

Communiqué

C-AC-97-16F

Le 20 mars 1997

SERVICES MARITIMES DE LA GARDE CÔTIÈRE - UNE APPROCHE NOUVELLE

OTTAWA -- L'honorable Fred Mifflin, ministre des Pêches et des Océans, a annoncé aujourd'hui des changements à l'approche concernant les droits de services maritimes pour les services que la Garde côtière canadienne (GCC) offre à l'industrie de la navigation commerciale.

Dans le budget fédéral de 1995, la Garde côtière canadienne se voyait imposer un système de recouvrement des coûts des services tels que les aides à la navigation et le déglacage. Au Canada, le transport maritime reste le secteur le plus subventionné de tous les secteurs de transports commerciaux. Les droits proposés pour 1997-1998 sont censés rapporter environ 26 millions de dollars, soit 26 % des coûts approximatifs des services d'aide à la navigation fournis par la Garde côtière à l'industrie maritime, évalués à près de 100 millions de dollars.

« Les droits de services maritimes aident à nous assurer que ce sont les utilisateurs du système, et non les contribuables canadiens, qui paient pour les services fournis par la Garde côtière », a affirmé le ministre Mifflin. « Parallèlement, la Garde côtière continuera de réduire ses propres coûts internes. »

« Nous avons pris en compte les arguments soumis par l'industrie maritime commerciale; cela nous mènera à une nouvelle méthode plus équitable de calcul des droits de services maritimes », a déclaré le ministre Mifflin. « Nous continuons de collaborer avec l'industrie afin d'adopter des principes acceptés d'un commun accord, tout en maintenant un système de navigation maritime sécuritaire et efficace, pour le bénéfice de tous les Canadiens. »

« Tout d'abord, nous abandonnons l'approche fondée sur les recettes fixes pour une formule où les droits imposés sont calculés au prorata des coûts directs de la prestation du service à l'utilisateur », a ajouté le ministre Mifflin. « Puis, de concert avec l'industrie, nous chercherons à mettre en place un mécanisme indépendant d'examen de la tarification des droits de services maritimes. Troisièmement, nous travaillerons en partenariat avec l'industrie à l'adoption de principes régissant les barèmes de droits régionaux et les niveaux de services en fonction des services fournis; nous chercherons d'autres possibilités de prestation de services et nous améliorerons nos mécanismes de consultation. »

.../2



Les mesures de transition énumérées ci-dessus seront prises en 1997-1998, afin qu'un nouveau système détaillé de droits de services calculés au prorata des coûts directs soit en place en 1998-1999.

En attendant, la GCC appliquera sur une période de douze mois en 1997-1998 les mêmes tarifs qu'en 1996-1997. Cependant, certaines améliorations seront apportées pour donner suite aux intérêts exprimés par l'industrie, à savoir :

- un barème de droits par zone dans la région des Maritimes
- un barème de droits par tonne-mille marin pour les vraquiers, les navires autodéchargeurs et les porte-conteneurs canadiens, qui leur permettrait de transférer les coûts aux utilisateurs
- un droit trimestriel fondé sur la tonne de jauge brute pour les autres exploitants battant pavillon canadien afin de tenir compte des activités saisonnières
- une uniformité entre les tarifs imposés à des navires détenteurs d'un permis de cabotage et les tarifs imposés aux navires battant pavillon canadien dans l'est du Canada
- la restructuration de la tarification actuelle de manière à tenir compte des différences entre les petits navires de passagers et les grands paquebots de croisière
- l'assurance de ne pas causer de répercussions trop importantes au mouvement de produits de base particulièrement sensibles aux coûts de transports, tels que les agrégats et le gypse.

Il y aura d'autres consultations au sujet de ces améliorations, d'ici leur date d'entrée en vigueur, soit au plus tard le 1^{er} juillet 1997. Parmi les modifications proposées, les droits relatifs aux aides à la navigation sur la côte ouest, qui ont baissé le 1^{er} mars, reviendront à leurs niveaux antérieurs le 1^{er} juillet 1997, pour qu'ils soient uniformes avec ceux du reste du pays. Le barème approprié sera élaboré de concert avec la collectivité maritime de l'ouest.

Parallèlement à la restructuration des droits actuels de services maritimes, la Garde côtière continuera d'élaborer, en partenariat avec l'industrie, de nouveaux droits des services de déglacage. On commencera à imposer ces droits, au prorata des coûts directs, dans les régions où des services de déglacage sont nécessaires, cela à compter de 1998-1999 et conformément à la tarification détaillée que nous adopterons.

De plus, M. Mifflin a fait part aujourd'hui de la réaction du gouvernement aux résultats de l'Étude de l'impact économique des importantes initiatives maritimes, commandée par le ministère des Pêches et des Océans et par Transports Canada dans le but d'examiner les conséquences éventuelles, pour l'industrie, des droits de services maritimes et d'autres initiatives maritimes du gouvernement fédéral. Les résultats de l'étude montrent que, dans l'ensemble, les droits imposés aux niveaux proposés pour 1997-1998 auront un impact modeste. Les améliorations proposées visent à atténuer l'incidence des droits sur le gypse et les agrégats, qui sont les seuls produits qui risquent d'être détournés selon les résultats de l'étude.

« Nous prenons cette année des mesures pour travailler avec l'industrie à la bonification de ce système d'imposition de droits », a ajouté le ministre Mifflin. « L'entrée en vigueur progressive de ces droits permettra à la Garde côtière canadienne de continuer à assurer une exploitation sécuritaire et efficace des voies navigables du Canada tout en diminuant le fardeau fiscal imposé au contribuable canadien. »

Les fiches d'information qui ont trait à ce communiqué sont disponibles auprès du service automatisé de renseignements sur demande de Pêches et Océans Canada. Le document peut être extrait instantanément -- pour les utilisateurs ayant un téléphone à clavier (touchtone) et un télécopieur -- 24 heures par jour, 7 jours par semaine.

Pour extraire le texte, composez le **1-416-362-1447** et suivez les étapes du menu de la boîte vocale.

NUMÉRO	FICHE D'INFORMATION
29	SERVICES D'AIDES À LA NAVIGATION
30	SERVICES DE LA GCC ASSUJETTIS AU RECOUVREMENT DES COÛTS AU MOYEN DES DROITS DE SERVICES MARITIMES
31	SERVICES DE DÉGLAÇAGE
32	ÉTUDE DE L'IMPACT ÉCONOMIQUE DES INITIATIVES MARITIMES MAJEURES - SOMMAIRE
33	RÉPONSE DU GOUVERNEMENT DU CANADA À L'ÉTUDE DE L'IMPACT ÉCONOMIQUE DES INITIATIVES MARITIMES MAJEURES

POUR DE PLUS AMPLES RENSEIGNEMENTS :

Bonnie Mewdell
Cabinet du Ministre
Pêches et Océans
Ottawa
(613) 992-3474

Ann Sicotte
Relations avec les médias
Pêches et Océans
Ottawa
(613) 990-0211

Micheline Brodeur
Communications
Région du Pacifique
Pêches et Océans
(604) 666-3155

Richard Sparkes
Communications
Région de Terre-Neuve
Pêches et Océans
(709) 772-4328

Marie MacDonald
Communications
Région des Maritimes
Pêches et Océans
(902) 426-5621

Richard Lessard
Communications
Région Laurentienne
Pêches et Océans
418) 648-7060

Andries Blouw
Communications
Région du Centre et Arctique
Pêches et Océans
(204) 983-5108

Ce communiqué et les fiches d'information sont disponibles par l'entremise de notre site Web :
<http://www.ncr.dfo.ca/Home.htm>

Fiche d'information

C-AC-97-16/FI

SERVICES D'AIDES À LA NAVIGATION

Les services des aides à la navigation de la Garde côtière canadienne font partie d'un imposant filet de sécurité maritime destiné à garantir le maintien d'un système de transport national sûr et respectueux de l'environnement.

La GCC fournit des aides à la navigation à courte et à longue portée.

Les aides à la navigation à courte portée (ANCP) comprennent :

- **Les aides visuelles**, qui comprennent les phares marquant les points caractéristiques importants; les bouées qui balisent les dangers pour la navigation de même que les points de jonction et qui indiquent les directions à suivre; les alignements lumineux qui indiquent les axes longitudinaux des chenaux; et les marques de jour qui permettent de s'orienter le jour dans les chenaux navigables.
- **Les aides radar**, qui comprennent les réflecteurs radar qui facilitent la détection des aides visuelles à la navigation et des points caractéristiques importants lorsque la visibilité est réduite; et les balises répondeuses radar (RACON) qui envoient un signal distinctif au radar du navire afin de permettre l'identification des aides visuelles ou points caractéristiques importants.
- **Les aides sonores**, qui comprennent les cornes de brume ainsi que les bouées à sifflet et à cloche qui signalent les dangers et indiquent la direction à suivre.

Les aides à la navigation à longue portée (ANLP) comprennent :

- **Les radiophares**, qui fournissent un moyen de radio-guidage vers des points importants, des grands ports ou des ports de refuge.
- **Le système de radionavigation hyperbolique Loran-C**, qui est utilisé pour déterminer la position des navires sur les côtes est et ouest, de même que sur les Grands lacs, avec l'aide de récepteurs Loran-C et de cartes marines spéciales.
- Des systèmes de navigation de précision comme le **Système de positionnement global en mode différentiel (DGPS)** et le **Système d'identification automatique (AIS)**, qui vont assurer une plus grande précision de la navigation pour le bénéfice des navigateurs.

Services de communications et de trafic maritime (SCTM)

Les SCTM s'occupent de l'établissement de routes que doivent obligatoirement suivre les navires et de la mise en place d'autres moyens d'organisation du trafic maritime nécessaires à la sécurité de la navigation; ils voient aussi à l'émission d'avis aux navigateurs et d'avis à la navigation; ils aident Environnement Canada à fournir des prévisions météorologiques; et ils établissent des zones des services de régulation maritime; ils se chargent aussi de mettre en vigueur des modes de fonctionnement et des méthodes d'usage obligatoire dans ces zones.

Le fonctionnement des centres des SCTM est assuré par du personnel très qualifié 24 heures par jour, sept jours par semaine. Des Services du trafic maritime (STM) sont fournis en eaux canadiennes dans les secteurs où le gouvernement fédéral a déterminé qu'ils étaient nécessaires et a accepté la responsabilité de les fournir. Dans toutes les zones de STM, les déplacements des navires sont surveillés directement par radiocommunications VHF. Dans certains secteurs, les radiocommunications VHF sont complétées par un matériel de surveillance radar terrestre, un système de télévision en circuit fermé et/ou des observations visuelles.

COÛT DES SYSTÈMES DE NAVIGATION MARITIME

Le coût total pour 1995-1996 des services de navigation maritime (ANCP, ANLP, STM) qui est sujet à recouvrement par l'entremise des droits de services maritimes est de 273 millions de dollars. De cette somme, environ 99,8 millions de dollars, en excluant les coûts applicables à la zone située au nord du 60^e parallèle, ont été attribués exclusivement à la navigation commerciale.

AUTRES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES POUR LA RÉDUCTION DES COÛTS

- **Modernisation des aides à la navigation**

La Garde côtière canadienne a commencé à mettre en application la technologie DGPS pour la navigation maritime; il s'agit d'une version améliorée du Système de positionnement global (GPS) satellitaire. Le GPS permet d'établir une position à 100 mètres près. Le mode différentiel fait intervenir la comparaison de la position fournie par les satellites du GPS avec la position de stations terriennes de référence ainsi que le calcul des erreurs dans les signaux du GPS en fonction de cette comparaison. Il s'agit ensuite de transmettre les corrections à l'utilisateur, en temps réel, ce qui permet d'obtenir un positionnement exact à 10 mètres près.

La technologie DGPS, lorsqu'elle sera combinée avec des systèmes électroniques de visualisation des cartes marines à bord, va améliorer la sécurité des navigateurs et réduire le risque d'accidents maritimes en permettant aux navigateurs de mettre à jour continuellement la position de leur navire à l'intérieur des zones de couverture annoncées. Grâce au DGPS, les navigateurs peuvent circuler en toute sécurité dans des voies navigables complexes et dangereuses, même dans des conditions de brume et de visibilité réduite.

Une plus grande utilisation de ces technologies va aussi permettre de réaliser d'importantes économies en diminuant le nombre d'aides visuelles nécessaires et en améliorant l'efficacité des opérations de la flotte de la GCC, notamment en ce qui concerne le déglacage, d'une part, et, d'autre part, la mise en place des aides à la navigation et la vérification de leur position.

- **Système d'identification automatique (AIS)**

La Garde côtière est aussi en train de mettre à l'essai un système d'identification automatique destiné à améliorer la surveillance des navires et à faciliter l'échange de données entre les navires et les centres des SCTM.

L'AIS est une technique faisant appel à des transpondeurs radio placés à bord de navires afin de permettre une identification certaine et une localisation avec précision. Le navire muni d'un transpondeur AIS peut aussi déterminer automatiquement sa position géographique exacte à l'aide du Système de positionnement global (GPS), amélioré par le DGPS. Une fois établie la position du navire, celle-ci est entrée dans le transpondeur AIS qui transmet l'information, via une voie de communication radio désignée, à un centre des opérations à terre ainsi qu'à d'autres navires. La station réceptrice affiche cette information en surimpression sur un écran montrant une carte électronique de la région.

La technologie AIS peut aider la GCC à réduire le coût de certains de ses services tout en améliorant en même temps la capacité d'identification, de surveillance et de détection des navires.

Mars 1997

Fiche d'information

C-AC-97-16/FI

SERVICES DE LA GCC ASSUJETTIS AU RECOUVREMENT DES COÛTS AU MOYEN DES DROITS DE SERVICES MARITIMES

En 1995-1996, le coût de tous les services de la Garde côtière canadienne (GCC) (ce qui inclut les frais généraux, la dépréciation des biens et le coût des immobilisations de l'organisation) s'est chiffré à 759 millions de dollars.

Les droits des services à la navigation maritime couvriront une partie des coûts des services à la navigation offerts à l'industrie du transport maritime.

Ces services, qui incluent les aides à la navigation à courte portée, les aides à la navigation à longue portée et les services de trafic maritime, coûtent au total environ 273 millions de dollars. Sur cette somme, à peu près 99,8 millions de dollars ont été exclusivement alloués au transport maritime commercial. Ce dernier montant serait assujetti à un recouvrement partiel au moyen des droits de services maritimes.

Le coût total des services de déglacage s'élève à environ 200 millions de dollars. Les droits des services de déglacage ne seront appliqués qu'en 1998-1999.

SERVICES NON ASSUJETTIS AU RECOUVREMENT DES COÛTS AU MOYEN DES DROITS DE SERVICES MARITIMES

Services assurant un « bien public »

Une partie importante des services de la Garde côtière n'est pas assujettie au recouvrement des coûts au moyen des droits de services maritimes parce que ces services assurent un bien public.

Les services en question incluent: la recherche et le sauvetage; les services de trafic maritime contribuant à prévenir les accidents maritimes susceptibles d'entraîner la pollution du milieu marin; le déglacage pour lutter contre les inondations.

Services au nord du 60^e parallèle

Pour le moment, les droits ne s'appliqueront pas à la prestation de services au nord du 60^e parallèle, ce qui inclut les eaux des baies d'Hudson, de James et d'Ungava , le lac Athabasca et d'autres ports isolés.

Cette exemption se justifie par les conditions socio-économiques du Nord. Cette exemption continuera d'être suivie.

Mars 1997

Internet: <http://www.ncr.dfo.ca/home.htm>

Fiche d'information

C-AC-97-16/FI

SERVICES DE DÉGLAÇAGE

La Garde côtière canadienne fournit, exploite et entretient des brise-glaces et des installations et des services de déglacage pour permettre le trafic maritime dans les eaux recouvertes de glaces ou autour de ces eaux. Les services qu'elle offre sont notamment le bris des glaces et la collecte et l'analyse d'information sur les glaces.

Les principaux services de déglacage de la GCC incluent des services d'assistance en route, d'organisation du trafic dans les glaces et d'information sur les glaces, d'entretien des installations maritimes et des ports et de gestion des glaces.

Les services d'assistance en route incluent :

- l'escorte de navires et l'organisation de convois pour la traversée des eaux recouvertes de glaces;
- la libération des navires bloqués;
- l'entretien de chenaux et d'axes de circulation maritime; et,
- l'attente dans les zones où des demandes d'assistance en route sont probables.

Les services d'organisation du trafic dans les glaces et d'information sur les glaces incluent :

- la réalisation d'opérations de reconnaissance des glaces pour établir un relevé de l'état des glaces et le prévoir;
- la fourniture d'informations sur les glaces aux parties intéressées; et,
- la fourniture de bulletins d'information sur les glaces et d'avis sur l'organisation du trafic dans les glaces aux navires ayant besoin de cette information.

L'entretien des installations maritimes et des ports inclut :

- le dégagement des approches et l'écartement des glaces des quais;
- la fourniture d'aide aux navires de commerce dans les ports;
- la fourniture d'aide aux bateaux de pêche pour leur permettre d'entrer dans les ports de pêche et d'en sortir; et,
- le dégagement des ports pour faciliter l'écartement des glaces à la fin de la saison des glaces.

La gestion des glaces inclut :

- la surveillance de l'état des glaces et des niveaux d'eau pour prévoir les risques d'inondation;
- la prévention de la formation d'embâcles et/ou de l'accumulation excessive de glace dans les zones menacées par les inondations;
- la fourniture des services de brise-glace pour faciliter l'écoulement des glaces durant la débâcle du printemps; et,
- l'attente dans les zones exposées à une accumulation excessive de glace.

Les navires de commerce battant pavillon canadien et étranger, les bateaux de pêche, les navires du gouvernement du Canada et d'autres États, ainsi que les intervenants du domaine maritime bénéficient directement des services d'organisation du trafic dans les glaces. Les exploitants de terminaux pour traversiers, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et les propriétaires et exploitants de l'infrastructure portuaire du Canada, entre autres, bénéficient des services d'entretien des installations maritimes et portuaires. Les services de gestion des glaces sont destinés quant à eux, aux propriétaires et aux usagers de biens situés dans certaines zones à risques d'inondation.

COÛT DES SERVICES DE DÉGLAÇAGE

Le coût total pour la GCC de la fourniture de services de déglacage en 1995-1996 s'est élevé à 200 millions de dollars. La fourniture des services d'assistance en route et de dégagement des ports a coûté au total 149 millions de dollars.

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES POUR RÉDUIRE LES COÛTS

La GCC, en consultation avec les utilisateurs, continue d'étudier à fond des options pour restreindre les services de déglacage dans le but d'en réduire de beaucoup les coûts. Un groupe de travail mixte industrie-GCC, créé en novembre 1995 par la Commission consultative maritime, a examiné les niveaux de services requis par les clients commerciaux. Les conclusions qu'il a tirées favorisent la réduction des coûts et l'efficacité des services.

Mars 1997

Internet: <http://www.ncr.dfo.ca/home.htm>