



# Mémoire prébudgétaire par : La Chamber of Shipping

## Liste des recommandations

**Recommandation 1 :** Que le gouvernement fédéral établisse un comité fédéral de coordination entre les organismes, semblable au Committee on the Marine Transportation System des États-Unis, dans le but d'évaluer l'efficacité du réseau de transport maritime, de promouvoir l'intégration des corridors de transport maritime avec d'autres initiatives, d'améliorer la coordination et le partage des données maritimes et d'uniformiser les politiques maritimes visant à réduire le fardeau administratif et les pratiques non compétitives.

**Recommandation 2 :** Que le gouvernement fédéral adopte les recommandations contenues dans le rapport final de l'*Examen de la Loi sur le pilotage* (avril 2018) et modifie la *Loi sur le pilotage* en conséquence.

**Recommandation 3 :** Que le gouvernement fédéral élabore et mette en œuvre une structure de gouvernance pour la mer des Salish qui utilise une approche fondée sur les écosystèmes afin de planifier la croissance du commerce international canadien et le transport maritime commercial.

**Recommandation 4 :** Que le gouvernement fédéral alloue plus de financement du plan fédéral d'infrastructure à long terme au Fonds national des corridors commerciaux afin d'aider à répondre à la demande de projets d'infrastructure favorisant le commerce au Canada.

**Recommandation 5 :** Que le gouvernement fédéral examine la *Loi sur les douanes* en ce qui concerne les exigences de l'article 6 au sujet de l'examen des installations et qu'il considère un financement équitable ainsi qu'un modèle opérationnel tout en reconnaissant les intérêts et les avantages en matière de sécurité publique nationale.

**Recommandation 6 :** Que le gouvernement fédéral signe rapidement l'Accord de Partenariat transpacifique global et progressiste.

**Recommandation 7 :** Que le gouvernement fédéral continue de soutenir le programme ECHO de l'Administration portuaire Vancouver Fraser au cours des cinq prochaines années, soit environ 1 million de dollars par année, afin d'appuyer l'innovation du secteur du transport maritime visant à protéger les mammifères marins menacés.



**Recommandation 8 :** Que le gouvernement fédéral envisage des fonds supplémentaires pour le plan de protection des océans afin de garantir un fonds durable pour la participation appropriée des Premières Nations et des intervenants ainsi que pour des coûts inattendus, mais nécessaires associés à l'initiative relative aux mouillages.

**Recommandation 9 :** Que le gouvernement fédéral modifie le projet de loi C-48 afin d'inclure une évaluation obligatoire des risques tous les cinq ans concernant la navigation commerciale.

**Recommandation 10 :** Que le gouvernement fédéral signe le protocole 78 de la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) de l'Organisation maritime internationale afin d'assurer l'uniformité avec d'autres pays commerçants importants.



## Le corps de la présentation

La compétitivité du Canada sur le marché mondial devrait être de la plus haute importance. Dans un environnement commercial de plus en plus complexe, le Canada doit s'assurer que sa chaîne d'approvisionnement est compétitive et préparée à prendre de l'expansion de façon durable pour répondre à notre diversification commerciale et à nos objectifs de croissance.

Le transport commercial entraîne 30 milliards de dollars d'activité économique annuellement au Canada, 1,8 % de l'économie canadienne, les bateaux déplacent des produits d'une valeur de plus de 200 milliards à destination et en provenance des marchés mondiaux. Des agriculteurs aux détaillants, de nombreux emplois canadiens dépendent d'un environnement commercial sain et prospère soutenu par un réseau de transport maritime robuste et fluide, voué à la protection de l'environnement et à l'intendance.

Les gouvernements au Canada devraient collaborer afin de réduire le fardeau administratif réglementaire, créant un environnement qui encourage l'innovation dans le secteur des transports et dirigeant des processus de planification collaborative qui jette un regard holistique sur les corridors canadiens de transport maritime.

### Commerce et infrastructure

Le Canada est bien placé pour élargir et diversifier ses relations commerciales à l'échelle internationale. L'Accord économique et commercial global ainsi que l'Accord de Partenariat transpacifique global et progressiste sont extrêmement positifs et la ratification de ce dernier devrait être une priorité pour le Canada.

De même, les investissements dans l'infrastructure favorisant le commerce sont reconnus comme ayant la plus grande incidence à long terme sur la compétitivité canadienne. Le besoin clairement exprimé pour du financement des infrastructures en vertu du Fonds national des corridors commerciaux (FNCC) était évident dans les 357 manifestations d'intérêt totalisant 16,9 milliards de dollars en fonds fédéraux lors de ses premiers appels à propositions. Ce niveau de demande devrait être une occasion pour le gouvernement fédéral d'augmenter le financement ciblé vers les investissements qui permettraient de plus grands déplacements de produits, services et personnes d'une façon plus rapide, fiable et à faible coût vers les principaux marchés dans le monde.

Le Canada doit également s'assurer qu'il peut surveiller, analyser et améliorer sa chaîne d'approvisionnement sur terre et dans les eaux côtières. La disponibilité et la transparence des données de la chaîne d'approvisionnement sont de plus en plus importantes afin de maximiser avec succès l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement canadienne. Donc, les cadres, les



systèmes et l'intégration des données devraient également être une importante priorité pour l'investissement dans les infrastructures.

## Réglementaire

Le transport commercial maritime continue de répondre aux demandes d'expansion du commerce intérieur et international au Canada. Cette croissance a été rendue possible par l'accroissement des relations commerciales mondiales du Canada et une combinaison d'investissements publics et privés dans la chaîne d'approvisionnement nationale. Bien que cette croissance soit positive pour le Canada, le transport maritime commercial demeure négativement touché par un cadre administratif et réglementaire trop complexe et géré par plusieurs organismes et ministères fédéraux. Cette approche fastidieuse à l'administration de la chaîne d'approvisionnement maritime touche négativement la compétitivité mondiale du Canada, surtout en comparaison avec les ports des États-Unis.

Les cadres administratifs et réglementaires maritimes du Canada devraient être examinés à l'aide d'une approche pangouvernementale et comparés à des juridictions concurrentielles à l'échelle mondiale. Nos passerelles commerciales maritimes doivent être perçues internationalement comme étant productives et efficaces si on veut que le Canada soit perçu comme étant « prêt à faire des affaires ».

## Protection des océans

La santé et la protection des eaux côtières canadiennes sont essentielles au succès des corridors canadiens de transport maritime. Un régime de protection côtière solide devrait également fournir un environnement opérationnel tout aussi solide et prévisible pour les entreprises de transport maritime commercial. Le Plan de protection des océans continue de livrer des résultats positifs qui appuient la protection des eaux côtières canadiennes; cependant, ce progrès est largement le résultat de programmes précis ayant des mesures et échéanciers déterminés. Il y a eu moins de succès en ce qui concerne la santé globale de nos corridors de transport maritime et la planification en vue d'une croissance durable. Cela entraîne souvent de la mésinformation, un manque de confiance du public et un manque de prévisibilité pour l'industrie. Le gouvernement fédéral devrait continuer à faire avancer le Plan de protection des océans et maintenant commencer à faciliter une approche plus holistique pour la protection du littoral qui comprend l'évaluation des répercussions et de l'intégration des risques, l'atténuation des risques et la planification pour une croissance durable grâce à une approche écosystémique. Certaines dispositions trouvées dans la *Loi sur les océans* pourraient appuyer une telle approche holistique, mais n'ont pas encore été mises à profit.