



**MÉMOIRE ADRESSÉ AU COMITÉ PERMANENT DES FINANCES**

**DE LA CHAMBRE DES COMMUNES**

**PAR**

**L'UNION CANADIENNE DES EMPLOYÉS DES TRANSPORTS (UCET)**

**Le 12 août 2011**



## Résumé

L'Union canadienne des employés des transports (UCET) est le syndicat national regroupant les inspecteurs et les enquêteurs des transports qui travaillent pour le gouvernement fédéral. De plus, l'UCET représente la plupart des employés autres que ceux de gestion dans la Garde côtière canadienne (GCC), à Transports Canada, dans les aéroports canadiens et dans plusieurs autres organismes liés au transport. Les membres de l'UCET assurent des services essentiels pour la sécurité de la population. Nous croyons que ces fonctions essentielles doivent être protégées et améliorées grâce à un examen stratégique des activités. Parallèlement, ces fonctions se prêtent à une hausse des tarifs d'utilisation, tandis que cet exercice d'examen donnerait l'occasion d'étudier des possibilités de changement et de restructuration permettant d'économiser. Nous recommandons trois modifications importantes en matière de finances et de restructuration.

### **Faire de la Garde côtière canadienne une entité distincte**

- Nous recommandons au gouvernement de restructurer la Garde côtière en tant qu'entité distincte aux termes de la loi, qui relèverait à la fois du ministère des Pêches et Océans et du ministère de la Sécurité publique. Il faudrait doter ses navires d'armements de fort calibre, mais ce uniquement pour les patrouilles prioritaires le long des côtes et celles visant à assurer la souveraineté canadienne dans l'Arctique. En étant une agence distincte plus apte à percevoir des frais d'utilisation pour ses fonctions, la Garde côtière pourrait offrir de meilleurs services aux autres gouvernements, ministères et organismes fédéraux, aux municipalités, aux entreprises privées, etc. Une telle restructuration se traduirait à notre avis par une agence rationalisée et plus efficace, capable de générer beaucoup plus de revenus.

### **Augmentation des frais d'utilisation pour les services gouvernementaux essentiels**

- Actuellement, Transports Canada fait payer aux bénéficiaires les inspections relatives à la sécurité aérienne, maritime et ferroviaire, ainsi que la remise des attestations et des certificats de conformité. Il faudrait à notre avis augmenter ces frais et s'en servir pour financer les activités d'inspection de Transports Canada. En outre, la Garde côtière facture actuellement certains services maritimes comme les aides à la navigation, redevances qui complètent le budget de fonctionnement du ministère des Pêches et Océans. La Garde côtière devrait aussi selon nous percevoir des droits pour les opérations de brise-glace, les activités de prévention de la pollution maritime, les services accordés à d'autres gouvernements et organismes fédéraux, l'assistance aux fins de recherche dans le cas des entreprises, etc. Tous les frais perçus par la Garde côtière devraient servir à financer ces activités, chose désormais possible s'il s'agissait d'une agence distincte.

### **Financement durable à long terme pour la Garde côtière canadienne**

- Actuellement, la GCC opère dans le cadre de plans d'immobilisations financés sur une base quinquennale. Nous recommandons de remplacer ces plans quinquennaux par des plans étalés sur 20 ans. Ce changement, en conformité avec les engagements de la Marine canadienne, serait également d'une importance cruciale pour bien mettre en œuvre la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale

(SNACN). L'augmentation des frais d'utilisation combinée aux restructurations décrites plus loin permettrait de garantir l'application des plans d'immobilisations à long terme moyennant un minimum de modifications budgétaires.

### **Octroi du statut d'entité distincte à la Garde côtière canadienne**

À notre avis, la GCC ne devrait pas faire partie du ministère des Pêches et Océans (MPO). Cela n'a aucun sens vu l'étendue de ses fonctions et responsabilités. La Garde côtière canadienne devrait être plus autonome, et peut-être relever directement du Parlement par le biais de deux ministres.

Par nature, les fonctions et les responsabilités primordiales de la GCC comme les opérations de brise-glace, celles de recherche et de sauvetage, la navigation et les aides à la navigation, la protection de l'environnement et la sécurité ont de nombreuses ramifications un peu partout au pays. Elles font intervenir plusieurs décideurs et intervenants importants, dont les comités de la Chambre des communes et du Sénat ainsi que le Parti conservateur (plateforme électorale 2011), qui ont réclamé que l'on confie à la GCC un rôle accru en matière de sécurité, entre autres en équipant ses navires de canons de gros calibre. L'UCET approuve également l'idée d'armer les navires de la Garde côtière.

Vu l'ajout d'un mandat relatif à l'application de la loi, il paraît logique que le ministère de la Sécurité publique ait en l'occurrence un rôle et des responsabilités à assumer.

À mesure que la GCC deviendra progressivement plus autonome, de toute évidence, le commissaire de la Garde côtière devrait avoir un rang élevé équivalant à celui de sous-ministre, et relever directement d'un ou deux ministres.

À notre avis, en cette période névralgique, la meilleure solution consiste à faire de la Garde côtière une agence de service constituée en vertu de la loi. Un tel statut répondrait à tous les critères fixés par le Conseil du Trésor. Par exemple, la Garde côtière fournit de multiples services à de nombreux organismes et gouvernements, à d'autres ministères et agences, aux forces militaires, aux corps policiers provinciaux et municipaux, aux entreprises et au milieu universitaire. Bien que la politique du Conseil du Trésor relative au statut des organismes constitués en vertu d'une loi n'exige pas la perception de droits en échange des services, la GCC impose actuellement des frais d'utilisation notamment pour ses services maritimes. En outre, elle coopère avec les corps policiers, les autorités provinciales, les universités, les entreprises, etc., et on peut envisager que ces partenariats seront améliorés et renforcés dans le futur. Par ailleurs, la Garde côtière pourrait percevoir d'autres frais d'utilisation et augmenter ceux déjà en place, puisqu'elle joue un rôle de plus en plus important au plan de la sécurité maritime et fournit des services essentiels à l'ensemble des autorités canadiennes.

### **Imposition de frais d'utilisation accrus pour les services gouvernementaux essentiels assumés par Transports Canada, le Bureau de la sécurité des transports et la Garde côtière canadienne**

Actuellement, le ministère fédéral des Transports et les organismes connexes dispensent des services d'inspection, d'octroi de permis et d'accréditation aux entreprises internationales et nationales dans les domaines de l'aviation, des chemins de fer, du transport maritime ainsi que de l'automobile et du camionnage. Des inspecteurs et des arbitres gouvernementaux très bien

formés, dont beaucoup font partie de l'UCET, veillent à ce que les entreprises de transport au service des voyageurs mènent leurs activités de façon sécuritaire. Parfois, les inspecteurs de Transports Canada accréditent d'autres organismes d'inspection privés ou étrangers qui facturent des frais aux entreprises pour l'obtention de permis de fonctionnement. Certains de ces services d'inspection et d'attestation sont facturés actuellement par Transports Canada, mais l'argent ainsi recueilli ne représente qu'une fraction de leur valeur pour les entreprises de transport, qui en ont besoin pour demeurer en affaire. Il faudrait à notre avis augmenter ces tarifs, et faire en sorte qu'ils servent à financer les fonctions essentielles d'inspection, d'enquête et d'arbitrage assurées par Transports Canada et le Bureau de la sécurité des transports.

En plus de la Garde côtière canadienne, les corps policiers provinciaux, la GRC et la Marine canadienne s'occupent aussi de sécurité maritime. Suivant les structures actuelles, des représentants de plusieurs organismes doivent être présents sur le même navire (souvent un navire de la GCC) pour fournir l'éventail complet des services en rapport avec la sécurité. Autrement, la Garde côtière ne pourrait pas prendre des mesures appropriées pour protéger la sécurité. Des bateaux de plusieurs organismes gouvernementaux se trouvent parfois dans le même secteur nautique, si bien qu'une rationalisation des structures permettrait sans doute de dispenser les services beaucoup plus efficacement.

Nous croyons que la Garde côtière devrait jouer un rôle accru en matière de sécurité côtière dans toutes les régions du pays. Grâce à un mandat accru combiné à une meilleure structuration, à la capacité d'exercer des fonctions en rapport avec la sécurité et de transporter des armes, et au pouvoir de percevoir des frais d'utilisation en échange, la Garde côtière serait plus apte à fournir ses services à d'autres ministères et gouvernements, ce qui permettrait de réduire les dépenses globales et d'assurer une sécurité plus efficace au profit des Canadiens.

### **Financement stable à long terme des activités de la Garde côtière canadienne**

La plupart des citoyens et tous les partis politiques reconnaissent que la Garde côtière canadienne est un des organes primordiaux du gouvernement fédéral. Vu les changements climatiques et l'importance croissante du Grand Nord pour notre prospérité économique future, la GCC, avec ses 4 554 employés, est appelée à jouer un rôle accru et à assumer des nouvelles fonctions. Qu'il s'agisse d'assurer la présence et la souveraineté du Canada dans l'Arctique, de mener des opérations de recherche et de sauvetage, d'interdiction ou de déglacage, d'assurer la sécurité maritime, de remédier aux catastrophes environnementales, d'exercer une coordination et un leadership, ou de participer à des études sur les sciences de la mer et à des levés marins, la GCC est plus occupée et plus indispensable que jamais auparavant.

La Garde côtière canadienne a besoin de navires et d'aéronefs pour accomplir son travail. Sa flotte actuelle compte environ 120 navires, dont certains ont dépassé leur durée de vie économique. Malheureusement, bien qu'elle planifie ses besoins en immobilisations sur un horizon de 25 à 30 ans, on ne lui accorde que des plans de financement quinquennaux. Selon nous, il est extrêmement difficile de gérer efficacement des investissements intensifs et de bien planifier si on ne peut pas compter sur des budgets couvrant une longue période. Après tout, un fois qu'un besoin en immobilisation a été établi, il faut de 5 à 10 ans pour concevoir puis acquérir et construire effectivement les bâtiments requis.

Le gouvernement a reconnu la nécessité d'une budgétisation à long terme dans le cas des matériels militaires. Conformément à la Stratégie de défense *Le Canada d'abord*, financement

des budgets d'immobilisation de la défense s'étend sur les 20 prochaines années. Via la méthode de comptabilité d'exercice, il est possible d'assurer durablement un financement à long terme tout en minimisant les pressions budgétaires correspondantes. Il est logique que les organismes nécessitant beaucoup d'investissements comme la GCC puissent compter sur un financement à long terme durable et prévisible.

L'an dernier, le gouvernement a poursuivi l'application de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale (SNACN) qui prévoit la construction d'environ 55 navires de plus de 1 000 tonnes pour la Marine et la Garde côtière. En outre, des douzaines de bateaux plus petits seront construits ou remis à neuf. Tous ces bâtiments seront construits au Canada, d'où des emplois de qualité bien rémunérés pour les Canadiens d'un océan à l'autre. Malheureusement, l'ensemble des 25 navires de plus de 1 000 tonnes destinés à la Marine sont déjà financés, alors que 5 seulement des 29 bateaux destinés à la GCC le sont. Il est donc difficile de planifier les retombées industrielles et régionales ainsi que l'équilibre régional dans le plan d'approvisionnement. Mais par-dessus tout, il est très difficile pour la GCC de bien planifier sans savoir avec certitude si elle pourra obtenir les navires indispensables à son travail.

Les deux brise-glace lourds du Canada arrivent à la fin de leur durée de vie utile. Lors du dernier budget, on a accordé des fonds pour un des brise-glaces de remplacement, le John G. Diefenbaker. Il faudrait aussi allouer des fonds pour un deuxième. La Garde côtière aurait encore besoin de 4 brise-glace de moyenne taille, de 11 bateaux polyvalents, d'un navire hauturier de recherche océanographique et de 7 patrouilleurs hauturiers.

Au cours des dernières années, la Garde côtière s'est retrouvée dans la situation gênante de manquer d'argent pour payer les coûts croissants du carburant pour sa flotte. Faute de fonds d'urgence prévisibles à long terme pour ses achats essentiels, elle doit chaque année s'adresser à nouveau au Conseil du Trésor (et par extension au Parlement) pour maintenir sa flotte à flot et accomplir les tâches qui lui sont confiées. De plus, la Garde côtière doit assurer des services de protection environnementale en mer dans plusieurs régions, et joue notamment un rôle primordial dans le Grand Nord. Hélas, d'après des responsables de la protection environnementale à la Garde côtière faisant partie de l'UCET, l'état de préparation des équipements, la formation et l'organisation laissent grandement à désirer. Nous considérons que ces conditions sont inacceptables, et qu'il serait facile d'y remédier en permettant une planification à long terme des immobilisations et en allouant des budgets durables à long terme.