

Association des armateurs canadiens

Réponses

1. Reprise économique et croissance

Compte tenu du climat d'austérité budgétaire actuel au sein du gouvernement fédéral et dans le monde, quelles mesures fédérales particulières estimez-vous nécessaires pour assurer la reprise économique et une plus forte croissance économique au Canada?

2. Création d'emplois

Les entreprises canadiennes étant aux prises avec les pressions qu'exercent sur elles des facteurs comme l'incertitude relative à la reprise économique aux États-Unis, à la crise de la dette souveraine en Europe et à la concurrence livrée par un certain nombre de pays développés et en développement, quelles mesures particulières devraient, selon vous, être prises pour promouvoir la création d'emplois au Canada, notamment celle qui est attribuable à l'accroissement du commerce intérieur et international?

3. Changement démographique

Quelles mesures spécifiques le gouvernement fédéral devrait-il prendre, selon vous, pour aider le pays à faire face aux conséquences du vieillissement de la population canadienne et des pénuries de main-d'œuvre?

Créée en 1903, l'Association des armateurs canadiens (AAC) représente les intérêts des armateurs canadiens qui font du cabotage en Amérique du Nord. Ses entreprises membres offrent des services de transport sûrs, efficaces et durables, tout en étant à la pointe de l'innovation au sein de l'industrie maritime. Le cabotage est un maillon essentiel de l'économie canadienne; les flottes des entreprises membres de l'AAC transportent des marchandises et du vrac, comme le fer, le blé et le calcaire. Ces navires battant pavillon canadien font partie du réseau de transport maritime canadien, lequel a, en 2010, fourni 48 288 emplois, produit des revenus de 15,4 milliards \$ et généré 4,4 milliards \$ en recettes fiscales. Les avantages économiques et environnementaux du transport sur courte distance, en ce qui concerne le rendement du carburant et les économies, sont largement reconnus. Par exemple, les navires typiques des armateurs membres de l'AAC sont capables de transporter 25 000 tonnes métriques, soit l'équivalent de ce que peuvent transporter 225 wagons ou 870 camions. De même, lorsqu'il est question des émissions atmosphériques, les données sont tout aussi convaincantes. Le transport ferroviaire et le transport routier émettent, sur une distance équivalente, deux et cinq fois plus de polluants atmosphériques, respectivement, comparativement au transport maritime. Le transport maritime offre un autre avantage, à savoir la réduction de la congestion routière causée par la circulation des camions. L'intérêt que porte le Comité des finances de la Chambre des communes, dans le cadre des présentes consultations prébudgétaires, au sujet du renouvellement démographique et des pénuries de main-d'œuvre, est particulièrement opportun pour l'AAC, car nos membres trouvent difficile de recruter des matelots, et de les garder, et prévoient que la situation s'aggraverait, à mesure que les marins prendront leur retraite. Tandis que l'économie se redresse et que les services fournis par

nos armateurs sont de plus en plus demandés, la pénurie de main-d'œuvre risque de retarder le transport des marchandises ou empêcher les navires de naviguer. Cela s'est produit tout récemment et la situation empirera, du fait que le transport maritime augmente et que l'offre de main-d'œuvre diminue. Compte tenu des avantages que procure le cabotage, il est important que le Comité des finances reconnaisse les difficultés majeures croissantes auxquelles fait face l'industrie en ce qui concerne le recrutement, le maintien en poste et le recyclage professionnel des travailleurs hautement qualifiés dont elle a besoin pour continuer de mener ses activités. Les armateurs membres de l'AAC n'embauchent que des citoyens canadiens et dépendent de leur expertise pour naviguer dans les eaux du Saint-Laurent, dans les Grands Lacs, dans l'océan arctique et sur les côtes est et ouest du Canada. L'AAC comprend le rôle important que jouent les marins formés adéquatement, qualifiés et respectueux des règlements dans la sécurité, l'efficacité et la protection du milieu marin. Pendant que des employés hautement qualifiés et certifiés prennent leur retraite en grand nombre, ce qui laisse présager, parmi nos membres, une véritable crise d'ici trois à cinq ans, il est de plus en plus difficile et important d'attirer, de former et de garder en poste les jeunes employés. En ce moment, les étudiants potentiels intéressés à faire carrière dans le secteur maritime ou à officialiser leur formation antérieure fréquentent une école maritime et parfont leur formation en acquérant de l'expérience en milieu de travail. Toutefois, les taux d'inscription et d'obtention de diplôme dans les écoles maritimes ne suffisent pas pour répondre à la demande et on s'attend à ce que cette tendance se poursuive. Une autre difficulté majeure fait obstacle au développement de la capacité de la main-d'œuvre dans le domaine maritime, à savoir les restrictions quant à la possibilité de suivre une formation en cours d'emploi, particulière à la formation maritime, appelée « hawsepipe route », que plusieurs marins ont déjà suivie pour acquérir leurs compétences et obtenir leur certification. Le déclin de cette option de formation est dû, en partie, par l'adoption, en 2010, par Transports Canada, des amendements du protocole de Manille de l'Organisation maritime internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW). Bien que la formation en cours d'emploi reste possible et demeure une méthode d'apprentissage préférable, en plus de l'apprentissage classique, la formation conçue par les entreprises et conforme à la norme STCW doit être approuvée par Transports Canada, et l'approbation est parfois difficile à obtenir. Certains membres de l'AAC aimeraient que la « hawsepipe route » soit revitalisée afin de s'ajouter au parcours d'apprentissage offert dans les écoles maritimes. Par ailleurs, le besoin croissant de renouveler le personnel et les exigences en matière de certification définies par l'Organisation maritime internationale et adoptées par Transports Canada augmentent le fardeau des coûts et contribuent à la fatigue des employés, en particulier les officiers supérieurs, qui forment des équipages moins expérimentés et jouent le rôle de mentor auprès de celles-ci. Certaines de ces exigences en matière de formation (comme celle sur la piraterie) sont inutiles dans les eaux canadiennes et devraient, avant d'être adoptées, être examinées soigneusement afin d'en analyser les coûts et les avantages. Le cabotage est très peu visible au Canada; cela explique probablement pourquoi on connaît peu ce secteur et les possibilités de carrière qu'il offre. Outre cette faible visibilité, les membres de l'AAC doivent faire concurrence à des secteurs plus connus, comme le secteur pétrolier et gazier et le camionnage, qui attirent des travailleurs intéressés par un milieu et un cycle de travail non standard. Pour mieux faire connaître notre industrie, la sensibilisation du public et l'établissement de communications stratégiques pourraient amener un plus grand nombre d'employés potentiels dans le cycle de développement de la main-d'œuvre maritime, en plus du soutien donné aux initiatives éducatives et de recyclage professionnel. Bien qu'il existe des solutions à court terme pour pallier la pénurie de main-d'œuvre, au moyen de l'immigration, l'équivalence et la certification, le développement à long terme de la capacité maritime canadienne et la formation sont d'une importance capitale, pour accroître la capacité du transport sur courte distance au Canada et apporter une prospérité durable au Canada. L'AAC étudie en ce moment cette question; les résultats finaux de sa recherche serviront à formuler des recommandations particulières au sujet de la formation,

l'équivalence, l'accréditation, l'immigration, le recrutement et le maintien en poste des matelots dans le transport maritime canadien. De plus, l'AAC prévoit consulter les principaux intervenants qui prennent part au processus de développement de la main-d'œuvre, et collaborer avec eux, notamment les écoles maritimes, les syndicats, l'industrie, le gouvernement et d'autres associations, afin d'élaborer et de mettre en œuvre un plan cohérent et intégré. Pour mener à bien ce travail, il faudra peut-être miser sur les programmes existants ou les étendre, ou concevoir de nouveaux programmes et de nouvelles méthodes afin de tenir compte de nos résultats de recherche. L'AAC serait heureuse de discuter davantage de ces résultats et de cette question avec le Comité des finances de la Chambre des Communes, car nous prévoyons recevoir le rapport de recherche final en septembre 2012.

4. Productivité

Compte tenu des difficultés que connaît le marché de l'emploi du fait, notamment, du vieillissement de la population et des efforts toujours consacrés aux mesures visant à accroître la compétitivité du pays, quelles initiatives fédérales particulières sont-elles nécessaires pour le renforcement de la productivité au Canada?

5. Autres défis

On sait que des particuliers, des entreprises et des communautés éprouvent des difficultés actuellement au Canada. Quels sont, selon vous, ceux qui éprouvent le plus de difficultés, quelles sont ces difficultés et quelles mesures fédérales sont-elles nécessaires pour remédier à ces difficultés?