

Mémoire prébudgétaire de 2014

L'Association des armateurs canadiens représente la flotte de transport maritime sur courte distance battant pavillon canadien qui sillonne les Grands Lacs, le Saint-Laurent et les voies côtières de l'Arctique et de l'Est. Le transport maritime sur courte distance est un maillon crucial de la chaîne d'approvisionnement mondiale, et c'est la forme de transport la plus propre. La circulation efficace des denrées par navire exige un réseau de cours d'eau tout aussi efficace. À l'heure actuelle, le Canada et les États-Unis bénéficient du partage du plus grand réseau binational de transport maritime au monde, le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Ce réseau sûr et efficace a la possibilité d'être agrandi à l'avenir, ce qui fait du transport maritime sur courte distance un choix de transport économique et positif sur le plan environnemental. L'AAC adresse au comité les recommandations qui suivent, conformément aux principaux thèmes de ses consultations et dans le contexte d'un appui à la croissance continue du transport maritime intérieur sur courte distance.

1. Partenariat gouvernemental pour un fonds de recherche et d'évaluation des eaux de ballast parrainé par l'industrie du transport maritime.
2. Revoir la stratégie actuelle de renouvellement de la flotte de la Garde côtière canadienne dans le but d'accélérer la livraison de brise-glaces supplémentaires.
3. Hausses budgétaires pour relever le défi actuel et transitoire de maintien d'une flotte vieillissante de la Garde côtière.
4. Appui renforcé à la Garde côtière pour couvrir ses frais fixes d'exploitation, concernant par exemple le carburant.
5. L'AAC recommande ce qui suit pour réduire les exigences bureaucratiques imposées au transport maritime canadien sur courte distance :
 - harmonisation transfrontalière des règlements sur les eaux de ballast pour que tous les navires de transport maritime sur courte distance battant pavillon canadien soient sur un pied d'égalité;
 - reconnaissance dans les règlements et les politiques du caractère unique de la flotte de transport maritime sur courte distance battant pavillon canadien, garantissant ainsi que les textes seront appropriés pour cette flotte;
 - réduction, harmonisation et rationalisation focalisées de la réglementation maritime, pour mettre tous les acteurs sur un pied d'égalité;
 - réduction du fardeau administratif cumulatif de la réglementation et du transfert de services;
 - élaboration de systèmes de rapport à guichet unique pour les divers ministères clés concernés comme Transports Canada et l'agence canadienne de sécurité frontalière.

Accroître la compétitivité des entreprises canadiennes par la recherche, le développement, l'innovation et la commercialisation

Partenariat gouvernemental pour un fonds de recherche et d'évaluation des eaux de ballast parrainé par l'industrie du transport maritime

Les membres de l'AAC innovent constamment en mettant au point de nouvelles technologies et de nouveaux processus pour s'assurer que l'environnement maritime est protégé, que les règlements sont respectés, et que les entreprises sont compétitives et contribuent à la prospérité du pays. La recherche et la commercialisation de technologies pour protéger l'environnement sont un gros défi, et l'AAC s'efforce d'établir des partenariats de financement entre ses membres et les sources gouvernementales actuellement disponibles de financement de la recherche. Les défis que pose la recherche concernent la mise au point de technologies faisables pour la gestion du rejet des eaux de ballast, des émissions atmosphériques et d'autres défis maritimes techniques qui sont particuliers à la flotte de transport maritime sur courte distance battant pavillon canadien qui doit faire concurrence au transport par rail et par route. À titre de première étape, les membres de l'AAC ont promis 1,5 million de dollars pour la création d'un fonds consacré à la recherche et à l'évaluation de technologies faisables pour le rejet des eaux de ballast, et ils aimeraient établir un partenariat avec les programmes gouvernementaux actuels et potentiellement nouveaux de recherche et de commercialisation de technologies de traitement des eaux de ballast. Afin de tirer le meilleur parti de ce fonds et de développer les capacités, l'AAC demande qu'on envisage l'admissibilité pour s'associer aux programmes et budgets de recherche actuels, y compris au programme Innovation dans le secteur des transports, de Transports Canada, ainsi qu'au Centre de recherche sur les transports et aux divers programmes industriels de recherche et de commercialisation du CRSNG, dont le programme de recherche en collaboration piloté par l'industrie.

Assurer la sécurité et la prospérité des collectivités, notamment en soutenant les infrastructures

Livraison immédiate de brise-glaces

L'hiver de 2013–2014 a été exceptionnel du point de vue des glaces, ce qui a fait ressortir le caractère inadéquat des services de brise-glaces dans les Grands Lacs, sur le Saint-Laurent et sur la côte Est. Bien que la GCC ait fait de son mieux pour gérer la situation, elle l'a fait avec des ressources limitées. Nonobstant le grand potentiel de ce réseau de transport par eau, les services de brise-glaces de décembre à avril posent toujours un défi, et le renouvellement de la flotte de la GCC est un élément essentiel du succès global du système. L'AAC n'a cessé de réclamer une augmentation de la capacité de brise-glaces dans des mémoires prébudgétaires antérieures, et nous réitérons cette demande aujourd'hui. Bien que l'AAC appuie la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale (SNACN), elle estime que l'heure est venue d'accélérer le programme de renouvellement de la flotte de la GCC afin de mettre en service de nouveaux brise-glaces plus rapidement et de minimiser le risque de perturbation du

service à cause du vieillissement de la flotte. Bien que les officiers et équipages de la GCC possèdent une expertise de classe mondiale dans l'entretien des voies d'eau, la flotte canadienne actuelle de brise-glaces est insuffisante pour répondre aux besoins du transport maritime, sans compter qu'elle n'est pas fiable à cause de son âge. En outre, le désarmement du CCGS Tracy (classe 1050) a affecté l'entretien des bouées dans la région de Québec dans une certaine mesure, surtout quand d'autres unités sont mises hors service pour des travaux de maintenance imprévus. Étant donné ces défis, l'AAC demande au gouvernement de revoir la stratégie actuelle de renouvellement de la flotte dans le but d'accélérer la livraison de brise-glaces supplémentaires et d'accroître le nombre global de brise-glace disponibles dans toutes les régions de la GCC.

De plus, bien qu'elle apprécie l'engagement du gouvernement de renouveler la flotte, l'AAC note également qu'accroître les budgets nécessaires pour relever le défi actuel et transitoire de maintien de la flotte vieillissante de la garde côtière permettrait aussi d'améliorer la capacité de protection de la sécurité du public et du milieu marin.

La Garde côtière canadienne fournit des services essentiels de protection du public et du milieu marin, et elle doit le faire avec un budget d'exploitation fixe. Étant donné que les besoins de brise-glaces de fin de saison coïncident avec la fin de l'exercice budgétaire de la GCC et l'augmentation du prix des carburants, l'AAC recommande l'octroi d'un soutien accru pour financer les frais fixes d'exploitation, comme le carburant.

Ces brise-glaces supplémentaires et cette rallonge budgétaire pour couvrir les frais fixes d'exploitation et les dépenses de maintenance de la flotte amélioreraient la sécurité du transport maritime et la protection de l'environnement, tout en appuyant l'utilisation des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent pour le transport maritime, ce qui rehausserait la compétitivité et la durabilité du système canadien de transport maritime.

Améliorer les régimes canadiens de taxation et de réglementation

L'AAC se réjouit que le comité se penche sur la réduction des obstacles bureaucratiques et l'amélioration de l'efficacité des services publics. Comme ils œuvrent dans une industrie extrêmement réglementée avec des marges bénéficiaires étroites et des chargements dont la valeur moyenne est relativement faible, nos membres se félicitent de tout effort déployé pour réduire les obstacles bureaucratiques tout en rehaussant l'efficacité, la compétitivité ainsi que la protection du public et de l'environnement.

Bien que la protection de l'environnement maritime et du personnel soit essentielle, le fardeau réglementaire actuel dépasse ce qui est nécessaire, n'est souvent pas justifié par l'analyse de risque ou des données probantes, et n'est pas adéquat vu la nature particulière de notre flotte intérieure et de ses activités. Nos membres, qui sont les propriétaires de navires de transport maritime sur courte distance, œuvrent dans un milieu extrêmement réglementé pour tout ce qui concerne le personnel maritime, les émissions atmosphériques, les eaux de ballast, les rejets des navires et la conception même de ces derniers. Des règlements abusifs, redondants ou désuets peuvent entraver nos meilleurs efforts car ils imposent un fardeau inutile à notre secteur. Nous croyons qu'une

réglementation fondée sur la méthode du cycle de vie concorderait avec l'objectif global du gouvernement de maintenir et de renforcer la flotte de transport maritime sur courte distance du Canada. Par conséquent, abroger, restructurer, et même renforcer les bons textes réglementaires pourrait faire beaucoup pour atteindre cet objectif global. Nos membres comprennent bien la nécessité d'une réglementation pour protéger l'environnement, les travailleurs et le public, mais ils demandent au gouvernement d'appliquer et de suivre ses propres politiques pour l'élaboration d'un cadre réglementaire équitable et réaliste.

Notre industrie pourrait jouer un rôle très important en faveur de l'expansion du commerce continental et international et de la prospérité du Canada, mais cela dépend de l'équité, de la flexibilité et de la prévisibilité des régimes de réglementation du Canada. Étant donné que nous faisons une bonne partie de notre commerce avec les États-Unis, il est impératif que nos règlements soient synchronisés avec ceux des États-Unis. Or, nous avons constaté que l'on adopte pour notre flotte des règlements qui conviennent à la flotte transocéanique internationale mais ne tiennent pas compte des différences régionales dans le contexte de l'Amérique du Nord. Un exemple contemporain très important est la mosaïque de règlements sur les eaux de ballast, aussi bien actuels que pendants, qui exigent que les navires nouveaux ou voguant à l'est de l'île d'Anticosti dans le fleuve Saint-Laurent installent des systèmes de traitement des eaux de ballast rejetées aux États-Unis, ce qu'on n'exige pas des autres navires. Étant donné l'absence de systèmes approuvés pour traiter ces eaux fraîches uniques, au moins la moitié de notre flotte et de nos clients qui l'utilisent pour transporter des marchandises font face à d'énormes difficultés pour se conformer à ces exigences et continuer leurs activités. L'harmonisation transfrontalière de la réglementation sur les eaux de ballast garantirait que les navires de transport maritime sur courte distance battant pavillon canadien peuvent faire concurrence à armes égales.

Nous convenons que des améliorations sont possibles. Dans cet esprit, nous voulons mentionner les irritants suivants qui sont dépassés, constituent un fardeau inutile ou ne sont plus nécessaires, comme indication de leur importance relative pour notre industrie, y compris les développements actuels susmentionnés sur la réglementation des eaux de ballast; la réglementation du pilotage; la réglementation sur la sécurité du transport maritime; la réglementation sur le personnel maritime; et la reconnaissance des titres de compétence étrangers. L'AAC recommande ce qui suit pour réduire la paperasserie et rehausser l'efficacité des services publics qui affectent le secteur canadien du transport maritime sur courte distance :

- reconnaissance dans les règlements et les politiques du caractère unique de la flotte de transport maritime sur courte distance battant pavillon canadien, garantissant ainsi que les textes seront appropriés pour cette flotte;
- réduction, harmonisation et rationalisation focalisées de la réglementation maritime, pour mettre tous les acteurs sur un pied d'égalité;

- réduction du fardeau administratif cumulatif de la réglementation et du transfert de services;
- élaboration de systèmes de rapport à guichet unique pour les divers ministères clés concernés comme Transports Canada et l'agence canadienne de sécurité frontalière.

La réglementation est fondamentale pour protéger les Canadiens et l'environnement, et des textes réglementaires bien conçus et équilibrés sont également fondamentaux pour la compétitivité et la prospérité. Les bienfaits d'une réglementation rationalisée sont la réduction du dédoublement d'efforts, autant pour l'industrie que pour le gouvernement, ainsi que l'amélioration de la compétitivité du secteur. Notre participation continue à une approche de la réglementation fondée sur le cycle de vie actif garantira que notre secteur contribue à l'instauration d'un cadre réglementaire permettant d'atteindre les objectifs de prospérité et de bien-être des Canadiens. Nous remercions le comité de nous avoir donné l'occasion de participer à ce cycle de planification prébudgétaire et sommes à sa disposition pour répondre à toutes ses questions.