



**Mémoire pour les consultations pré-budgétaires  
en prévision du budget fédéral 2025**



**ARMATEURS  
DU SAINT-LAURENT**

ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS

**Août 2024**



## ARMATEURS DU SAINT-LAURENT

ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS

### **RECOMMANDATION 1**

Que le gouvernement diminue les contraintes administratives à l'immigration de travailleurs ciblés, et ce, afin d'aider l'industrie maritime à contrer en partie les effets dommageables de la pénurie de main-d'œuvre.

### **RECOMMANDATION 2**

Que le gouvernement inclus des exceptions découlant du projet de loi C-58 (*Projet de loi visant à interdire le recours aux travailleurs de remplacement*), notamment en se référant au fait que le transport maritime canadien est un service essentiel, qui ne peut être interrompue même brièvement en cas de grève.

### **RECOMMANDATION 3**

Que le gouvernement travail avec les autorités de pilotage et l'industrie afin d'éliminer les barrières à la reconnaissance de l'expérience des navigateurs domestiques et à leur certification sur certaines zones ciblées.

### **RECOMMANDATION 4**

Que le gouvernement harmonise la réglementation des eaux de ballast du Canada avec celle des États-Unis, afin d'éviter de créer un système qui désavantage systématiquement les armateurs domestiques et pourrait conduire à des sanctions économiques contre eux. En ce sens, il serait également à propos que le gouvernement finance un programme de soutien pour aider les entreprises à se conformer à la nouvelle réglementation sur les eaux de ballast.

### **RECOMMANDATION 5**

Que le gouvernement mette en place davantage de programme d'aide direct et indirect (subventions et aides fiscales) pour les entreprises qui font le virage environnemental, afin de mieux les soutenir à travers leur transition énergétique, notamment par un réinvestissement dans le programme du réseau des corridors maritimes verts annoncé dans le Budget 2023.

### **RECOMMANDATION 6**

Que le gouvernement appui adéquatement les chantiers maritimes par des programmes d'aide spécifique à leur modernisation, notamment par de l'aide à l'automatisation et l'innovation technologique, afin que les chantiers puissent conserver et développer leur expertise et que celle-ci soit reconnue comme hautement stratégique pour le pays.

### **RECOMMANDATION 7**

Que le gouvernement accélère le programme de construction de nouveaux brise-glaces pour la Garde côtière canadienne afin d'assurer un service adéquat et continu pour maintenir les voies navigables essentiels en service.



## **À propos d'Armateurs du Saint-Laurent**

Armateurs du Saint-Laurent (ASL) est un organisme à but non lucratif ayant pour mission de représenter et de promouvoir les intérêts des armateurs domestiques afin de soutenir leur croissance et d'assurer le développement du transport maritime sur le Saint-Laurent.

ASL compte douze membres actifs et plus de 50 membres associés, y compris des entreprises de la région exploitant une flotte de plus de 130 navires sous pavillon canadien. Ces navires opèrent sur le Saint-Laurent, les Grands Lacs, la côte atlantique et dans l'Arctique. Nos membres génèrent près de 27 000 d'emplois directs et indirects, avec une masse salariale non négligeable de plus de 1 milliards de dollars, seulement au Québec.

Par son adhésion et sa participation à de nombreux groupes de travail et tables d'expertise, ASL est en mesure de contribuer de façon significative au développement du potentiel maritime du Québec en mobilisant des acteurs majeurs de l'industrie et en favorisant leur implication autour de projets porteurs.

## **Introduction**

ASL vous remercie de l'occasion qui lui est offerte de participer à cette consultation pré-budgétaire et ainsi de vous faire part de nos recommandations et réflexions quant à l'avenir de notre industrie.

ASL souhaite rappeler l'importance de reconnaître le transport maritime comme un service essentiel de la chaîne d'approvisionnement. Annuellement, les transbordements dans les ports du Québec représentent environ 110 millions de tonnes de marchandises; les navires de nos membres livrent plus de 80% des produits qui se retrouvent dans nos foyers.

Il demeure essentiel que l'industrie et le gouvernement fédéral travaillent de concert afin de créer un climat propice à la croissance et la pérennité du secteur du transport maritime.

## **MAIN-D'OEUVRE**

Le secteur du transport maritime au Canada est confronté à une pénurie de main-d'œuvre, qui atteindra 19 000 postes vacants d'ici 2035. Malgré les récents efforts de recrutement, les opérations pour les membres d'ASL demeurent affectées.

Le Canada ne forme pas suffisamment de marins. Il est impossible de réaliser des économies de personnel, car chaque marin hautement spécialisé joue un rôle nécessaire à bord des navires et les entreprises ont des limites sur le recrutement de travailleurs étrangers en vertu de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW).

La pénurie de main-d'œuvre est également très préoccupante pour les communautés qui en dépendent de notre industrie pour leur approvisionnement, telles que dans l'Arctique et sur la Basse-Côte-Nord. Le transport maritime étant un service essentiel aux activités de nombreuses entreprises et secteurs, les économies des régions et du pays tout entier pourraient être affectées par cette pénurie.

### **Recommandation 1**

Que le gouvernement diminue les contraintes administratives à l'immigration de travailleurs ciblés, et ce, afin d'aider l'industrie maritime à contrer en partie les effets dommageables de la pénurie de main-d'œuvre.

### **Recommandation 2**

Que le gouvernement inclue des exceptions découlant du projet de loi C-58 (*Projet de loi visant à interdire le recours aux travailleurs de remplacement*), notamment en se référant au fait que le transport maritime canadien est un service essentiel, qui ne peut être interrompu même brièvement en cas de grève.

## **PILOTAGE**

Le pilotage est un service important au Canada, particulièrement quand il s'applique à des équipes navigantes avec peu d'expérience dans des zones comme le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs. Cependant, la situation est tout autre lorsqu'on évalue l'expertise de navigation d'équipes à bord de navires domestiques, qui naviguent ces cours d'eau sur une base hebdomadaire.

Les utilisateurs des services de pilotage, soit les Armateurs de différentes régions du Canada, sont confrontés à une hausse substantielle des coûts alors qu'aucun gain n'est prévisible. Ce type de pratique n'est généralement pas présent dans les autres modes de transport les frais comme l'entretien des routes, par exemple, n'est pas facturé aux transporteurs routiers. Il y a donc un déséquilibre des frais revenant aux transporteurs maritimes dans un contexte où nous devrions miser sur l'intermodalité des transports pour avoir plus de résilience de notre chaîne logistique.

La solution la plus simple est de travailler de concert avec l'industrie maritime, les autorités de pilotage et les autres intervenants pour faciliter l'obtention de certificats de pilotage par des navigateurs domestiques. Ceci permettrait de réduire les coûts pour les entreprises, tout en assurant que les pilotes demeurent disponibles pour assister les navires en ayant le plus besoin, soit les armateurs internationaux.

### **Recommandation 3**

Que le gouvernement travaille avec les autorités de pilotage et l'industrie afin d'éliminer les barrières à la reconnaissance de l'expérience des navigateurs domestiques et à leur certification sur certaines zones ciblées.

## **EAUX DE BALLAST**

L'eau de ballast sert à maintenir la stabilité des navires et à assurer leur exploitation sécuritaire. Cependant, le règlement sur les eaux de ballast de Transport Canada, adopté en 2021, exige que tous les navires visitant les ports canadiens disposent d'un système de traitement des eaux de ballast approuvé par les autorités. Plusieurs défis rendent l'installation de ces systèmes de traitement complexe, par exemple :

- L'installation de ces systèmes peut **coûter entre 6,5 et 8 millions de dollars canadiens** par navire.
- **L'efficacité et la disponibilité** de systèmes de traitement n'est pas adapté aux eaux du Saint-Laurent et des Grands Lacs;
- **Des contraintes techniques** telles que l'espace restreint à bord de certains navires rendent l'installation coûteuse et complexe;



## ARMATEURS DU SAINT-LAURENT

ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS

- **L'absence d'harmonisation entre les réglementations** canadiennes et américaines offre aux entreprises américaines un avantage concurrentiel;
- Les armateurs américains ont déposé une plainte contre le Canada pour concurrence déloyale en utilisant des barrières commerciales non-tarifaires.

### **Recommandation 4**

Que le gouvernement harmonise la réglementation des eaux de ballast du Canada avec celle des États-Unis, afin d'éviter de créer un système qui désavantage systématiquement les armateurs domestiques et pourrait conduire à des sanctions économiques contre eux. En ce sens, il serait également à propos que le gouvernement finance un programme de soutien pour aider les entreprises à se conformer à la nouvelle réglementation sur les eaux de ballast.

## **ENVIRONNEMENT**

Des émissions atmosphériques des navires font l'objet de nombreuses discussions qui ont mené à des conventions internationales, lois et règlements pour diminuer l'impact du transport maritime sur la qualité de l'air et le climat. **Performant et économe, le transport maritime est le mode de transport le plus respectueux de l'environnement lorsque comparé sur une base tonne/km.**

Les armateurs domestiques investissent massivement dans la modernisation de leurs flottes afin de réduire leurs empreintes environnementales, et nos membres participent volontairement et activement aux efforts du gouvernement pour la protection des mammifères marins dans les eaux canadiennes.

La transition vers la carboneutralité, conformément aux objectifs fédéraux, est complexe et demeure très coûteuse. Les armateurs ont du mal à accéder à des carburants alternatifs à faibles émissions à des prix compétitifs, sont confrontés à des contraintes lors de l'installation et de l'exploitation de nouvelles technologies, et sont confrontés à l'impact que ces nouvelles mesures auront sur les coûts d'exploitation des navires.

### **Recommandation 5**

Que le gouvernement mette en place davantage de programme d'aide direct et indirect (subventions et aides fiscales) pour les entreprises qui font le virage environnemental, afin de mieux les soutenir à travers leur transition énergétique, notamment par un réinvestissement dans le programme du réseau des corridors maritimes verts annoncé dans le Budget 2023.



## ARMATEURS DU SAINT-LAURENT

ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS

### **INFRASTRUCTURE**

Afin de continuer de bien desservir toutes les communautés du Canada, autant celles des grands centres que des communautés éloignées, les infrastructures connexes au transport, tel que les chantiers navals sont essentiels au bon fonctionnement de nos flottes. Les chantiers navals canadiens font face aux mêmes enjeux de pénurie de main-d'œuvre et de performance que les autres industries. Ils doivent investir massivement afin d'automatiser leurs installations, tout en augmentant leur efficacité énergétique. Les chantiers doivent être appuyés financièrement afin de procéder, ce qui sera au bénéfice de tous, le Canada profite également de leur efficience en y faisant construire et entretenir les navires de sa flotte. La capacité en construction et réparation naval demeure un atout stratégique pour le Canada.

#### **Recommandation 6**

Que le gouvernement appui adéquatement les chantiers maritimes par des programmes d'aide spécifique à leur modernisation, notamment par de l'aide à l'automatisation et l'innovation technologique, afin que les chantiers puissent conserver et développer leur expertise et que celle-ci soit reconnue comme hautement stratégique pour le pays.

### **BRISE-GLACES**

La stratégie nationale de construction navale du gouvernement du Canada a été annoncée en 2019. Plusieurs de nos membres se dirigent régulièrement dans l'Arctique canadien ou dans plusieurs ports en hiver, où les brise-glaces de la Garde côtière canadienne sont indispensables.

Malgré l'annonce en 2019, ces navires sont toujours en construction. Ces retards risquent de perturber inutilement la chaîne d'approvisionnement. La demande est toujours aussi forte pour la couverture des brise-glaces partout au Canada et les effectifs sont insuffisants présentement au niveau de la Garde côtière canadienne.

#### **Recommandation 7**

Que le gouvernement accélère le programme de construction de nouveaux brise-glaces pour la Garde côtière canadienne afin d'assurer un service adéquat et continu pour maintenir les voies navigables essentielles en service.



## ARMATEURS DU SAINT-LAURENT

ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS

### CONCLUSION

Le transport maritime génère des retombées économiques importantes et soutient à cet égard plusieurs secteurs clés de l'économie. Nous tenons à rappeler que 80% des denrées et équipements que les Canadiens peuvent consommer arrivent par navire. Ce secteur d'activité est donc essentiel pour assurer l'approvisionnement de la population canadienne et de ses industries.

En répondant positivement à ces recommandations, le gouvernement du Canada serait en position d'encourager le développement d'expertise et de nouvelles technologies, l'investissement dans de nouvelles infrastructures, et la venue d'une augmentation et modernisation de la main-d'œuvre. L'histoire nous a maintes fois prouvé que d'avoir une industrie maritime forte est un avantage stratégique important au niveau international.

Comme partenaire incontournable de la chaîne d'approvisionnement, nous sommes convaincus que les recommandations élaborées dans cette soumission viendront supporter une croissance économique tout en contribuant aux efforts environnementaux du gouvernement du Canada grâce à des projets porteurs dans le secteur maritime.

Pour plus d'information sur ce mémoire ou de précisions sur les recommandations, veuillez communiquer avec :

**Guillaum Dubreuil**

Président

Armateurs du Saint-Laurent

514-244-9517

[info@asl-sls.org](mailto:info@asl-sls.org)