

**Réalisation de quatre avis scientifiques
sur des enjeux d'actualité en transport maritime**

Projet R696.1

**Avis scientifique sur l'impact de l'abrogation du droit de
douane canadien sur l'importation de navires**

Préparé par
Emmanuel Guy

Professeur au département de gestion
Université du Québec à Rimouski

Titulaire de la Chaire de recherche en transport maritime

pour le ministère des Transports du Québec

Février 2013

Abrogation des droits sur l'importation de navires

Avis scientifique

préparé par

Emmanuel Guy

Professeur département de Gestion, l'UQAR

Titulaire Chaire en transport maritime

présenté au

Ministère des Transports du Québec

Québec, 22 février 2013

Question de départ

- Quels sont les impacts de l'abrogation du droit de douane canadien de 25 % sur l'importation de navires?

Plan

- Portrait du renouvellement de la flotte depuis l'abrogation
- Implications élargies et transformations indirectes
- Conclusion

Commandes de navires pour la flotte du système St-Laurent Grands Lacs depuis l'abrogation

Armateur	Navires	Valeur	Pays de construction
Algoma	4 vraquiers autodéchargeurs et 2 conventionnels	300 M\$	Chine
Commission canadienne du blé	2 vraquiers conventionnels	65 M\$	Chine
CSL	4 vraquiers autodéchargeurs et 2 conventionnels (1 livré)	Non divulgué	Chine
Desgagnés	Cargo général équipé pour colis lourds (livré)	25 M\$	Chine
Desgagnés	Navire mixte (passagers/conteneurs)	80 M\$ +	Croatie/Italie
Oceanex	Roulier porte-conteneurs	100 M\$	Allemagne
STQ	Traversier roulier	148 M\$	Italie

Des économies importantes pour les armateurs

- Si CSL a obtenu ses navires à un prix similaire à celui divulgué par Algoma, on peut estimer leur coût à 300 millions.
- Les navires de charge commandés à l'étranger pour un déploiement sous pavillon canadien dans le système St-Laurent Grands Lacs depuis octobre 2010 correspondraient donc à un investissement de 1,018 milliards.
- Il faut aussi tenir compte des 15 millions en remise de droits accordés à Algoma pour des navires acquis avant 2011.
- Les droits d'importation évités pour les navires répertoriés correspondent ainsi à 269.5 millions.

Caractéristiques des nouveaux navires

- 14 des 18 navires répertoriés sont destinés au transport de vracs secs sur les Grands Lacs et entre les Grands Lacs et les ports du St-Laurent.
 - Les navires-citernes avaient déjà bénéficié d'un réinvestissement important dans le contexte de l'imposition de la double-coque.
 - Les cargos généraux actifs sur le marché du ravitaillement de l'Arctique également.
- Tous remplacent des navires existants – ou augmentent la capacité – sur des créneaux de marché bien établis.

Caractéristiques des nouveaux navires

- Capacité accrue :
 - Desgagnés : le nouveau navire pour la desserte de la Basse-Côte pourra accueillir 380 passagers au lieu de 225; la capacité en conteneurs passe de 62 à 125 EVP.
 - Oceanex : rampe arrière de 40 pieds permettant le chargement de colis surdimensionnés
 - Laquiers : capacité de charge supérieure de 10-15 % par navire
 - STQ : 800 passagers plutôt que 600, 180 véhicules plutôt que 120, longueur supérieure de 35 m.

Caractéristiques des nouveaux navires

- Efficacité énergétique améliorée
 - Navires de la classe Equinox vont consommer 45 % moins de carburant par tonne transportée
- Technologies permettant de réduire l'empreinte écologique opérationnelle
 - Lubrification de l'arbre d'hélice à l'eau de mer
 - Les épurateurs des gaz d'échappement à l'eau douce éliminant 97 % des émissions de dioxyde de soufre – aussi système de filtres secs
 - Choix du LNG comme combustible de propulsion
 - Réservoirs à ballast conçus pour réduire les sédiments
 - Génératrice sur l'arbre d'hélice
 - Toilettes vacuum

- Présentation de la classe Trillium par CSL:

- <http://www.cslcan.ca/fr/trillium/what.html>



QU'EST-CE QUE LA CLASSE TRILLIUM? CARACTÉRISTIQUES PHOTOS VIDÉOS ARTICLES FAITES CONNAISSANCE AVEC L'ÉQUIPE

Classe Trillium

Les nouveaux navires construits pour Canada Steamship Lines et CSL International se démarqueront par des designs et des systèmes qui seront bénéfiques aussi bien pour l'environnement que les clients, et passeront à la postérité sous la marque de commerce Classe Trillium de CSL.

Le trille (trillium en anglais) est une fleur indigène de l'Amérique du Nord et de l'Asie, y compris la Chine, où la construction des navires est en cours; il est l'emblème floral de l'Ontario et la fleur sauvage officielle de l'Ohio. Son nom, d'origine latine, et sa représentation classique, évoquent les trois pétales et les trois verticilles typiques de la fleur.

Symboliquement, ces caractères distinctifs renvoient aux trois piliers de la philosophie de développement durable de CSL, ainsi qu'aux trois domaines dans lesquels ces navires procurent des avantages, à savoir l'énergie, l'efficacité et l'environnement.



Fleur de trille dans son cadre naturel.

LA TRADITION SE POURSUIT

PRÉSENTATION DES NOUVEAUX AUTOCHARGEURS CLASSE TRILLIUM DE CSL

Plan

- Portrait du renouvellement de la flotte depuis l'abrogation
- Implications élargies et transformations indirectes
- Conclusion

Objectifs multiples

- Le consensus sur la mesure cache une certaine diversité dans les motivations.
- La principale rationalité mise de l'avant par les acteurs maritimes est la nécessité pour les armateurs de renouveler leur flotte arrivée en fin de vie utile. Ceci exige des investissements majeurs. Ce renouvellement serait compromis par le maintien de tarifs d'importation très élevés.

Objectifs multiples

- Pour le gouvernement, la mesure n'est pas liée uniquement à la conjoncture maritime.
 - Elle s'inscrit dans son plan d'action pour stimuler l'économie dans la foulée de la crise de 2009.
 - Elle s'inscrit dans le prolongement d'un allègement annoncé des tarifs douaniers au profit des manufacturiers.
 - Finalement, la mesure incarne la position du Canada sur la scène internationale qui a mis en garde ses partenaires contre la tentation du protectionnisme comme solution de sortie de crise.

Objectifs multiples

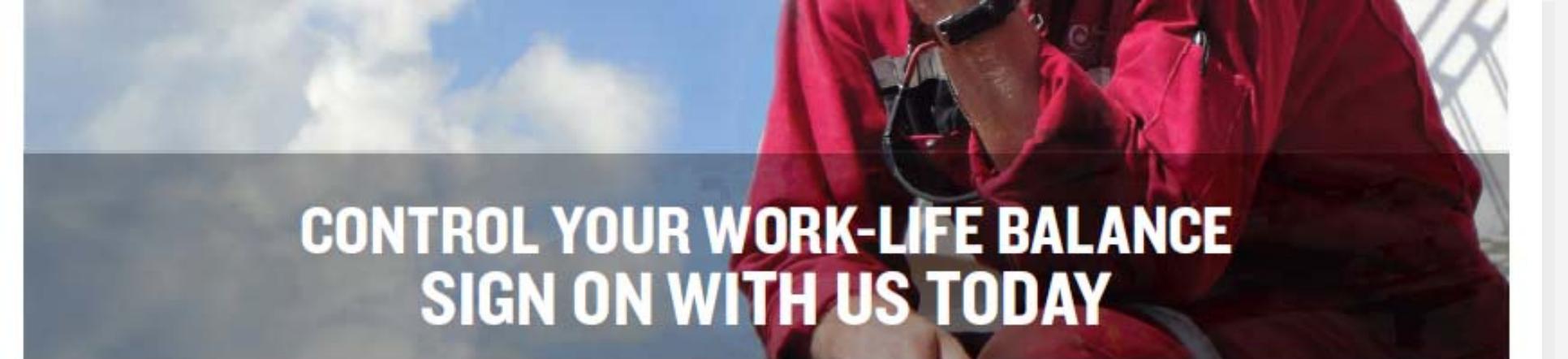
- Plan d'action économique du Canada :
 - «La première étape de l'allègement tarifaire, mise en œuvre dans le budget de 2009, a éliminé les droits de douane s'appliquant à une vaste gamme de machines et de matériel, ce qui a procuré des économies annuelles moyennes de 88 millions de dollars. Les modifications apportées au *Tarif des douanes* sont entrées en vigueur le 28 janvier 2009, aux termes de la *Loi d'exécution du budget de 2009*. Le budget de 2010 a annoncé une deuxième étape d'allègement en engageant le gouvernement à éliminer les autres droits de douane applicables aux intrants de fabrication ainsi qu'aux machines et au matériel. La plupart de ces 1 541 numéros tarifaires ont été éliminés le 5 mars 2010; les autres doivent être abolis graduellement entre le 5 mars 2010 et le 1er janvier 2015.»
 - <http://actionplan.gc.ca/fr/initiative/all-gement-tarifaire-l-gard-des-intrants-manufacturiers-ainsi-des-machines-et-du-mat-riel>

Achat de navires par la Commission canadienne du blé

- 2 vraquiers conventionnels de la série Equinox seront la propriété propre de la Commission.
 - Un investissement de 65 millions.
- Les navires seront gérés et opérés par Algoma

Achat de navires par la Commission canadienne du blé

- S'il est peu fréquent de voir des expéditeurs investir directement dans des navires au Canada, c'est un modèle d'affaires relativement commun à l'international.
 - Il correspond à un partage des risques. Ce modèle d'affaires fragmente couramment la fonction d'armateur entre un financier, un gestionnaire technique et un gestionnaire commercial. L'opération du navire se trouve alors divisée contractuellement à travers une charte-partie coque-nue, une charte-partie à temps, et une charte-partie au voyage ou un contrat d'approvisionnement.



CONTROL YOUR WORK-LIFE BALANCE SIGN ON WITH US TODAY

CAREER

Canada Steamship Lines and fleet manager V.Ships offer mariners a solid work-life balance, including an excellent salary-benefits package, flexible vacation schedules and career advancement opportunities.

CSL-V.Ships have immediate openings for navigation and engineering officers with both our new and existing fleets.

GROWTH

CSL continues to invest in its fleet, and is currently building its latest-generation Trillium Class self-unloaders. These vessels feature the most advanced engineering, navigation and cargo handling systems for the Great Lakes.

Find your balance today!

FOR MORE INFORMATION OR TO SUBMIT YOUR
RESUMÉ PLEASE CONTACT CSLCREW@VSHIPS.COM



V.Ships

Montreal and Burlington



vships.com



Canada Steamship Lines

A division of CSL Canada Inc.

cslcan.ca

V.Ships Canada - Managers for Canada Steamship Lines since 1999

-
- Détails sur la campagne de recrutement CSL/V.Ships : <http://cslcan.ca/careers.html>

Acquisition d'Upper Lakes

- Annoncée en mars 2011 : pour 85 millions, Algoma rachète tous les navires d'Upper Lakes
- Déjà en partenariat pour une mise en marché commune des services de leurs autodéchargeurs (Seaway Marine Transport)
- *"This is a historic transaction in that Upper Lakes has been part of the Canadian shipping landscape for 80 years, and that 30 years ago there were more than 15 Great Lakes shipping companies; with this announcement there will be two: Algoma Central and CSL Group,"* noted Elian Turner, director Investment Banking with ScotiaCapital's transportation and logistics team, which put together the deal. Smyrlis, L. 2011. Upper Lakes sells partnership interest in Seaway Marine Transport to Algoma. Canadian Transportation and Logistics On-line. <http://www.ctl.ca/news/upper-lakes-sells-partnership-interest-in-seaway-marine-transport-to-algoma/1000403342/>

Acquisition d'Upper Lakes

- En plus de réduire de 3 à 2 les opérateurs de laquiers canadiens, la fusion donne à Algoma un net avantage de taille sur son concurrent restant. Immédiatement après la fusion, la flotte d'Algoma comptait 20 autodéchargeurs, 12 vraquiers conventionnels et 6 pétroliers contre 11 autodéchargeurs et 8 vraquiers conventionnels pour CSL.
- La fusion n'est pas causée directement par la levée du 25 %, mais elle intervient au moment où ce changement signalait le début d'une période charnière nécessitant des investissements importants. Les propriétaires d'Upper Lakes ont choisi de ne pas l'entreprendre.
- Une telle intégration horizontale est typique de la concentration des transporteurs observée sur les marchés internationaux.

Cause ou effet?

- La rapidité de l'annonce des commandes dans la foulée de la levée des droits, de même que l'historique de certains projets suggèrent que c'est davantage l'imminence des commandes qui a servi de levier pour obtenir la fin des tarifs douaniers que leur disparition qui a généré de nouvelles commandes.
- Quoi qu'il en soit le résultat est le même : un rajeunissement significatif de la flotte à un coût inférieur pour les armateurs.

Conclusion (1 de 3)

- La levée des droits d'importation entraîne des économies substantielles pour les armateurs. Celles-ci augmentent leur capacité d'investir directement dans le renouvellement de la flotte.
- Depuis la levée des droits d'importation, nous avons observé des investissements de l'ordre d'un milliard de \$.
- Avec le déploiement prochain de ces nouveaux navires, on pourra décrire la flotte du St-Laurent et des Grands Lacs opérant sous pavillon canadien comme étant généralement jeune et moderne.

Conclusion (2 de 3)

- Ce renouvellement significatif de la flotte est associé à une consolidation de marchés traditionnellement acquis aux navires.
 - Pour l'instant, la levée des droits d'importation de navires ne semble pas avoir modifié profondément la dynamique concurrentielle entre les modes de transport.

Conclusion (3 de 3)

- L'abandon des droits d'importation des navires contribuera à long terme à augmenter la pression sur le régime de cabotage. Celui-ci se retrouve un peu plus isolé dans un contexte davantage libéralisé.
 - Les armateurs ont fait la démonstration que le régime protectionniste mis en place dans la construction navale ne fonctionnait pas et qu'il fallait le revoir. Ils devront continuer de faire la preuve que celui dont ils bénéficient eux-mêmes est fonctionnel, légitime et contribue au bien commun.