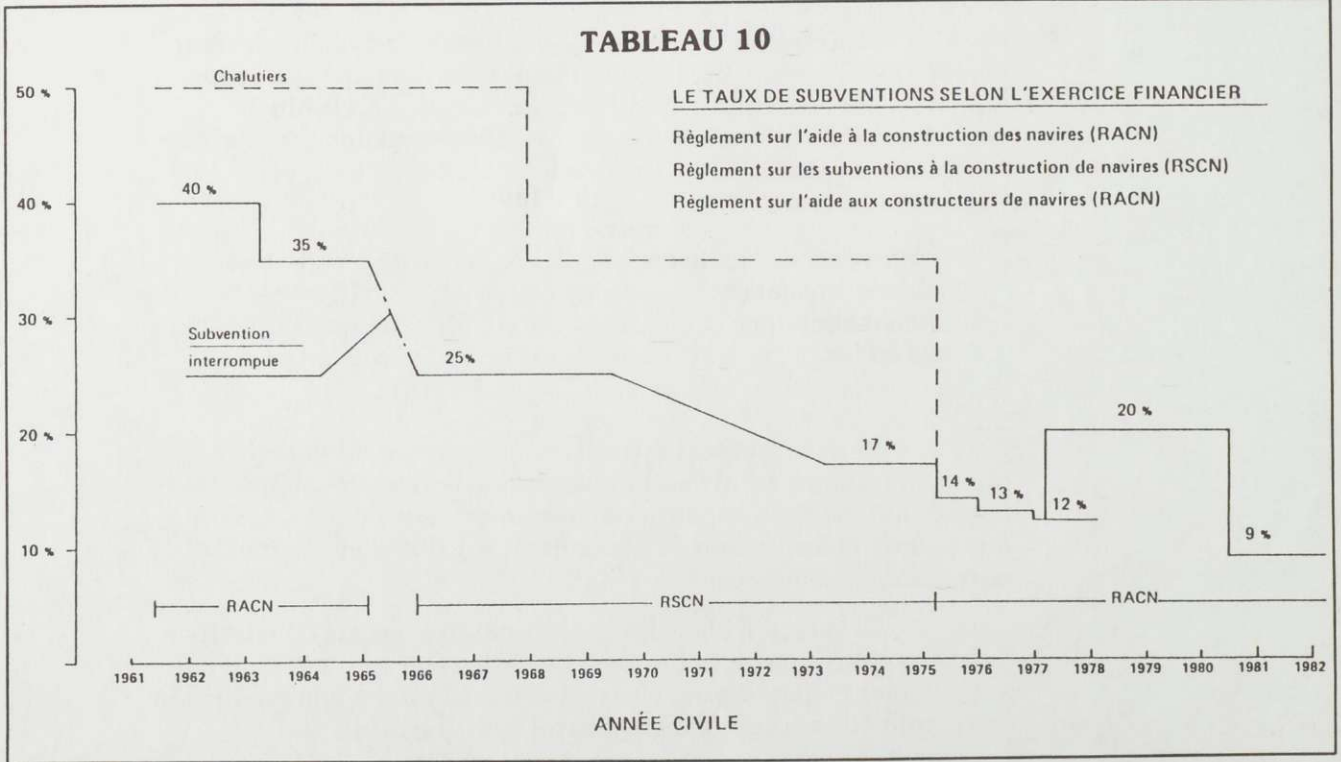
Un appui gouvernemental aux chantiers maritimes est essentiel si on veut garder au Québec la construction aussi bien que la réparation navale.



TABLEAU 10

LE TAUX DE SUBVENTIONS SELON L'EXERCICE FINANCIER

- Règlement sur l'aide à la construction des navires (RACN)
- Règlement sur les subventions à la construction de navires (RSCN)
- Règlement sur l'aide aux constructeurs de navires (RACN)



Pertes de contrats à l'étranger

Le même document gouvernemental qu'on vient de citer offre l'explication suivante pour la perte de contrats à l'étranger:

“Contrairement à beaucoup d'autres pays constructeurs de navires, le Canada n'offre pas aux acheteurs canadiens de navires les mêmes modalités de financement qu'aux acheteurs étrangers. C'est pourquoi les acheteurs canadiens répondent à l'attrait des offres étrangères dans une plus grande mesure que les acheteurs le font dans les autres pays.”¹¹

Nous avons déjà cité plus haut les conséquences concrètes de la baisse des subventions fédérales en 1981 sur certaines commandes de cargos. Depuis 1981, les subventions à la construction se situent à 9% du coût, alors qu'au début des années '60 leur niveau était de 50% pour les chalutiers et de 40% pour tous les autres types de navires. Le **tableau 10** présente un graphique faisant état de l'évolution des subventions à la construction navale depuis 30 ans.

Dans beaucoup de pays compétiteurs, les subventions à la construction navale sont accordées tant aux acheteurs étrangers qu'aux acheteurs du pays, par le biais de financement à très bas taux d'intérêt.

Pour l'acheteur, l'obtention d'un tel mode de financement représente une économie pouvant aller jusqu'à 50% du coût total du navire (coût de construction plus frais de financement) par rapport à l'acheteur qui doit payer les taux d'intérêt du marché.

Un financement à taux d'intérêts réduits

Sans revenir ni à l'ancien type, ni à l'ancien niveau de subventions, il nous apparaît que le financement à taux d'intérêts réduits peut avoir un impact positif sur la construction navale.

Rappelons que le Canada, par le biais de la Société pour l'expansion des exportations offre déjà ce type d'aide financière aux acheteurs étrangers mais non aux acheteurs canadiens. Pour limiter les dépenses encourues par un tel système, nous croyons qu'il pourrait être discrétionnaire plutôt qu'universel. Ainsi, on éviterait de subventionner les clients qui, de toute façon, auraient acheté des bateaux canadiens.

Un autre programme qu'il faut à notre avis poursuivre et améliorer est celui qui a trait à l'accroissement de la productivité, par lequel le constructeur d'un navire peut recevoir une subvention égale à 3% des coûts approuvés du navire s'il fait la démonstration qu'il a investi afin d'améliorer le rendement du chantier de façon permanente.

Quant à nous, tant le gouvernement provincial que le gouvernement fédéral doivent mettre la priorité sur l'aide visant à améliorer la technologie de la construction navale, et il nous apparaît important que cette aide ne soit pas nécessairement liée à l'obtention préalable de contrats.

Il semble que le programme fédéral soit actuellement handicapé par l'existence d'un “plafond” sur les versements totaux, “plafond” qui est inférieur aux besoins de modernisation des chantiers.¹²

À notre avis, le gouvernement provincial devrait établir un programme complémentaire au PACN du fédéral (Programme d'aide à la construction des navires), pour défrayer une partie des frais de modernisation et d'agrandissement des chantiers.

Des droits de douane égaux pour tous

Le recours des armateurs canadiens à des constructeurs de navires étrangers pourrait être découragé davantage par l'application d'un droit de douane unique de 25% à tous les types de navires, bateaux de pêche, plates-formes et autres installations marines.

L'application d'un taux unique créerait moins de confusion que le régime de taux variants et d'exceptions qui existe actuellement. De plus, cela inciterait les constructeurs canadiens à investir dans les équipements nécessaires pour construire les navires et plates-formes actuellement achetés à l'étranger sous le prétexte que le Canada n'est pas équipé pour les construire.

Quant à la franchise accordée aux navires du Commonwealth, nous considérons que ce vestige anachronique de la présence britannique doit être supprimé dans les plus brefs délais. Il s'agit d'une exemption majeure qui pose des réelles entraves à l'essor, voire à la survie de l'industrie de la construction navale chez nous.

Nous avons pris connaissance de certaines mesures annoncées le 6 janvier 1983 (on attend toujours leur mise en application) par le gouvernement fédéral pour l'industrie de la construction navale.

On y parle de la prolongation de l'aide à la production jusqu'au 30 juin 1985, d'une certaine uniformisation des droits de douane et l'extension de la zone douanière à 200 milles marins. Il y est question également de réserver le cabotage et certaines autres activités maritimes aux navires immatriculés au Canada.

Réserver le cabotage aux bateaux construits au Canada

Or, certaines mesures annoncées, si jamais elles se matérialisaient, constitueraient certes des améliorations, notamment l'uniformisation des droits de douanes et l'extension de la zone douanière. Cependant, l'obligation pour l'armateur de battre pavillon canadien ne constitue pas, à notre avis, une protection suffisante pour les chantiers maritimes du pays.

En effet, sous les lois actuelles, un armateur pourrait importer temporairement un navire étranger et l'utiliser dans le cabotage en s'acquittant d'un droit de douane mensuel égal à 25% du 120ième de la "juste valeur marchande" du navire.

La proposition de l'Association des chantiers maritimes du Canada de doubler ce droit de douane ne constitue pas non plus, à notre avis, une protection suffisante de l'emploi dans les chantiers canadiens.

Le gouvernement canadien n'a pas besoin de regarder très loin de nos frontières pour trouver l'inspiration d'une protection plus adéquate. Les lois américaines, notamment le "Jones Act", interdisent l'utilisation, dans les limites de cabotage des États-Unis, de tout navire **qui n'a pas été construit dans ce pays**, qui n'est pas immatriculé dans ce pays, et qui ne comprend pas un équipage de ce pays.¹³

À notre avis, une telle protection par loi, qui ne ferait qu'imiter ce que se sont donnés nos plus proches voisins, contribuerait beaucoup à assurer un niveau d'activité et d'emploi plus élevé et plus stable aux chantiers maritimes québécois.

Des ententes bilatérales

Le Canada devrait également chercher à réserver à des navires de construction canadienne une partie du transport international. Par exemple, la signature d'un contrat pour la vente de blé à l'Union soviétique devrait non seulement prévoir qu'une partie du transport se fasse par des navires immatriculés au Canada, mais également stipuler que les navires qui sont éligibles à effectuer ce transport des grains soient obligatoirement de construction canadienne.

De plus, les efforts pour augmenter la construction de navires de transport devraient aller de pair avec des efforts pour augmenter le contenu canadien et québécois des matériaux entrant dans la fabrication des navires.

En assurant un niveau d'activité plus stable dans les chantiers maritimes du Québec, on pourrait, à titre d'exemple, penser à équiper la société Sidbec afin que celle-ci produise l'acier nécessaire pour la construction navale. Cela fournirait des nouveaux débouchés à cette société d'État actuellement très mal en point, ainsi que pour les mines de fer de la Côte-Nord.

Il faut investir dans les chantiers maritimes

La modernisation et l'agrandissement des chantiers maritimes, ainsi que l'amélioration de la technologie de la construction navale sont, à notre avis, les pièces clés d'une stratégie industrielle visant à faire de la construction navale le secteur dynamique et de pointe qu'il a déjà été, et une source importante d'emplois.

Les compagnies propriétaires des chantiers ont une part importante de responsabilités dans ce domaine: en effet, le laisser-aller et l'abandon tranquille de l'activité navale dans le passé sont grandement responsables du marasme de l'industrie.

Une réorientation majeure de leurs politiques d'investissements dans l'amélioration des chantiers est donc essentielle.

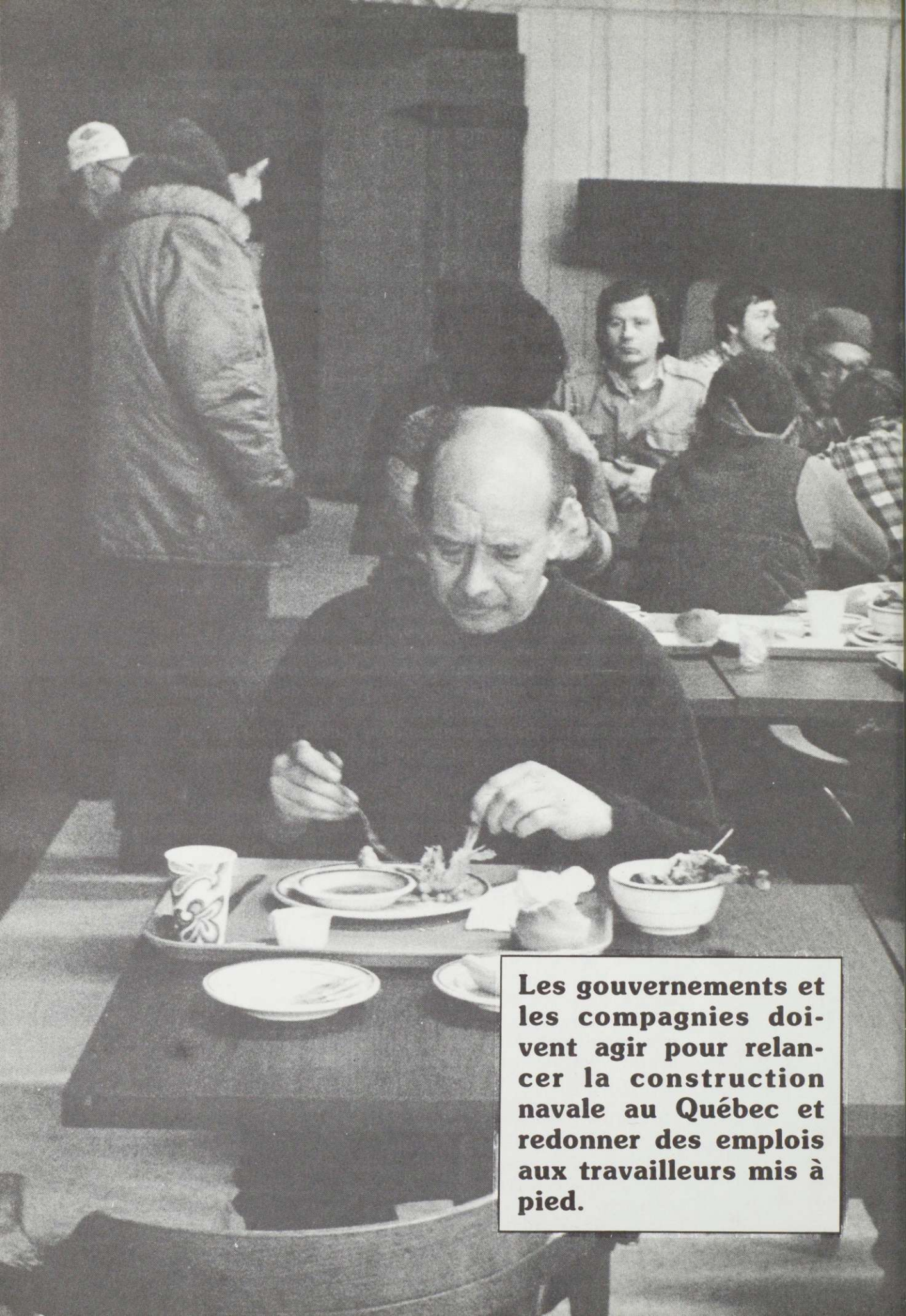
Les deux paliers du gouvernement ont eux aussi des responsabilités qui dépassent le rôle qu'ils jouent dans la détermination du cadre juridique et du climat économique dans lesquels l'industrie évolue.

Sans même qu'on ait eu le besoin de revendiquer leur nationalisation, trois des cinq chantiers sont déjà sous le contrôle de facto des gouvernements: Marine, dont 65% des actions appartiennent à la société d'État québécoise SGF; les Chantiers Davie, dont le plus important créancier est le gouvernement canadien; les Chantiers de Gaspé, qui appartient à un propriétaire, Pêcheurs Unis du Québec, dont le financement est assuré par les gouvernements québécois et canadien.

Dans le cas de ces trois chantiers, un engagement ferme en faveur de la construction navale au Québec se traduirait par des investissements visant à rendre ces chantiers plus concurrentiels.

Un centre de recherches sur les technologies maritimes

L'engagement du gouvernement québécois, qui parle abondamment de son "virage technologique", pourrait également se concrétiser par la mise sur pied d'un Centre de recherche sur des technologies de transport maritime. Un tel centre aurait comme vocation de travailler en étroite



Les gouvernements et les compagnies doivent agir pour relancer la construction navale au Québec et redonner des emplois aux travailleurs mis à pied.

collaboration avec les chantiers maritimes québécois pour développer des techniques de construction navale et l'outillage de pointe dont l'industrie aura besoin pour répondre aux exigences des acheteurs.

Les syndicats font leur part

Les syndicats québécois des chantiers navals sont évidemment prêts à faire leur part pour contribuer à la relance de l'industrie et pour augmenter le niveau d'emploi.

Dans le domaine des relations de travail, les syndicats ont déjà mis de l'avant des mesures visant à augmenter le niveau d'emploi telles: la réduction du temps de travail, la réduction du temps supplémentaire, des formules de pré-retraite plus avantageuses, une meilleure planification des échéances de travail pour stabiliser l'emploi, etc.

Il apparaît clair, cependant, que ce n'est pas en réduisant le temps de travail de 10% (par exemple de 40 à 36 heures) qu'on réduira de façon significative un chômage qui, dans la construction navale, atteint actuellement 65%.

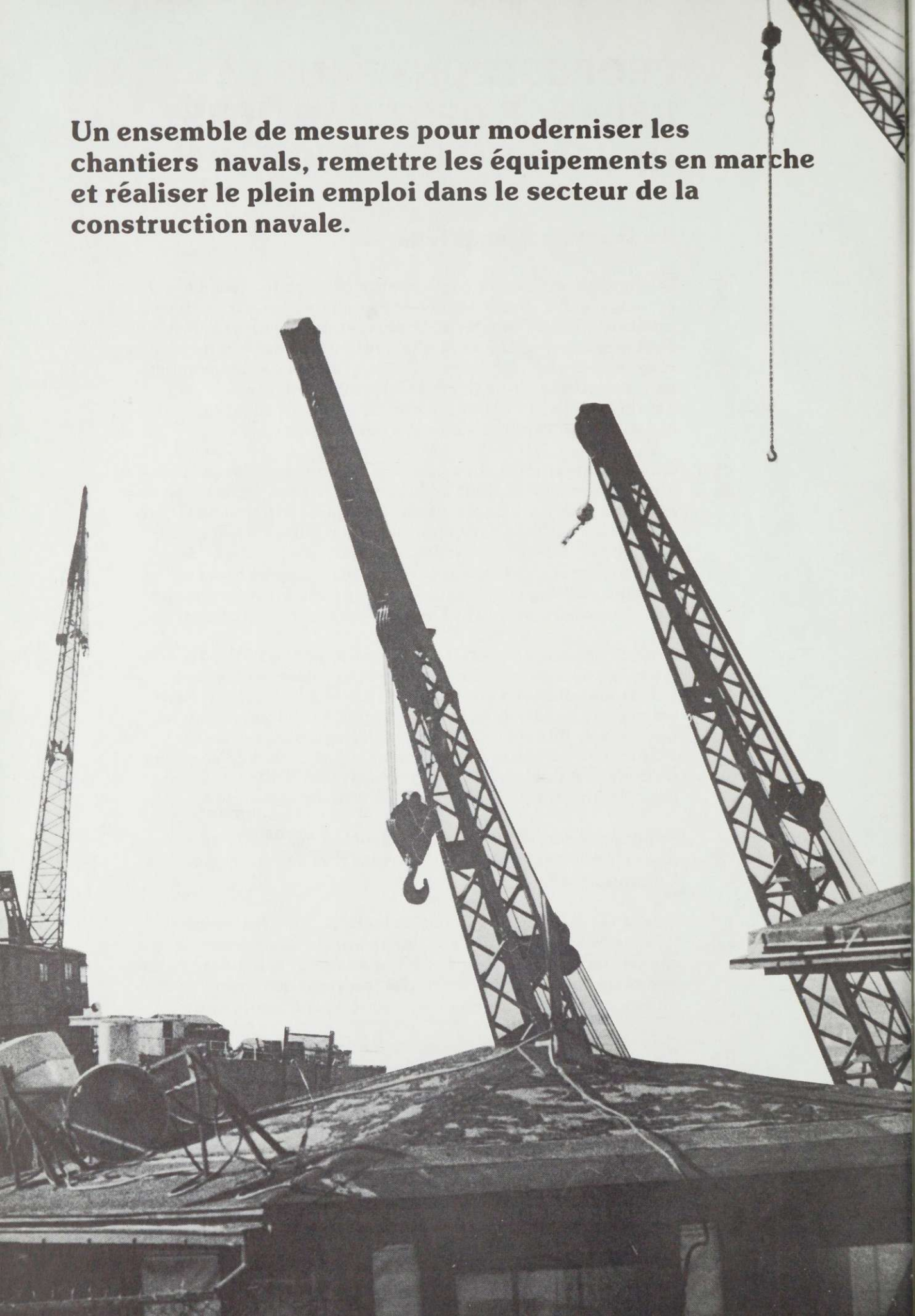
Un programme complet de modifications aux lois touchant l'industrie navale, d'appui à la recherche, d'investissements privés et publics dans les chantiers, est nécessaire pour relancer l'industrie de la construction navale au Québec.

PROPOSITIONS POUR LA RELANCE DES CHANTIERS NAVALS DU QUÉBEC

Au Gouvernement fédéral

- 1.** Que le Gouvernement canadien maintienne le niveau d'aide actuel, c'est-à-dire 9% du coût de construction d'un navire immatriculé au Canada et, de plus, établisse un programme de financement à bas taux d'intérêt équivalent à ceux offerts chez les pays compétiteurs. Ce programme de financement serait appliqué d'une façon discrétionnaire (plutôt qu'universelle) et serait disponible tant aux acheteurs canadiens qu'étrangers de navires canadiens.
- 2.** Que le Gouvernement canadien maintienne son programme d'aide à l'accroissement de la productivité et déplaçonne les crédits accordés à ce programme. La subvention devrait être maintenue à 3% du coût approuvé du navire. En plus, des octrois additionnels, non liés à l'obtention préalable de contrats, devraient être accordés pour l'acquisition de certains outillages spécialisés et pour des investissements dans la modernisation et l'agrandissement des chantiers.
- 3.** L'application d'un droit de douane unique de 25% pour tous les types de navires, bateaux de pêche, plates-formes et autres installations marines construits à l'extérieur. Pour les navires et autres bâtiments importés temporairement, des frais de douanes de 25% du 60ième de leur valeur marchande versés mensuellement. Application de ces frais de douane à tout navire et autre bâtiment utilisé dans la zone de juridiction canadienne de 200 milles marins.
- 4.** Suppression immédiate de l'exemption des droits de douane pour les navires et autres bâtiments provenant des pays du Commonwealth.
- 5.** Que le Gouvernement canadien légifère, en s'inspirant du "Jones Act" américain, sur l'utilisation exclusive de navires construits et immatriculés au Canada pour le cabotage ainsi que certaines autres activités à l'intérieur de la zone de 200 milles, comme l'approvisionnement des plates-formes.
- 6.** Que le Gouvernement canadien négocie des ententes bilatérales avec les pays avec lesquels le Canada a des échanges commerciaux par voie maritime, en visant à réserver 50% de ces échanges à des navires construits au Canada.
- 7.** Que le Gouvernement canadien prenne les mesures nécessaires, allant jusqu'à placer les Chantiers Davie sous le contrôle de nouveaux gestionnaires, afin que l'entreprise débloque le projet de modernisation prévu pour ce chantier.

Un ensemble de mesures pour moderniser les chantiers navals, remettre les équipements en marche et réaliser le plein emploi dans le secteur de la construction navale.



Au Gouvernement provincial

- 8.** Que le Gouvernement québécois établisse un programme spécifique, complémentaire au PACN du fédéral, pour défrayer une partie des frais de modernisation et d'agrandissement des chantiers navals du Québec.
- 9.** Que le Gouvernement québécois établisse un Centre de recherche sur des technologies de transport maritime ayant pour rôle de travailler en étroite collaboration avec les chantiers navals du Québec dans le développement de la technologie de la construction navale.
- 10.** Que le Gouvernement québécois, de concert avec la SGF établisse un plan de modernisation et modernise les chantiers Marine de Sorel, en ce qui à trait à sa division navale.

Aux Gouvernements fédéral et provincial

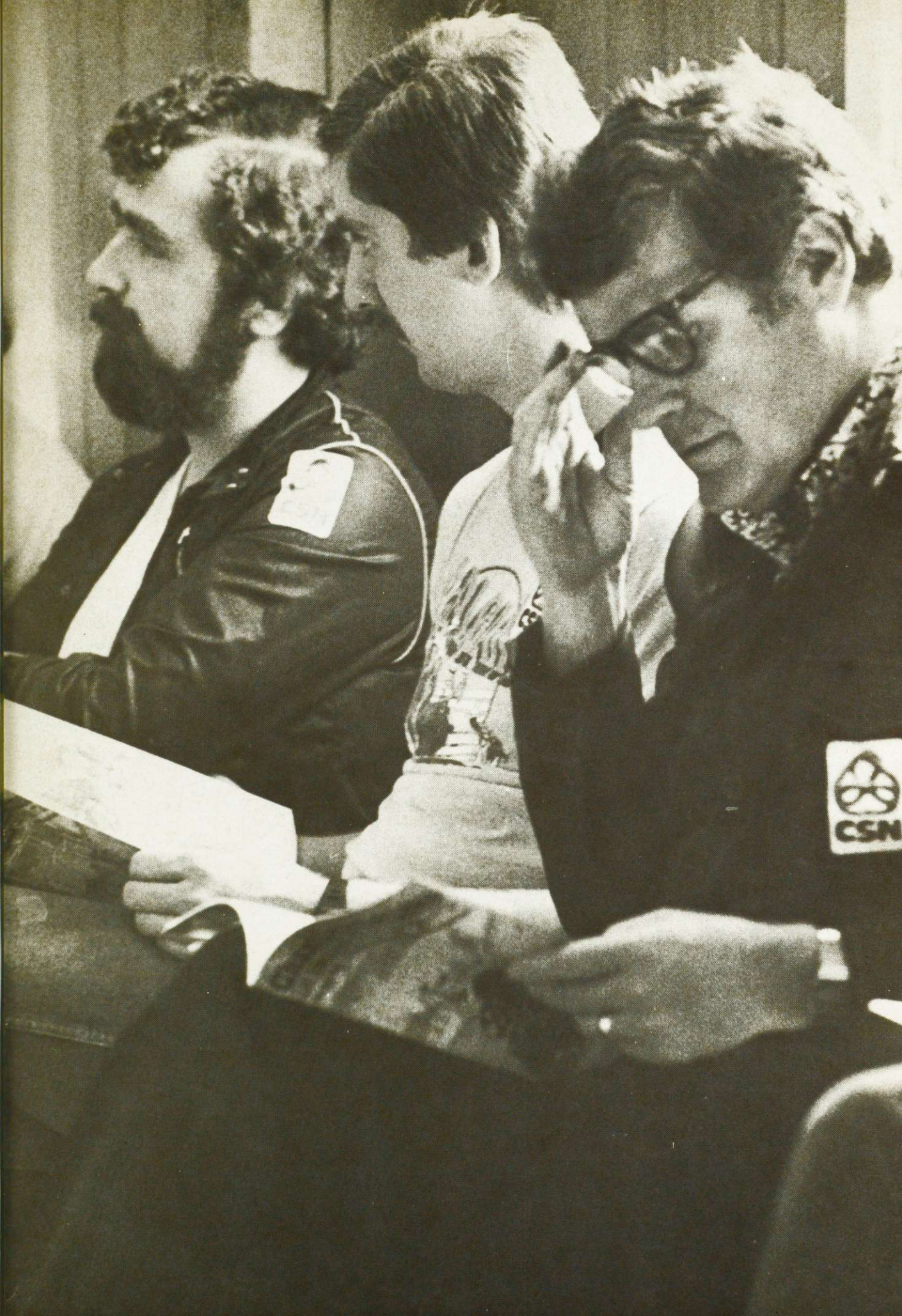
- 11.** Que les deux gouvernements s'entendent pour rouvrir et opérer le Chantier de Gaspé sur une base transitoire jusqu'à l'intégration de ce chantier dans la nouvelle société qui doit remplacer les Pêcheurs Unis du Québec.

Aux compagnies

- 12.** Que chaque compagnie accepte de rencontrer les représentants syndicaux, et de planifier de concert avec eux des projets d'investissement et de modernisation visant à accroître la construction navale et à maximiser les retombées en terme d'emplois. Que chaque compagnie reconnaisse aux syndicats le droit à l'information et fournisse, sur une base régulière, des renseignements sur la situation financière des chantiers, les commandes, les budgets, ainsi que les projets d'investissements.

RÉFÉRENCES

1. CSN, Chantiers maritimes, le naufrage doit et peut être évité, mars 1979, p. 46.
2. Dominion Maritime Association, Annual Report 1982, mars 1983.
3. Ministère de l'industrie et du commerce du Canada, La construction navale au Canada, 1982, p. 9 à 15.
4. Ibid., p. 29.
5. Ibid., p. 45.
6. Groupe de recherche "CLE", Rapport final, Octobre 1983, p. 9.
7. Défense nationale Canada, Programme de la frégate canadienne de patrouille, 1982, p. 9.
8. Calculé à partir de données in SGF, Rapport annuel, 1982.
9. Ministère de l'industrie et du commerce du Canada, La construction navale au Canada, 1982. p. 42.
10. Ibid., p. 57.
11. Ibid., p. 49.
12. Ibid., p. 61.
13. Ministère des transports du Canada, La nouvelle politique sur le cabotage, Septembre 1982, p. 22.



POUR LA RELANCE DU NAVAL AU QUÉBEC

