



350, rue Sparks
Bureau 705
Ottawa (Ontario)
K1R 7S8
Tél. : 613-232-3539
Télec. : 613-232-6211
Site Web : www.shipowners.ca

**MÉMOIRE À L'INTENTION DU COMITÉ PERMANENT DES FINANCES
EN PRÉVISION DU BUDGET FÉDÉRAL DE 2012**

CONSULTATIONS PRÉBUDGÉTAIRES

**LES SERVICES DE BRISE-GLANCE DANS LES GRANDS LACS SONT
ESSENTIELS POUR DE NOMBREUX SECTEURS D'ACTIVITÉ**

Bruce Bowie

**Président
Association des armateurs canadiens**

12 août 2011

LES SERVICES DE BRISE-GLACE DANS LES GRANDS LACS SONT ESSENTIELS POUR DE NOMBREUX SECTEURS D'ACTIVITÉ

Résumé

L'Association des armateurs canadiens (AAC) recommande que la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale (SNACN) comprenne le renouvellement de la flotte des brise-glace de la Garde côtière canadienne (GCC) dans la région des Grands Lacs.

Le rétablissement économique de la région centrale et de l'Est du Canada passe par un système de transport maritime efficace et efficient. Les transporteurs maritimes canadiens de l'intérieur transportent des marchandises essentielles au sein des frontières du Canada, à l'appui de très nombreuses entreprises canadiennes, et participent aux mouvements d'importation et d'exportation. Dans la région des Grands Lacs, tout indique que les expéditions sont en augmentation dans les deux sens entre le Canada et les États-Unis, notre plus important partenaire commercial.

Le transport efficace de marchandises par voie d'eau suppose un réseau d'eaux navigables tout aussi efficace. À l'heure actuelle, le Canada et les États-Unis profitent du partage de la plus longue voie navigable binationale du monde : le réseau de la voie maritime des Grands Lacs et du St-Laurent. Ce réseau, à la fois sûr et efficace, a suffisamment de capacité pour connaître une expansion, ce qui fait du transport maritime à courte distance un choix positif pour le Canada sur les plans économique et écologique.

En dépit de l'énorme potentiel de ce réseau, les services de brise-glace de décembre à avril demeurent un enjeu, et le renouvellement de la flotte de la GCC est un aspect essentiel du succès de tout le système.

L'Association des armateurs canadiens

L'AAC représente les intérêts d'un groupe d'entreprises canadiennes qui possèdent et exploitent des navires d'immatriculation canadienne empruntant les voies navigables des Grands Lacs et du Saint-Laurent, de l'Arctique et de l'Est du Canada. En 2008, les 70 navires de la flotte de l'AAC ont transporté 55 millions de tonnes de marchandises en vrac (charbon, céréales, minerai de fer, granulats, sel et produits pétroliers), fournissant ainsi aux entreprises et aux collectivités canadiennes des services de transport fiables, économiques et écologiquement durables.

Les membres de l'AAC paient des impôts au Canada, emploient des citoyens canadiens, achètent des services canadiens et utilisent des infrastructures financées par les Canadiens, par exemple la voie maritime du Saint-Laurent et les ports canadiens. La flotte de l'AAC est vouée à l'exploitation dans les eaux canadiennes et à fournir un service permanent en vertu d'un engagement à long terme envers les expéditeurs des secteurs de l'acier, de l'agriculture, de l'exploitation minière, de la construction, de l'énergie électrique et de l'exploitation pétrolière.

Grâce à l'appui du gouvernement du Canada, qui a permis d'éliminer les droits de douane de 25 % auparavant applicables aux nouveaux navires importés au Canada, beaucoup d'entreprises membres de l'AAC ont commencé à construire de nouveaux navires qui seront

considérablement plus efficaces et faciliteront à long terme des activités respectueuses de l'environnement. Les armateurs canadiens sont en train d'investir dans la technologie des sommes telles que le transport maritime au Canada suscitera plus d'intérêt.

L'importance du transport maritime à courte distance pour les Canadiens et les entreprises canadiennes

Il convient de tenir compte du rôle du transport maritime à courte distance dans le contexte des relations canado-américaines. Le transport maritime à courte distance est le transport de marchandises (ou de passagers) par voie d'eau non océanique qui fait concurrence aux modes de transport terrestres. Les avantages du transport par eau sont connus sur le plan environnemental, mais ils se multiplient lorsqu'il s'agit de courtes distances. Une étude récente réalisée par Genivar pour Transport Canada a permis d'évaluer les avantages écologiques et sociaux du transport maritime à courte distance au Canada. Les « résultats montrent que le transport maritime à courte distance est celui qui entraîne les coûts environnementaux et sociaux les plus bas, dans trois scénarios sur quatre ». Par ailleurs, la toute dernière étude sur la voie maritime des Grands Lacs et du St-Laurent révèle que le mode de transport par eau fait épargner environ 2,7 milliards de dollars de coûts de transport par an. L'étude indique également que, malgré ses avantages économiques, le réseau de la voie maritime est largement sous-utilisé et pourrait accueillir le double du volume de marchandises actuellement transportées. Par conséquent, l'optimisation de l'usage du mode de transport maritime à courte distance est un moyen important pour le Canada et les États-Unis de réaliser des gains écologiques et économiques.

La région des Grands Lacs et du St-Laurent a été très touchée par une récession économique sans précédent qui a réduit considérablement le transport de marchandises importantes. Au moment où l'économie a repris son essor en 2010, on a observé un mouvement correspondant sur le marché des expéditions, surtout en ce qui concerne le minerai de fer, le calcaire et le coke, dont le transport a augmenté de 50 % tandis que les expéditions de marchandises diverses doublait presque. Le récent rétablissement du transport maritime à courte distance au Canada est un signe prometteur pour le secteur maritime et pour les entreprises qui en dépendent.

L'importance de services de brise-glace efficaces

L'efficacité et la pérennité du secteur maritime est une condition essentielle pour le succès économique de très nombreuses entreprises de la région entourant les Grands Lacs. Des navires sous pavillon canadien, américain ou étranger transportent des marchandises en vrac ou des cargaisons diverses toute l'année dans cette région, même lorsque la voie maritime du St-Laurent est généralement fermée en raison des conditions hivernales, quoique à un degré moindre. Dans les Grands Lacs, les services de brise-glace sont la responsabilité partagée de la Garde côtière canadienne et de l'USCG (United States Coast Guard). Ils sont offerts tous les ans entre les mois de décembre et d'avril. L'efficacité de ces services permet de prolonger en toute sécurité la saison de navigation et permet à d'autres secteurs d'activité de conserver des stocks suffisants toute l'année.

À l'heure actuelle, la Garde côtière canadienne n'est pas suffisamment équipée pour répondre à la demande. Sa tâche est complexe, puisqu'elle doit couvrir une zone géographique qui va de l'Arctique à l'Est du Canada en passant par le fleuve St-Laurent, la voie maritime du St-Laurent

et les Grands Lacs. La région des Grands Lacs est particulièrement problématique parce qu'elle comprend en fait trois zones d'activité distinctes :

1. La partie de la voie maritime du St-Laurent qui va de Montréal au canal Welland (Lac Ontario compris).
2. Le Lac Érié, le Lac Huron, la rivière Detroit, le Lac St-Clair, la rivière St-Clair et la baie Georgienne.
3. Le Lac Supérieur.

Le canal Welland est généralement fermé de fin décembre à fin mars, tandis que les écluses de Sault Ste Marie sont généralement fermées de la mi-janvier à la fin mars. Ces fermetures isolent les voies navigables respectives, les expéditions commerciales et les brise-glace canadiens et américains.

Le besoin urgent d'un renouvellement de la flotte

La GCC a toujours consacré un brise-glace à chacune de ces sous-régions des Grands Lacs, du moins jusqu'à tout récemment. Cela garantissait l'accès à des ressources suffisantes entre décembre et avril. Mais, en raison de l'âge et de l'état de ses navires, la Garde côtière canadienne ne peut plus répondre à la demande et ne réserve plus de brise-glace à la zone du Lac Supérieur. Les ports canadiens et les expéditions commerciales dans cette région dépendent désormais entièrement des ressources de l'USCG. C'est un lourd fardeau pour la garde côtière américaine. En 2010, par exemple, le brise-glace moyen de l'USCG a subi une panne mécanique catastrophique qui l'a empêché de rester au service du port de Thunder Bay, retardant le chargement et le départ d'un certain nombre de navires. Les conséquences d'un retard de ce genre au cours de l'hiver sont considérables, puisque d'autres secteurs d'activité comptent sur la livraison ponctuelle de marchandises pour alimenter leurs activités de fabrication.

La demande de services de brise-glace est tout aussi importante dans les deux autres sous-régions des Grands Lacs. La rivière St-Claire est une voie navigable cruciale où la glace se forme et s'épaissit facilement. Le mois de décembre est souvent une période très occupée pour les services de brise-glace de cette zone, et la GCC ne peut guère y envoyer qu'un navire. En 2010, un brise-glace de la GCC a subi une panne mécanique qui l'a rendu inutilisable pendant une longue période.

L'âge de la flotte de la GCC entraîne également des pannes de plus en plus nombreuses dans des systèmes essentiels, ce qui donne souvent lieu à des réparations urgentes en pleine période de déglacage. À défaut d'un plan de renouvellement de la flotte de brise-glace de la GCC dans les Grands Lacs, des entreprises continueront de souffrir des retards imprévus dans les services de brise-glace, voire de leur totale inaptitude à fonctionner durant certains mois d'hiver. Il s'ensuivra des conséquences économiques négatives pour les entreprises qui dépendent du transport de marchandises dans les Grands Lacs.

Recommandation de l'AAC

L'Association des armateurs canadiens appuie la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale (SNACN), mais elle invite instamment le gouvernement à tenir compte de la nécessité de financer suffisamment le renouvellement de la flotte des brise-glace de la GCC et à veiller à ce que celle-ci soit équipée pour déployer trois brise-glace à usages

multiples dans la région des Grands Lacs tout en entretenant les navires actuels dans le St-Laurent, dans l'Est du Canada et dans l'Arctique.

L'AAC recommande plus précisément les mesures suivantes :

1. Que le gouvernement du Canada élabore et finance un programme de renouvellement de la flotte de brise-glace dans les Grands Lacs et
2. qu'il finance suffisamment la GCC pour que trois brise-glace soient réservés aux Grands Lacs.