

Christine Lafrance, greffière du Comité permanent des finances
Sixième étage, 131, rue Queen
Chambre des communes
Ottawa ON K1A 0A6

Présentation de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers en vue des consultations pré-budgétaires de 2014

Résumé

L'Association canadienne des opérateurs de traversiers (ACOT) est le porte-parole national de l'industrie des traversiers au Canada. Ses membres respectent les normes professionnelles et opérationnelles les plus strictes qui soient et font la promotion de services de traversiers sécuritaires partout au Canada.

Les traversiers font partie intégrante du système d'infrastructure des transports du Canada et de nombreuses provinces exploitent des services de traversiers qui constituent un élément important de leur réseau routier. Certaines régions éloignées du pays ne sont accessibles que par traversier et de nombreux services de traversiers au pays sont exploités par des entités publiques et financés par les contribuables pour assurer un service vital. Dans certaines parties du pays, les services de traversiers sont un pivot du développement économique.

Le secteur maritime et le secteur des traversiers sont tout spécialement aux prises avec des pénuries de main-d'œuvre et éprouvent de la difficulté à recruter les travailleurs spécialisés du secteur maritime nécessaires pour assurer le fonctionnement continu et sécuritaire des traversiers du Canada. L'ACOT a accompli des progrès en collaborant avec les instituts de formation maritime du Canada à ce sujet mais il reste encore bien du travail à faire. Le soutien de l'État pourrait aider les opérateurs de traversiers à acquérir la main-d'œuvre dont ils ont désespérément besoin et donner aux Canadiens les compétences requises pour mener une carrière enrichissante dans le secteur maritime.

Il reste encore beaucoup à faire avant que l'on reconnaisse le rôle capital que les traversiers jouent dans l'infrastructure de notre pays et le rendement élevé du capital investi qu'ils offrent. Même si l'on chante souvent les louanges des investissements dans l'infrastructure des routes et des ponts pour leurs éventuelles répercussions économiques, on doit envisager les traversiers de la même façon, surtout dans les régions où ils sont le point d'accès principal.

Enfin, l'actuel régime tarifaire du Canada fait gonfler le coût du renouvellement de la flotte de traversiers au pays, offrant peu d'avantages à l'industrie de la construction navale et faisant augmenter les coûts pour les utilisateurs des traversiers. Les droits sur l'importation des navires à passagers de moins de 129 mètres de longueur devraient être éliminés pour mieux servir les intérêts des contribuables canadiens.

À propos de l'ACOT

Constituée sous le régime fédéral en 1987, l'ACOT est un organisme dirigé par ses membres qui représente les propriétaires et opérateurs de traversiers canadiens ainsi que les intervenants du secteur partout au pays. Notre association compte plus de 60 membres, qui représentent presque la totalité des principaux trajets de traversiers au Canada.

Ensemble, les membres de l'ACOT :

- possèdent une flotte composée de près de 180 traversiers
- emploient directement environ 8 400 personnes
- génèrent 22 600 emplois
- transportent 45,1 millions de passagers et 17,5 millions de véhicules par année.

Appuyer les familles et aider les Canadiens vulnérables en se concentrant sur la santé, l'éducation et la formation

Les membres de l'ACOT croient fermement qu'il faut appuyer une main-d'œuvre bien formée pour s'assurer qu'elle offre les services les plus sécuritaires, efficaces et abordables qui soient. En fait, les opérateurs de traversiers canadiens sont parmi les plus sécuritaires au monde et une bonne partie de leur excellent bilan est attribuable à une main-d'œuvre très spécialisée.

Toutefois, l'un des plus grands défis auquel notre secteur sera confronté au cours des prochaines années sera le recrutement de marins, d'ingénieurs navals et d'autres travailleurs du secteur maritime ayant reçu une formation professionnelle et qui seront nécessaires pour assurer le fonctionnement continu et sécuritaire des traversiers du Canada. BC Ferries, l'un des plus importants opérateurs de l'ACOT, s'attend à perdre près de 50 % de sa main-d'œuvre au cours des dix prochaines années. Ainsi, un nombre énorme de postes spécialisés qui devront être comblés pendant les prochaines années pour un seul opérateur de traversiers.

Parallèlement, les instituts de formation maritime du Canada éprouvent de la difficulté à recruter de jeunes étudiants dans le secteur maritime.

Le gouvernement du Canada reconnaît les problèmes du pays liés aux pénuries de main-d'œuvre et aux lacunes en matière de compétences dans divers secteurs et il consent des investissements pour commencer à y réagir. Si les opérateurs de traversiers ne parviennent pas à trouver la main-d'œuvre spécialisée dont ils ont besoin, les services de traversiers en souffriront, ce qui pourrait entraîner des interruptions de service et retarder la croissance économique des régions dépendantes des traversiers.

Recommandation : Le gouvernement du Canada devrait continuer d'appuyer les initiatives visant à remédier aux pénuries de main-d'œuvre et aux lacunes en matière de compétences, notamment en soutenant des initiatives sectorielles qui pourraient aider les jeunes Canadiens à entreprendre une carrière dans le secteur maritime.

Assurer la prospérité et la sécurité des collectivités, notamment en apportant un soutien à l'infrastructure

Bien qu'ils fassent partie intégrante de l'infrastructure des transports du Canada, les traversiers sont souvent omis des discussions sur le déficit en matière d'infrastructure et sur les avantages liés aux investissements dans l'infrastructure. Pour les régions du pays où les traversiers sont la seule solution viable pour transporter des personnes et des marchandises, ces services sont aussi essentiels que les ponts et les routes, voire plus importants.

Le nouveau Fonds Chantiers Canada ne s'attarde pas suffisamment au soutien de l'infrastructure des traversiers. Il omet des réalités capitales du secteur et, bien qu'il s'agisse d'une tentative respectable

d'appuyer certaines parties du secteur des transports, il fait fi des besoins de certaines régions rurales clés. Nous ne prétendons pas ici faire abstraction de l'aide que Transports Canada apporte à certains de nos membres mais nous soulignons plutôt le fait qu'Infrastructure Canada ne reconnaît pas véritablement l'importance des traversiers au Canada.

Recommandation : Le gouvernement du Canada devrait reconnaître l'importance des services de traversiers pour le système d'infrastructure du Canada et veiller à ce que les investissements consentis dans les services de traversiers donnent droit au nouveau Fonds Chantiers Canada et aux programmes ultérieurs axés sur les investissements dans l'infrastructure.

Améliorer les régimes de taxation et de réglementation du Canada

Le 1^{er} octobre 2010, le ministre des Finances, Jim Flaherty, a annoncé une mesure d'allègement tarifaire, abolissant les droits de 25 % sur l'importation de tous les navires cargo et bateaux-citernes, ainsi que des traversiers d'une longueur de plus de 129 mètres. Cette modification a obtenu l'appui du secteur des traversiers du Canada et témoignait de l'importance d'avoir des services de traversiers abordables et durables pour l'économie et le tissu social du Canada.

Néanmoins, les traversiers de moins de 129 mètres de longueur sont encore assujettis aux droits d'importation de 25 %, le taux le plus élevé qui s'applique aux biens industriels importés au Canada. Seuls les traversiers continuent d'être assujettis à ces droits élevés établis pour protéger les chantiers navals canadiens. Or, il n'est plus nécessaire de protéger ainsi l'industrie de la construction navale et les droits ne font qu'influer sur la compétitivité et l'accessibilité d'une partie intégrante de l'économie et de l'infrastructure des transports du Canada.

Tout récemment, BC Ferries, qui est membre de l'ACOT, a annoncé l'octroi d'un contrat de 165 millions de dollars à un chantier naval polonais pour la construction de trois nouveaux navires. Le seul chantier naval canadien qui avait soumissionné s'est retiré du projet, en prétextant des engagements antérieurs. Les taxes canadiennes et les droits sur l'importation de ces navires totaliseront 51 millions de dollars, alors qu'aucun chantier naval canadien ne pouvait faire le travail, surtout en raison d'un manque de capacités. Malheureusement, la majeure partie de ces frais supplémentaires sera refilée aux contribuables et aux utilisateurs finals qui dépendent d'un service de traversiers faisant partie intégrante de l'économie de la zone côtière de la Colombie-Britannique.

Les droits de 25 % se répercuteront sur près de 700 millions de dollars d'achat de nouveaux navires par des opérateurs canadiens au cours des cinq prochaines années, opérateurs qui font partie intégrante de l'infrastructure des transports dans de nombreuses parties du pays.

Les droits actuels sur l'importation des petits traversiers font augmenter les frais pour les contribuables et obligent les opérateurs de traversiers à reporter le renouvellement nécessaire de leur flotte de navires. Étant donné que la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale (SNACN) assure du travail aux chantiers navals partout au pays, ces droits ne protègent guère une industrie canadienne de la construction navale qui a déjà de la difficulté à répondre à la demande. Par contre, si les droits étaient supprimés, un plus grand nombre d'opérateurs pourraient renouveler leur flotte de navires plus tôt, ce qui améliorerait les services offerts aux utilisateurs finals, réduirait les émissions et assurerait des activités plus durables et efficaces.

Recommandation : Le gouvernement du Canada devrait éliminer les droits de 25 % sur l'importation des traversiers d'une longueur de moins de 129 mètres. Par ailleurs, une remise des droits de douane sur les

traversiers de moins de 129 mètres devrait être instaurée pour les cinq prochaines années afin que les opérateurs de traversiers canadiens puissent renouveler leur flotte de navires à court terme, jusqu'à ce que les chantiers navals canadiens puissent à nouveau répondre à la demande intérieure, dès qu'ils se seront acquittés des engagements qu'ils ont pris dans le cadre de la SNACN.