



Lindsay Wild  
Directrice, Examens réglementaires  
Secteur des affaires réglementaires  
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada  
Courriel : [regulatoryreviews-examensreglementaires@tbs-sct.gc.ca](mailto:regulatoryreviews-examensreglementaires@tbs-sct.gc.ca)

Le 13 septembre 2018

Objet : Rétroaction sur la modernisation de la réglementation maritime

### **Introduction**

Pour donner suite à votre demande (courriel daté du 15 août 2018), veuillez trouver la réponse d'Irving Oil avec une rétroaction sur les politiques et les règlements proposés pour le secteur maritime canadien. Irving Oil exploite avec succès des activités maritimes sécuritaires, fiables et efficaces dans l'Est canadien depuis de nombreuses années.

Irving Oil a été fondée en 1924 et est une société de raffinage et de commercialisation internationale qui a des relations et des partenariats de longue date. Irving Oil exploite la plus grande raffinerie du Canada, à Saint John, au Nouveau-Brunswick (NB), située à 65 milles au nord de la frontière des États-Unis (É.-U.). Irving Oil exploite également la seule raffinerie d'Irlande, située à Whitegate, dans le sud de l'Irlande (IE). Avec plus de 900 emplacements de ravitaillement, des opérations de 11 terminaux de distribution et un parc de camions-remorques, Irving Oil dessert des clients de gros, commerciaux et de détail dans les provinces de l'Atlantique, au Québec (QC), en Ontario (ON), en Nouvelle-Angleterre et en IE.

La raffinerie d'Irving Oil fait partie des deux dernières raffineries restantes du Canada atlantique et est de loin la plus importante, ce qui en fait un actif d'importance stratégique pour le mélange et la sécurité énergétiques du Canada. Avec la récente réouverture de 80 millions de dollars de l'installation du terminal du port de Halifax, Irving Oil est la seule compagnie pétrolière à exploiter des installations de distribution maritime dans les quatre provinces de l'Atlantique.

Les commentaires suivants portent sur les principaux défis réglementaires et stratégiques à examiner dans le cadre du processus d'examen. Nous nous réjouissons de nouvelles occasions de discuter plus en détail.

### ***Loi sur le cabotage – Importation temporaire de navires immatriculés à l'étranger***

La *Loi sur le cabotage* régit la capacité d'utiliser temporairement des navires immatriculés à l'étranger dans les eaux canadiennes. La définition actuelle d'un navire de rechange « adapté et disponible » figurant la Loi sur le cabotage n'est pas claire. La faisabilité technique, la sécurité et l'économie du transport maritime sont des composantes clés qui doivent être évaluées pour déterminer les dérogations concernant les navires immatriculés à l'étranger. Par exemple, le fait pour de petits navires nationaux d'effectuer plusieurs voyages, par opposition à un seul navire immatriculé à l'étranger, peut entraîner des coûts indus, des risques pour la sécurité ou des préoccupations relatives à la compatibilité des quais.

**IRVING OIL**

10 Sydney Street • Saint John, NB E2L 5E6 • [irvingoil.com](http://irvingoil.com)

De plus, il est important que le Canada tienne compte des normes internationales afin de maintenir une cohérence réglementaire relative entre les navires immatriculés au Canada et ceux immatriculés à l'étranger. Le Canada est partie à l'élaboration de normes internationales au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI). Par conséquent, la conformité avec les normes de l'OMI est importante pour maintenir la compétitivité mondiale de notre industrie du transport maritime.

### **Modernisation du Plan de protection des océans (PPO)**

Transports Canada a récemment publié le document de travail intitulé « Renforcer la protection du milieu marin et intensifier les interventions. Modifications législatives potentielles » (août 2018). Irving Oil fournira une réponse officielle à Transports Canada sur cette publication et se réjouit à l'idée d'un dialogue futur sur le processus d'élaboration du PPO.

### **TERMPOL**

Depuis le début de 2018, Irving Oil collabore avec Transports Canada afin de fournir une rétroaction sur les modifications proposées au processus de réglementation TERMPOL. Les modifications apportées au processus TERMPOL pourraient avoir une incidence sur le processus d'approvisionnement, de vente et de distribution maritimes d'Irving Oil. On s'attend à ce que le dialogue se poursuive sur cette question, et Irving Oil y participera activement.

### **Tarification du carbone (en ce qui concerne le transport maritime)**

La tarification du carbone au Canada présente un risque majeur pour nos activités. Les prix de nos produits augmenteront conformément aux politiques de tarification du carbone dans le but de réduire la demande de ces produits. De plus, les coûts assumés par notre raffinerie dans le cadre du système fédéral de tarification fondé sur le rendement auront une incidence négative sur notre compétitivité à l'échelle internationale. Les combustibles marins distribués seront également touchés par la tarification du carbone, et nous croyons donc que la politique devrait être élaborée de manière à ne pas dissuader les navires de faire du soutage au Canada, tant du point de vue des coûts que du point de vue du fardeau administratif. Irving Oil travaille en étroite collaboration avec tous les ordres de gouvernement pour veiller à ce que cette politique soit élaborée de façon à traiter notre industrie de façon équitable et à ne pas nuire à notre capacité de livrer concurrence sur le marché international.

Compte tenu de la nature mondiale des activités de transport maritime, les combustibles marins sont généralement exclus de la tarification du carbone. Dans le cadre du filet de sécurité fédéral de tarification du carbone, les combustibles marins sont inclus, mais les navires à combustibles exportés seront exemptés de la taxe sur le carbone. À titre de parallèle notable, le processus actuel de la taxe d'accise fédérale (TAF) visant à exonérer les navires étrangers qui font du ravitaillement au Canada a été difficile sur le plan administratif dans le passé, parce que les exonérations de la TAF ne peuvent pas être transférées par l'entremise de courtiers ou d'agents pour ravitailler les navires qui quittent le Canada. Cela a imposé un fardeau administratif et une pression financière inutiles aux navires et aux agents étrangers, décourageant ainsi le soutage maritime au Canada. Au fur et à mesure que la tarification du carbone est élaborée, le gouvernement du Canada devrait envisager de simplifier le mécanisme pour faire passer ces exemptions par l'entremise de courtiers ou d'agents. Cela pourrait être réalisé en permettant aux fournisseurs de carburant de fournir un fardeau de preuve vérifiable que le navire a quitté les eaux canadiennes.

### **Dotation des navires immatriculés au Canada**

Il y a actuellement une pénurie de Canadiens qualifiés dans l'industrie canadienne du transport maritime. Irving Oil veut maintenir un personnel de haute qualité à bord de ses navires affrétés sous pavillon canadien et des navires canadiens avec lesquels nous traitons quotidiennement. Les règlements ont un rôle à jouer pour assurer un bassin solide de personnel qualifié au Canada afin de doter ces navires en personnel, que ce soit de la politique d'immigration ou d'autres programmes qui alimentent ce bassin.

### **Résumé et prochaines étapes**

Irving Oil est disponible pour discuter en personne de façon plus détaillée à votre convenance. Nous sommes reconnaissants de l'engagement du gouvernement fédéral de mobiliser l'industrie, et nous attendons avec impatience d'autres occasions de contribuer à l'élaboration de règlements au Canada.

Veillez agréer mes salutations distinguées.



Jeff Matthews  
Agent de développement principal,  
Irving Oil

c. c. : Joe Harriman – directeur, Stratégie environnementale et réglementaire,  
Irving Oil  
Andrea Sarkic – directrice, Relations avec le gouvernement, Irving Oil