



CFA • ACT

Canadian Ferry Association • Association canadienne des traversiers

État de la chaîne d'approvisionnement du Canada

Mémoire de l'Association canadienne des traversiers présenté au Comité permanent des transports

À propos de l'Association canadienne des traversiers

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 exploitants de traversiers canadiens ainsi que les intervenants du secteur partout au pays. L'ACT compte plus de 90 membres, les propriétaires et exploitants représentant presque la totalité des principaux trajets de traversiers au Canada.

Les traversiers font partie intégrante du système de transport du Canada. Ils constituent une infrastructure essentielle, reliant des collectivités dans toutes les régions du pays. Les membres de l'ACT transportent 55 millions de passagers et 22 millions de véhicules par année ainsi que des marchandises dont la valeur se chiffre en milliards de dollars. Ces membres emploient directement 9 000 personnes et génèrent 22 600 emplois dans les industries connexes.

Les traversiers sont essentiels pour les chaînes d'approvisionnement du Canada

Le secteur des traversiers est essentiel pour les chaînes d'approvisionnement du Canada. Les traversiers servent à relier les provinces entre elles dans la région de l'Atlantique, à relier les ports internationaux achalandés dans la région du Pacifique et à relier des îles et des endroits éloignés à des grands centres et aux services d'urgence.

Des collectivités urbaines, rurales et éloignées dépendent des traversiers pour le transport de marchandises, de passagers et de véhicules. Les traversiers jouent un rôle vital auprès de collectivités autochtones du Canada, notamment la Première Nation Beausoleil et la Première Nation Chippewa. Dans certaines villes, comme Toronto et Halifax, les traversiers font partie du réseau de transport en commun et constituent un élément indispensable des réseaux de transport et des chaînes d'approvisionnement des collectivités et des entreprises locales.

Dans chaque région du pays, il y a des collectivités qui dépendent des traversiers. D'Inuvik, dans le Nord, au district de Sunshine Coast, dans la région du Pacifique, en passant par les Îles-de-la-Madeleine, dans

*Lobbyiste-conseil
Numéro d'enregistrement : 781386*

la région de l'Atlantique, des services de traversiers sûrs, fiables et abordables constituent une nécessité. Des perturbations dans les services réguliers de traversiers peuvent nuire aux collectivités qui en dépendent et avoir des répercussions sur le transport efficace des marchandises, des véhicules et des passagers.

Les perturbations dans les services réguliers de traversiers peuvent avoir une incidence considérable sur les chaînes d'approvisionnement. Des trajets retardés ou annulés peuvent entraîner des livraisons en retard aux entreprises. Certaines collectivités qui dépendent des traversiers risquent ainsi de faire face à des pénuries d'aliments frais, de carburant et d'autres marchandises.

Par ailleurs, les traversiers transportent des marchandises provenant des collectivités, particulièrement des produits agricoles, qui sont destinées à l'exportation. Les perturbations dans les services de traversiers peuvent occasionner des pertes (p. ex., le gaspillage de poissons fraîchement pêchés) ou d'importants retards dans l'acheminement des marchandises aux marchés. Cette situation peut également avoir des répercussions plus loin dans la chaîne d'approvisionnement, notamment une augmentation de la circulation des camions dans les ports, qui ne sont pas en mesure d'accueillir un nombre élevé de camions.

De façon plus importante, le secteur des traversiers est vital pour le transport des marchandises, des véhicules et des passagers durant les périodes de crise. Le secteur s'est en effet révélé essentiel pour assurer la résilience des chaînes d'approvisionnement du Canada lorsque des perturbations ont touché d'autres modes de transport. Nous l'avons constaté lors de catastrophes naturelles attribuables aux changements climatiques et durant les bouleversements causés par la pandémie de COVID-19.

Malgré le fait que le secteur des traversiers joue un rôle essentiel auprès des chaînes d'approvisionnement du Canada, et particulièrement auprès des collectivités qui dépendent des traversiers, il est souvent négligé. Nous estimons qu'il est impératif d'investir dans le secteur des traversiers afin de renforcer l'infrastructure de la chaîne d'approvisionnement du Canada pour mieux affronter des crises comme la pandémie de COVID-19 ou les changements climatiques.

Répercussions des changements climatiques sur les chaînes d'approvisionnement alimentées par les traversiers

Les changements climatiques posent un grand défi pour le secteur des traversiers. Les phénomènes météorologiques extrêmes et d'autres conséquences des changements climatiques ont créé un niveau sans précédent d'incertitude et de risque en ce qui concerne les activités et l'infrastructure des services de traversiers. Cette situation a entraîné des perturbations dans les chaînes d'approvisionnement qui comptent sur les services de traversiers. En voici quelques exemples :

- Les cycles de gel et dégel irréguliers et les phénomènes météorologiques extrêmes ont rendu imprévisibles l'ouverture et la fermeture de la saison des traversiers, ce qui a créé de l'incertitude sur les plans de la planification et de la logistique.
- La fréquence et l'ampleur accrues des tempêtes occasionnent davantage de retards et d'annulations, ce qui nuit au transport efficace des marchandises, des véhicules et des

passagers, et entraîne, dans des cas extrêmes, des pénuries.

- Les phénomènes météorologiques extrêmes, les inondations, les fluctuations des niveaux de l'eau et les mouvements inhabituels des glaces peuvent réduire considérablement la saison des traversiers. Par conséquent, des collectivités qui dépendent des traversiers risquent de ne plus avoir accès aux chaînes d'approvisionnement régulières pendant de longues périodes.
- L'érosion qui s'accélère rapidement peut causer des dommages à l'infrastructure terrestre, notamment les terminaux et les routes nécessaires au transport des marchandises depuis les navires et jusqu'à ceux-ci.

Même si les répercussions des changements climatiques sur les activités et l'infrastructure actuelles sont considérables, l'élévation du niveau de la mer et l'augmentation prévue des phénomènes météorologiques extrêmes font en sorte que les conséquences des changements climatiques sur l'avenir du secteur pourraient être catastrophiques.

Pour nous assurer que les infrastructures de transport essentielles du Canada supportent mieux les répercussions des changements climatiques, il faudra investir de manière soutenue et stratégique dans l'adaptation des activités des traversiers, des bâtiments, des terminaux et d'autres infrastructures terrestres afin qu'ils résistent mieux aux perturbations et aux changements climatiques. Le secteur a besoin de l'aide d'un partenaire fédéral déterminé pour s'adapter aux changements climatiques tout en réduisant en même temps ses émissions de GES.

Recommandation : Le gouvernement doit reconnaître que le réseau de transport canadien est diversifié. Tous les programmes d'infrastructures actuels et futurs devraient veiller à ce que les projets visant à combiner le transport de marchandises et de passagers soient admissibles à du financement.

Recommandation : Le gouvernement devrait envisager d'offrir un soutien au secteur des traversiers pour l'aider précisément à réduire ses émissions de GES et à modifier ses activités et ses infrastructures pour mieux faire face aux changements climatiques.

Incidence de la pandémie de COVID-19 sur les chaînes d'approvisionnement alimentées par les traversiers

La pénurie de marins qualifiés est un problème qui a une incidence sur l'ensemble du secteur maritime, y compris sur les navires à passagers. Les pénuries chroniques de main-d'œuvre nuisent à la capacité du secteur des traversiers de fournir des services essentiels de transport aux collectivités de partout au pays. Le secteur est surtout aux prises avec une pénurie d'officiers de pont et d'officiers ingénieurs.

La pandémie de COVID-19 n'a fait qu'intensifier les pénuries chroniques de main-d'œuvre qui affligent le secteur des traversiers depuis un bon moment. La situation est maintenant très grave en raison d'un nombre sans précédent de départs à la retraite et de départs attribuables aux exigences relatives à la vaccination.

Faits saillants :

- 200 000 Canadiens travaillent sur des navires ainsi que dans des ports et fournissent des

services de logistique dans le secteur maritime.

- 43 % des employés du secteur du transport maritime devraient prendre leur retraite au cours des 10 prochaines années.
- En 2020, on comptait plus de 1 200 postes à pourvoir à bord de navires et de traversiers commerciaux.
- Au cours des 10 prochaines années, Transports Canada prévoit que 19 000 marins devront être embauchés.

Les exploitants ont pris des mesures extraordinaires pour assurer la sécurité de leurs passagers et de leurs équipages durant la pandémie de COVID-19. À l'instar d'autres secteurs, le secteur des traversiers a eu de la difficulté tout au long de la pandémie à maintenir le niveau d'effectifs requis par l'organisme de réglementation pour pouvoir poursuivre ses activités. En raison des restrictions sanitaires nécessaires, les absences pour maladie ont augmenté considérablement. Malheureusement, ces absences ont donné lieu à l'occasion à des perturbations dans les services et à l'annulation de trajets.

Face aux graves pénuries de main-d'œuvre, les exploitants ont eu recours à une panoplie de mesures provisoires, notamment inciter des employés récemment retraités à retourner au travail et offrir aux employés en poste d'effectuer des heures supplémentaires. Il ne s'agit pas là de solutions durables aux pénuries chroniques de main-d'œuvre. Le secteur des traversiers a besoin de l'aide d'un partenaire fédéral déterminé pour s'attaquer aux causes sous-jacentes de la pénurie d'employés qualifiés dans le secteur maritime.

En plus d'exacerber les pénuries de main-d'œuvre, la pandémie de COVID-19 a entraîné une forte baisse de la clientèle et, par conséquent, des revenus. Les limites de capacité ont réduit de moitié le nombre de passagers permis à bord de chaque navire. La distanciation sociale a eu pour effet de réduire le nombre de personnes ayant recours aux traversiers pour le travail ou les voyages, et les restrictions sur les voyages ont occasionné une diminution des touristes.

- En mars 2020, BC Ferries a enregistré une réduction immédiate de 40 % du nombre de passagers.
- Marine Atlantic a transporté environ la moitié du nombre de passagers et de véhicules en 2020-2021 par rapport à l'année précédente.
- De nombreux services de traversiers, comme celui de Quyon et celui d'Oka-Hudson, ont été complètement annulés pendant certaines périodes de 2020. Lorsqu'ils ont repris, seuls les déplacements essentiels étaient permis dans certains cas.
- Certains exploitants sur la rivière des Outaouais n'étaient pas admissibles aux programmes de soutien à l'emploi parce qu'ils avaient subi une baisse de leurs revenus en 2019 également en raison des inondations. Essentiellement, s'ils avaient subi une seule catastrophe, ils étaient admissibles à du financement, mais s'ils en avaient subi deux d'affilée, ils n'étaient pas admissibles à un soutien financier.

Les exploitants de traversiers reconnaissent la nécessité d'imposer des restrictions sanitaires et ils sont fiers d'avoir réussi à assurer la sécurité des gens durant la pandémie. Cependant, les exploitants

subiront les conséquences d'une baisse de leurs revenus pendant de nombreuses années. Ils risquent de devoir prendre des décisions difficiles, comme celles de retarder des travaux d'entretien, de repousser les échéances fixées pour la réduction des émissions de GES et de réduire les investissements dans le perfectionnement de la main-d'œuvre ou l'amélioration des services. Cette situation risque d'avoir une incidence négative sur la prestation des services et, au bout du compte, sur le transport efficace et abordable des marchandises, des passagers et des véhicules.

Recommandation: Le gouvernement devrait accélérer le processus permettant à des officiers de pont et à des officiers ingénieurs formés à l'étranger d'occuper des postes au Canada.

Recommandation: Le gouvernement devrait accélérer la conclusion d'accords de réciprocité avec d'autres pays, en accordant la priorité aux accords avec des pays clés comme les Philippines.

Recommandation: Le gouvernement devrait faire le nécessaire pour reconnaître les permis et les accréditations des officiers de marine et des officiers ingénieurs formés dans des pays membres de l'OMI.

Recommandation: Le gouvernement devrait affecter suffisamment de ressources au traitement des demandes présentées en vertu du Programme des candidats des provinces afin de raccourcir les délais de traitement.