

# *Communiqué*

---

C-AC-98-23F

Le 14 mai 1998

## **PLAFONNEMENT DES DROITS DE SERVICES MARITIMES DURANT TROIS ANS**

**OTTAWA** -- Le gouvernement fédéral a l'intention de plafonner durant trois ans les droits imposés aux navires de commerce pour les services qu'ils reçoivent de la Garde côtière canadienne (GCC), a annoncé aujourd'hui le ministre des Pêches et des Océans, David Anderson.

« Nous avons travaillé en étroite collaboration avec les divers intervenants de l'industrie du transport maritime commercial et nous avons vraiment tenu compte de leur avis, notamment des recommandations présentées dans le rapport de la Coalition maritime et industrielle nationale. Nous avons réagi favorablement à bon nombre des propositions de l'industrie, notamment en ce qui concerne les points suivants : l'application d'une approche régionale, la stabilisation du niveau des droits et l'établissement de mesures de sauvegarde pour atténuer les répercussions économiques», d'ajouter M. Anderson.

En 1998-1999, les recettes découlant des droits de services à la navigation maritime seront maintenues au niveau actuel, de 26,7 millions de dollars. Cela représente environ 30 p.100 des coûts (86,6 millions de dollars) de la prestation de ces services aux utilisateurs commerciaux. Les droits que les utilisateurs auront à payer réellement seront déterminés en fonction de l'évolution des coûts de la GCC et des volumes de trafic. Ces taux seront gelés durant trois ans.

Comme il l'a annoncé en mars 1997, le gouvernement imposera également un droit en vue de recouvrer une partie des coûts des services de déglacement fournis aux navires de commerce. Ce droit de transit, qui sera mis en vigueur en prévision de la saison des glaces de 1998-1999, rapportera 13,3 millions de dollars, en comparaison du coût total de 76 millions de dollars attribuable à la prestation des services de déglacement fournis aux navires de commerce. Pendant les années qui suivront, la Garde côtière continuera de collaborer avec l'industrie en vue de réaliser de nouvelles économies au chapitre de la prestation des services de déglacement. Les fonds ainsi économisés seront partagés avec l'industrie.

.../2



Gouvernement  
du Canada

Government  
of Canada



1998 est l'Année internationale des océans.  
Pour obtenir des renseignements, veuillez consulter  
le site Web de l'AIO <http://www.OceansCanada.com/ivo>

«Même si nous avons répondu favorablement à un bon nombre des propositions de l'industrie, le gouvernement ne pouvait accéder à la demande de l'industrie en vertu de laquelle un autre moratoire aurait été décrété relativement à l'application du droit des services de déglacement. La mise en application de ce droit a déjà été retardée de deux ans» a déclaré le Ministre. Il a ajouté que malgré l'imposition de ce droit, les contribuables canadiens continueront de subventionner plus de 80 p. 100 des services précités.

Pour donner suite aux préoccupations manifestées par l'industrie qui souhaitait qu'on atténue les incidences économiques de cette mesure, le Ministre a annoncé également la création prochaine d'un mécanisme indépendant d'examen des droits, une tribune qui aidera les utilisateurs commerciaux à résoudre les différends tarifaires dans l'impasse. En outre, le Secrétariat du Conseil du Trésor étudiera avec les ministères concernés l'incidence économique cumulative que les mesures gouvernementales de recouvrement des coûts auront sur le secteur du transport maritime commercial au cours des trois prochaines années.

La Garde côtière consultera l'industrie du transport maritime commercial au cours des prochaines semaines en vue de produire une version finale du barème de droits de services à la navigation maritime (dont les modifications entreront en vigueur en juillet 1998) et en vue d'établir le droit de transit pour les services de déglacement, qui entrera en vigueur à compter de décembre 1998.

La Garde côtière canadienne fournit des services maritimes aux navires de commerce 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Dans le passé, les contribuables canadiens payaient le coût de ces services. Cependant, le gouvernement a adopté le principe suivant : les utilisateurs doivent assumer une partie des coûts des services qui leur profitent directement.

« Les droits de services maritimes apporteront une contribution partielle et raisonnable au règlement des coûts des services fournis aux navires de commerce », a déclaré M. Anderson. « Ils représentent pour les contribuables canadiens un régime juste qui fait l'équilibre entre leurs intérêts et les préoccupations d'un secteur-clé de notre économie. Tout cela fait partie des mesures qui visent à mettre le gouvernement sur la bonne voie. »

Les fiches d'information qui ont trait à ce communiqué sont disponibles par le truchement du service de télécopie automatisée du ministère des Pêches et des Océans. Elles sont accessibles immédiatement, pour les utilisateurs munis d'une ligne *Touchtone* et d'un télécopieur, 24 heures par jour, 7 jours par semaine.

Pour les obtenir, composez le **1-416-362-1447** et suivre les instructions vocales.

<b>NUMÉRO</b>	<b>FICHE D'INFORMATION</b>
74	INCIDENCE ÉCONOMIQUE DES GRANDS PROJETS MARITIMES
75	PARTICIPATION DE L'INDUSTRIE
76	SERVICES D'AIDES À LA NAVIGATION
77	SERVICES DE DÉGLAÇAGE
78	BARÈME DE DROITS DE DÉGLAÇAGE PROPOSÉ
79	PRINCIPES DIRECTEURS EN MATIÈRE DE SERVICES À LA NAVIGATION MARITIME
80	APPLICATION DES DROITS DE SERVICES MARITIMES
81	CADRE D'ÉTABLISSEMENT DES COÛTS POUR LES DROITS DE SERVICES MARITIMES

**POUR DE PLUS AMPLES RENSEIGNEMENTS :**

Massimo Bergamini  
Relations avec les médias  
Pêches et Océans  
Ottawa  
(613) 990-0211

Rick Bryant  
Directeur régional, Garde côtière  
Région du Pacifique  
Pêches et Océans  
(604) 775-8877

John Butler  
Directeur régional, Garde côtière  
Région de Terre-neuve  
Pêches et Océans  
(709) 772-5150

David Parkes  
Directeur régional p.i., Garde côtière  
Région des Maritimes  
Pêches et Océans  
(902) 426-3907

Jean-Claude Boivin  
Directeur régional p.i., Garde côtière  
Région Laurentienne  
Pêches et Océans  
(418) 648-4535

Jim Quinn  
Directeur régional, Garde côtière  
Région du Centre et de l'Arctique  
Pêches et Océans  
(519) 383-1800

Ce communiqué et les fiches d'information sont accessibles à notre site Web :  
<http://www.dfo-mpo.gc.ca/communic/newsrel/communiq.htm>

# LES DROITS DE SERVICES MARITIMES EN UN COUP D'OEIL

## **Droits de services à la navigation maritime**

*En 1998-1999, les recettes générées par les droits de services à la navigation maritime seront maintenues au niveau actuel de 26,7 millions de dollars, ce qui représente 30,8 % des coûts (86,6 millions de dollars) de prestation des services à la navigation maritime offerts au transport maritime commercial.*

*Des modifications seront apportées aux droits actuels des services à la navigation maritime pour qu'ils correspondent aux données les plus récentes sur les coûts assumés par la GCC et les volumes de trafic,*

*Ces droits demeureront gelés pendant trois ans.*

## **Droits de services de déglacage**

*Un droit de transit, qui sera mis en application pour la saison des glaces de 1998-99, permettra de recouvrer une somme de 13,3 millions de dollars, sur un coût total de 76 millions de dollars rattaché aux services de déglacage offerts aux navires de commerce. Malgré l'imposition de ce droit, plus de 80 % du coût de ces services sera encore assumé par les contribuables canadiens.*

*Au cours des trois prochaines années, les droits seront réduits chaque année en fonction des nouvelles économies réalisées.*

## **Mécanisme indépendant d'examen des droits**

*Un mécanisme indépendant d'examen des droits sera établi pour fournir aux utilisateurs commerciaux une tribune qui leur permettra de résoudre les litiges qui sont dans une impasse.*

## **Étude de l'incidence économique**

*D'ici les trois prochaines années, le Secrétariat du Conseil du Trésor, en collaboration avec les ministères concernés, réalisera une étude de l'incidence économique cumulative afin d'évaluer les répercussions des mesures de recouvrement des coûts sur le secteur du transport maritime commercial.*

# *Fiche d'information*

---

**FI-AC-98-23(74)**

## **INCIDENCE ÉCONOMIQUE DES GRANDS PROJETS MARITIMES**

L'Examen des programmes du gouvernement fédéral, un rapport du Comité permanent des transports (CPT) et les engagements pris dans le budget fédéral de 1995 ont défini le contexte du recouvrement des coûts des services que la Garde côtière canadienne offre à l'industrie du transport maritime commercial. Avant 1996, le coût des services à la navigation maritime et des services de déglâçage fournis par la Garde côtière était assumé entièrement par les contribuables canadiens.

La Garde côtière a tenu des consultations approfondies avec l'industrie durant la phase initiale de mise en application des droits de services maritimes, y compris avec les 22 membres de la Commission consultative maritime (CCM). Deux documents de consultation ont été distribués aux commissions consultatives régionales et dans toute l'industrie et un bon nombre de réunions ont été tenues avec les intervenants.

Avant la mise en application des droits en 1996-1997, la Garde côtière les a soumis au Comité permanent des Pêches et des Océans (CPPO) pour examen. À la suite d'audiences publiques, le CPPO a recommandé que la Garde côtière recouvre une somme de 20 millions de dollars en droits de services à la navigation maritime, sous réserve que celle-ci effectue une analyse des répercussions socio-économiques cumulatives que pourront avoir tous les droits et projets associés aux services maritimes, sur l'industrie du transport maritime.

La Garde côtière et Transports Canada ont commandé une étude pour examiner l'incidence économique des droits de services maritimes et d'autres projets, dont : la réforme du système portuaire, la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent, la réforme du pilotage, le retrait de la Garde côtière des activités de dragage dans les ports et chenaux et la création d'organismes du secteur privé pour réaliser des interventions en cas de déversement d'hydrocarbures. Le mandat de l'étude a été établi en étroite collaboration avec la Commission consultative maritime et l'industrie a participé de près à toutes les étapes de l'étude.

### **Étude de l'incidence économique**

Les résultats de l'étude ont révélé ce qui suit : en supposant que le coût des services et des grands projets maritimes rattachés aux navires commerciaux serait de 75 millions \$, l'incidence des droits serait plutôt mineure (1/10 de 1 % de la valeur des marchandises transportées).

.../2



En ce qui concerne les droits relatifs aux services à la navigation maritime et aux services de déglacement qui s'élèvent à 40 millions de dollars, l'étude a révélé que seuls deux produits, c'est-à-dire les agrégats et le gypse seraient touchés par la mise en oeuvre des droits. Des mesures d'atténuation seront mises en oeuvre pour ces produits. Ces mesures continueront d'être appliquées et la Garde côtière surveillera de près leur incidence sur toutes les marchandises.

### **Prochaines étapes**

La Garde côtière tiendra d'autres séances de consultations publiques avec les clients relativement aux questions qui concernent les utilisateurs des services maritimes. La GCC consultera l'industrie du transport maritime commercial au cours des semaines à venir afin de mettre la dernière main au barème de droits de services à la navigation maritime (les modifications seront apportées en juillet 1998) et au barème de droits de transit pour les services de déglacement, droits qui entreront en vigueur en décembre 1998.

La Garde côtière est au courant des préoccupations qui ont été soulevées par les intervenants de l'industrie du transport maritime commercial relativement à l'incidence du recouvrement des coûts sur leurs activités. En plus d'une surveillance continue de la situation, un mécanisme indépendant d'examen des droits sera établi afin de fournir une tribune aux utilisateurs commerciaux pour qu'ils puissent résoudre les litiges relatifs aux droits quand les pourparlers sont dans une impasse.

En outre, le Secrétariat du Conseil du Trésor entreprendra d'ici les trois prochaines années une étude sur l'incidence économique cumulative avec les ministères concernés, en vue d'évaluer les répercussions des projets de recouvrement des coûts du gouvernement sur le secteur du transport maritime commercial.

**MAI 1998**

# *Fiche d'information*

---

FI-AC-98-23(75)

## **PARTICIPATION DE L'INDUSTRIE**

Depuis l'entrée en vigueur initiale du barème de droits des services à la navigation maritime, la Garde côtière canadienne (GCC) a tenu des consultations étendues avec l'industrie du transport maritime commercial. L'une des principales tribunes de consultation a été la Commission consultative maritime (CCM). La CCM est un mécanisme de consultation établi en 1994 pour fournir au Commissaire de la GCC des conseils concernant l'orientation stratégique, l'incidence de la planification stratégique sur les milieux maritimes et l'établissement de priorités et d'orientations pour la GCC. La CCM se compose de 22 membres qui défendent les intérêts des expéditeurs, des propriétaires de navires et d'autres intervenants.

Des commissions consultatives régionales (CCR) ont été établies dans les cinq régions de la GCC. Le président de chaque CCR est également membre de la CCM. Les CCR servent de tribune aux consultations conjointes de la GCC et de l'industrie maritime commerciale sur des questions de transport maritime commercial intéressant les régions.

Les discussions avec la CCM, les CCR et les principaux intervenants ont entraîné des modifications au barème de droits de services à la navigation maritime pour 1997-1998. Au rang de ces modifications figurent un droit par zone pour les Maritimes, un droit fondé sur le nombre de tonnes-kilomètres pour les vraquiers intérieurs, les autodéchargeurs et les porte-conteneurs et un droit trimestriel pour les autres navires canadiens.

La GCC a poursuivi les consultations avec la CCM et les CCR pour concevoir la nouvelle approche en matière de recouvrement des coûts des services à la navigation maritime pour 1998-1999.

Outre la production d'un barème officiel produit par la CCM, d'autres intervenants y sont également allés de leurs propositions. C'est le cas, notamment, de la Coalition maritime et industrielle nationale (CMIN), un groupement d'intérêts du transport maritime commercial composé de représentants des diverses régions.

La GCC a étudié attentivement les propositions reçues de la CCM, des CCR, de la CMIN et d'autres intervenants en vue de concevoir une nouvelle approche en matière de recouvrement des coûts des services à la navigation maritime et des services de déglacage.

.../2



## COMMISSION CONSULTATIVE MARITIME (CCM)

Quatre groupes de travail composés de membres de la CCM ont examiné les éléments qui sont d'une importance capitale dans la définition de la nouvelle approche.

Ces groupes se sont réunis régulièrement en 1997 pour échanger des idées, élaborer des documents de travail et déterminer des options réalistes en matière d'application du barème de droits de services à la navigation maritime juste et équitable. Ces efforts contribuent à la nouvelle approche de recouvrement des coûts qui sera appliquée à compter de 1998-1999.

Le sous-comité des méthodes d'établissement des coûts a examiné les méthodes de comptabilisation et les processus d'affectation des coûts de la GCC en vue d'établir une définition et un mode d'application du coût direct. Les membres du sous-comité ont également recommandé que la GCC mette en oeuvre un mécanisme qui lui permette de s'assurer que la prestation des services est faite à un coût raisonnable. À l'aide des données recueillies par le groupe de travail, la GCC a établi un cadre qui lui a servi à déterminer le coûts des services à la navigation maritime. Le recouvrement des coûts des services maritimes sera fondé sur un pourcentage des coûts directement attribuables au transport maritime commercial.

Le sous-comité de la commission indépendante d'examen des droits a consulté les membres des commissions consultatives pour déterminer la nécessité d'une telle commission et, le cas échéant, sa structure. Les membres du sous-comité ont ensuite recommandé le type de mécanisme d'examen qui, selon eux, serait le plus efficace. Ils ont indiqué que certains membres souhaitaient que la commission ait des pouvoirs importants alors que d'autres ne voulaient pas de commission du tout mais, plus important encore, ils ont souligné que la plupart des intervenants de l'industrie étaient en faveur d'un mécanisme d'examen. Ils ont de plus recommandé la création d'une commission composée de trois experts qui se réunirait selon les besoins. Cette commission devrait exécuter ses tâches rapidement, avec efficacité et à faible coût et devrait être impartiale. Elle aurait principalement pour mandat de régler des conflits factuels et non des questions de politique.

Les membres du sous-comité sur les plans de réduction des coûts, l'application de la technologie et les aides à la navigation se sont familiarisés avec les plans de réduction stratégique, le programme de modernisation des aides, les activités des Services des communications et du trafic maritimes et les processus d'affectation des coûts de la GCC. Ils ont formulé leur opinion sur le bien-fondé des niveaux de service actuels des services à la navigation maritime et sur les progrès réalisés par la GCC quant à la réduction des coûts dans ces secteurs.

Le sous-comité du barème des droits d'assistance à la navigation dans les glaces a étudié diverses possibilités relativement au barème de droits lié aux services de déglacage. La majorité des membres du comité étaient en faveur d'un barème de droits de transit qui comporterait un rabais pour les navires renforcés pour les glaces et un plafond pour le nombre de transits assujettis au paiement du droit pour tenir compte des commerçants qui utilisent fréquemment des routes dans les zones de glaces.

### **COMMISSIONS CONSULTATIVES RÉGIONALES (CCR)**

Les commissions consultatives régionales, ainsi que la Commission consultative maritime ont contrôlé les progrès des sous-comités, tout en mettant l'accent sur l'élaboration de propositions concernant les principes et le cadre de recouvrement des coûts; ces propositions seront soumises à l'examen de la GCC et serviront à mettre en oeuvre la nouvelle approche pour 1998-1999.

### **COALITION MARITIME ET INDUSTRIELLE NATIONALE (CMIN)**

Des représentants de l'industrie provenant des cinq régions de la GCC ont formé une coalition maritime et industrielle nationale en parallèle et sans lien de dépendance avec la CCM. La coalition a élaboré une proposition concernant la prestation et la gestion des services par la GCC, la rationalisation des coûts et l'élaboration d'une formule de recouvrement des coûts. La coalition a déposé sa proposition devant la CCM en novembre 1997.

La GCC continuera d'examiner et de rajuster le cadre et les mécanismes de consultation actuels pour assurer le maintien de consultations fructueuses et efficaces avec l'industrie.

**MAI 1998**

---

# *Fiche d'information*

---

FI-AC-98-23(76)

## **SERVICES D'AIDES À LA NAVIGATION**

Les services à la navigation maritime de la Garde côtière canadienne (GCC) font partie d'un réseau étendu de sécurité maritime visant à assurer un système national de transport sécuritaire et respectueux de l'environnement.

### **Les aides à la navigation de courte portée comprennent :**

- **Aides visuelles** S'entend notamment des phares; des bouées avertissant des dangers, jonctions et chenaux; des alignements marquant l'axe du chenal; et des marques de jour indiquant les chenaux pour la navigation de jour.
- **Aides radar** S'entend notamment des réflecteurs radar qui accroissent la détection des aides visuelles à la navigation, des éléments topographiques importants et des dangers par visibilité réduite, et des radiobalises (RACON) qui émettent une réponse particulière au radar d'un navire pour identifier les aides visuelles, les éléments topographiques importants ou les dangers.
- **Aides sonores** S'entend notamment des cornes de brume qui avertissent des dangers ou donnent une orientation générale, et des bouées à cloche et à sifflet qui avertissent des dangers ou donnent une orientation générale.

### **Les aides à la navigation de longue portée comprennent :**

- **Système de radionavigation hyperbolique Loran C** Utilisé pour déterminer la position d'un navire sur les côtes est et ouest et sur les Grands Lacs; doit être utilisé à l'aide de récepteurs Loran C et de cartes marines spécialisées.
- Des systèmes de navigation de précision comme le **Système de positionnement mondial différentiel (DGPS) et le Système d'identification automatique (SIA)** continueront de donner aux navigateurs une exactitude accrue sur le plan de la navigation.

### **Services de communications et du trafic maritimes (SCTM)**

Les SCTM assurent l'établissement de routes maritimes obligatoires de même que d'autres contrôles du trafic maritime nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation; ils publient les Avis aux navigateurs et les Avis à la navigation; aident Environnement Canada à offrir des prévisions météorologiques; et établissent les zones de services du trafic maritime et imposent des pratiques et procédures obligatoires dans ces zones. Les centres SCTM sont dotés de personnel hautement qualifié 24 heures par jour, 7 jours sur 7.



Les Services du trafic maritime sont assurés en eaux canadiennes là où le gouvernement fédéral a justifié la nécessité du service et a accepté la responsabilité de la prestation des services STM. Dans toutes les zones STM, les mouvements de navires sont surveillés par communications radio VHF directes. Dans certains secteurs, la radio VHF est complétée par de l'équipement de surveillance radar à terre, des télévisions en circuit fermé ou des contacts visuels.

## **AUTRES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES**

- **Modernisation des aides à la navigation**

Pour répondre aux besoins de la navigation moderne et assumer ses obligations financières, la Garde côtière met en oeuvre un programme de modernisation des aides à la navigation tirant profit de la technologie de pointe; ce programme permettra d'offrir un service plus équitable, sûr, économique et respectueux de l'environnement dans tout le Canada. À l'appui de ces objectifs, la Garde côtière utilise des bouées qui exigent peu d'entretien et fonctionnent à l'énergie solaire, donc qui ne nécessitent pas de diesel. Pendant l'examen des systèmes d'aides à la navigation qu'elle effectue périodiquement dans toutes les régions du Canada, la Garde côtière applique aussi la politique de prestation de services et les normes nationales de conception. Certains systèmes d'aides à la navigation font aussi l'objet de contrats.

Les systèmes d'aides à la navigation sont modernisés en fonction de deux grands impératifs: 1) la politique de prestation de services et les normes de conception nationales; 2) la privatisation de certaines aides ou le transfert de l'exploitation à des associations communautaires ou administrations locales.

Dans le cadre du programme de modernisation des aides, les municipalités et les utilisateurs sont consultés et tenus au courant. La Garde côtière tient pleinement compte des observations que font les utilisateurs et apporte les modifications avec discernement. Elle ne fera aucun changement aux aides destinées aux plaisanciers tant que les consultations tenues avec les utilisateurs locaux ne seront pas terminées.

Ces dernières années, des navigateurs se sont équipés d'aides à la navigation embarquées modernes, comme le radar, l'écho-sondeur, le Loran-C, le Système de positionnement mondial (GPS) et le Système de positionnement mondial différentiel (DGPS); désormais, ils comptent moins sur le système d'aides visuelles conventionnelles pour assurer leur sécurité de navigation.

Un principe clé de l'utilisation des systèmes modernes d'aides à la navigation est le partage des responsabilités entre les gens de mer et le gouvernement. Les gens de mer doivent assurer leur propre sécurité et survie. Ils ne doivent prendre la mer que si les conditions sont favorables. Ils doivent équiper leur navire selon les conditions qu'ils sont susceptibles de rencontrer et se procurer une formation adéquate en navigation et en manoeuvre du navire. Le gouvernement a accepté la responsabilité de veiller à ce qu'un système d'aides à la navigation approprié soit en place pour aider les gens de mer avisés. Un grand nombre d'aides à la navigation conventionnelles demeureront en service à cette fin.

La Garde côtière a entrepris la mise en oeuvre de la technologie DGPS, version améliorée du Système de positionnement mondial (GPS) par satellite. La technique différentielle calcule les erreurs de portée des signaux GPS et transmet ensuite les corrections à l'utilisateur en temps réel, ce qui donne une position avec une précision de 10 mètres.

La technologie DGPS, combinée au système de visualisation des cartes électroniques et d'information (SVCEI) de bord, accroîtra la sécurité des gens de mer et réduira le risque d'accidents maritimes car elle permettra aux navigateurs de mettre constamment à jour la position de leur navire dans les zones de couvertures offertes.

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

Par ailleurs, la GCC met à l'essai un Système d'identification automatique (SIA) qui améliorera la surveillance des navires et l'échange de données entre les navires et les centres SCTM.

Le SIA est une technique qui fait appel à des transpondeurs radio à bord des navires pour communiquer l'identification et la position exacte. De même, un navire équipé d'un transpondeur SIA peut aussi déterminer sa position géographique exacte à l'aide du Système de positionnement mondial (GPS) complété par le DGPS. Dès que le navire a déterminé sa position, il peut acheminer l'information au transpondeur SIA qui la transmet à un centre d'opérations à terre ainsi qu'aux autres navires par une voie de radiocommunications désignée. La station réceptrice affiche l'information sur un écran affichant la carte électronique de la région en arrière-plan.

La technologie SIA offre à la GCC la possibilité de réduire les coûts de certains de ses services tout en offrant des capacités additionnelles de détection, de surveillance et d'identification des navires.

## **COÛT DES SERVICES À LA NAVIGATION MARITIME**

Le coût total des services à la navigation maritime en 1996-1997 s'élève à 260,7 millions \$. De ce montant, 86,7 millions \$, représentent le coût des services dont bénéficient directement les navires commerciaux (les aides à la navigation de courte portée, le DGPS et 50 % des STM) dans les eaux du sud.

## **DROITS DES SERVICES À LA NAVIGATION MARITIME**

Le niveau de recettes actuel sera maintenu à 26,7 millions \$ pour l'année 1998-1999. Ce niveau permettrait de produire 30,8 % du coût des services dont bénéficient directement les navires commerciaux dans chaque région.

Les droits des services à la navigation maritime pour l'année 1998-1999 seront établis en fonction des données les plus récentes sur les coûts assumés par la Garde côtière et sur les volumes de trafic. Ces droits seront ensuite gelés pour une période de trois ans.

# *Fiche d'information*

---

FI-AC-98-23(77)

## **SERVICES DE DÉGLAÇAGE**

La Garde côtière canadienne (GCC) fournit, exploite et entretient des brise-glace et des installations et services de déglacement pour les navires qui traversent ou contournent des eaux encombrées de glaces et pour la lutte contre les inondations. Les services offerts sont le déglacement comme tel et la collecte, l'analyse et la fourniture de renseignements sur les glaces.

Les principaux services de déglacement de la GCC sont les suivants : assistance à la navigation dans les glaces, itinéraires et renseignements sur la navigation dans les glaces, déglacement d'entretien des installations maritimes et des ports, gestion des glaces et soutien de la Mission de ravitaillement de l'Arctique. Ces services sont fournis sur la côte est du Canada durant l'hiver et dans le Nord en été.

### **Assistance à la navigation dans les glaces :**

- Organiser des convois et escorter les navires pour traverser les eaux couvertes de glace;
- Dégager les navires pris dans les glaces;
- Maintenir ouverts les chenaux maritimes;
- Se tenir prête à intervenir dans les secteurs où les demandes d'assistance à la navigation dans les glaces sont susceptibles de survenir.

### **Conseils et renseignements sur la navigation dans les glaces :**

- Effectuer des activités de reconnaissance des glaces pour faire des levés et des prévisions sur l'état des glaces;
- Fournir des renseignements sur les glaces;
- Diffuser des renseignements sur les glaces et des conseils sur la navigation dans les glaces aux navires qui en font la demande.

### **Déglacement d'entretien des installations maritimes et des ports :**

- Dégager les approches et enlever la glace sur les quais;
- Venir en aide aux navires dans les ports ;
- Aider les bateaux de pêche à entrer dans le port ou à en sortir;
- Dégager l'entrée des ports afin de faciliter l'écoulement de la glace à la fin de la saison des glaces.

.../2



### **Gestion des glaces :**

- Surveiller les conditions glacielles et les niveaux d'eau en cas de risque d'inondation;
- Empêcher la formation d'embâcles ou l'accumulation excessive de glaces dans les secteurs menacés d'inondation;
- Fournir des services de déglçage pour faciliter l'écoulement des glaces lors de la débacle printanière;
- Se tenir prêt à intervenir dans les secteurs sujets à l'accumulation excessive de glace.
- Ériger et positionner des digues de glace et des îles de glace artificielles pour favoriser la formation d'une couche de glace à l'extérieur du chenal de navigation principal.

### **Mission de ravitaillement dans l'Arctique :**

- Coordonner le mouvement des cargaisons en vue de l'approvisionnement annuel des agglomérations et des bases militaires du Nord, ce qui se fait avec l'aide de transporteurs commerciaux à contrat.
- Faire transporter les cargaisons par des navires de la Garde côtière lorsque les transporteurs du secteur privé sont d'avis que cette activité n'est pas rentable.

Le rôle du personnel affecté au programme de déglçage de la Garde côtière consiste à atténuer les risques de dommages aux navires et à réduire le temps de déplacement des navires autant qu'il est possible de le faire sans compromettre la sécurité. Dix-sept brise-glace sont postés dans l'est du Canada pour assurer l'accès à l'année longue aux routes maritimes commerciales et pour lutter contre les inondations.

Contrairement aux services à la navigation maritime, dont la responsabilité est confiée à cinq Régions administratives distinctes, la prestation du Programme de déglçage est intégrée. Plusieurs facteurs étayent la logique de ce mode de prestation. La glace se déplace continuellement dans la zone des glaces, indépendamment des limites régionales. Des bâtiments de commerce peuvent traverser jusqu'à quatre régions durant un seul voyage. Le maintien en service des brise-glace nécessite des investissements considérables; les régions se partagent les brise-glace; la zone des glaces est vaste. Cette prestation intégrée est retenue, par exemple, dans l'accord que la Garde côtière canadienne et la U.S. Coast Guard renouvellent depuis 18 ans au sujet de la prestation conjointe des services de déglçage dans les Grands Lacs. Cette coopération internationale permet de réduire au maximum les coûts assumés par les deux pays et de garantir la disponibilité des services demandés.

### **COÛT DES SERVICES DE DÉGLÇAGE**

En 1996-1997, la GCC a déboursé au total 163,5 millions \$ pour assurer des services de déglçage. Les services auxquels s'applique le recouvrement des coûts comprennent l'assistance en route, les services de renseignements sur la navigation dans les glaces, l'entretien des ports et installations maritimes à l'appui des navires commerciaux. Le coût des services fournis directement aux navires commerciaux durant la saison des glaces d'hiver a été de 76,0 millions \$.

## **DROIT DE SERVICES DE DÉGLAÇAGE**

La Garde côtière canadienne tient compte des observations du Sous-comité des barèmes de droits d'assistance à la navigation dans les glaces de la Commission consultative maritime pour établir le projet de barème de droits de services de déglacement. Le droit sera appliqué à un niveau qui permettra de produire 13,3 millions \$ en 1998-99, soit 17,5 % du coût de prestation des services fournis directement aux navires commerciaux, à savoir 76,0 millions \$.

## **ORIENTATIONS STRATÉGIQUES**

De concert avec les utilisateurs, la Garde côtière continuera d'étudier de nouvelles technologies afin de fournir des services de déglacement plus efficaces et plus efficaces. Parmi ces nouveaux projets, mentionnons le gestionnaire des glaces du Saint-Laurent (télé-détection des glaces, des niveaux de l'eau, des courants et marées, etc. sondes électromagnétiques de mesure de l'épaisseur de la glace; capteur acoustique des pressions exercées par les glaces; radar polarisé et simulateur de navigation dans les glaces.

## **COLLABORATION AVEC L'INDUSTRIE**

Le sous-comité chargé des services de déglacement, qui relève de la Commission consultative maritime, dont les membres représentent les utilisateurs commerciaux des services de déglacement, a produit, le 27 novembre 1996, un rapport sur les besoins d'utilisation des brise-glace de la GCC. Ce rapport faisait connaître le type de brise-glace, le nombre de brise-glace, les lieux et les dates d'utilisation. Ce sous-comité a apporté une contribution très utile à l'établissement du barème des droits de services de déglacement.

Afin d'assurer une utilisation optimale des ressources, le personnel de la GCC planifie, bien avant le début de la formation de glace, les besoins de déglacement pour la saison à venir en collaboration avec le secteur du transport maritime commercial. De concert avec les utilisateurs, la GCC s'efforcera de trouver des moyens pour réduire les services de déglacement et, partant, des coûts qui s'y rattachent. Ce faisant, elle continuera d'assurer la sécurité maritime, qui est sa responsabilité. Elle partagera avec l'industrie du transport maritime commercial les économies réalisées au cours des trois prochaines années et, chaque année durant trois ans, les taux seront diminués en conséquence s'il y a lieu.

## **EXPÉRIENCE INTERNATIONALE**

Les droits de services à la navigation maritime traduisent l'importance qu'attachent les gouvernements à la responsabilisation financière. Certains autres pays exigent des frais pour les services maritimes. La Suisse, la Finlande et la Norvège récupèrent de 70 à 100% de leurs coûts de déglacement. En comparaison, la GCC est en voie d'adopter un droit de services de déglacement qui produira 13,3 millions \$, ce qui ne représente que 17,5% des coûts directs de prestation de ces services aux commerciaux.

# *Fiche d'information*

---

FI-AC-98-23(78)

## **BARÈME DE DROITS DE DÉGLAÇAGE PROPOSÉ**

Le 20 mars 1997, le gouvernement a annoncé qu'en plus de travailler à la réorganisation des droits actuels en matière de services à la navigation maritime, la Garde côtière canadienne (GCC) va poursuivre ses travaux en vue d'établir, de concert avec l'industrie, un droit en matière de services de déglacement. Ce droit sera appliqué dans les secteurs où les services de déglacement sont requis dans le cadre d'un barème global de droits pour 1998-1999.

C'est pourquoi, en 1997-1998, la GCC a amorcé des consultations approfondies auprès de l'industrie du transport maritime commercial afin de déterminer les niveaux de service requis par ce secteur avant d'établir un nouveau barème de droits. L'industrie est en faveur d'une approche régionale de l'application des droits de déglacement qui retient deux régions : l'Est, où des services de déglacement sont fournis, et l'Ouest, où aucun service de ce genre n'est fourni.

Le sous-comité sur le barème de droits d'assistance à la navigation dans les glaces a étudié diverses options relatives à un barème de droits et a proposé les options suivantes :

- Dans l'Est, ces droits s'appliqueront à l'échelle de tout le programme de déglacement, car les services de déglacement sont fournis et exploités comme un système intégré unique pour tous les secteurs qui en ont besoin.
- Les droits s'appliqueront dans la zone glacielle, qui comprend les secteurs au sud du 60° parallèle nord où la GCC offre aux utilisateurs commerciaux les services de déglacement habituellement nécessaires en hiver.
- Les droits seront imposés uniquement dans les eaux qui sont généralement encombrées par les glaces durant la saison hivernale de déglacement.
  - ◇ Du 15 janvier au 15 mai, au nord-est de Terre-neuve.
  - ◇ Du 21 décembre au 15 avril, dans les Grands Lacs, le fleuve Saint-Laurent, le golfe du Saint-Laurent et le détroit de Cabot.

.../2



- Un droit de transit s'appliquerait chaque fois qu'un navire fait route à destination ou en provenance d'un port canadien dans la zone où les services de déglacement sont normalement offerts pendant la saison des glaces définie. Ce droit couvrirait les services comme l'assistance en route, les services de renseignements sur la navigation dans les glaces, l'entretien des ports et installations maritimes à l'appui des navires commerciaux.
- Les droits seraient les mêmes indépendamment des dimensions, du pavillon et du type de navire et ne s'appliqueraient pas aux navires non propulsés par un moteur.
- Un plafond s'appliquerait au nombre de transits assujettis à l'imposition d'un droit dans le cas des commerçants empruntant fréquemment ces routes.
- Un rabais serait accordé dans le cas des navires ayant la capacité de naviguer dans les glaces.

La GCC s'engage à consulter les clients quant aux questions qui pourraient influencer sur les utilisateurs des services de déglacement et des services à la navigation maritime. L'industrie du transport maritime commercial sera consultée sur les détails du barème de droits de services de déglacement avant l'entrée en vigueur de celui-ci en décembre 1998.

**MAI 1998**

# *Fiche d'information*

---

FI-AC-98-23(79)

## **PRINCIPES DIRECTEURS EN MATIÈRE DE SERVICES À LA NAVIGATION MARITIME**

Le travail qu'a réalisé la Garde côtière canadienne (GCC) avec l'industrie au cours de l'année écoulée a contribué à l'élaboration d'une série de principes directeurs en matière de services à la navigation maritime, principes qui guideront la mise en oeuvre du recouvrement des coûts des services à la navigation maritime et des services de déglacement dans le secteur du transport maritime commercial.

La GCC a longuement consulté l'industrie, principalement par le biais de la Commission consultative maritime (CCM) et des Commissions consultatives régionales (CCR), et elle s'est penchée sur la proposition présentée par la Coalition maritime et industrielle nationale (CMIN). Elle a écouté les préoccupations exprimées par l'industrie pour élaborer les 14 principes, énumérés ci-dessous, qui guideront le recouvrement des coûts des services à la navigation maritime.

### **COÛTS DES SERVICES**

Les coûts des services à la navigation maritime et des services de déglacement de la GCC seront déterminés conformément au *Guide pour l'établissement des coûts des extrants au gouvernement du Canada*.

### **BÉNÉFICIAIRES**

Les coûts seront répartis entre les deux groupes suivants :

- i) groupes d'utilisateurs
- ii) autres bénéficiaires.

### **GROUPES D'UTILISATEURS**

Les principaux groupes d'utilisateurs des services de la Garde côtière sont les traversiers, les autres navires commerciaux, les bateaux de pêche, les embarcations de plaisance et les navires d'État et militaires.

### **COÛTS APPLICABLES**

Seuls les coûts qui sont directement attribuables à un groupe d'utilisateurs donné (c.-à-d. les coûts directs), seront récupérés auprès de ce groupe.



## **ÉTABLISSEMENT DES COÛTS**

Les coûts seront imputés en fonction des données historiques financières et d'exploitation portant sur la plus récente période possible.

## **BARÈME DE DROITS**

Les droits d'utilisation des services à la navigation maritime seront structurés de façon à tenir compte du mode de prestation du service.

## **CAPACITÉ DE PAYER**

Le niveau de recouvrement des coûts sera établi en fonction de la capacité de payer de chaque groupe d'utilisateurs.

## **EXEMPTIONS**

Pour des raisons de politique gouvernementale, certains membres d'un groupe d'utilisateurs peuvent être exemptés de la totalité ou d'une partie des droits. Cependant, les recettes délaissées ne seront pas supportées par les autres utilisateurs sous la forme de hausses de frais d'utilisation.

## **RÉDUCTIONS ET INCITATIFS**

Les frais d'utilisation peuvent être structurés en fonction de la valeur du service reçu et des différences d'exploitation ainsi que de manière à encourager un comportement conforme au mandat et aux objectifs de la GCC.

## **ÉVALUATION DES RÉPERCUSSIONS**

Avant d'adopter de nouveaux droits, on devra évaluer les répercussions des frais d'utilisation en cours d'application et pendant la modification des droits existants. Cette évaluation tiendra compte de la compétitivité des entreprises et des régions.

## **NIVEAUX DE SERVICE**

À l'aide d'outils comme la mesure du rendement, l'analyse comparative et la budgétisation base zéro, on évaluera périodiquement la pertinence des niveaux de services et l'efficacité de prestation des services visés par le recouvrement de coûts.

## **RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS**

La GCC fournira un mécanisme juste et efficace de règlement des différends en cas de plaintes portant sur l'élaboration, l'application courante ou la modification des droits d'utilisation.

# *Fiche d'information*

---

**FI-AC-98-23(80)**

## **APPLICATION DES DROITS DE SERVICES MARITIMES**

Les droits de services à la navigation maritime et les droits de déglçage doivent permettre de récupérer une partie des coûts des services à la navigation maritime et des services de déglçage qui sont fournis aux navires commerciaux. Les droits ne s'appliquent pas aux embarcations de plaisance, aux bateaux de pêche et aux navires d'État et militaires utilisés à des fins non gouvernementales.

Une partie importante des services complets de la Garde côtière canadienne ne sont pas assujettis au recouvrement des coûts à l'aide des droits de services maritimes parce qu'ils sont offerts pour le bien public. Ces services comprennent la recherche et le sauvetage, une partie des services du trafic maritime qui contribuent à la prévention des accidents maritimes pouvant entraîner la pollution du milieu marin, et la prestation de services de déglçage pour la lutte contre les inondations.

Le barème des droits de services à la navigation maritime et des droits de services de déglçage comporte trois exclusions :

1. L'exclusion des navires exploités au nord du 60° parallèle nord.
2. L'exclusion des régions éloignées dans les eaux situées au sud du 60° parallèle.
3. L'exclusion des navires exploités par la province de Terre-Neuve conformément aux Conditions de l'union de Terre-Neuve avec le Canada.

Par souci d'équité, les recettes délaissées découlant de ces exclusions seront supportées uniquement par le gouvernement.

De plus amples détails sur l'application des droits de services maritimes seront exposés dans la trousse des documents de consultation qui sera produite d'ici peu.

**MAI 1998**



# *Fiche d'information*

---

FI-AC-98-23(81)

## **CADRE D'ÉTABLISSEMENT DES COÛTS POUR LES DROITS DE SERVICES MARITIMES**

La *Politique sur le recouvrement des coûts et la tarification du Conseil du Trésor* appuie le coût total comme fondement de l'évaluation des droits d'utilisation. Le *Guide pour l'établissement du coût des extrants au Gouvernement du Canada* du Conseil du Trésor donne une orientation relativement à la manière de calculer le coût total des extrants. Le coût total comprend les frais d'exploitation, les contributions aux avantages sociaux des employés, une partie des coûts des services ministériels et administratifs, l'amortissement, le coût du capital et le coût des services fournis sans frais par d'autres ministères.

Par suite de l'annonce du 20 mars 1997 dans laquelle la GCC indiquait qu'elle imputerait désormais les droits d'utilisation des services d'après un pourcentage des coûts directs, la Commission consultative maritime (CCM) a mis sur pied un sous-comité chargé d'étudier cette approche et de formuler des recommandations à cet égard. Le rapport du sous-comité définissait les coûts directs comme étant la partie différentielle des coûts liée à l'utilisation des services de la Garde côtière par l'industrie, déterminée à l'aide d'outils comme l'analyse comparative efficiente, la méthode du budget base zéro, l'établissement des coûts par activité, les profils d'utilisateurs, l'analyse des niveaux de service et l'élimination des primes liés à la prestation de services pour le bien public. La réalisation immédiate de profils de clients devant permettre à la Garde côtière de mieux comprendre les besoins des clients à l'égard de ses services a été déterminante.

Après examen du rapport du sous-comité susmentionné, la Garde côtière canadienne (GCC) a élaboré un cadre d'établissement des coûts qui seraient imputables aux clients aux fins du recouvrement des coûts.

### **ÉLÉMENTS DE COÛT**

**Fonctionnement et entretien (F et E) :** Comprend les coûts directs de main-d'oeuvre, notamment les avantages sociaux, les coûts directs d'exploitation comme les voyages, les services professionnels, etc., et les coûts directs de matériel.

**Amortissement :** L'amortissement est le fait de reconnaître qu'un bien procure des avantages pendant plus d'un an en répartissant le coût des avantages escomptés sur la durée de vie utile prévue plutôt qu'en l'imposant au complet dans l'année d'acquisition. La méthode de l'amortissement constant est utilisée pour les coûts historiques du bien au cours de la durée utile prévue.



**Coût du capital :** Le coût du capital représente le coût qu'assume le gouvernement pour financer les biens affectés à ses activités. Bien que ces coûts ne paraissent pas dans les livres de l'État, ils font partie du coût économique de l'investissement dans des biens.

**Frais généraux :** Coût des services intégrés des bureaux régionaux et de l'Administration centrale du MPO engagés pour appuyer la prestation des services de la GCC.

**Autres rajustements :** Tiennent compte des coûts engagés par des organisations gouvernementales autres que la GCC pour le compte de la GCC, notamment les avantages sociaux financés par le Conseil du Trésor.

## **COÛTS DIRECTEMENT ATTRIBUABLES AUX GROUPES CLIENTS**

Seule la partie des coûts totaux de la GCC directement attribuable aux groupes clients peut faire l'objet d'un recouvrement auprès de ce groupe. Les groupes clients comprennent les traversiers, les navires de commerce, les bateaux de pêche, les embarcations de plaisance, et les navires d'État et navires de guerre.

La mise à jour des profils de demande des clients a permis l'affectation des coûts aux groupes clients.

## **PROFILS DE DEMANDE DES CLIENTS**

La méthodologie utilisée pour concevoir des profils de clients à jour a été entérinée par les deux sous-comités de la CCM. Elle a ensuite été appliquée dans toutes les régions pour donner une image précise des clients des services de la GCC assujettis au recouvrement des coûts. Les profils ont permis d'identifier et d'affecter les services de la GCC aux groupes suivants : bateaux de pêche; traversiers; autres navires de commerce, embarcations de plaisance; navires d'État et de guerre, et autres, notamment des bénéficiaires du grand public.

Conformément à l'orientation appuyée par le comité de la CCM sur les coûts directs, la GCC a identifié la demande de chaque groupe d'utilisateurs relativement à des services précis de la GCC. Pour les fins de ces profils, le terme « demande » comprend à la fois la demande réelle et présumée d'un service donné offert par la GCC. La demande réelle renvoie à la quantité de service demandée par les clients, tandis que la demande présumée renvoie à la quantité de service que la GCC estime nécessaire pour des raisons de sécurité ou d'intérêt public.

## **FRAIS D'ADMINISTRATION**

Pour 1998-1999 il est proposé que seules les dépenses différentielles permanentes directement liées à la facturation et à la perception des droits soient comprises dans le recouvrement des droits. On estime que ces éléments totaliseront quelque 1,6 million \$.

Par souci de simplicité, les dépenses administratives seront converties en pourcentage de l'objectif de recettes de 1998-1999, et ce pourcentage sera appliqué également à tous les droits de services à la navigation maritime et de déglçage. Par exemple, si le niveau de recettes est de 40,0 millions \$, les coûts administratifs seraient de l'ordre de 4,0%.

## **COÛT DES SYSTÈMES DE NAVIGATION MARITIME**

Le coût total des services à la navigation maritime pour 1996-1997 se chiffre à 260,7 millions \$. De ce montant, 86,7 millions \$, sont attribuables aux services reçus directement par les navires de commerce, c.a.d. le SRAN, le DGPS et 50% des STM, dans les eaux du sud.

## **COÛT DES SERVICES DE DÉGLAÇAGE**

En 1996-1997, la GCC a déboursé au total 163,5 million \$ pour assurer des services de déglacage. Les services auxquels s'applique le recouvrement des coûts comprennent l'assistance en route, les services de renseignements sur la navigation dans les glaces et l'entretien des ports et installations maritimes à l'appui des navires commerciaux. Le coût des services fournis directement aux navires commerciaux durant la saison des glaces d'hiver a été de 76,0 millions \$.

**MAI 1998**