

Colin Kenny, président du Comité sénatorial de la sécurité nationale et de la défense

Le Canada a un urgent besoin de bateaux

Le gouvernement canadien aura besoin de bien au-delà d'une centaine de navires au cours du prochain quart de siècle pour s'acquitter de certaines missions cruciales à l'étranger et le long des côtes canadiennes. Il nous faut une stratégie nationale pour assurer la survie de notre industrie de la construction navale. Formuler cette stratégie est essentiel pour la sécurité maritime du Canada et vital pour l'économie du pays. Le Parlement devrait inscrire dans la loi un plan et soutenir institutionnellement cette stratégie.

Il y a de bonnes raisons pour que le gouvernement soutienne la construction des navires dont nous avons besoin au Canada. Mais il doit mettre en place un système qui procède moins par essais et erreurs que ce n'est le cas actuellement afin que nous puissions disposer des ressources nécessaires pour construire ces navires.

Dans le passé, le gouvernement fédéral n'a jamais eu suffisamment besoin de nouveaux navires pour garantir des emplois autres que sporadiques dans les chantiers navals du Canada atlantique, au Québec et en Colombie-Britannique. Cela a fait faire des ratés à l'industrie : les chantiers ont périçité, les employés ne sachant plus s'il valait la peine de parfaire leurs compétences et de consacrer leur vie à construire des navires de première classe.

Il nous faut une industrie qui bourdonne au lieu de faire des ratés. Selon moi, le Canada aura besoin de 133 nouveaux navires de grande taille au cours des 25 prochaines années, sans compter les radoubages. Le ministère de la Défense nationale aura probablement besoin d'au moins 45 navires, dont 12 frégates à moderniser et à remplacer éventuellement, ainsi que quatre nouveaux destroyers, huit patrouilleurs extracôtiers pour l'Arctique et quatre sous-marins à radouber.

Le ministère des Pêches et des Océans aura besoin d'au moins 83 bateaux, dont neuf brise-glaces, 15 *medium endurance* et patrouilleurs extracôtiers et 42 embarcations de recherche et sauvetage. Transports Canada aura besoin de traversiers pour Marine Atlantique.

Cela représente bien des bouteilles de champagne à fracasser sur de nouvelles coques. Il y a là une masse critique suffisante pour relancer une production continue dans les chantiers navals canadiens de l'Est et de l'Ouest.

La survie de tout État souverain dépend

de bons débouchés économiques. Le secteur manufacturier canadien a accusé un dur coup depuis quelques années à cause de la vive concurrence étrangère et de la montée du dollar canadien. Une industrie de la construction navale stable pourrait jouer un rôle déterminant pour l'avenir économique du Canada.

Le Canada a un urgent besoin de bateaux — remis à neuf et nouveaux. Le monde est de plus en plus instable. Aucun pays ne saurait être absolument certain de pouvoir compter sur des chantiers maritimes étrangers pour satisfaire de tels besoins, surtout en cas de guerre éventuelle.

Si le gouvernement canadien décidait de lancer un programme permanent de construction navale, il faudrait évidemment en contrôler les coûts. Aucun pays ne peut se permettre de payer le double ou même une prime de 50 % pour du contenu canadien sur des achats aussi importants.

Or, les chantiers maritimes canadiens sont redevenus concurrentiels. Ils ne peuvent rivaliser avec les pays en développement pour ce qui est du travail de base des métaux, mais la construction navale moderne exige la production de modules contenant des composants élec-

troniques et d'autres composants complexes. Nos chantiers maritimes peuvent faire cela aussi bien que tout autre.

ORGANISME DE RÉGLEMENTATION

Pour garantir des prix raisonnables, il ne serait pas trop difficile de créer un organisme de réglementations comme l'Office national de l'énergie (ONE) ou le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC) pour garantir des prix justes. Une telle instance pourrait tenir des audiences afin de s'assurer que le contribuable canadien en ait pour son argent dans les contrats.

Comment l'industrie canadienne de la construction navale pourrait-elle s'assurer que le prochain gouvernement ne reviendra pas sur un plan de construction navale au Canada de 30 ans adopté par un précédent Parlement?

D'abord, des contrats pourraient être conclus pour garantir du travail à long terme aux grandes entreprises, sous réserve de vérifications périodiques. Ces contrats devraient obliger les grands chantiers maritimes à sous-traiter un pourcentage de ce travail à des petits chantiers, pour maintenir une grande capacité dans l'industrie.

Ce plan serait tellement avantageux économiquement et politiquement qu'aucun gouvernement ultérieur n'oserait le remettre en question qu'à ses propres risques.

Le gouvernement permettrait essentiellement la création de monopoles dans l'intérêt de la sécurité du Canada, comme il le fait dans les secteurs des pipelines et de l'énergie. C'est un modèle classique que les gouvernements appliquent pour les services publics essentiels depuis plus d'un siècle.

Les profits seraient quand même bons si le gouvernement créait des monopoles, mais pas autant que s'il laissait les forces du marché agir. Ce serait un compromis, mais un bon pour l'industrie et les Canadiens.

Je crois qu'un plan aussi ambitieux pourrait être d'une grande valeur économique et stratégique pour les Canadiens. Il leur garantirait la marine et la garde côtière dont ils ont besoin. Il se fonderait sur un régime réglementaire acceptable aux yeux du vérificateur général.

Il semble que le fédéral devra attacher plus d'importance à la survie économique et physique du Canada. L'industrie de la construction navale serait un bon point de départ.