



Council of Marine Carriers

Observations au sujet de la pénurie de main-d'œuvre anticipée dans le secteur des transports

Présentées au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des
collectivités de la Chambre des communes

Le 31 octobre 2022

Council of Marine Carriers

#207 – 3833 Henning Drive, Burnaby (Colombie-Britannique) V5C 6N5

Le Council of Marine Carriers (CMC) représente les exploitants maritimes nationaux de la côte Ouest du Canada. Il compte parmi ses membres la majorité des exploitants de remorqueurs, de chalands et de traversiers rouliers qui desservent les communautés côtières de la Colombie-Britannique en plus d'offrir des services aux navires océaniques étrangers qui entrent dans les ports de la Colombie-Britannique. Le mandat du CMC consiste à défendre les intérêts et à protéger les droits de ses membres dans le domaine des échanges et de la construction maritimes ainsi que du commerce sur les voies navigables côtières de la Colombie-Britannique.

LE PROBLÈME : LES PÉNURIES DE MAIN-D'ŒUVRE DANS LE SECTEUR MARITIME

Notre industrie est aux prises avec de très sérieuses pénuries de main-d'œuvre. Nos exploitants ont des remorqueurs opérationnels, mais qui restent à quai à cause du manque d'équipages expérimentés. Cette pénurie d'équipages qualifiés aura des répercussions négatives sur les chaînes d'approvisionnement du pays si le problème persiste.

J'expose ci-après la contribution de notre industrie à l'économie canadienne, et je fais plusieurs recommandations concrètes qui proposent des solutions efficaces à cette grave pénurie de main-d'œuvre. Si l'on veut que l'industrie maritime contribue à assurer la fluidité des chaînes d'approvisionnements, il faut une aide gouvernementale proactive pour soutenir l'industrie; cette aide peut prendre la forme d'initiatives de financement conjointes, d'incitatifs fiscaux ou de changements réglementaires, par exemple. Nous espérons non seulement que vous prendrez ces recommandations au sérieux, mais aussi que vous les mettrez en pratique.

L'IMPORTANCE DE L'INDUSTRIE MARITIME NATIONALE DANS L'ÉCONOMIE CANADIENNE

Le Canadien moyen ne sait pas grand-chose de l'industrie maritime nationale. En général, les gens ont tendance à penser que cette industrie se limite aux « petits remorqueurs et chalands » qu'ils voient quand ils passent du temps en famille dans les parcs au bord de l'eau ou lorsqu'ils sont sur la terrasse de leur chalet en été. Mais notre industrie est bien plus que cela, et elle travaille sans arrêt. Ces petits, mais puissants navires sillonnent les côtes de la Colombie-Britannique 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, 365 jours par an, beau temps, mauvais temps. Selon des données du Port de Vancouver, le transport intérieur de marchandises a dépassé les 32 millions de tonnes en 2021, ce qui représente près de 22 % des volumes totaux. Et cela ne tient pas compte des millions de tonnes de marchandises qui transitent par des ports plus petits ainsi que les communautés côtières tout le long de la côte Ouest.

Au Canada, un emploi sur cinq dépend du commerce. Plus tôt cette année, Transports Canada a publié un rapport concernant les répercussions économiques sur les services nationaux de transport maritime qui dit que, globalement, le secteur du transport maritime intérieur a généré 14,1 milliards de dollars de recettes et que sa contribution au PIB s'élève à 6,4 milliards de dollars, dont 3,3 milliards de dollars provenant de la côte Ouest. Le secteur rapporte également 700 millions de dollars en impôts indirects, fait travailler 57 400 personnes (emplois équivalents temps plein) et génère 4,1 milliards de dollars en revenus du travail.

En 2019, le CMC a demandé à TyPlan Planning and Management et Lillian Hallin Consulting de produire un rapport sur les retombées économiques de l'industrie. Selon ce rapport, on a estimé à 745 millions de dollars la contribution à l'économie canadienne des membres du CMC, ce qui inclut les entreprises de remorquage côtier, de traversiers et de construction maritime. Le nombre total d'emplois directs chez les membres du CMC est estimé à 1 530, et ce nombre passe à 2 500 si l'on tient compte des emplois auxiliaires dans les industries en amont et les secteurs dans lesquels les travailleurs maritimes dépensent leur argent. Les salaires représentent 31 % des revenus totaux, le salaire moyen par employé parmi les membres du CMC étant estimé de manière prudente à 115 000 \$ par année. Il s'agit d'emplois de haut niveau qui dont profite

l'économie canadienne. Ces chiffres semblent peut-être impressionnants, mais ils ne disent pas tout, car l'influence du CMC sur les chaînes d'approvisionnements canadiennes est beaucoup plus importante. Peu de navires océaniques étrangers, pour ne pas dire aucun, entrent dans nos ports de la côte Ouest ou en sortent sans que le navire d'un membre du CMC n'intervienne. Si l'on ne peut pas compter sur une industrie maritime nationale forte, les navires ne peuvent pas accoster aux quais pour charger ou décharger les cargaisons; ils ne peuvent pas se ravitailler en carburant pour poursuivre leur route jusqu'à leur prochain port d'escale; et ils ne reçoivent pas d'eau douce ou d'autres services environnementaux, comme la collecte des déchets et du recyclage. En fait, sans les petits remorqueurs, le commerce international du Canada serait paralysé.

LA PÉNURIE DE MAIN-D'ŒUVRE DANS LE SECTEUR MARITIME SERA UNE ENTRAVE AUX ÉCHANGES COMMERCIAUX DU CANADA

Ce qui est plus important encore, c'est le bassin de main-d'œuvre qu'alimente notre industrie. Nous avons toujours eu un fort taux de rétention dans l'industrie, mais à mesure que les officiers de remorqueurs gagnent en expérience et obtiennent de nouveaux certificats, ils partent assez souvent travailler dans d'autres secteurs de l'industrie. Ils vont occuper des postes dans les flottes de la Garde côtière canadienne et de BC Ferries et, surtout, ils deviennent pilotes sur les côtes de la Colombie-Britannique. Si l'on n'a pas suffisamment de pilotes compétents, nos côtes et nos chaînes d'approvisionnements seront menacées.

Dernièrement, la côte Ouest a été le théâtre de grèves des marins de Seaspans ULC et des débardeurs de Westshore Terminals qui ont profondément perturbé les chaînes d'approvisionnement, avec des ralentissements qui ont coûté cher aux ports et des menaces de congestion dans les aires de mouillage. Je ne dis pas cela pour vanter l'importance des exploitants maritimes de la côte Ouest, mais pour vous alerter sur le fait que notre industrie ne fait pas qu'anticiper les pénuries de main-d'œuvre, elle les vit au quotidien. Les exploitants canadiens ont des remorqueurs opérationnels, mais qui sont immobilisés à quai à cause du manque d'équipages expérimentés.

Non seulement nous souffrons d'un manque criant de travailleurs dans notre industrie, mais nous observons maintenant une diminution de nos effectifs. Selon les propres estimations de Transports Canada, il y avait 1 200 postes à combler à bord des navires commerciaux et des traversiers en 2020. Et ce chiffre ne tient pas compte du besoin de marins expérimentés dans des postes de soutien à terre, un domaine où la demande est énorme aussi. Au cours des 10 prochaines années, 43 % des effectifs prendront leur retraite, et nous aurons besoin de 19 000 marins pour répondre ne serait-ce qu'à nos besoins actuels. Ces données ne prennent pas en considération les augmentations attendues des exportations dues au conflit en Ukraine et dans les secteurs de l'énergie, avec la production de GNL et d'autres carburants de remplacement ainsi que d'électricité.

Par ailleurs, le rapport final publié récemment par le Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement fait état des pénuries de main-d'œuvre immédiates dans le réseau des transports au Canada et de la nécessité d'élaborer une stratégie axée sur la main-d'œuvre pour la chaîne d'approvisionnement des transports. Bien que ces recommandations soient certainement justifiées, les liens entre nos industries maritimes nationales et internationales en ce qui concerne la certification internationale et la surveillance réglementaire créent des difficultés supplémentaires que l'industrie maritime du Canada doit surmonter seule.

Nous ne pouvons pas compter sur les « anciennes façons de faire » ni sur l'augmentation de l'immigration pour attirer des travailleurs dans notre industrie, parce que la pénurie est mondiale. La main-d'œuvre qualifiée que l'on veut faire venir par le biais des programmes d'immigration pour régler les problèmes dans notre pays, on doit aller la prendre dans les bassins de travailleurs du transport maritime international qui

s'occupent de nos exportations. Des programmes comme les accords de réciprocité ont leur utilité, mais ils présentent des risques supplémentaires et ne constituent pas une solution à long terme. Les réserves nationales de main-d'œuvre du secteur de la pêche commerciale se sont taries, à cause des réductions dévastatrices de la flotte dans tous les types de pêche, de sorte que nous devons chercher des solutions de remplacement à l'intérieur même de notre pays. Pour commencer, nous devons :

- améliorer l'image de marque de notre industrie;
- faire la promotion des emplois bien rémunérés qu'offre notre industrie;
- mettre au point des méthodes d'enseignement pour former plus rapidement des marins compétents et qualifiés;
 - utiliser des technologies comme la réalité virtuelle (RV) et l'intelligence artificielle (IA),
 - intégrer des méthodes de formation modernes, comme la simulation, et permettre l'apprentissage en ligne, avec des programmes personnalisés pour combler les lacunes que les étudiants peuvent suivre depuis la maison ou leur lieu de travail.

RECOMMANDATIONS

1. Élaborer une stratégie nationale. Des programmes comme la campagne « Imaginer la marine » lancée récemment par la Fondation de l'industrie maritime canadienne devraient avoir un rayonnement national et plus seulement régional. On pourrait s'inspirer de l'ancien programme « Participaction » des années 1970 ou 1980. Ce programme devrait être financé à parts égales par l'industrie, Transports Canada et les provinces et territoires maritimes d'un océan à l'autre.
2. Reconnaître qu'être marin est un métier, et mettre en place les instances régionales de formation dans l'industrie chargées de créer et d'administrer des programmes de formation normalisés permettant de délivrer des brevets de navigation intérieure. Augmenter le financement destiné à la création d'emplois et en confier l'administration à ces instances régionales de formation en collaboration avec les établissements de formation maritime. Inclure dans les programmes de formation des stages en cours d'emploi et des possibilités de stages en coopération, et pas seulement des programmes d'enseignement en classe.
3. Accroître la capacité d'apprentissage dans le domaine maritime. Augmenter le nombre d'institutions maritimes primaires et mettre en place des mini-centres d'apprentissage dans les régions éloignées offrant des cours de niveau d'entrée et de remise à niveau. Proposer des modalités d'apprentissage flexibles pour permettre aux marins de se former en mer et à la maison plutôt que dans une salle de classe.
4. Mettre en place pour l'industrie un système de crédit d'impôt pour l'embauche de travailleurs en formation et le financement des coûts de formation des employés en poste. Créer un système de prestations fiscales de contrepartie (un dollar pour un dollar) pour les travailleurs qui doivent assumer leurs frais de subsistance lorsqu'ils fréquentent des établissements d'enseignement loin de leur lieu de résidence.
5. Demander à Transports Canada de revoir les normes de formation et de permettre une meilleure utilisation de la technologie, tant en ce qui concerne la formation que les normes pour l'affectation des équipages. Exiger la présence de personnel supplémentaire sur les navires peut donner l'impression qu'on améliore la sécurité, mais ce n'est pas une garantie de sécurité. TOUS les changements réglementaires DOIVENT être fondés sur l'analyse des données et une évaluation adéquate des risques, et non sur des opinions ou des positions politiques.
6. Étendre l'exonération des droits de 25 % accordée actuellement pour l'importation de navires de charge, de pétroliers et de traversiers à passagers de plus de 129 mètres aux nouveaux petits navires commerciaux de moins de 129 mètres ou de moins de 3 000 TJB. Sinon, instaurer un programme de crédit d'impôt pour promouvoir la construction de petits navires commerciaux au Canada. Cela aiderait les entreprises à remplacer leurs flottes vieillissantes et ainsi à relever les normes sur trois fronts :
 - A. augmentation de la gérance environnementale grâce à l'utilisation de systèmes de propulsion avancés et de carburants de remplacement, ce qui permettrait de limiter les émissions sonores sous-marines et de réduire les rejets des navires;
 - B. rehaussement des normes d'aménagement à bord des navires pour promouvoir la diversité et l'inclusion au sein de l'industrie nationale;

C. amélioration la technologie dans les domaines de la navigation électronique et des systèmes de sécurité à bord, comme ceux destinés à l'extinction des incendies et au sauvetage des personnes à la mer.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de m'exprimer sur ce sujet particulièrement important. Je me tiens à la disposition du Comité pour lui fournir toute information complémentaire ou répondre à ses questions.

Meilleures salutations,

Paul Hilder
Président, Council of Marine Carriers