



## **Table ronde dirigée par le ministre : Voies navigables et côtes**

Le 4 juillet 2016, de 11 h à 13 h | Vancouver (Colombie-Britannique)

### **Sommaire de la discussion**

*La réunion s'est déroulée selon la règle de la Chatham House : « Quand une réunion, ou l'une de ses parties, se déroule sous la règle de Chatham House, les participants sont libres d'utiliser les informations collectées à cette occasion, mais ils ne doivent révéler ni l'identité, ni l'affiliation des personnes à l'origine de ces informations, de même qu'ils ne doivent pas révéler l'identité des autres participants ».*

#### **Notes sur les discussions de la table ronde :**

La table ronde sur les voies navigables et les côtes visait à obtenir les points de vue des intervenants sur l'accroissement de la compétitivité de l'industrie maritime canadienne et à recueillir leurs commentaires sur l'amélioration de la sécurité maritime, afin de protéger l'environnement et d'appuyer la croissance économique.

Les points saillants des commentaires des participants sont présentés ci-après, regroupés autour des questions qui ont été communiquées aux participants avant la discussion.

#### **1. Comment positionner les corridors et ouvrages maritimes du Canada, comme les ports et la Voie maritime du Saint-Laurent, pour qu'ils fassent concurrence à d'autres corridors nord-américains?**

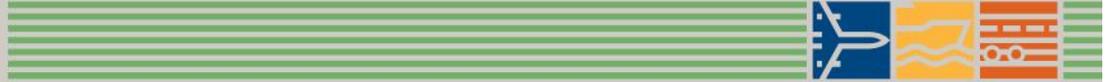
- Les changements observés dans l'industrie de la fabrication à l'échelle mondiale freineront la croissance de l'industrie du transport maritime et, par conséquent, les ports du Canada doivent accroître leur compétitivité.
- Étant donné que l'infrastructure vieillit et que la taille des navires ne cesse de croître, la capacité des ports de s'adapter pour répondre aux besoins d'investissement dans l'infrastructure sera un facteur déterminant en ce qui a trait à la compétitivité du Canada. Les autres défis liés à la mise au point de nouveaux terminaux et de nouvelles installations portuaires ont été évoqués, y compris le prix des terrains et les loyers élevés.
- Nous avons maintenant l'occasion d'établir une stratégie de transport et de commerce nationale pour les 30 à 50 prochaines années, afin de maximiser les possibilités qui s'offrent au Canada. Les investissements dans l'infrastructure devraient être rationalisés en fonction de cette stratégie, et ce, pour garantir le meilleur rendement possible du capital investi et l'adoption d'une approche systémique. On a fait remarquer qu'un corridor ne prend pas fin au moment où les marchandises arrivent au port; le concept du corridor devrait plutôt englober le transport maritime. De plus, la protection de l'environnement doit être intégrée dans le cadre de toute stratégie.
- Le potentiel de la Porte de l'Atlantique desservant la côte Est nord-américaine n'a jamais été pleinement réalisé.



- Il y avait des possibilités d'innovation et de gains en efficacité dans les services de pilotage au Canada. Quelle que soit la façon dont les services de pilotage sont organisés au Canada, diverses questions doivent être réglées à l'échelle locale. On a fait remarquer que les pilotes n'ont habituellement pas été formés pour naviguer dans les glaces, ce qui est un facteur important lorsqu'il est question de navigation dans l'Arctique.
  - Le secteur des navires de croisière représentait un domaine de croissance potentielle pour l'économie canadienne et mondiale. On a noté que, à Vancouver, ce secteur est essentiel, mais que l'infrastructure est déjà insuffisante pour accueillir des navires modernes et qu'aucune planification n'est en cours pour combler les besoins d'infrastructure futurs, notamment en ce qui a trait à la prochaine génération de navires de croisière.
- 2. Le cadre législatif et politique de l'industrie maritime du Canada est-il efficace? Comment devrait-il évoluer pour favoriser la croissance économique et accroître la capacité concurrentielle du secteur maritime?**
- Un débat a eu lieu sur le rôle du transport maritime à courte distance au Canada; certains participants ont souligné l'absence d'économies d'échelle et d'autres ont signalé que le transport maritime à courte distance est un moteur de l'économie du centre du Canada et du marché industriel (p. ex. transport du minerai de fer, du sel et du sucre).
  - Un obstacle au transport maritime à courte distance est la taxation de la valeur en vertu de la loi américaine sur l'entretien portuaire, laquelle semble favoriser les produits de faible valeur. On a demandé l'appui du gouvernement fédéral dans le cadre des travaux menés conjointement avec les États-Unis pour changer leur formule législative en vue de l'adoption d'une taxe fondée sur le volume.
  - On a également noté la différence considérable entre les activités d'importation et d'exportation de marchandises menées par la flotte internationale et celles de la flotte canadienne, laquelle est plutôt axée sur le transport maritime sur courtes distances. On a souligné le fait qu'il faut faire une distinction entre ces deux secteurs de politiques et que la flotte internationale ne s'intéresse pas au cabotage.
  - On a soulevé des interrogations sur la façon d'établir une chaîne d'approvisionnement fiable au moyen d'investissements dans l'industrie canadienne du transport maritime. On a soutenu que, bien que le commerce soit important, le cabotage favorise la protection de l'environnement et des normes de travail rigoureuses au sein de cette industrie. Plus particulièrement, on a signalé que des navires battant pavillon de complaisance avaient, ensemble, rejeté plus d'hydrocarbures dans les océans que l'Exxon Valdez. En outre, d'autres pays sont dotés de règles sur le cabotage, notamment les États-Unis, dont le régime (la *Jones Act*) n'a pas nui à sa compétitivité.
  - Les frais d'utilisation du gouvernement et de tierces parties ont augmenté. L'on demande l'adoption de procédures plus uniformes pour les modifications tarifaires ainsi que la mise en place de processus clairs pour permettre aux intervenants de faire des commentaires et de mécanismes cohérents de résolution des différends.



- Le manque d'harmonisation entre les exigences réglementaires canadiennes et américaines dans certains domaines, notamment les systèmes d'eaux usées, représente un défi constant. On a noté la nécessité d'établir un cadre de réglementation axé sur le rendement à l'intention des expéditeurs responsables.
  - La structure de gouvernance des administrations portuaires comporte des éléments solides offrant des avantages concurrentiels. À titre d'exemple, les exigences en vertu desquelles les administrations portuaires sont tenues de consulter les collectivités favorisent un meilleur équilibre entre les différentes questions complexes.
  - Cependant, on estimait que les mécanismes de nomination aux conseils des administrations portuaires pourraient être améliorés pour veiller à ce que les conseils d'administration soient composés de membres possédant les compétences complémentaires recherchées et pourraient être plus rapides, afin de ne pas nuire à la nomination de bons candidats en raison de calendriers très longs.
  - On souhaitait que Transports Canada réponde mieux aux besoins des autorités portuaires canadiennes en ce qui a trait aux limites d'emprunt et à l'accès au financement ainsi qu'aux processus liés aux transactions foncières visant des terrains commerciaux.
  - On jugeait que la mise en place de processus de collaboration entre le gouvernement, l'industrie, les Premières Nations et les collectivités était l'élément le plus important pour garantir une approche efficace sur les plans du transport maritime, de la protection de l'environnement côtier et de la compétitivité des ports. Le concept d'un réseau d'expertise, réunissant des experts de divers ministères fédéraux, de l'industrie et du milieu universitaire, a été proposé. Les exercices d'aménagement de l'espace maritime ont reçu un grand appui, et on a noté qu'il faudrait envisager de façons de les inclure dans la loi.
  - On a souligné le rôle qu'a joué Transports Canada en réunissant les parties pour travailler sur les portes d'entrée et les corridors de commerce. On a encouragé le maintien de ce type de collaboration, en soulignant que Transports Canada devait jouer un rôle de chef de file dans l'aménagement de l'espace maritime et que, de façon plus générale, le gouvernement devait utiliser son pouvoir de convocation afin de réunir une panoplie d'intervenants, de groupes autochtones et de représentants gouvernementaux pour discuter des enjeux et s'entendre sur des cadres qui appuient les objectifs environnementaux et économiques.
- 3. Existe-t-il une méthode plus stratégique pour accroître la capacité concurrentielle et la capacité du système de transport maritime, de sorte qu'il contribue à l'atteinte des objectifs commerciaux du Canada, tout en soutenant la protection de l'environnement, la sécurité et l'acceptabilité sociale de l'industrie maritime?**
- Selon certains participants, le transport maritime à courte distance pourrait présenter des avantages économiques et environnementaux, notamment en remplaçant le transport routier pour le déplacement de pièces automobiles entre le Canada et les États-Unis; toutefois, l'hiver, la glace constitue un obstacle. De meilleurs services de déglacement dans les Grands Lacs pourraient régler ce problème.



- Un meilleur accès aux données, notamment grâce à des investissements dans les systèmes d'information, était jugé important, tant pour l'amélioration de l'efficacité, ce qui permet aux entreprises de prendre des décisions plus éclairées au sein de la chaîne d'approvisionnement, que pour l'accroissement de la transparence, ce qui est lié à l'acceptabilité sociale. On a indiqué que le gouvernement pourrait faire des progrès dans ces domaines.
- On a fait remarquer que les consommateurs veulent connaître la provenance et l'empreinte carbone des produits.
- Les solutions relatives aux données devraient être valables à long terme. Un large éventail de données devrait être recueilli dès maintenant pour faire en sorte que les méthodes analytiques élaborées ultérieurement permettent de répondre aux questions de l'avenir et d'effectuer une planification en conséquence.

#### **4. Quelles principales questions le gouvernement devrait-il traiter dans le contexte de ses engagements d'améliorer la sécurité maritime et d'officialiser un moratoire sur le transport de pétrole brut sur la côte nord de la Colombie-Britannique?**

- Divers points de vue ont été exprimés au sujet de l'officialisation du moratoire sur le transport de pétrole brut au large de la côte nord de la Colombie-Britannique.
- Plusieurs participants s'interrogeaient au sujet de la question qui serait réglée par l'officialisation du moratoire et ont souligné que les éléments de preuve démontraient que le corridor maritime était sans danger pour le transport de marchandises. On s'est inquiété du fait que le moratoire donnerait l'impression que les eaux de la côte nord de la Colombie-Britannique représentent un danger pour la navigation et que cela aurait une incidence sur les investissements dans la région et au Canada en général.
- L'incidence potentielle sur d'autres régions canadiennes ainsi que sur la croissance future de la chaîne d'approvisionnement a été notée. On a souligné que la méthode de mise en œuvre du moratoire par le gouvernement constituera un élément critique.
- Certains étaient d'avis que le port le plus touché par les répercussions d'un moratoire officiel serait celui de Prince Rupert. On a également évoqué qu'un tel moratoire entraînerait le regroupement de l'ensemble des projets d'exportation au port de Vancouver, ce qui aurait des conséquences pour cette collectivité.
- Les intervenants ont indiqué qu'ils sont prêts à collaborer avec le gouvernement en vue d'atteindre des objectifs énoncés clairement et ils ont proposé des solutions de rechange à une interdiction généralisée concernant les navires-pétroliers.
- Certains étaient également favorables à un moratoire sur les navires-pétroliers. On a fait remarquer que les lacunes techniques relatives au nettoyage des déversements de pétrole sont une préoccupation majeure et qu'il est nécessaire que l'industrie et le gouvernement poursuivent la recherche dans ce domaine. La Garde côtière canadienne devrait être formée et disposer des ressources nécessaires pour gérer une intervention en cas d'incident et communiquer efficacement avec les parties en cause. Il serait important de déterminer la place que la Garde côtière devrait occuper au sein du gouvernement du Canada, et certains participants étaient



d'avis que son rôle dans l'intervention en cas d'incident environnemental devrait être renforcé et peut-être même inscrit dans la loi.

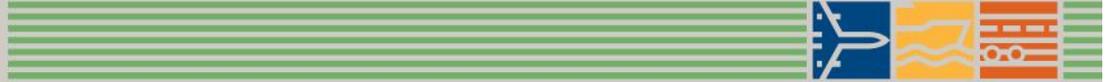
- On a appuyé la mise en œuvre des différentes recommandations du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes, notamment celles qui concernent la planification de l'intervention sectorielle.
- Certains étaient d'avis qu'une réforme de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires était nécessaire pour garantir un accès rapide à des fonds d'indemnisation en cas de déversement d'hydrocarbures.

#### **5. Quelles sont les mesures les plus importantes qui pourraient être prises pour remédier à ces problèmes et améliorer la sécurité maritime?**

- On a signalé que certaines collectivités effectuaient une planification active et qu'elles avaient mis en œuvre des plans d'utilisation des zones marines élaborés de concert avec les intervenants et leur gouvernement provincial ou territorial respectif.
- La réflexion collective sur la façon dont les collectivités peuvent tirer parti de la construction de grandes infrastructures d'importance nationale était jugée importante, tout comme la reconnaissance des défis auxquels les collectivités adjacentes aux ports peuvent être confrontés.
- Le rôle de sensibilisation et d'établissement de relations a été reconnu dans le contexte de l'acceptabilité sociale et du renforcement de la confiance chez les citoyens et au sein des collectivités.
- Certains participants étaient d'avis que, même si le processus d'évaluation environnementale n'est pas complètement inefficace, des processus d'évaluation environnementale solides permettraient d'obtenir l'acceptabilité sociale nécessaire à l'avancement des projets et de maintenir la compétitivité du secteur.
- Les autorités portuaires canadiennes suivent déjà des processus exhaustifs en matière d'environnement et de délivrance de permis. Confier toutes ces responsabilités au gouvernement fédéral ralentirait les projets à un point tel que le développement économique serait menacé.
- On a pris note de divers efforts déployés par l'industrie et les exploitants pour sensibiliser les collectivités.
- On estimait que des ministères comme Santé Canada, Environnement et Changement climatique Canada ainsi que Pêches et Océans Canada devraient participer de façon plus manifeste aux processus de développement et de délivrance de permis, puisqu'une visibilité accrue rassurerait davantage les intervenants qui tiennent à ce que tous les aspects soient examinés.

#### **6. Pour ce qui est d'un moratoire, quelle mesure pourrait le mieux assurer la protection de l'environnement dans le cadre des efforts plus vastes consentis à la sécurité maritime, et l'atténuation des conséquences économiques sur les collectivités?**

- Des ententes générales sur le niveau de sécurité exigé pour naviguer dans une zone donnée ainsi que sur le niveau de préparation requis en cas de déversement étaient jugées importantes pour aller de l'avant. L'on a appuyé des améliorations additionnelles des procédures d'intervention en cas d'urgence maritime au Canada.



- On a indiqué qu'un examen complet des lois et des règlements régissant la sécurité maritime et la protection de l'environnement serait un premier pas dans la bonne direction en vue de cerner toute lacune existante. Un tel examen juridique devrait résister à un examen par les pairs (universitaires, industrie et collectivités).
- On a mis l'accent sur l'importance d'un dialogue fructueux dans l'établissement de relations fondées sur la confiance.