

## **Infrastructure économique nationale : Marine Atlantique**

Le service de traversier Marine Atlantique requiert un investissement pour faciliter le commerce des sociétés canadiennes à destination et en provenance du marché de Terre-Neuve et Labrador. Ce service profite aux sociétés et aux particuliers du Canada tout entier et, par conséquent, il est un enjeu économique national plutôt qu'un sujet de transport régional.

### **Contexte – un enjeu économique**

Marine Atlantique S.C.C. est un inducteur économique pour les sociétés canadiennes, car il relie les marchés de la portion insulaire de Terre-Neuve et Labrador et le reste du Canada. C'est un lien vital; en moyenne, le service achemine environ la moitié des marchandises, y compris 90 % des biens périssables, à la province. Marine Atlantique fait partie de l'autoroute nationale et, à ce titre, la société relie les compagnies automobiles de l'Ontario, les grossistes du Québec, les agriculteurs de l'Île-du-Prince-Édouard, les fournisseurs du Nouveau-Brunswick, les exploitants d'entreprises touristiques de la Nouvelle-Écosse et le champ de pétrole de l'Alberta au marché de Terre-Neuve.

Marine Atlantique a un chiffre d'affaires annuel de 200 millions de dollars; elle collecte 80 millions de dollars des utilisateurs et requiert un investissement public de 120 millions de dollars. Cet investissement public appuie des ventes au détail de plus de 7 milliards de dollars (Statistique Canada, 2008) à Terre-Neuve et Labrador et les activités de 4 706 sociétés extra-provinciales dans la province (chiffres du gouvernement de Terre-Neuve et Labrador). Par exemple, deux compagnies de pièces automobiles importent par l'entremise de Marine Atlantique des marchandises valant plus de 21 millions de dollars (en gros) de compagnies situées sur le continent.

### **Non-respect de l'engagement**

Les conditions de l'Union de Terre-Neuve au Canada (point 32.1) énoncent ce qui suit : « Le Canada maintiendra des navires à vapeur transportant marchandises et passagers qui assureront la liaison entre Sydney-Nord et Port-aux-Basques; dès l'aménagement d'une grand'route entre Corner Brook et Port-aux-Basques, ces navires transporteront les autos. » « Marine Atlantique a pour mission d'assurer de façon viable, courtoise et économique un service sûr, écologique et de qualité entre l'île de Terre-Neuve et la province de la Nouvelle-Écosse. La mission doit être accomplie comme moyen de favoriser le succès économique dans toutes les provinces. »

Les navires de Marine Atlantique ont, en moyenne, plus de 18 ans et doivent être renouvelés immédiatement. La majorité des navires de charge océaniques ont une espérance de vie de 20 à 30 ans. Or, BMT Fleet Technology a mentionné que les navires de plus de 25 à 30 ans sont peu fiables et que leur entretien coûte cher. Les statistiques internationales et canadiennes démontrent également qu'ils sont plus aptes à avoir des accidents et que les conséquences de ces accidents sont généralement plus graves.

### **Impact sur les entreprises**

Les questions commerciales principales sont le coût, la fiabilité et la qualité. À l'heure actuelle, par exemple, les épiciers paient un tarif double pour que le passage soit assuré;

par moment, la capacité est insuffisante pour acheminer les marchandises requises à un marché acheteur, même avec cette prime. Entre janvier 2007 et janvier 2009, les utilisateurs ont subi trois augmentations de tarif et cinq suppléments carburants s'élevant de 2 % à 27,7 %. Il y a peu de souplesse pour imposer des tarifs additionnels aux utilisateurs ni d'inclination à cet égard et, par conséquent, le gouvernement doit envisager son investissement à la lumière de l'avantage qu'il offre à 4 706 sociétés canadiennes.

Les entreprises situées dans l'île et sur le continent sont touchées par les prix, la fiabilité, les horaires et la qualité du service de cet élément du réseau routier national. Or, les intervenants font remarquer que la main-d'œuvre reste une question préoccupante, car la menace de grève nuit à l'économie en décourageant l'utilisation du service. Le Conseil canadien des relations industrielles a déjà jugé que le service de Marine Atlantique est essentiel à la santé et à la sécurité des gens. Le Comité consultatif du ministre sur Marine Atlantique a recommandé ce qui suit dans son rapport final de mars 2005 : « Qu'on modifie la *Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C. de 1986* ou un autre instrument législatif de façon à reconnaître le caractère essentiel des services de Marine Atlantique. » Il faudrait également regrouper les six syndicats de Marine Atlantique pour permettre à l'administration de traiter de questions autres que des négociations; par contraste, le Conseil du Trésor du Canada négocie avec 17 agents de négociation représentant le noyau de la fonction publique.

### **Recommandations**

Que le gouvernement fédéral :

1. En 2010, parraine une étude d'impact indépendante, exhaustive afin de connaître la contribution de Marine Atlantique à l'économie canadienne, notamment à l'emploi et aux avenues de développement économique dans les autres provinces. En outre, détermine les coûts des voyages équivalents par route et par avion entre Sydney-Nord, Argentia et Port-aux-Basques, ainsi que les options en matière de coût, de prix et de subvention pour des services globaux semblables.
2. Sous réserve de l'étude économique, modifie la mission de Marine Atlantique et lui octroie des ressources pour tenir compte du fait que la société de la Couronne favorise la réussite économique dans toutes les provinces.
3. Utilise l'étude économique pour quantifier et préciser les démarches devant être prises immédiatement pour assurer que l'âge moyen des navires ne pose pas constamment obstacle à la prestation de services fiables et rentables et, pour ce, entame une stratégie de dix ans visant à faire en sorte que les navires offrant le service aient moins de 25 ans et un âge optimal moyen de 10 à 12 ans.
4. Désigne le service d'autoroute national Marine Atlantique service essentiel au sens de la loi fédérale pour éviter les interruptions de travail ou les menaces à cet égard qui nuisent au commerce et, éventuellement, à la sécurité du public.
5. Sous réserve de l'étude économique, ordonne au Conseil canadien des relations industrielles de prendre des mesures en vue de regrouper les syndicats à Marine Atlantique pour permettre à l'administration de concentrer ses efforts sur des domaines autres que les relations de travail.

