



**Association canadienne des traversiers**

**Mémoire présenté au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et  
des collectivités de la Chambre des communes**

**Dans le cadre de son étude sur les pénuries de main-d'œuvre prévues dans le secteur des  
transports au Canada**

Octobre 2022

1



## **AU SUJET DE L'ASSOCIATION CANADIENNE DES TRAVERSISERS**

L'Association canadienne des traversiers (ACT) 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.

L'ACT 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. L'ACT compte plus de 90 membres, et ses membres propriétaires et exploitants effectuent la quasi-totalité des principaux trajets de traversiers au Canada.

Les traversiers font partie intégrante du système des transports du Canada, puisqu'ils relient les collectivités d'un bout à l'autre du pays. Les exploitants de traversiers transportent chaque année plus de 60 millions de passagers et 23 millions de véhicules. Des milliards de dollars de marchandises, qui vont des denrées alimentaires au carburant, sont transportés par les traversiers vers les collectivités éloignées de notre vaste pays. Des dizaines de milliers d'emplois sont liés directement ou indirectement à ce secteur.



## **LISTE DES RECOMMANDATIONS**

**Recommandation 1 :** Le gouvernement devrait accélérer la négociation d'accords de réciprocité avec d'autres pays, surtout les pays qui sont une source importante de main-d'œuvre.

**Recommandation 2 :** Le gouvernement devrait envisager de reconnaître, pour les fonctions d'officier de la marine et d'ingénieur naval, les titres de compétence des pays qui adhèrent à l'Organisation maritime internationale

**Recommandation 3 :** Le gouvernement devrait accélérer le traitement des demandes (permis de travail, résidence permanente et certificats d'équivalence) qui permettent aux travailleurs ayant des titres de compétence étrangers d'exercer des fonctions équivalentes au Canada.

**Recommandation 4 :** Le gouvernement devrait accorder plus de ressources à Transports Canada pour qu'il puisse mettre à jour le *Règlement sur le personnel maritime* et se pencher sur les modifications à apporter à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et à d'autres lois et règlements connexes.

**Recommandation 5 :** Tout en maintenant un nombre suffisant de membres d'équipage, Transports Canada devrait tenir compte des pénuries chroniques de main-d'œuvre qui affligent le secteur du transport maritime lorsqu'il définit les exigences relatives à l'effectif minimal de sécurité et le *Règlement sur le personnel maritime*.

**Recommandation 6 :** Le gouvernement devrait permettre aux instituts d'offrir des cours virtuels dans certains volets du programme de formation, et les soutenir en ce sens. Cette recommandation fait écho à la demande que l'Association canadienne des instituts de formation maritime a formulée à Transports Canada en juin 2022.

**Recommandation 7 :** Le gouvernement devrait modifier la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* de façon à permettre la formation d'étudiants étrangers dans les instituts de formation maritime.

**Recommandation 8 :** En collaboration avec le secteur maritime, dont le secteur des traversiers, le gouvernement devrait soutenir le recrutement et la formation de la prochaine génération de marins, surtout auprès des femmes, des Autochtones et des autres groupes sous-représentés.

**Recommandation 9 :** Le gouvernement devrait modifier les règles de l'assurance-emploi de façon à ce que les employés actuels puissent suivre des formations sans en être pénalisés.

**Recommandation 10 :** Pour mieux comprendre les tendances du marché du travail, le gouvernement devrait aussi recueillir des données sur la main-d'œuvre dans le secteur des traversiers.



## CONTEXTE

### Faits saillants :

- Quelque 200 000 Canadiens travaillent sur les navires ou dans les ports et fournissent des services logistiques liés au transport maritime.
- **On s'attend à ce que 43 % des effectifs du secteur du transport maritime prennent leur retraite au cours des dix prochaines années.**
  - On prévoit que 25 % des membres du Syndicat international des marins canadiens (SIMC), qui représente la majorité des marins canadiens non brevetés, prendront leur retraite d'ici cinq ans.
  - Moins de 13 % des membres du SIMC sont âgés de moins de 30 ans.
  - Les postes de niveau supérieur enregistrent des taux plus élevés de départ à la retraite.
- En 2020, il y avait plus de 1 200 postes vacants à bord des navires commerciaux et des traversiers.
- **Transports Canada prévoit que 19 000 nouveaux marins devront être embauchés au cours des dix prochaines années.**

L'ensemble du secteur maritime, y compris le secteur des traversiers, est aux prises avec des pénuries chroniques de personnel certifié. Pour de nombreux exploitants de traversiers au pays, la situation est maintenant critique. La capacité du secteur à fournir des services de transport fiables aux collectivités d'un océan à l'autre est compromise par une pénurie persistante et croissante de personnel de bord certifié.

Si l'on recense des postes vacants dans l'ensemble du secteur, les pénuries les plus criantes sont celles qui touchent les officiers de pont certifiés (code 2273 de la Classification nationale des professions [CNP]), les officiers mécaniciens (code 2274) et les opérateurs de bateau à moteur et de bac à câble (code 7533).

Selon Transports Canada, en 2020, il y avait plus de 1 200 postes vacants parmi le personnel de bord certifié dans l'ensemble du secteur maritime. Transports Canada estime que 19 000 nouveaux postes de marins devront être pourvus au cours des dix prochaines années pour compenser le départ à la retraite d'environ 43 % de la main-d'œuvre maritime au cours de cette période. Selon nos propres estimations, plus de 55 % des postes supérieurs à bord des traversiers sont occupés par des personnes qui seront admissibles à la retraite d'ici trois ans.



Afin d'assurer la sécurité des passagers et de l'équipage, il existe des règlements stricts qui prescrivent le nombre de membres d'équipage requis et les compétences qu'ils doivent détenir pour exploiter un traversier en toute sécurité. Si ces exigences ne sont pas respectées, le navire ne quitte pas le port.

Malheureusement, ces dernières années, le nombre de voyages annulés en raison d'effectifs insuffisants a augmenté, et la pandémie de COVID-19 n'a certainement rien arrangé. Comme les effectifs à bord continuent de diminuer à court terme, il sera de plus en plus difficile de maintenir la grande fiabilité du service<sup>1</sup>. De plus, les exploitants de traversiers auront beaucoup de mal à répondre à la demande grandissante de la clientèle, qui réclame davantage de services.

Les localités qui dépendent du transport par traversier seront particulièrement touchées par l'irrégularité des services offerts et la difficulté de répondre à la demande. Les déplacements retardés ou annulés nuisent aux résidents de ces localités, qui comptent sur le transport par traversier pour obtenir divers services, dont des services médicaux et d'éducation. De plus, les services de traversier sont essentiels au transport efficace des marchandises dans l'économie et les chaînes d'approvisionnement locales. Dans le pire des cas, les déplacements retardés ou annulés peuvent entraîner des pénuries de produits frais et de carburant, voire le gaspillage de produits agricoles et aquacoles. Par ailleurs, l'incapacité des exploitants de traversiers à répondre aux besoins d'une collectivité en pleine croissance peut nuire au développement économique de cette dernière.

La pandémie de COVID-19 n'a fait qu'aggraver les pénuries chroniques de main-d'œuvre qui affligent le secteur des traversiers depuis un certain temps. En raison du nombre record de départs à la retraite et d'autres départs dus à la pandémie, la situation atteint maintenant un point critique. Les entreprises qui ferment leurs portes ou réduisent leurs activités, l'augmentation du taux d'absentéisme en raison des protocoles de santé et de sécurité et la pression accrue qui s'exerce sur les employés en santé qui doivent assurer les services réguliers, tout cela met la main-d'œuvre du secteur des traversiers à rude épreuve. La perturbation des flux habituels d'immigration et les soubresauts du marché du travail compliquent aussi le développement de la main-d'œuvre dans le secteur maritime.

Malgré ses efforts soutenus, le secteur a beaucoup de difficulté à recruter au Canada. Bien que les circonstances varient pour chaque exploitant, ce secteur, de par sa nature (travail saisonnier, longues journées, impossibilité de travailler à distance, etc.), a beaucoup de mal à trouver de nouveaux employés et à les garder. Dans un contexte de changements démographiques et de contraction du marché du travail intérieur, le secteur des traversiers doit puiser dans le même bassin de travailleurs en demande que plusieurs autres secteurs qui connaissent aussi des pénuries de main-d'œuvre.

Pour combler le manque de main-d'œuvre, on a beaucoup cherché à recruter plus de femmes, d'Autochtones et de membres des groupes sous-représentés. Par rapport au reste du secteur maritime, le





secteur des traversiers est déjà parmi ceux qui comptent le plus d'employés issus de ces groupes, mais beaucoup de travail reste à faire. Pour l'avenir de ce secteur, il faut absolument que plus de gens issus de la diversité puissent s'imaginer faire carrière dans les postes gratifiants que ce secteur a à offrir.

## **LES RECOMMANDATIONS EN DÉTAIL**

### Recrutement à l'étranger

On pourrait régler une partie de la pénurie de main-d'œuvre dans le secteur maritime en attirant des employés qualifiés de l'étranger. Nous félicitons d'ailleurs Transports Canada d'avoir conclu des ententes de reconnaissance des titres de compétence maritimes avec certains pays, comme la Norvège, la France, la Géorgie et l'Ukraine, dans le cadre de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

Il faut toutefois en conclure d'autres, notamment avec les pays qui sont une source importante de main-d'œuvre, comme les Philippines, l'Indonésie, le Maroc et ainsi de suite.

**Recommandation 1 :** Le gouvernement devrait accélérer la négociation d'accords de réciprocité avec d'autres pays, surtout les pays qui sont une source importante de main-d'œuvre.

Dans le même ordre d'idées, le gouvernement devrait envisager de reconnaître, pour les fonctions d'officier de la marine et d'ingénieur naval, les titres de compétence des pays qui adhèrent à l'Organisation maritime internationale. Le secteur pourrait ainsi recruter de la main-d'œuvre dans un plus grand nombre de pays.

**Recommandation 2 :** Le gouvernement devrait envisager de reconnaître, pour les fonctions d'officier de la marine et d'ingénieur naval, les titres de compétence des pays qui adhèrent à l'Organisation maritime internationale

Pour faciliter le recrutement à l'étranger, il faudrait accélérer l'octroi des permis de travail, de la résidence permanente et des certificats d'équivalence. Les membres de l'Association canadienne des traversiers soutiennent les personnes qui présentent une demande de résidence permanente, qui est nécessaire pour travailler sur les navires, mais trop souvent, ces démarches tombent à l'eau parce que les demandeurs obtiennent plus rapidement leur statut de résident permanent dans un autre pays. Le temps de traitement des demandes d'immigration ou de reconnaissance de titres de compétence désavantage les employeurs canadiens du secteur des traversiers, qui doivent alors rivaliser avec les autres pays.

**Recommandation 3 :** Le gouvernement devrait accélérer le traitement des demandes (permis de travail, résidence permanente et certificats d'équivalence) qui permettent aux travailleurs ayant des titres de compétence étrangers d'exercer des fonctions équivalentes au Canada.



#### Capacité interne de Transports Canada

Comme son nom l'indique, la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* date de 2001. Elle a subi quelques modifications depuis, mais il n'en reste pas moins que les lois et les règlements ne sont pas modifiés assez rapidement par rapport à l'évolution du secteur.

L'Association canadienne des traversiers salue l'excellent travail accompli par Transports Canada pendant la pandémie. Le Ministère a rapidement mis sur pied des règlements et des programmes qui ont aidé l'ensemble du secteur maritime. Par contre, il manque de personnel et il est surchargé. Cette situation, qui existait déjà avant la pandémie, entraîne des retards qui empêchent le secteur de s'adapter à la réalité. Selon nous, il faudrait augmenter les effectifs des entreprises maritimes et des ministères de réglementation.

**Recommandation 4 :** Le gouvernement devrait accorder plus de ressources à Transports Canada pour qu'il puisse mettre à jour le *Règlement sur le personnel maritime* et se pencher sur les modifications à apporter à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et à d'autres lois et règlements connexes.

#### Modernisation des règlements régissant l'équipage

Certains règlements régissant l'équipage des traversiers datent de plusieurs décennies. Au cours de cette période, les connaissances, les technologies et la formation ont évolué. Transports Canada devrait entreprendre des consultations sérieuses et transparentes avec tous ses partenaires, y compris les employeurs et les syndicats, dans le but de revoir et de moderniser ces règlements.

**Recommandation 5 :** Tout en maintenant un nombre suffisant de membres d'équipage, Transports Canada devrait tenir compte des pénuries chroniques de main-d'œuvre qui affligent le secteur du transport maritime lorsqu'il définit les exigences relatives à l'effectif minimal de sécurité et le *Règlement sur le personnel maritime*.

#### Formation

Les technologies (réalité virtuelle, vidéoconférence, etc.) ont transformé la façon dont la formation est donnée. Dans plusieurs professions, certains cours peuvent être donnés à distance, mais ce n'est pas le cas de la formation maritime. Dans la mesure où ce secteur est régi par des lois fédérales, tout changement à la formation doit être approuvé par Transports Canada.

L'Association canadienne des traversiers demande depuis 2018 de pouvoir offrir des cours à distance. Depuis cette date, d'autres organismes, comme l'Association canadienne des instituts de formation



maritime, ont repris cette demande. Selon nous, le gouvernement devrait s'attaquer en priorité à cette question.

**Recommandation 6 :** Le gouvernement devrait permettre aux instituts d'offrir des cours virtuels dans certains volets du programme de formation, et les soutenir en ce sens. Cette recommandation fait écho à la demande que l'Association canadienne des instituts de formation maritime a formulée à Transports Canada en juin 2022.

Les étudiants étrangers sont une belle source où aller puiser pour trouver les futurs travailleurs du Canada. La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* empêche toutefois les instituts de formation d'en recruter.

**Recommandation 7 :** Le gouvernement devrait modifier la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* de façon à permettre la formation d'étudiants étrangers dans les instituts de formation maritime.

Depuis 2013, le gouvernement fédéral soutient les employeurs et les établissements de formation qui cherchent à recruter des personnes dans des « professions très recherchées ». Toutefois, à notre connaissance, il n'y a pas de programme semblable pour le secteur des traversiers, même si celui-ci en aurait cruellement besoin.

Le secteur, qui cherche à revitaliser sa main-d'œuvre vieillissante et de plus en plus rare, doit absolument attirer une main-d'œuvre plus diversifiée. Attirer plus de femmes, plus d'Autochtones et plus de membres des groupes sous-représentés est une priorité absolue pour lui. Or, malgré ses efforts soutenus de recrutement et de diversification, les progrès sont insuffisants.

**Recommandation 8 :** En collaboration avec le secteur maritime, dont le secteur des traversiers, le gouvernement devrait soutenir le recrutement et la formation de la prochaine génération de marins, surtout auprès des femmes, des Autochtones et des autres groupes sous-représentés.

Les travailleurs et les employeurs du Canada ont la chance de bénéficier d'un solide programme d'assurance-emploi qui soutient la formation. Toutefois, certaines de ses dispositions dissuadent les employés d'entreprendre une formation. Pour certains exploitants de traversiers, le personnel est saisonnier. Or, ces travailleurs peuvent avoir besoin de formation pendant la saison d'activité, ce qui les empêche alors d'accumuler des heures assurables. Si ces travailleurs n'accumulent pas suffisamment





d'heures assurables, ils peuvent toucher moins de prestations d'assurance-emploi (voire pas du tout) après la saison.

**Recommandation 9 :** Le gouvernement devrait modifier les règles de l'assurance-emploi de façon à ce que les employés actuels puissent suivre des formations sans en être pénalisés.

#### Données

Selon l'Association canadienne des traversiers, il ne suffit pas d'affirmer qu'il y a des pénuries de main-d'œuvre dans le secteur et d'appuyer ses affirmations par de simples preuves empiriques. Pour mieux comprendre la réalité et élaborer des politiques et des programmes qui permettent de s'attaquer efficacement au problème, il faut des données rigoureuses. Dans la mesure où le secteur des traversiers fait partie intégrante des infrastructures de transport du Canada, nous estimons que le gouvernement devrait recueillir des données sur la main-d'œuvre de ce secteur et en faire rapport.

**Recommandation 10 :** Pour mieux comprendre les tendances du marché du travail, le gouvernement devrait aussi recueillir des données sur la main-d'œuvre dans le secteur des traversiers.