

Le 29 octobre 2018

Comité permanent du commerce
international
131, rue Queen, 6^e étage
Chambre des
Communes
Ottawa (Ontario)
K1A 0A6

Mesdames,
Messieurs,

Au nom de l'industrie de la navigation de plaisance, je tiens à vous remercier des efforts soutenus que vous déployez pour le Canada compte tenu du différend commercial actuel avec les États-Unis. Nous félicitons le gouvernement fédéral d'avoir négocié avec succès le nouvel AEUMC avec les États-Unis et le Mexique. Notre industrie comprend le plus vaste contexte dans lequel s'inscrit le différend commercial avec les États-Unis et la nécessité pour le Canada de prendre des mesures de rétorsion.

Nous sommes heureux de la récente annonce d'un allègement pour les bateaux commandés avant le 31 mai 2018. Malheureusement, cette aide ne sera bénéfique que pour un petit nombre de bateaux commandés avant le 31 mai. Nous sommes déroutés et découragés face à l'incertitude à laquelle sont confrontées les petites entreprises canadiennes et aux répercussions inquiétantes qu'ont les tarifs américains et les contre-mesures canadiennes sur nos membres.

À titre de rappel, selon les renseignements fournis par Statistique Canada, près de 200 000 bateaux ont été importés au Canada l'année dernière. Environ deux tiers de ces bateaux provenaient des États-Unis, ce qui représente 81 % de la valeur totale des importations ou 667,8 millions de dollars. Les hors-bord représentent 50,5 % de l'ensemble des nouveaux bateaux vendus au Canada, et 95 % d'entre eux sont importés des États-Unis. Le secteur manufacturier canadien ne peut tout simplement pas remplacer notre dépendance envers les États-Unis pour ce qui est des bateaux de plaisance.

Les contre-mesures prises par le gouvernement du Canada visent un grand nombre de produits de consommation à bas prix. Cependant, le prix d'un bateau est plus important, et le risque de diminution des ventes et de préjudice aux petites entreprises concessionnaires familiales est élevé. En outre, il est extrêmement important de noter que les délais de production des bateaux et de livraison au consommateur deviennent de plus en plus longs. Par exemple, un consommateur qui veut acheter un nouveau bateau que le concessionnaire n'a pas en stock actuellement devra le commander auprès d'un fabricant américain et attendre au moins

quatre mois avant qu'il soit produit. Vu le renforcement de la demande intérieure aux États-Unis, il n'y aura parfois aucun produit disponible pour les concessionnaires canadiens.

Les concessionnaires ont déclaré réduire actuellement le nombre de commandes jusqu'à 40 % ou plus en attendant de savoir si notre gouvernement accordera un allègement pour la vente de bateaux. Le risque associé à la réduction des ventes de 40 % aura une grave incidence sur nos statistiques d'emploi globales. Nos petits concessionnaires ont également mentionné que l'obligation pour eux de payer le tarif a des répercussions négatives sur leurs activités et les amènent à reporter des investissements en capital prévus dans leur commerce. Plus urgent encore, un bon nombre d'entre eux ne peuvent acquitter les tarifs et risquent de perdre leur entreprise.

Nous souhaitons rappeler au Comité que l'industrie de la navigation de plaisance emploie 75 000 Canadiens. Si les ventes continuent de diminuer en raison des tarifs, ces emplois en subiront les contrecoups et pourraient être perdus à jamais. Bien entendu, les conséquences les plus importantes des quatre contre-mesures actuelles concernant les bateaux de plaisance se feront surtout sentir chez les Canadiens de la classe moyenne.

Le revenu de ménage moyen d'environ 60 % des quelque 43 % d'adultes canadiens qui pratiquent la navigation de plaisance chaque année est inférieur à 100 000 \$. De plus, les plaisanciers du Canada dépensent près de 7,35 milliards de dollars chaque année pendant leurs excursions en bateau. Ces revenus ainsi que le développement économique et la création d'emplois qu'ils stimulent sont gravement compromis en ce moment même.

Jusqu'à maintenant, nous n'avons malheureusement pas reçu de réponse à la correspondance que nous avons envoyée aux ministres fédéraux. Nous n'avons pas non plus obtenu d'indications sur la façon dont le gouvernement du Canada entend collaborer avec les membres touchés de notre industrie ni sur la durée de ces mesures. Nous espérons très sincèrement que les tarifs imposés par les États-Unis en vertu de l'article 232 soient abolis et que les contre-mesures canadiennes soient abandonnées conséquemment. Les membres de la NMMA aux États-Unis portent ce message haut et fort. Entre-temps, nous demandons un allègement financier à l'intention des concessionnaires canadiens touchés et serions très heureux d'avoir l'occasion de discuter avec les représentants concernés d'une méthode pour offrir cet allègement rapidement. Le bien-être à court et à long terme de notre industrie en dépend.

Je vous remercie à l'avance de l'attention que vous porterez à cette très importante question. Si vous avez besoin de renseignements supplémentaires ou avez des questions, veuillez communiquer avec Sara Anghel à sanghel@nmma.org ou au 416-909-9100.

Je vous prie d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Sara Anghel, présidente
NMMA Canada

Rick Layzell, P.-D. G.
Boating Ontario

Lisa Geddes, directrice générale
Boating BC

Alain Roy, directeur général
Association Maritime du Québec

Patricia Nelder, directrice générale
Atlantic Marine Trades Association

Jim Flood, trésorier
Mid Canada Marine Dealers Association

L'hon. Mark Eyking, président
M. Dean Allison, vice-président
M^{me} Tracey Ramsey, vice-présidente
M. Omar Alghabra, secrétaire parlementaire – membre sans droit de vote
M. Colin Carrie, membre
M. Sukh Dhaliwal, membre
M. Peter Fonseca, membre
M. Richard Hebert, secrétaire parlementaire – membre sans droit de vote
M. Randy Hoback, membre
L'hon. Andrew Leslie, secrétaire parlementaire – membre sans droit de vote
M^{me} Karen Ludwig, membre
M. Kyle Peterson, membre
M. Terry Sheehan, membre