

NOUVEAU CADRE STRATÉGIQUE
POUR LE SECTEUR CANADIEN
DE LA CONSTRUCTION NAVALE
ET MARITIME INDUSTRIELLE

**Cap sur les nouveaux débouchés
2001**

Cette publication est affichée sur le Web à l'adresse suivante :
<http://strategis.ic.gc.ca/constructionnavale>

Cette publication est offerte également sous d'autres formes
à l'intention des personnes handicapées. Il suffit d'en faire la demande.

Pour obtenir d'autres exemplaires de cette publication,
prière de s'adresser au :

Centre de diffusion de l'information
Direction générale des communications
Industrie Canada
Tour de l'Ouest, pièce 268D
235, rue Queen
Ottawa (Ontario)

K1A 0H5
Téléphone : (613) 947-7466
Télécopieur : (613) 954-6436
Courriel : publications@ic.gc.ca

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada (Industrie Canada, 2001)

N° de cat. C2-587/2001
ISBN 0-662-65920-1
53515B



Contient 15 p. 100
de matières recyclées

MESSAGE DU MINISTRE

En octobre 2000, lors du Forum national de la construction navale qui s'est tenu à St. John's (Terre-Neuve), les intervenants du secteur ont clairement exprimé le désir que des mesures concrètes soient prises pour aider à régler les problèmes auxquels ils faisaient face. Ces difficultés découlent d'un manque d'investissement et d'innovation; de pratiques commerciales nuisibles à la productivité; d'une insuffisance d'appui financier; et d'un budget fédéral d'achats trop maigre et de nature sporadique.

Les débats ont permis de cerner un deuxième ensemble de problèmes, très importants, créés par un environnement concurrentiel international difficile et unique en son genre. Dans les marchés mondiaux comme dans les marchés nationaux, les constructeurs de navires du Canada doivent affronter systématiquement la concurrence de constructeurs étrangers qui bénéficient de subventions gouvernementales à la production, d'un financement généreux, d'un marché protégé et de l'étatisation de l'industrie. Dans le cas de notre plus grand marché accessible, celui des États-Unis, il faut ajouter la *Jones Act*, une loi américaine qui nous exclut d'une grande part de leur marché commercial.

Ces facteurs commerciaux sont lourds à porter pour un pays qui s'enorgueillit d'une longue tradition de construction navale. C'est pourquoi j'ai lancé un nouveau projet, le Partenariat national pour le secteur

de la construction navale et maritime industrielle, et j'ai nommé quatre coprésidents investis du mandat de jeter un coup d'œil neuf et indépendant sur les débouchés et les défis propres au secteur.

Je leur ai demandé deux choses. Tout d'abord, je les ai chargés de tenir des consultations nationales exhaustives qui seraient appuyées, mais non pas menées, par le gouvernement. En second lieu, j'ai demandé que ces consultations débouchent sur des recommandations raisonnables et exécutables en pratique. J'ai expliqué clairement aux coprésidents, dès le lancement et pendant toute la durée du processus, que je n'étais absolument pas intéressé à augmenter les subventions à la production ou le degré de protection gouvernementale du secteur. Il s'agissait d'axer les efforts sur l'innovation, l'investissement et les débouchés.

Dans une telle optique, il faut s'astreindre à fonctionner au sein des orientations stratégiques et des programmes gouvernementaux en vigueur, c'est-à-dire, notamment, examiner notre politique actuelle d'appui à la construction navale pour voir si les mesures qui en découlent sont efficaces. Il s'impose également que tous les intervenants, et non pas seulement le gouvernement fédéral, se retroussent les manches et se mettent au travail. Le Partenariat devra comporter des mesures formulées par l'industrie elle-même, par ses propriétaires et par ses

travailleurs, afin qu'ils fassent un bilan de leurs forces concurrentielles et canalisent mieux leurs énergies sur les possibilités offertes par le marché.

Voilà en quoi tenaient mes attentes en ce qui concerne le projet de Partenariat national. Ce qu'il en est ressorti, après de nombreuses tables rondes publiques, des discussions avec des dizaines d'intéressés et la présentation d'exposés oraux et écrits, ce sont les 36 recommandations qui ont été remises au gouvernement le 5 avril 2001.

J'ai dit, à ce moment-là, que nous étudierions sérieusement chacune des recommandations. Nos critères d'agrément seraient ceux de propositions raisonnables, exécutables et abordables. J'ai dit aussi que nous accepterions ce que nous pourrions, que nous modifierions les recommandations au besoin, que nous ajouterions d'autres mesures, le cas échéant, et que, s'il le fallait, nous rejeterions certaines recommandations, mais en expliquant pourquoi.

Dans le présent rapport, le gouvernement dévoile un nouveau cadre stratégique pour le secteur de la construction navale et maritime industrielle. Cette stratégie est axée sur les débouchés, la croissance et l'innovation dans des créneaux de marché où le Canada peut affronter avantageusement la concurrence. Elle reconnaît la valeur du transport maritime comme infrastructure industrielle de première importance, porteuse de retombées positives tant pour l'environnement que pour l'économie, et elle se concentre sur le partenariat puisque c'est seulement en unissant nos efforts que nous pourrions réussir.

Nous avons travaillé très fort à élaborer une politique qui soit positive et qui maintienne un équilibre entre les intérêts de toutes les parties, dont ceux des constructeurs de navires, de leurs travailleurs et de leurs clients; les demandes des autres secteurs; et, bien sûr, les considérations d'ordre financier. Il est possible que ce souci d'équilibre ne plaise pas entièrement à certains intérêts, mais notre but était de formuler une politique axée sur l'avenir et ouvrant de nouvelles possibilités au secteur. Avec cette politique, nous haussons le secteur de la construction navale et maritime industrielle à un niveau supérieur au sein du gouvernement. C'est une politique réaliste, axée sur le marché et équitable.

Le point de départ en est notre politique actuelle en matière de construction navale, qui comprend, notamment, un tarif douanier de 25 p. 100 imposé à plusieurs catégories de navires; une déduction fiscale pour amortissement accéléré accordée aux propriétaires-exploitants; et une politique de « l'achat au Canada » pour les approvisionnements gouvernementaux en régime de concurrence. Sur ce dernier point, nos délibérations ne sont pas conclues. Au cours de l'été, nous étudierons plus en détail les recommandations du groupe de travail et les plans d'approvisionnement du gouvernement fédéral.

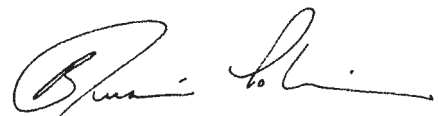
La nouvelle politique se compose d'environ deux douzaines de mesures nouvelles axées sur le marché et regroupées en cinq catégories : les débouchés nationaux à saisir; la situation mondiale de l'industrie; l'innovation, clé de la compétitivité; le financement; et le renforcement

des partenariats. Ces mesures sont décrites en détail dans le présent rapport, où nous présentons également une réponse précise à chacune des recommandations formulées par le Partenariat.

Voici donc le cadre stratégique que nous mettons en place. Nous croyons qu'il sera efficace et nous l'évaluerons de nouveau dans cinq ans. Nous mettrons toute l'énergie possible à l'exécuter dans les plus brefs délais. Il donnera au secteur et à nos partenaires un ensemble de politiques fédérales viables qui sont à la fois positives, axées sur l'avenir et équilibrées.

Je tiens à profiter de l'occasion pour remercier les nombreuses personnes et les nombreux organismes qui ont contribué bénévolement à ce travail. Je voudrais aussi exprimer la gratitude du gouvernement aux coprésidents du Partenariat, MM. Les Holloway, Peter Woodward, Peter Cairns et Philippe Tremblay, qui ont donné sans compter de leur temps et ont littéralement sillonné le pays d'un océan à l'autre pour aller à la rencontre des intervenants du secteur. Grâce à ces efforts collectifs, nous avons pu disposer de la panoplie d'outils voulus pour élaborer une politique nouvelle dans un délai relativement court. Maintenant, il nous incombe à tous de veiller à ce que ces efforts donnent les résultats espérés.

Le ministre de l'Industrie,



Brian Tobin

TABLE DES MATIÈRES

Aperçu du secteur	1
Le projet de Partenariat national	3
Les défis et les débouchés	5
Un nouveau cadre stratégique pour la construction navale et maritime industrielle	15
Annexe A : Réponses fédérales aux recommandations du Partenariat national	17
Annexe B : Instantané du secteur	31

APERÇU DU SECTEUR

Le secteur canadien de la construction navale et maritime industrielle est diversifié tant par ses produits que par les marchés où il évolue. Il comprend des entreprises aux spécialisations diverses, dont la construction et la réparation de navires, la construction de plates-formes d'exploration pétrolière et gazière ainsi que la fourniture de matériel, de technologies et de services connexes.

L'industrie canadienne de la construction et de la réparation des navires se compose de chantiers navals situés dans plusieurs régions du pays et capables de construire une vaste gamme de bateaux jusqu'à un tonnage de 85 000 tonnes de port en lourd (TPL). Le secteur de la construction navale et maritime industrielle se trouve dans une position stratégique lui permettant de saisir les débouchés qui s'annoncent. Les chantiers navals du Canada ont déjà construit des traversiers, des bateaux de pêche, des navires hauturiers de ravitaillement, des vraquiers des Grandes Lacs, des navires de charges et des plates-formes de forage en haute mer. Ils ont conçu et fabriqué des bâtiments de guerre et des brise-glaces hautement perfectionnés. Ils construisent également avec succès des yachts de grand luxe qui se vendent sur le marché mondial, et se sont taillé un créneau dans le domaine de la réparation et de la remise à neuf. Pour arriver à ces fins, les chantiers navals canadiens ont dû innover, investir dans les applications technologiques et les procédés de fabrication les plus modernes. Ils construisent maintenant, à prix

concurrentiel et à temps, des produits de haute qualité qui répondent aux désirs des acheteurs les plus exigeants.

Au fur et à mesure que l'industrie de la construction navale rehausse sa valeur et s'oriente vers les créneaux les plus évolués du marché, la qualité du matériel qui entre dans la fabrication d'un navire prend une importance de plus en plus grande. Parallèlement, les plates-formes d'exploration pétrolière en haute mer font appel à des ressources et des compétences technologiques énormes dans les domaines de la conception préliminaire, de la construction et de l'exploitation. Elles s'inscrivent dans des projets complexes, de haute technologie et à forte valeur ajoutée qui font intervenir toutes les branches d'activité de l'industrie. En conséquence, le secteur de la construction navale et maritime industrielle fait naître une demande considérable d'appareils de navigation électroniques, de matériel de communication, de radars et de sonars, d'applications de la robotique navale, de véhicules sous-marins, d'équipement d'imagerie et de programmes informatiques d'application navale. Les fabricants de matériel sont un élément intégrant et essentiel du secteur de la construction maritime industrielle et sont les artisans de sa compétitivité.

L'annexe B présente un instantané statistique de l'industrie de la construction et de la réparation de navires au Canada.

**Un secteur diversifié possédant
des installations dans plusieurs
régions du Canada**

**Les chantiers navals canadiens
créent des produits et des
services à valeur ajoutée,
notamment pour les activités
industrielles de haute mer**

LE PROJET DE PARTENARIAT NATIONAL

Le 20 octobre 2000, le ministre de l'Industrie lançait un projet faisant intervenir le secteur tout entier : le Partenariat national pour le secteur de la construction navale et maritime industrielle. Le Ministre a alors chargé un comité industrie-syndicats, coprésidé par quatre cadres supérieurs de l'une et de l'autre parties, de cerner et de proposer des mesures raisonnables et réalisables pour améliorer la compétitivité du secteur canadien de la construction navale et maritime industrielle afin qu'il puisse exploiter les nouvelles possibilités de croissance.

Le comité a tenu des consultations publiques à travers le Canada. Un grand nombre de personnes ont participé aux séances, où des intervenants ont présenté près de 80 exposés et mémoires.

Le 5 avril 2001, le comité du projet a remis son rapport, intitulé *Vaincre les obstacles vers la prospérité : Industrie de la construction navale et maritime industrielle*, dans lequel il analyse en détail les capacités et les ressources des chantiers navals canadiens, leurs perspectives d'avenir et les enjeux nationaux et mondiaux futurs qui attendent le secteur. Le rapport souligne le nombre croissant de

débouchés offerts par l'exploration et l'exploitation des champs pétroliers et gaziers en haute mer, des travaux qui font aussi appel aux installations et aux compétences du secteur de la construction navale. Le rapport contient 36 recommandations formulées à l'intention de tous les intervenants : le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux, les industries et les syndicats. Ces recommandations reflètent les préoccupations et les propositions des intervenants de l'industrie, dont les exploitants de chantiers navals, les syndicats, les associations, les transporteurs maritimes, les gouvernements provinciaux et les administrations municipales.

Plusieurs des recommandations s'adressent au gouvernement fédéral. Comme le font remarquer les auteurs du rapport, de nombreux ministères et organismes fédéraux ont la responsabilité de politiques et de programmes influant directement sur le secteur de la construction navale et maritime industrielle. Les chapitres qui suivent analysent le point de vue de l'administration fédérale relativement aux questions soulevées et ils décrivent un nouveau cadre stratégique proposé pour le secteur de la construction navale et maritime industrielle.

Le comité du projet de Partenariat

national a consulté les intervenants

du secteur dans tout le pays

LES DÉFIS ET LES DÉBOUCHÉS

Le présent chapitre donne un aperçu des défis et des possibilités qui s'offrent au secteur sur cinq points essentiels :

- les débouchés nationaux à saisir;
- la situation mondiale de l'industrie;
- l'innovation, clé de la compétitivité;
- le financement;
- le renforcement des partenariats.

Les éléments de la stratégie mise en place par le gouvernement pour appuyer chacun de ces domaines sont décrits ci-après. Leur description s'accompagne d'une explication de la façon dont chacun réagit aux défis cernés par les intervenants du secteur et mentionnés dans le rapport sur le projet de Partenariat national.

Les débouchés nationaux à saisir

Un certain nombre de marchés, au Canada et à l'étranger, peuvent offrir des débouchés intéressants au secteur canadien de la construction navale et maritime industrielle. Parmi les débouchés mentionnés par les intervenants du secteur, il faut mentionner le remplacement et la modernisation de la flotte des Grands Lacs, certaines possibilités d'exportation, le marché de la réparation des navires de croisière et le besoin mondial grandissant d'installations énergétiques et industrielles flottantes. Les intervenants du secteur ont également désigné comme débouché la nécessité éventuelle de remplacer les bateaux de pêche canadiens si les règlements actuels sur le remplacement des bateaux de pêche venaient à changer. Ce sont toutes là des possibilités que l'industrie peut explorer activement.

L'industrie canadienne de l'exploitation pétrolière et gazière en mer, qui a grandi considérablement depuis le début des activités d'exploration au large de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse dans les années 1960, est à l'origine d'une demande croissante pour des navires en tous genres, pour du matériel d'exploration et d'exploitation et pour la prestation de services.

Certains créneaux de marché et les

activités industrielles de haute mer

offrent des débouchés intéressants

L'activité industrielle en haute mer promet une demande future importante. D'ici 2012, on s'attend à ce que 7 ou 8 nouveaux projets de pétrole et de gaz soient en exploitation dans la région de l'Atlantique et produisent environ 300 000 barils de pétrole par jour. Certaines estimations de l'industrie sont même supérieures à ce chiffre et laissent entrevoir une production quotidienne d'à peu près 500 000 barils de pétrole, ce qui correspond à 40 p. 100 de la production actuelle de pétrole brut léger au Canada. Deux projets seulement, celui d'Hibernia au large de Terre-Neuve et le projet énergétique extracôtier de Sable Island, au large de la Nouvelle-Écosse, en sont déjà arrivés au stade de la production.

Le champ de pétrole de Terra Nova, au large des côtes de Terre-Neuve, devrait entrer en production au début de 2002, et celui de White Rose, en 2004. Ces deux projets auront probablement recours à des systèmes flottants de production, stockage et déchargement pour récupérer le pétrole brut léger. D'autres projets sont envisagés et certains porte-parole de l'industrie prédisent qu'un nouveau projet pétrolier verra le jour tous les deux ou trois ans. La fabrication et l'installation des modules et des composants des systèmes flottants devraient se poursuivre et ouvrir des débouchés aux entreprises canadiennes.

Pour tirer parti des avantages offerts par toutes ces activités, le secteur devra commercialiser vigoureusement ses capacités actuelles. Il devra aussi accroître sa capacité de produire le genre de matériel voulu, soit en élaborant les technologies nécessaires, soit en les acquérant par le truchement d'ententes avec des

fournisseurs de l'étranger. Le gouvernement facilitera l'accès aux mesures actuelles de soutien technologique afin d'aider l'industrie à se doter de capacités supplémentaires et il joindra ses efforts à ceux des provinces, du secteur énergétique et d'autres intervenants en vue d'augmenter les retombées industrielles des activités hauturières. En outre, l'État collaborera activement avec le secteur afin de trouver des investissements internationaux complémentaires et des partenariats qui permettront au Canada d'accroître ses capacités industrielles dans ce domaine.

Les achats de l'État sont perçus comme un débouché important par l'industrie. La politique gouvernementale de « l'achat au Canada » fait en sorte que les avantages à tirer des opérations de l'État, pour ce qui est d'acheter ou de faire réparer des navires, aillent en priorité à l'industrie canadienne, toujours, évidemment, dans le respect du principe de la concurrence. Les tâches de réparation et de remise à neuf sont et resteront une source constante de travail pour les chantiers navals canadiens.

Les achats fédéraux de navires neufs ont été autrefois le soutien principal de plusieurs chantiers, mais ces travaux de construction sont maintenant achevés. Le comité a recommandé que le gouvernement aplanisse les crêtes et les creux de ses activités d'approvisionnement afin d'apporter un flux de travail ininterrompu aux chantiers navals. La question des achats de l'État est importante, mais complexe, et elle sera étudiée plus à fond par le gouvernement dans le contexte des recommandations du comité.

Les débouchés nationaux à saisir — Éléments stratégiques

Redoubler d'efforts pour assurer au Canada les retombées industrielles de l'exploration et de l'exploitation des champs pétroliers et gaziers en haute mer, en partenariat avec le secteur, les provinces et d'autres intervenants.

Promouvoir les investissements complémentaires dans les technologies du pétrole et du gaz afin de renforcer la capacité du Canada à saisir les débouchés offerts par les activités industrielles hauturières.

Examiner le bien-fondé de conserver la restriction actuelle relative à la longueur des bateaux de pêche dans le cadre de l'Examen de la politique sur les pêches de l'Atlantique, d'ici la fin de 2001.

Maintenir la politique actuelle de « l'achat au Canada » pour la réparation et l'achat de navires, tout en respectant le principe de la concurrence.

La situation mondiale de l'industrie

Le marché mondial de la construction navale est très concurrentiel, mais il n'en reste pas moins des débouchés à exploiter. De fait, les chantiers navals canadiens se sont taillé une place avantageuse dans divers créneaux de marché d'exportation, notamment ceux des remorqueurs et des patrouilleurs.

Le gouvernement est disposé à collaborer avec l'industrie à la recherche de nouveaux débouchés d'exportation. Dans le cadre des activités d'Équipe Canada Inc, le gouvernement adoptera une approche dynamique en réunissant les intervenants du secteur de la construction navale et maritime industrielle afin qu'ils élaborent de concert une stra-

tégie de promotion du commerce international. Cette même approche est utilisée par d'autres secteurs industriels clés. Les activités et les analyses pourraient porter sur l'élaboration de stratégies pour des marchés ciblés; la production de documents d'information sur les capacités et les ressources du secteur; une utilisation plus judicieuse des instruments de promotion du commerce; et la participation aux foires et aux missions commerciales.

À l'heure actuelle, le Canada impose un tarif renégocié de 25 p. 100 de nation la plus favorisée (NPF) à la plupart des navires importés provenant de pays non-membres de l'ALENA, ce qui assure à l'industrie canadienne de la construction navale une certaine protection contre l'afflux de navires importés dont un bon nombre est avantagé par un appui gouvernemental important. Les principaux navires exemptés de ce tarif sont les bateaux de pêche de plus de 30,5 mètres, qui ne font l'objet d'aucun droit lorsque importés au Canada. Dans le contexte des négociations commerciales internationales, le Canada doit et continuera de devoir faire face à des pressions le poussant à réduire ou à éliminer le tarif douanier sur les navires. Le gouvernement n'accédera pas à la recommandation de hausser le tarif, car cela aurait des effets négatifs pour les producteurs et les consommateurs et irait à l'encontre des obligations commerciales existantes du pays. Toutefois, il n'est pas non plus question de baisser le tarif aussi longtemps que le gouvernement ne sera pas convaincu que l'effet de distorsion des pratiques commerciales des autres pays sur l'industrie canadienne n'est pas résolu.

Les navires et le matériel flottant venus de l'étranger peuvent être importés temporairement à un tarif douanier réduit lorsqu'il n'y a pas de navires canadiens répondant aux besoins d'activités hauturières particulières.

Chaque demande d'exonération est examinée de concert avec les principaux intervenants du secteur, et la décision finale tient compte de leurs commentaires. Bien que très peu de navires importés demeurent au Canada pendant un intervalle prolongé, l'impression générale est qu'un grand nombre de navires sont importés et restent au Canada sans qu'aucun droit de douane n'ait été versé. Afin de répondre à ces préoccupations, le gouvernement instaurera de nouvelles procédures visant les navires dont les propriétaires utilisent de façon répétée les dispositions d'importation temporaire. Ces mesures permettront d'empêcher l'usage abusif des dispositions d'importation temporaire.

La construction navale est un secteur dans lequel les échanges commerciaux mondiaux sont faussés par toutes sortes de mesures gouvernementales telles que des subventions, des mesures appliquées à la frontière et des régimes préférentiels en matière d'approvisionnements de l'État. Aux États-Unis, par exemple, la *Jones Act* ferme, à toutes fins pratiques, le marché intérieur aux navires construits à l'étranger.

En ce qui concerne les subventions, le gouvernement continuera de collaborer avec l'Organisation mondiale du commerce (OMC) en vue de prévoir de nouvelles sanctions disciplinaires à leur sujet et de créer ainsi un environnement plus concurrentiel pour le secteur de la construction navale et les autres industries canadiennes. Mais son action ne se limitera pas à l'OMC. Récemment, par exemple, le gouvernement du Canada a accru sa participation aux discussions de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) sur les réalisations et les problèmes actuels de l'industrie mondiale de la construction navale.

Les chantiers navals canadiens se

sont fait une place avantageuse

dans des créneaux de marché

d'exportation

L'accès des constructeurs navals

canadiens aux marchés étrangers

est bloqué par toutes sortes

d'obstacles au commerce mondial

Le Canada s'efforcera de faire

baisser les subventions

gouvernementales dans tous

les pays

L'innovation est la clé de

la compétitivité future

En outre, le gouvernement du Canada et la Société pour l'expansion des exportations (SEE) continueront de participer activement à la formulation et à l'élaboration de mesures disciplinaires internationales visant les crédits à l'exportation, afin de veiller à ce que les exportateurs du monde entier se fassent concurrence sur un pied d'égalité. Dans ses négociations à l'OCDE sur les crédits à l'exportation dans le secteur de la construction navale, le gouvernement prend parti pour une souplesse accrue en préconisant, par exemple, des taux d'intérêt flottants et des pratiques commerciales adaptées.

La situation mondiale de l'industrie — Éléments stratégiques

Promouvoir les exportations du secteur de la construction navale et maritime industrielle dans le cadre des activités d'Équipe Canada Inc.

Redoubler d'efforts auprès de l'OMC et de l'OCDE en vue de réduire les pratiques qui faussent les échanges commerciaux.

Continuer de consulter l'industrie pendant les négociations relatives à tout accord commercial auquel il est proposé d'inclure les produits de la construction navale et maritime industrielle.

Maintenir le régime tarifaire actuel jusqu'à ce que le gouvernement soit convaincu que l'effet de distorsion des pratiques commerciales des autres pays sur l'industrie canadienne est résolu.

Examiner toutes les demandes visant l'importation temporaire de navires pour une période de plus de trois ans.

L'innovation, clé de la compétitivité

L'innovation est essentielle à l'exploitation fructueuse des débouchés, dans le secteur de la construction navale et maritime industrielle comme dans tout autre secteur. Pour innover, un secteur doit s'appuyer fondamentalement sur la R-D, être doté d'une main-d'œuvre hautement qualifiée et investir dans la technologie nouvelle. Le gouvernement est disposé à unir ses efforts à ceux du secteur afin de favoriser la création de produits et de procédés originaux et d'offrir la formation pertinente. Un certain nombre de programmes et services fédéraux soutiennent déjà l'innovation, et le gouvernement veut aider le secteur à y accéder. Toutefois, c'est le secteur qui doit prendre l'initiative et concevoir des projets et des procédés innovateurs qui lui permettront d'exploiter toutes les possibilités cernées.

Voici une liste sommaire de programmes à la disposition des industries, plus précisément du secteur de la construction navale et maritime industrielle. Pour chaque programme, le gouvernement prendra les mesures supplémentaires voulues afin de collaborer avec le secteur pour que les entreprises y aient plus facilement accès.

- *Crédit d'impôt pour la recherche scientifique et le développement expérimental (RS-DE)* : Le programme du crédit d'impôt à la RS-DE offre des dégrèvements fiscaux aux entreprises qui effectuent de la RS-DE au Canada. L'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC), qui administre ce programme, créera un comité sectoriel afin de préciser comment le crédit à la RS-DE pourrait être utilisé à meilleur escient par le secteur de la construction navale

et maritime industrielle. De plus, l'ADRC publiera un bulletin d'information sur la RS-DE, destiné tout spécialement au secteur de la construction navale, et elle affectera des agents de liaison ministériels au secteur.

- *Partenariat technologique Canada (PTC)* : PTC contribue à la croissance économique du Canada en consentant des investissements stratégiques dans la R-D et l'innovation, à titre de partenaire de l'industrie selon le principe du partage des risques et des avantages. Afin de rendre le programme plus facilement accessible au secteur de la construction navale et maritime industrielle, Industrie Canada et le Conseil national de recherches du Canada (CNRC) travailleront de concert avec les intervenants du secteur à l'élaboration d'une carte routière technologique qui permettra de repérer les technologies admissibles à l'appui financier de PTC. La promotion plus dynamique de PTC auprès du secteur devrait mener à des investissements accrus dans toute une gamme de projets technologiques de recherche industrielle et de développement préconcurrentiel aptes à rehausser la compétitivité de ce secteur.
- *Programme d'aide à la recherche industrielle (PARI)* : Le PARI, administré par le CNRC, aide les petites et moyennes entreprises (PME) en leur offrant un appui financier pouvant atteindre 50 p. 100 des coûts admissibles d'un projet, jusqu'à concurrence de 350 000 \$. Le PARI est doté d'un réseau de 260 conseillers techniques industriels, situés un peu partout au pays, qui

collaboreront avec les PME du secteur afin de leur offrir des conseils d'expert au sujet d'enjeux technologiques précis et de leur faciliter le recours au programme.

- *Institut de dynamique marine (IDM) du CNRC* : L'Institut de dynamique marine, fondé à St. John's en 1985, est le centre le plus important de R-D en technologie océanique au Canada. Le CNRC a l'intention d'investir encore plus dans l'IDM afin de stimuler le développement d'une grappe de technologies océaniques à l'IDM. Cet investissement comportera deux éléments : un programme élargi de recherches et un incubateur industriel. Le programme d'incubateurs cherchera à retenir les jeunes à Terre-Neuve.
- *Étudiants bien branchés* : Il s'agit d'un programme d'Industrie Canada au moyen duquel le Ministère offre de l'aide aux PME désireuses de maximaliser l'utilisation d'Internet et la mise en application de la technologie de l'information en vue de rehausser leur propre compétitivité, tout en permettant à des étudiants d'acquérir une expérience précieuse en milieu de travail. Ce programme est un des principaux éléments de l'initiative « Un Canada branché ».

Pour être innovateur, le secteur de la construction navale et maritime industrielle a besoin aussi d'une main-d'œuvre hautement qualifiée. L'éducation et la rétention d'un personnel de ce calibre nécessitent un degré élevé de coopération entre les directions d'entreprises, les syndicats, les établissements de formation, les provinces et le gouvernement fédéral.

Le gouvernement rendra plus facile

l'accès aux programmes de R-D

Pour être innovateur, le secteur de

la construction navale et maritime

industrielle a besoin d'une

main-d'œuvre hautement qualifiée

La formation est un enjeu vital

pour ce secteur

Le comité du projet a désigné la formation comme un des enjeux clés du secteur. En effet, il s'impose d'aider les travailleurs à apprendre comment exploiter des outils et du matériel nouveaux, et de faire entrer dans les lieux de travail les technologies de l'information les plus évoluées. Il se fait déjà de la formation dans tous ces domaines, mais il est temps de définir plus précisément les besoins du secteur et d'examiner les programmes de formation actuels afin de répondre aux besoins des travailleurs et de l'industrie.

Les intervenants doivent élaborer

des outils de formation appropriés

afin de permettre aux travailleurs

d'acquérir les compétences

pertinentes

Le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire de Développement des ressources humaines Canada, aidera le secteur (syndicats, directions d'entreprises, associations) à établir un diagnostic de la situation en matière de ressources humaines et à évaluer les compétences requises et la formation à donner. Cette tâche s'accomplira au moyen d'une étude sectorielle des ressources humaines. En fonction des résultats de cette étude, il sera possible de définir les compétences et la formation qui s'imposent et de créer éventuellement un organe, par exemple un conseil sectoriel national, qui serait chargé de mettre à exécution les recommandations découlant de ce processus. Les provinces joueront un rôle de premier plan au moment de définir les besoins de formation et de mettre en œuvre les programmes nécessaires.

L'innovation, clé de la compétitivité — Éléments stratégiques

Élaborer des lignes directrices visant l'application du crédit d'impôt à la RS-DE dans le secteur de la construction navale et maritime industrielle.

Faciliter l'accès de PTC aux entreprises désireuses de se lancer dans l'élaboration de technologies innovatrices.

Dresser une carte routière technologique du secteur afin de pouvoir cerner plus facilement les projets de technologie que pourrait appuyer PTC.

Venir en aide aux PME au moyen du Programme d'aide à la recherche industrielle, par exemple introduire les meilleures pratiques pour améliorer la productivité et la compétitivité.

Investir dans l'Institut de dynamique marine afin de soutenir la recherche en génie océanique.

Aider les PME à optimiser l'utilisation d'Internet par l'intermédiaire du programme Étudiants bien branchés.

Réaliser une étude des ressources humaines du secteur et, en fonction des constatations de cette étude, créer un conseil sectoriel qui sera chargé d'évaluer les besoins en matière de compétences et de formation et de travailler avec les intervenants à la mise en œuvre des recommandations.

Le financement

Pour la construction navale comme pour tout autre secteur, le financement est essentiel à la compétitivité. Cette réalité se reflète dans la politique fiscale canadienne, qui autorise les acheteurs de navires neufs construits au Canada à demander un taux de dépréciation accéléré. Cette mesure aide à contrebalancer les programmes d'aide financière plus extensifs offerts par nos concurrents. Toutefois, cette mesure se limite aux situations où les propriétaires-exploitants de navires construits au Canada ont suffisamment de revenus imposables pour pouvoir utiliser la déduction pour amortissement accéléré. Le recours à la mesure en question dans les opérations de location à bail, une méthode de plus en plus populaire de financement des ventes de navires à l'étranger et au Canada, reste très restreint.

Le comité a proposé d'apporter une modification aux règles de l'impôt afin de permettre le recours à des dispositions fiscales précises dans les cas où des navires canadiens sont vendus à des compagnies de location à bail plutôt qu'à des propriétaires-exploitants, et il présente aussi des propositions concernant la retenue d'impôt sur les non-résidents. Le gouvernement reconnaît que la mesure fiscale existante ne peut pas être utilisée efficacement dans ce genre de situation, mais la solution proposée va à l'encontre de considérations fiscales plus générales.

Afin d'offrir un avantage égal à tous les acheteurs de navires construits au Canada, le gouvernement instaurera bientôt un nouveau mécanisme de financement à structure souple qui viendra remplacer la déduction pour amortissement accéléré. Il s'agira d'un nouvel outil commercial, administré par Industrie Canada, qui permettra d'offrir un financement plus concurrentiel que celui qu'offrent les autres pays.

Les principaux pays constructeurs de navires appuient financièrement les exportations de leur industrie de la construction navale. Dans la plupart des cas, le financement est fourni dans le respect des directives de l'OCDE, mais il y a certaines exceptions, dont la plus flagrante est celle des États-Unis, où l'aide financière dépasse souvent ce qui est permis par l'OCDE. La Société pour l'expansion des exportations (SEE) collabore fructueusement avec l'industrie de la construction navale à promouvoir les exportations. La SEE offre un financement direct à des conditions respectueuses des directives de l'OCDE. Lorsque la SEE ne peut pas apporter d'aide financière directe à une transaction, il reste possible d'envisager un appui accordé au cas par cas, dans le cadre du Compte du Canada.

Il faut souligner que le financement à l'exportation n'est pas le seul facteur pris en compte par un acheteur éventuel au moment où celui-ci déterminera où acheter un navire neuf. Ces décisions sont influencées par toute une gamme d'autres critères clés tels que le prix, la qualité, les délais de livraison, la technologie, la compétitivité et la productivité.

Le gouvernement instaurera un nouveau mécanisme structuré de financement

La société pour l'expansion

des exportations collabore avec

le secteur à la promotion

des exportations

Le financement — Éléments stratégiques

Maintenir la déduction pour amortissement accéléré permise actuellement aux acheteurs de navires inscrits au Canada.

Mettre en place un nouveau mécanisme de financement à structure souple, administré par Industrie Canada, en vue d'offrir du financement concurrentiel à tout acheteur de navires construits au Canada qui n'est pas admissible à l'actuelle déduction pour amortissement accéléré.

Continuer d'offrir du financement à l'exportation selon des modalités concurrentielles et aux conditions du marché, par l'intermédiaire de la SEE.

Envisager de recourir au Compte du Canada pour offrir du financement ponctuel à l'exportation, aux conditions du marché.

Le renforcement des partenariats

Le comité a formulé clairement la nécessité de créer un mécanisme nouveau et permanent pour encourager le dialogue entre les intervenants et le gouvernement au sujet des problèmes et des défis auxquels le secteur doit faire face. Le gouvernement est d'accord sur ce point et, dans le but de promouvoir un tel dialogue et de continuer ainsi à collaborer avec les intervenants, le ministre de l'Industrie créera un comité consultatif qui sera chargé de le conseiller sur des questions qui influent sur la compétitivité et les perspectives du secteur, y compris les répercussions de la mise en œuvre du nouveau cadre stratégique pour la construction navale et maritime industrielle. Le Ministre tiendra également un forum annuel auquel seront conviés les principaux intervenants du secteur.

Afin de soutenir l'engagement gouvernemental à collaborer avec le secteur, Industrie Canada créera également une nouvelle unité ministérielle dont le mandat consistera à collaborer de façon constante avec les intervenants du secteur de la construction navale et maritime industrielle et avec d'autres intervenants. Cette unité veillera à la mise en œuvre complète du nouveau cadre stratégique et sera aussi chargée d'effectuer un examen de l'efficacité de la nouvelle stratégie fédérale dans cinq ans.

Le renforcement des partenariats — Éléments stratégiques

Créer un comité consultatif sectoriel ou quelque autre organe consultatif qui aidera à la mise en œuvre du nouveau cadre stratégique et continuera de donner des avis sur les questions relatives à la compétitivité du secteur.

Que le ministre de l'Industrie organise chaque année un forum réunissant les intervenants du secteur.

Qu'Industrie Canada crée une nouvelle unité énergétique et maritime qui travaillera de concert avec les intervenants du secteur à l'accomplissement des tâches suivantes :

- accroître les retombées économiques des activités hauturières;
- promouvoir le commerce et l'investissement;
- dresser une carte routière technologique du secteur;
- appuyer la tenue de débats internationaux à l'OCDE, à l'OMC, etc.;
- formuler des avis concernant les demandes d'exonération de droits;
- coordonner la mise en œuvre du nouveau cadre stratégique;
- appuyer les consultations auprès des intervenants;
- élaborer une base analytique solide à l'appui de l'accomplissement de toutes ces tâches.

Réexaminer le cadre stratégique dans cinq ans.

UN NOUVEAU CADRE STRATÉGIQUE POUR LA CONSTRUCTION NAVALE ET MARITIME INDUSTRIELLE

Les débouchés nationaux à saisir — Éléments stratégiques

Redoubler d'efforts pour assurer au Canada les retombées industrielles de l'exploration et de l'exploitation des champs pétroliers et gaziers en haute mer, en partenariat avec le secteur, les provinces et d'autres intervenants.

Promouvoir les investissements complémentaires dans les technologies du pétrole et du gaz afin de renforcer la capacité du Canada à saisir les débouchés offerts par les activités industrielles hauturières.

Examiner le bien-fondé de conserver la restriction actuelle relative à la longueur des bateaux de pêche dans le cadre de l'Examen de la politique sur les pêches de l'Atlantique, d'ici la fin de 2001.

Maintenir la politique actuelle de « l'achat au Canada », tout en respectant le principe de la concurrence, et examiner plus en détail les possibilités d'achat par le gouvernement fédéral.

La situation mondiale de l'industrie — Éléments stratégiques

Promouvoir les exportations du secteur de la construction navale et maritime industrielle dans le cadre des activités d'Équipe Canada Inc.

Redoubler d'efforts auprès de l'OMC et de l'OCDE en vue de réduire les pratiques qui faussent les échanges commerciaux.

Continuer de consulter l'industrie pendant les négociations relatives à tout accord commercial auquel il est proposé d'inclure les produits de la construction navale.

Maintenir le régime tarifaire actuel jusqu'à ce que le gouvernement soit convaincu que l'effet de distorsion des pratiques commerciales des autres pays sur l'industrie canadienne est résolu.

L'innovation, clé de la compétitivité — Éléments stratégiques

Élaborer des lignes directrices visant l'application du crédit d'impôt à la RS-DE dans le secteur de la construction navale et maritime industrielle.

Faciliter l'accès de PTC aux entreprises désireuses de se lancer dans l'élaboration de technologies innovatrices.

Dresser une carte routière technologique du secteur afin de pouvoir cerner plus facilement les projets de technologie que pourrait appuyer PTC.

Venir en aide aux PME au moyen du Programme d'aide à la recherche industrielle, par exemple introduire les meilleures pratiques pour améliorer la productivité et la compétitivité.

Investir dans l'Institut de dynamique marine afin de soutenir la recherche en génie océanique.

Aider les PME à optimiser l'utilisation d'Internet par l'intermédiaire du programme Étudiants bien branchés.

Entreprendre une étude du secteur des ressources humaines et, en fonction des résultats, créer un conseil sectoriel chargé d'évaluer les besoins en matière de compétences et de formation et travailler avec les intervenants du secteur à la mise en œuvre des recommandations.

Le financement — Éléments stratégiques

Maintenir la déduction pour amortissement accéléré permise actuellement aux acheteurs de navires inscrits au Canada.

Mettre en place un nouveau mécanisme de financement à structure souple, administré par Industrie Canada, en vue d'offrir du financement concurrentiel à tout acheteur de navires construits au Canada qui n'est pas admissible à l'actuelle déduction pour amortissement accéléré.

Continuer d'offrir du financement à l'exportation selon des modalités concurrentielles et aux conditions du marché, par l'intermédiaire de la SEE.

Envisager de recourir au Compte du Canada pour offrir du financement ponctuel à l'exportation, aux conditions du marché.

Le renforcement des partenariats

Créer un comité consultatif sectoriel ou quelque autre organe consultatif qui aidera à la mise en œuvre du nouveau cadre stratégique et continuera de donner des avis sur les questions relatives à la compétitivité du secteur.

Que le ministre de l'Industrie organise chaque année un forum réunissant les intervenants du secteur.

Qu'Industrie Canada crée une nouvelle unité énergétique et maritime qui travaillera avec les intervenants du secteur à l'accomplissement des tâches suivantes :

- accroître les retombées économiques des activités hauturières;
- promouvoir le commerce et l'investissement;
- dresser une carte routière technologique du secteur;
- appuyer la tenue de débats internationaux à l'OCDE, à l'OMC, etc.;
- formuler des avis concernant les demandes d'exonération de droits;
- coordonner la mise en œuvre du nouveau cadre stratégique;
- appuyer les consultations auprès des intervenants;
- élaborer une base analytique solide à l'appui de l'accomplissement de toutes ces tâches.

Réexaminer le cadre stratégique dans cinq ans.

ANNEXE A

RÉPONSES FÉDÉRALES AUX RECOMMANDATIONS DU PARTENARIAT NATIONAL

LES DÉBOUCHÉS NATIONAUX À SAISIR

DÉBOUCHÉS LIÉS AUX
ACTIVITÉS INDUSTRIELLES
DE HAUTE MER

Que le gouvernement du Canada, de concert avec les provinces et l'industrie, trouve des moyens d'optimiser les avantages industriels pour le Canada en formant des partenariats avec les sociétés étrangères qui exploitent les ressources marines et hauturières du pays.

Que les divers intervenants de l'industrie de la construction navale et maritime industrielle unissent leurs forces et lancent des initiatives afin de prouver clairement leurs capacités et leur compétitivité à l'industrie du pétrole et du gaz et aux fonctionnaires administratifs provinciaux et fédéraux.

Que l'industrie présente aux gouvernements fédéral et provinciaux un plan détaillé sur les rôles que peuvent remplir les gouvernements en vue d'optimiser les avantages économiques pour l'industrie.

COMMENTAIRES DU
GOUVERNEMENT
FÉDÉRAL

Un certain nombre de mécanismes sont déjà en place pour évaluer les avantages industriels des ressources hauturières. Pour les compléter, Industrie Canada s'engage à former une nouvelle unité énergétique et maritime qui travaillera avec les intervenants pour accroître les avantages des ressources hauturières.

Le gouvernement continuera de veiller activement à ce que Canada tire profit des projets d'exploitation pétrolière et gazière hauturière en collaborant avec les provinces, les conseils et les autres intervenants. L'aide apportée à l'industrie est déjà très variée, allant d'investissements dans des infrastructures matérielles des communautés au soutien accordé aux PME du secteur des approvisionnements. Le gouvernement entend aussi travailler avec le secteur de la construction navale et maritime industrielle pour faire connaître les capacités canadiennes actuelles aux acheteurs potentiels et encouragera les investissements internationaux et les partenariats stratégiques.

Par l'intermédiaire du comité consultatif et de la nouvelle unité, l'industrie et le gouvernement pourront élaborer ensemble un plan détaillé pour accroître les avantages économiques des ressources hauturières.

ENVIRONNEMENT

Que les gouvernements fédéral et provinciaux portent leur attention sur le transport maritime comme à solution écologique, plutôt que sur d'autres modes de transport.

COMMENTAIRES DU
GOUVERNEMENT
FÉDÉRAL

Le transport maritime, un mode de transport écologique, peut contribuer à l'atteinte des objectifs canadiens en matière environnementale. Dans de nombreuses instances, ce mode de transport est reconnu pour ses avantages sur le plan des faibles émissions et de l'efficacité énergétique.

LES DÉBOUCHÉS NATIONAUX À SAISIR

Que le gouvernement fédéral reconnaisse officiellement l'importance stratégique nationale du secteur de la construction navale et maritime industrielle.

Le gouvernement reconnaît que le secteur canadien de la construction navale et maritime industrielle apporte une contribution importante à l'économie, tant au niveau national que régional. De plus, pour combler les besoins opérationnels du gouvernement du Canada, il est important que le pays soit doté d'installations d'entretien et de réparation de navires qui sont viables et concurrentielles. Le nouveau cadre stratégique reconnaît l'importance de ce secteur et les avantages d'une collaboration pour porter les efforts sur les occasions qui ont été repérées.

Que le ministère des Pêches et des Océans revoie sa réglementation restreignant à 19,8 mètres (65 pieds) la longueur des navires pour permettre de les remplacer par des navires d'une longueur de moins de 25,9 mètres (85 pieds), ou de les reconverter à cette longueur.

Le remplacement des navires est une question complexe qui doit être examinée en tenant compte de la sécurité, de la fiabilité, de la gestion des ressources halieutiques et de la conservation des ressources. L'Examen de la politique sur les pêches de l'Atlantique annoncé par le ministre des Pêches et des Océans, le 7 février 2001, sera terminé d'ici la fin de l'année. Les lignes directrices sur le remplacement des navires font partie intégrante de cet examen.

PROMOTION DU SECTEUR

COMMENTAIRES DU
GOUVERNEMENT
FÉDÉRAL

RÉGLEMENTATION SUR
LES NAVIRES

COMMENTAIRES DU
GOUVERNEMENT
FÉDÉRAL

LES DÉBOUCHÉS NATIONAUX À SAISIR

APPROVISIONNEMENT

Que le gouvernement du Canada renouvelle l'engagement contenu dans sa politique, selon lequel il doit s'approvisionner au Canada et faire radouber et remettre à neuf les navires de sa flotte par des chantiers navals canadiens.

Que le gouvernement du Canada applique les effets de la comptabilité d'exercice pour instaurer dans l'administration fédérale une planification et une gestion à long terme en ce qui a trait aux navires, de façon à contribuer à des prises de décisions rentables pour l'achat et la gestion à long terme des navires.

Que le gouvernement du Canada élimine les crêtes et les creux en matière d'approvisionnement pour la Marine et la Garde côtière canadienne, grâce à une planification bien conçue et plus efficace, et qu'il maintienne ainsi les carnets de commandes et l'emploi à des niveaux relativement uniformes à long terme.

COMMENTAIRES DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

Le gouvernement fédéral continuera d'acheter, de réparer et de mettre à niveau ses navires au pays, selon ses besoins opérationnels et en veillant au maintien d'un marché intérieur concurrentiel.

Le gouvernement tiendra compte des renseignements financiers tirés de la comptabilité d'exercice dans la planification de ses achats et dans son processus de prise de décision. Cela permettra de mieux connaître la durée de vie des biens et d'effectuer une meilleure planification à long terme.

Les achats de l'État sont une question importante mais complexe, qui sera étudiée par le gouvernement. Cet examen, qui portera sur les recommandations du comité et d'autres questions, sera complété d'ici l'automne 2001.

LA SITUATION MONDIALE DE L'INDUSTRIE

Que le gouvernement du Canada fasse des pressions pour que soient éliminées les subventions à l'industrie de la construction navale dans le monde entier.

Le gouvernement continue de tenter d'obtenir, par l'entremise de l'OMC, une amélioration des pratiques régissant l'octroi de subventions et, lorsque possible, par l'entremise d'autres tribunes multilatérales, pour que ce secteur et d'autres puissent profiter d'un régime plus concurrentiel.

À court et moyen termes, le Canada se prépare à la prochaine conférence ministérielle de l'OMC, qui se tiendra en novembre 2001, où de nouvelles négociations multilatérales pourraient être amorcées. Le Canada a publiquement déclaré que l'un de ses objectifs, lors de nouvelles négociations multilatérales sur le commerce sous l'égide de l'OMC, serait de porter la discussion sur les pratiques régissant l'octroi de subventions dans la construction navale, dans le cadre de négociations générales sur les subventions. Le gouvernement collaborera avec l'industrie de la construction navale pour mettre au point la position du Canada en vue de l'instauration de meilleures pratiques régissant les subventions.

Le Canada ne s'intéresse pas uniquement à l'OMC. Le gouvernement a récemment intensifié ses efforts auprès de l'OCDE et il favorise une plus grande souplesse des modalités de financement.

Que le gouvernement du Canada presse les États-Unis d'apporter des modifications à la Jones Act afin de permettre une participation accrue des chantiers navals canadiens au marché américain.

Le Canada et d'autres pays ont à maintes reprises tenté d'obtenir une diminution du protectionnisme conféré par la Jones Act. Le gouvernement canadien est toujours disposé à étudier toute solution bilatérale ou multilatérale pour réduire ou éliminer cet obstacle qui nuit à l'accès au marché américain.

SUBVENTIONS DANS
LE MONDE

COMMENTAIRES DU
GOUVERNEMENT
FÉDÉRAL

JONES ACT

COMMENTAIRES DU
GOUVERNEMENT
FÉDÉRAL

LA SITUATION MONDIALE DE L'INDUSTRIE

DROITS DE DOUANE

Que le gouvernement du Canada résiste à toute demande des autres pays qui voudraient l'amener à modifier les dispositions de sa politique en matière de construction navale, et ce, jusqu'au moment où l'industrie canadienne aura pu surmonter les effets à long terme des subventions et des pratiques commerciales déloyales.

COMMENTAIRES DU
GOUVERNEMENT
FÉDÉRAL

Même si les négociations commerciales portent sur tous les secteurs d'activité industrielle, les négociateurs canadiens partent d'un principe fondamental selon lequel il ne se fait aucune élimination tarifaire sans consultation préalable auprès des intervenants du secteur concerné ni, le cas échéant, sans prévoir une période de transition, négociée entre les parties, afin de donner à l'industrie nationale le temps de s'adapter.

DROITS DE DOUANE

Que le gouvernement du Canada cesse d'exclure les bateaux de pêche de plus de 30,5 mètres (100 pieds) du tarif douanier de 25 p. 100.

COMMENTAIRES DU
GOUVERNEMENT
FÉDÉRAL

Le Canada applique le tarif de la nation la plus favorisée aux bateaux de pêche de plus de 30,5 mètres (100 pieds), conformément aux engagements pris lors des négociations de l'Uruguay Round. Cela veut dire qu'une franchise est le tarif le plus élevé qui peut être imposé par le Canada pour l'importation de tels bateaux. L'augmentation du tarif sur ces bateaux irait à l'encontre des obligations de la nation la plus favorisée auxquelles le Canada s'est engagé en vertu de l'OMC. En conséquence, le gouvernement continuera de respecter ses engagements et n'augmentera pas ses tarifs.

DROITS DE DOUANE

Que le gouvernement du Canada étudie la possibilité de rehausser le tarif douanier de 25 p. 100 contre les pays qui versent des subventions de plus de 20 p. 100 à leurs chantiers navals.

COMMENTAIRES DU
GOUVERNEMENT
FÉDÉRAL

Toute augmentation des droits irait à l'encontre des obligations de la nation la plus favorisée auxquelles le Canada s'est engagé en vertu de l'OMC. En outre, une augmentation des droits à l'importation par le Canada aurait peu de chances de modifier les pratiques de subventions appliquées par les autres pays.

LA SITUATION MONDIALE DE L'INDUSTRIE

Que le gouvernement du Canada relève de 1/120 à 1/60 le taux des droits qui permettent aux navires battant pavillon étranger de rester temporairement en exploitation dans les eaux canadiennes et qu'il réduise la période admissible de 10 à 5 ans.

Le programme 1/120 vise à réduire le coût des droits lorsque les navires canadiens ne sont pas disponibles pour une activité côtière particulière et que des navires ou de l'équipement flottant étrangers sont autorisés à effectuer temporairement de telles activités. Habituellement, il s'agit d'activités uniques, ne durant pas plus de 12 mois et peu fréquentes.

Le gouvernement, en collaboration avec l'industrie, examinera et surveillera de près toute demande de prolongation d'importation temporaire au-delà de trois ans pour veiller à ce qu'il n'y ait pas d'abus.

Que le gouvernement du Canada supprime la politique de remise de droits de douane sur les divers modules de pont et composants immergés qui sont importés au Canada et qui peuvent être achetés de fournisseurs canadiens, et qu'il leur impose un taux de base concordant avec celui qui s'applique à la plupart des navires importés, c'est-à-dire 25 p. 100.

La grande majorité de ces biens sont assujettis à un tarif consolidé en vertu du tarif des douanes et non pas à un décret spécial de remise des droits de douanes. Une augmentation du tarif sur les modules de ponts et les composants immergés pourrait entraîner de nouvelles négociations en vertu de l'OMC et pourrait forcer le Canada à verser une compensation aux partenaires commerciaux visés ou à subir des rétorsions. En conséquence, les tarifs actuels ne seront pas augmentés.

REMISE DE DROITS

COMMENTAIRES DU
GOUVERNEMENT
FÉDÉRAL

REMISE DE DROITS

COMMENTAIRES DU
GOUVERNEMENT
FÉDÉRAL

L'INNOVATION, CLÉ DE LA COMPÉTITIVITÉ

Que le gouvernement du Canada élargisse l'admissibilité de l'industrie de la construction navale à participer aux programmes que le gouvernement fédéral a identifiés comme une priorité absolue, à savoir l'innovation technologique. Les ministères devraient donner une orientation aux parrains de programmes actuels, afin qu'ils rencontrent des représentants de l'industrie et formulent des recommandations quant à la façon de modifier les programmes actuels de R-D.

L'innovation est une priorité du présent gouvernement. L'industrie de la construction navale doit innover pour saisir les occasions qui ont été repérées. Le gouvernement dispose de plusieurs programmes qui favorisent l'innovation et est prêt à collaborer avec l'industrie pour encourager la mise au point de produits et de procédés novateurs.

Le gouvernement fera la promotion du programme Partenariat technologique Canada (PTC) auprès du secteur de la construction navale et maritime industrielle et facilitera l'accès à ce programme. De plus, le Conseil national de recherches du Canada et Industrie Canada, en collaboration avec l'industrie, mettront au point une carte routière technologique sur la construction navale et maritime industrielle pour cerner les technologies qui pourraient être utiles aux activités maritimes, dont celles de l'industrie hauturière, de la technologie océanique, et de la conception et construction navales. Les résultats de cette analyse permettront de repérer les technologies qui pourraient être développées au Canada, peut-être avec l'aide de PTC.

Le Conseil national de recherches du Canada, par l'intermédiaire de l'Institut de dynamique marine, fera des investissements additionnels pour encourager la croissance d'une grappe de technologie océanique et appuyer la recherche en génie océanique. Le Conseil national de recherches du Canada et Industrie Canada peuvent aussi offrir de l'aide à l'innovation par le Programme d'aide à la recherche industrielle.

L'industrie de la construction navale peut se prévaloir du programme de crédit d'impôt pour la recherche scientifique et le développement expérimental. L'Agence des douanes et du revenu du Canada collaborera étroitement avec l'industrie pour préciser comment ce crédit pourrait s'appliquer aux projets de R-D menés par des entreprises du secteur.

Que les gouvernements provinciaux prennent énergiquement l'initiative dans les domaines de formation dont ils ont la responsabilité.

Que Développement des ressources humaines Canada annonce clairement les domaines dans lesquels il peut offrir aide et conseils.

Que l'industrie collabore avec Développement des ressources humaines Canada afin de créer un conseil sectoriel qui sera chargé d'évaluer constamment les besoins de l'industrie en matière de main-d'œuvre qualifiée et de formation.

Le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire de Développement des ressources humaines Canada, est prêt à aider le secteur (syndicats, cadres de direction, associations) à établir un diagnostic de la situation en matière de ressources humaines et à évaluer les compétences requises et la formation à donner. Cette tâche s'accomplirait au moyen d'une étude sectorielle des ressources humaines. En fonction des résultats de cette étude, il serait possible de définir les compétences et la formation qui s'imposent et de créer éventuellement un organe, par exemple un conseil sectoriel national, qui serait chargé de mettre à exécution des recommandations découlant de ce processus. Les provinces joueront un rôle de premier plan pour définir les besoins de formation et mettre en œuvre les programmes nécessaires.

Que le gouvernement du Canada supprime, dans la politique actuelle, la restriction selon laquelle la DPA accélérée peut être utilisée seulement par les propriétaires-exploitants canadiens, et permettre qu'elle serve aux propriétaires canadiens ou aux exploitants canadiens, ce qui rendra admissibles à la DPA accélérée un plus grand nombre d'investisseurs qui pourront y recourir et stimulera l'achat de navires neufs construits au Canada.

Que le gouvernement du Canada inclue les navires parmi les exemptions au titre de l'article 1100, paragraphes 1.1 et 1.2 de la Loi de l'impôt sur le revenu, afin que les avantages de la DPA accélérée puissent être transférés aux exploitants canadiens dans le cadre d'ententes d'affrètement de navires à coque nue, de la même façon qu'ils peuvent l'être dans le cadre d'accords de location de camions et de wagons de chemin de fer, à savoir les concurrents directs du transport maritime et de la construction navale.

Que le gouvernement du Canada inclue les navires parmi les exemptions de l'article pertinent de la Loi de l'impôt sur le revenu afin que tous les paiements de location versés à des lessors américains soient exempts d'impôt.

Le gouvernement reconnaît l'importance de ces propositions et les incidences possibles sur la compétitivité du secteur de la construction navale et maritime industrielle. Toutefois, la solution proposée n'est pas conforme à des aspects généraux de la politique fiscale.

Dès lors, le gouvernement va mettre en place une structure de financement comme solution de rechange à la déduction pour amortissement accéléré. Cette nouvelle structure, qui sera administrée par Industrie Canada, offrira des avantages équivalents tout en respectant la politique fiscale en vigueur. Cette mesure mettra des ressources financières concurrentielles à la disposition de l'industrie, reconnaissant ainsi que ce secteur doit relever des défis uniques dans un marché mondial désorganisé. La nouvelle mesure sera fondée sur les débouchés et son application est axée sur l'avenir. Elle ne servira pas à octroyer des subventions à la production ou de l'aide financière générale à des chantiers navals.

Que le gouvernement du Canada se donne la règle suivante : ne jamais perdre une transaction au profit d'un concurrent lorsque ce concurrent offre un financement à des conditions de faveur à un emprunteur solvable, que ce soit selon les modalités de l'OCDE ou celles du programme Title XI.

Que le gouvernement du Canada se donne la règle suivante : lorsqu'il se trouve en concurrence directe avec le programme de financement Title XI, apporter à la SEE le soutien qui permettra à celle-ci d'offrir un financement à des conditions équivalentes à celles du programme Title XI.

Que le gouvernement du Canada se donne la règle suivante : dans les cas où la SEE est incapable d'accepter seule le risque de crédit que représente un emprunteur proposé et qu'un concurrent pourra probablement l'accepter, envisager sérieusement l'approbation de la demande de prêt pour des raisons d'intérêt national.

Que le gouvernement du Canada se donne la règle suivante : dans les situations où le montant de financement envisagé par la SEE est inférieur à celui envisagé par un concurrent, consentir à étudier la possibilité de rehausser le crédit, pour des raisons d'intérêt national, en garantissant la somme correspondant à l'écart entre le montant offert par la SEE et celui du concurrent; une solution de rechange à la garantie de prêt serait de donner au prêteur une garantie de valeur résiduelle relativement au navire.

Que le gouvernement du Canada convienne également de fournir à la SEE l'appui dont elle a besoin dans les cas où le Canada est en concurrence directe avec des chantiers navals étrangers subventionnés, afin que la SEE puisse offrir des taux d'intérêt concurrentiels et des montants de financement maximaux assortis de périodes de remboursement pouvant aller jusqu'à 20 ans.

Que le gouvernement du Canada convienne également de fournir à la SEE l'appui qui lui permettra d'offrir les modalités de prêt et les taux d'intérêt les plus avantageux de l'OCDE dans les cas où l'emprunteur demande des crédits à l'exportation aux termes de l'OCDE.

Que le gouvernement du Canada convienne également de donner à la SEE, dans le cadre de sa fonction relative au marché commercial, la responsabilité de fournir un financement de durée prolongée aux acheteurs étrangers et canadiens de navires construits au Canada.

Que le gouvernement du Canada convienne également de rationaliser les processus, le cas échéant, de manière à faciliter un traitement rapide des demandes et à raccourcir les délais de traitement.

La Société pour l'expansion des exportations (SEE) est une société d'État financièrement autonome qui a pour mandat d'aider les exportateurs canadiens à livrer concurrence sur le marché mondial tout en conservant sa viabilité financière. À titre de société d'État commerciale, la SEE établit les prix de ses services selon ceux du marché. Ainsi, pour rester financièrement autonome, les prix sont fixés par la SEE au cas par cas, en tenant compte de la concurrence.

Le financement par créneau de marché est structuré conformément aux pratiques commerciales courantes. Pour ce faire, la SEE possède déjà le pouvoir d'offrir du financement à l'exportation pour des transactions aptes à recevoir un soutien bancaire.

L'aide financière accordée à des acheteurs étrangers et canadiens de navires canadiens exige qu'un emprunteur ou locataire à bail soit solvable sur le plan commercial et qu'un recours puisse être exercé sur des biens évalués au prix du marché.

La SEE offre du financement conformément à ses obligations en vertu du consensus de l'OCDE. Pour certaines transactions, de l'aide peut être accordée en vertu du Compte du Canada, sous réserve de l'approbation de ministres. Les transactions faites en vertu du Compte du Canada sont évaluées au cas par cas et sont assujetties à des pratiques de consensus.

Le gouvernement et la SEE continueront de participer activement à l'élaboration de pratiques internationales à l'égard de l'utilisation des crédits à l'exportation qui feront en sorte que les exportateurs canadiens pourront livrer concurrence selon des règles équitables. Durant les négociations de l'OCDE relatives à un nouvel accord sur les crédits à l'exportation des navires, le gouvernement préconise une plus grande souplesse, qui pourrait inclure notamment des taux d'intérêt flottants et du financement prolongé si les pratiques commerciales le justifient.

Si les modalités de financement offertes en vertu du programme Title XI sont conformes aux modalités généralement offertes pour des transactions semblables sur le marché et aux pratiques de l'OCDE, la SEE peut, selon le cas, d'accepter ces modalités.

Les modalités à suivre pour obtenir des crédits à l'exportation de la SEE sont les mêmes pour tous les exportateurs, qu'ils œuvrent dans le secteur de la construction navale ou dans d'autres secteurs. La SEE s'efforce d'offrir un service prompt et direct pour toutes les transactions. Toutefois, la SEE est disposée à étudier toute recommandation qui s'avère pertinente pour simplifier le processus.

LE RENFORCEMENT DES PARTENARIATS

COMITÉ CONSULTATIF

Que le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux, de concert avec l'industrie, favorisent la coopération et l'appui à l'égard du secteur et qu'ils aident à transmettre des messages significatifs et uniformes au sujet du secteur.

Que le ministre de l'Industrie prenne la tête du mouvement pour coordonner l'action du gouvernement fédéral comme porte-parole et défenseur de l'industrie.

Que le gouvernement fédéral crée un comité consultatif formé de représentants du secteur et du gouvernement pour examiner, sur une base permanente, l'état du secteur, les directives et les programmes.

COMMENTAIRES DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

Il faut se doter d'un mécanisme formel pour offrir une tribune où les intervenants peuvent se consulter de façon régulière. Le ministre de l'Industrie, avec le concours de l'industrie et des autres intervenants, créera un comité consultatif formé de dirigeants du secteur et d'autres intervenants pour resserrer de façon continue le partenariat gouvernement-industrie. Industrie Canada procède à la formation d'un nouveau groupe organisationnel chargé de coordonner le rôle du gouvernement fédéral.

MODÈLE DU SYNDICAT INDUSTRIEL

Que les gouvernements fédéral et provinciaux collaborent avec l'industrie en vue de veiller à ce que le modèle du syndicat industriel soit la structure syndicale désignée pour les chantiers de construction navale, les installations en haute mer et les autres chantiers d'ouvrages maritimes.

COMMENTAIRES DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

Le Code canadien du travail forme la base de la stratégie du gouvernement fédéral en matière de relations de travail. Celui-ci s'est engagé à ce que tous les articles du Code soient respectés.

Puisque le secteur de la construction navale et maritime industrielle possède une industrie de fabrication importante, une grande partie du secteur tombe sous la compétence des gouvernements provinciaux. Le gouvernement fédéral encourage ses homologues provinciaux à s'assurer la participation de tous les secteurs qui pourraient être touchés par les règlements du code du travail provincial, et à mettre l'accent sur la productivité et l'innovation.

LE RENFORCEMENT DES PARTENARIATS

Que le gouvernement du Canada élabore et fasse valoir une clause sociale internationale concernant les normes du travail dans la construction navale.

Le Canada n'appuie pas l'utilisation d'une « clause sociale internationale », c'est-à-dire l'utilisation de normes du travail comme modalité régissant les activités commerciales entre pays. De telles modalités pourraient être utilisées à des fins protectionnistes et pourraient contrecarrer les objectifs de la Déclaration de 1998 sur les principes fondamentaux et droits du travail de l'Organisation internationale du travail. Cette déclaration oblige les pays membres de l'Organisation à faire la promotion et à élaborer des normes de travail de base ainsi qu'à se doter de mécanismes de suivi pour l'examen et la surveillance des progrès accomplis à l'échelle nationale et internationale en vue d'atteindre les objectifs de la Déclaration.

NORMES DU TRAVAIL
DANS LA CONSTRUCTION
NAVALE

COMMENTAIRES DU
GOUVERNEMENT
FÉDÉRAL

ANNEXE B

INSTANTANÉ DU SECTEUR

La dernière décennie s'est révélée difficile pour le secteur canadien de la construction navale comme pour celui de plusieurs pays occidentaux. Les chantiers navals du Canada ont dû s'adapter à un marché national en décroissance constante, à la diminution des achats gouvernementaux et à un marché international faussé, caractérisé par la surproductivité et par les pratiques commerciales déloyales. En conséquence, en dépit d'une demande mondiale croissante, l'industrie canadienne a connu une longue période de déclin pendant les années 1990 (figure 1).

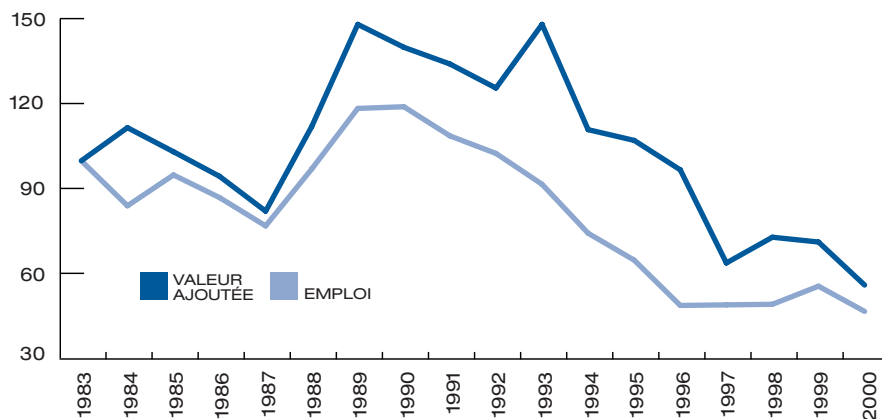
Entre 1990 et 2000, l'industrie de la construction navale a vu sa valeur ajoutée baisser à un taux annuel moyen de près de 9 p. 100. En 2000, sa valeur ajoutée réelle s'est chiffrée

à 264 millions de dollars, ce qui représente seulement 1 p. 100 de la valeur ajoutée totale du secteur du matériel de transport, et un recul par rapport à 1990 où elle atteignait 4,4 p. 100 du total. Toujours en 2000, la construction navale employait environ 4 700 travailleurs, soit 1,8 p. 100 de la main-d'œuvre totale du secteur du matériel de transport; en 1990, cette part s'élevait à 5,4 p. 100 (figure 2 et tableau 1).

Le déclin du secteur est moins rapide depuis quelques années. La baisse annuelle de la valeur ajoutée réelle, qui avait été de 16,8 p. 100 entre 1994 et 1997, n'était plus que de 4,3 p. 100 entre 1997 et 2000. De même, l'emploi, qui avait diminué de 12,9 p. 100 par an en moyenne de 1994 à 1997, a diminué de seulement 1,6 p. 100 par an en moyenne de 1997 à 2000.

Figure 1

Tendances de la valeur ajoutée réelle et de l'emploi dans l'industrie de la construction navale au Canada (indice : 1983=100)



Source : Statistique Canada

Tableau 1 Aperçu de l'industrie de la construction navale

	2000	PART DU TOTAL DU
		SECTEUR DU MATÉRIEL DE TRANSPORT
Expéditions	335M \$	0,3 %
Emplois	4 700	1,8 %
Valeur ajoutée réelle (en \$ de 1992)	264M \$	1,0 %
Importations	555M \$	0,6 %
Exportations	137M \$	0,1 %
	Construction navale	Moyenne du secteur manufacturier
Rémunération hebdomadaire moyenne	890 \$	760 \$

Source : Statistique Canada

La productivité de la main-d'œuvre et l'intensité des investissements ont augmenté. Entre 1990 et 1998, la production réelle par heure de travail effectuée s'est accrue à un taux annuel de 3,9 p. 100 dans la construction navale. L'investissement en machines et matériel par travailleur employé et le ratio production-investissement en machines et matériel ont augmenté d'environ 50 p. 100 entre 1990 et la fin de 1998.

En outre, le secteur s'est tourné vers des produits à valeur ajoutée supérieure et les exportations ont monté considérablement. Entre 1990

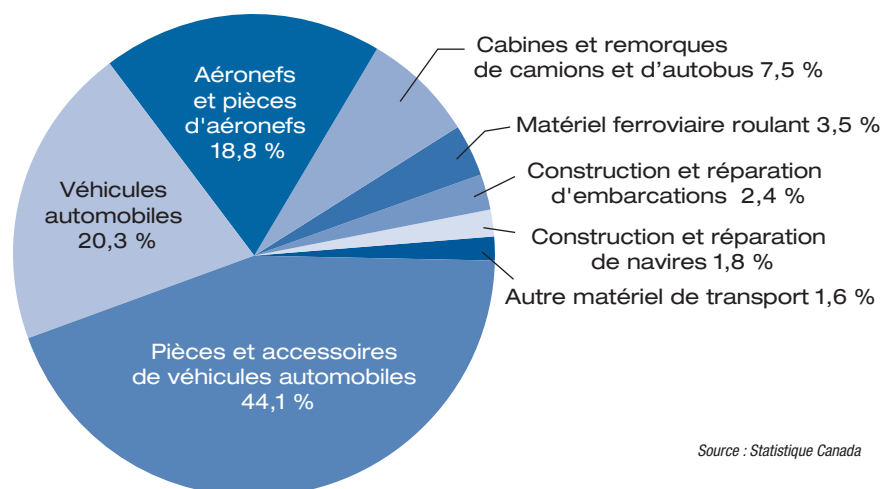
et 2000, les exportations des chantiers navals se sont accrues au taux annuel moyen de 23 p. 100. En 2000, les exportations se sont chiffrées à 137 millions de dollars, toute une augmentation par rapport à 1990, où elles avaient atteint seulement 42 millions. Comme le montre le tableau 2, les États-Unis sont le lieu prédominant de destination des exportations du secteur canadien de la construction navale.

Aujourd'hui, le secteur de la construction navale se compose d'environ 30 chantiers navals en Colombie-Britannique, en Ontario, au Québec et dans les provinces de l'Atlantique. Plusieurs de ces chantiers sont situés dans de petites collectivités où ils représentent une bonne part de l'économie locale.

Comme on le voit au tableau 3, les chantiers navals des provinces de l'Atlantique regroupent 50 p. 100 de tous les emplois du secteur de la construction navale et maritime industrielle au Canada. Ces chantiers réalisent en ce moment des projets de construction divers, par exemple des bateaux de pêche, des remorqueurs pour les marchés d'exportation, des navires hauturiers de ravitaillement et des composants immergés, ainsi que des modules de pont et d'autres articles commandés par les exploitants des plates-formes d'exploration en haute mer. En outre, les chantiers

Figure 2

Répartition des emplois parmi les industries du matériel de transport, 2000 (%)



Source : Statistique Canada

Tableau 2 Échanges commerciaux du secteur de la construction navale au Canada, moyennes, 1996-2000

PART DES RÉGIONS DU MONDE DANS LES ÉCHANGES COMMERCIAUX DU SECTEUR DE LA CONSTRUCTION NAVALE	IMPORTATIONS	EXPORTATIONS
États-Unis	12,4 %	72,7 %
Amérique du Sud	-	21,3 %
Asie	67,7 %	2,2 %
Union européenne	13,4 %	1,2 %
Autres	6,5 %	2,6 %

Source : Statistique Canada

navals de l'Atlantique travaillent sans arrêt à la réparation de navires et de bateaux pour leurs clients canadiens et étrangers et à la construction de yachts de grand luxe destinés aux marchés d'exportation.

Les chantiers navals du Québec représentent 12 p. 100 de l'emploi national total dans le secteur de la construction navale et maritime industrielle. Ils exécutent actuellement des projets tels que la construction de remorqueurs en aluminium évolués, la réparation et la conversion de navires et la production de dômes de sonar pour la marine des États-Unis. Les constructeurs de navires du Québec ont aussi de l'expérience dans le domaine de la fabrication de matériel pour le marché de l'exploration gazière et pétrolière en haute mer.

Les chantiers navals de la région des Grands Lacs emploient 13 p. 100 de la main-d'œuvre nationale totale du secteur de la construction navale et maritime industrielle. Leurs activités actuelles comprennent la remise à neuf de vraquiers des Grands Lacs, auxquels on pose une nouvelle avant-coque et des appareils d'autodéchargement relevant de la technologie de pointe; la réparation et la conversion de navires; et la construction de bateaux patrouilleurs à grande vitesse et d'autres embarcations diverses pour la Garde côtière canadienne. Les constructeurs de

navires de la région des Grands Lacs s'y connaissent aussi dans la transformation de monocoques en bateaux à double coque.

La chantiers navals de la Colombie-Britannique emploient 25 p. 100 de la main-d'œuvre nationale totale du secteur de la construction navale et maritime industrielle. Parmi les projets qui les occupent en ce moment, mentionnons la réparation et la conversion de navires de croisière, la remise à neuf d'un bâtiment de guerre et la construction de barges. Les chantiers de la province sont dotés de compétences spécialisées au service du marché en plein essor des navires de croisière, et aussi dans la construction de traversiers, de remorqueurs et de barges, ainsi que de yachts de grand luxe destinés aux marchés d'exportation.

Tableau 3 : Chantiers navals canadiens — Statistiques de l'emploi

CHANTIERS	EMPLOI ESTIMATIF ACTUEL	PART DE L'EMPLOI TOTAL
14 chantiers navals et 1 installation de fabrication pour les plates-formes pétrolières (OOG) et gazières dans l'Atlantique	2 315	50 %
5 chantiers navals au Québec	570	12 %
6 chantiers navals en Ontario	632	13 %
6 chantiers navals en Colombie-Britannique	1 190	25 %
1 chantier naval dans les Territoires du Nord-Ouest	n.d.	n.d.
TOTAL: 32 chantiers navals au pays	4 707	

n.d. = non disponible

Source : Industrie Canada, estimations basées sur des sources du secteur, mai 2001

Les chantiers navals sont partout au Canada

