

Communiqué

C-AC-98-60F

Le 4 décembre 1998

PUBLICATION DE LA PROPOSITION RÉVISÉE DE BARÈME DE DROITS DE SERVICES DE DÉGLAÇAGE

OTTAWA -- Le ministre des Pêches et des Océans du Canada, David Anderson, a annoncé aujourd'hui une réduction de 50 % sur les coûts imputés à l'industrie maritime qui devra déboursier des droits de services de déglacage à compter du 21 décembre. Entre-temps, la Garde côtière travaillera de concert avec l'industrie pour régler les questions liées aux coûts et à la prestation des services.

« Je suis convaincu que l'industrie sera satisfaite du fait que nous avons évalué ses suggestions de façon approfondie » a souligné le ministre Anderson. « De fait, cette proposition révisée offre certitude et stabilité », a ajouté M. Anderson.

L'impact des droits de services de déglacage sera évalué entre la troisième et la quatrième année.

Voici les faits saillants des droits révisés des services de déglacage :

- Le plafond annuel du nombre de transits facturables passera de 12 à 8 par navires, et un plafond de 3 transits facturables par période de 30 jours sera mis en oeuvre.
- Les mouvements de navires à l'intérieur d'un port, y compris les traversiers, ne seront pas assujettis au droit.
- Le montant maximal facturable à un traversier est réduit des deux-tiers.
- Les navires renforcés pour la navigation dans les glaces seront admissibles à des réductions.
- Les escales effectuées seulement pour le mazoutage, les urgences médicales, les réparations pressantes ou à la demande d'un organisme ou d'un ministère gouvernementaux n'entraîneront pas l'imposition de droits.
- Les remorqueurs ou bateaux-pilotes dont le seul but est de venir en aide à un navire autopropulsé ne seront pas assujettis au droit.

Cette proposition révisée sera communiquée lundi aux intervenants de l'industrie, qui pourront formuler leurs derniers commentaires jusqu'au 15 décembre 1998.

- 30 -

.../2





GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

DROITS DE SERVICES MARITIMES - BULLETIN D'INFORMATION

Numéro quatorze,

le 7 décembre 1998

Ce bulletin décrit à la communauté maritime les événements qui influent sur le projet des droits de services maritimes (DSM) de la Garde côtière canadienne. Le bulletin sera diffusé au fur et à mesure que le dictera l'évolution du dossier. Vous pouvez vous joindre aux destinataires (ou vous en retirer).

Dans le présent *Bulletin d'information*, la Garde côtière annonce la modification de la proposition concernant l'instauration du droit de services de déglacement (DSD) de la Garde côtière.

Le lecteur se souvient sans doute que la proposition initiale avait été communiquée avec le Bulletin n° 11 du 12 juin, à savoir un droit uniforme, fondé sur le transit, de 5 700 \$ pour les navires commerciaux, lequel devait générer chaque année 13,3 millions \$ plus les frais d'administration. Les droits devaient être plafonnés pendant trois ans. On prévoyait aussi un maximum de douze transits facturables par saison pour les utilisateurs fréquents et des rabais pour les navires renforcés pour les glaces.

En réponse aux préoccupations exprimées par les intervenants, on a modifié la proposition qui va maintenant générer chaque année 6,65 millions \$, plus les frais d'administration. Voici les points saillants de la proposition révisée du barème fondé sur le transit :

- Un droit de services de déglacement uniforme fondé sur le transit sera instauré le 21 décembre 1998.
- Le droit s'applique à tous les navires, sauf aux bateaux de pêche, aux navires du gouvernement et aux bateaux de plaisance.
- Le droit s'applique à tous les transits à destination ou en provenance de ports situés dans la zone de glaces pendant la saison des glaces. Par définition, un transit est tout mouvement de navire qui comprend un port de départ et un port d'arrivée sans escale entre les deux. Les mouvements de navire qui se font entièrement dans les limites d'un port ne sont pas assujettis au droit.
- Zones de glaces et saison des glaces : côte nord-est de T.-N. (15 janv. - 15 mai); lac Ontario (21-24 déc. et 1^{er} - 15 avr.); toutes les autres eaux et tous les autres estuaires des Grands Lacs, du fleuve St-Laurent et du golfe du St-Laurent (21 déc. - 15 avr.).
- Le plafond annuel de transits facturables est de 8 par navire. Par ailleurs, il y a un plafond de 3 transits facturables par période de 30 jours, la première période commençant le 21 décembre, et pour chaque période de 30 jours par la suite.
- Les navires qui produisent des documents montrant qu'ils sont renforcés pour les glaces peuvent obtenir un rabais comme suit : 15 % pour les navires de type D (Canada) , 25 % pour le type C (Canada) et 35 % pour les types A et B (Canada) et la cote Arctique; les navires de construction équivalente au renforcement pour les glaces (reconnue à l'échelle internationale) sont aussi admissibles aux rabais.

- Une exemption du droit en cas d'escale dans un port uniquement pour : mazoutage, urgence médicale, réparations d'urgence, demande expresse d'un ministère ou d'un organisme gouvernemental ou escale pour la nuit à cause de l'enlèvement saisonnier des aides lumineuses à la navigation.
- Les transits entre deux localités éloignées énumérées dans le formulaire T4039 de Revenu Canada, Déductions pour les habitants de régions éloignées – Endroits situés dans les zones visées par règlement, ne sont pas assujettis au droit.
- Les remorqueurs et les bateaux pilotes qui prêtent assistance à un navire automoteur ne sont pas assujettis aux droits.
- Les navires transportant du gypse et des agrégats peuvent obtenir un rabais partiel en fin d'année.

Le tarif de transit révisé, établi en fonction d'un niveau de recettes plus bas et des modifications susmentionnées à la proposition initiale, est fixé à 3 100 \$.

Depuis quelque trois ans, on discute avec l'industrie de l'application de ces droits d'utilisation et un groupe de travail de l'industrie s'est employé pendant le mois d'octobre à régler les dernières questions.

Les commentaires recueillis lors de ces discussions et d'autres consultations ont permis d'établir la proposition révisée.

Étant donné que la saison des glaces approche rapidement, les intervenants sont invités à examiner la proposition et à transmettre leurs commentaires d'ici le 15 décembre à Tim Meisner, Directeur, Renouveau de la prestation des services à l'adresse ci-dessous. On va évaluer ces commentaires avant que le barème ne soit approuvé et instauré par le ministre des Pêches et des Océans.

On peut consulter la proposition au complet et une analyse des commentaires recueillis depuis juin sur l'Internet à l'adresse Web fournie ci-dessous. Les clients qui ont un téléphone à clavier et un télécopieur peuvent obtenir des copies de ces documents grâce à un service de télécopie automatique (1-416-362-1447). Ils peuvent aussi demander des éclaircissements en appelant le numéro 1-800 indiqué ci-dessous.

Compte tenu de la réduction de 50 % des recettes générées par les DSD, toute économie réalisée au cours des trois prochaines années ne se traduira pas par une baisse des droits pendant cette période. Les droits seront révisés après cette période.

Dans l'intervalle, la Garde côtière va collaborer avec l'industrie pour régler les questions de coût et de prestation des services.

Pour plus d'information, communiquer avec :

Tim Meisner, directeur, Direction des droits de services maritimes (AWDF) 1-613-993-6956

Garde côtière canadienne, 200, rue Kent, Ottawa (Ontario), K1A 0E6

<http://www.ccg-gcc.gc.ca/ppc-pcp/msf-dsm/principale.htm>

N° de téléphone: 1-800-563-6295

N° de télécopieur : (613)-990-4338

Les fiches d'information qui ont trait à ce communiqué seront disponibles à compter du lundi 7 décembre 1998, sur le site Web de la Garde côtière à l'adresse suivante :

<http://www.ccg-gcc.gc.ca/msf-dsm/principale.htm>

ET par le truchement du service de télécopie automatisée du ministère des Pêches et des Océans. Les utilisateurs munis d'une ligne Touchtone et d'un télécopieur y ont accès 24 heures par jour, 7 jours par semaine.

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

NUMÉRO	FICHE D'INFORMATION
85	Droits de services maritimes - Bulletin d'information
86	Droits de services de déglacement – Proposition révisée de tarification
87	Analyse des commentaires - Proposition de juin sur les Droits de services de déglacement

POUR DE PLUS AMPLES RENSEIGNEMENTS :

John Fraser
Cabinet du Ministre
Pêches et Océans
Ottawa
(613) 996-0060

Tim Meisner
Directeur
Renouveau de la prestation des services
Garde côtière canadienne
Ottawa
(613) 993-6943
1-800-563-6295

Internet : <http://www.dfo-mpo.gc.ca/communic/newsrel/communiq.htm>

Droits de services de déglacement - Proposition révisée de barème

Introduction

Le 4 décembre 1998, le ministre des Pêches et des Océans a présenté les éléments d'une proposition révisée de droits de services de déglacement (DSD) qui générerait chaque année 6,65 millions \$ plus les frais d'administration. Le présent document a pour objet de détailler la proposition révisée et le processus consultatif que va utiliser la Garde côtière avant de mettre la dernière main au barème des droits de services de déglacement plus tard au cours du mois.

Contexte

Le 14 mai 1998, le ministre des Pêches et Océans Canada a déclaré que, à la suite de l'annonce du gouvernement en mars 1997, le recouvrement des coûts de déglacement serait mis en œuvre d'ici décembre 1998. Le mois suivant, la Garde côtière publiait le document *Trousse de consultation sur les droits de services maritimes* qui expliquait en détail les changements proposés à la tarification des services à la navigation maritime et proposait un droit sur les services de déglacement¹. Un peu partout au pays, on a tenu des réunions pour donner aux représentants de la marine marchande l'occasion de poser des questions détaillées sur les éléments de la proposition et pour donner leurs points de vue à la fois sur les droits de services maritimes et sur les DSD.

Pendant le mois de septembre, la Garde côtière s'est penchée sur les commentaires qu'elle a reçus sur les droits de services maritimes et le 1^{er} octobre 1998, les modifications apportées aux droits de services à la navigation maritime sont entrées en vigueur. Au même moment, la Garde côtière a publié son évaluation des commentaires reçus sur les droits de services à la navigation maritime.

La Garde côtière a en outre reçu plusieurs commentaires sur les DSD pendant et après la période officielle de consultation. De plus, un groupe de travail formé de représentants régionaux de la marine marchande s'est réuni avec la Garde côtière en octobre dernier pour traiter de questions concernant la proposition de DSD soumise en juin et sur d'autres barèmes possibles. La Garde côtière a lu avec intérêt tous les commentaires reçus et en a tenu compte lors de la rédaction de sa proposition corrigée. L'évaluation par la Garde côtière des principaux commentaires reçus concernant la proposition de juin figure dans un document distinct.

Même si l'on a tenu compte de tous les commentaires, il a été impossible d'accepter tous les changements proposés durant la période de consultation. Ainsi, il est souvent arrivé que la Garde côtière ait reçu des propositions contradictoires. Dans ce cas et dans tous

¹ Le DSD proposé avait été fixé à 5 700 \$ par transit. Il devait générer des recettes de 13 300 000 \$ plus des coûts administratifs de 3,9 %.

les autres, elle s'est arrêtée à tous les aspects de ces questions et a fondé ses décisions sur l'intérêt public. Suit la proposition révisée du barème des DSD qui tient compte de la plupart des préoccupations exprimées au cours de la période de consultation.

Le processus pour la présentation des commentaires sur cette proposition révisée est décrit dans la section de ce document intitulée *Prochaines étapes*.

Proposition révisée des DSD

Les droits de services de déglacement seront imposés à toutes les embarcations qui naviguent dans une zone de glaces, à l'exception des bateaux de pêche, des embarcations de plaisance, et des navires d'État.²

Barème

Vue d'ensemble

Cette proposition révisée a été élaborée autour des droits de services de déglacement uniforme basés sur le transit de navires. Des droits uniformes seront imposés à chaque transit à destination ou en provenance d'un port canadien, ou encore entre deux ports situés dans une zone de glaces en saison des glaces. On trouvera ci-après une définition des termes utilisés fréquemment :

« Droit uniforme » signifie que le même droit est imposé à tous les transits payants quels que soient la taille et le type de navires, même s'ils transportent du fret.

« Navire » désigne une embarcation autre qu'un bateau de pêche, un navire de l'État ou un bateau de plaisance.³

« Saison des glaces » signifie des dates associées à une zone de glaces selon la carte de la zone de glaces (en Annexe I). Toute arrivée ou tout départ dans un port situé dans une zone de glaces sont assujettis à des DSD durant la saison des glaces. Comme l'indique la carte, les dates de la saison des glaces varient selon les secteurs de la zone de glaces, mais sont généralement comme suit :

- | | |
|---|--|
| • eaux de la côte nord-est de Terre-Neuve | 15 janv. - 15 mai |
| • eaux du lac Ontario | 21-24 déc. et 1 ^{er} -15 avr. |

² « Navire d'État » Tout bâtiment, bateau ou embarcation dont le propriétaire ou l'exploitant est le gouvernement d'un pays autre que le Canada, ou d'une province, d'un État, d'un territoire ou d'une municipalité de tout pays, pour les services duquel aucun droit, tarif ou taux de fret n'est exigé, ou pour tout bâtiment, bateau ou embarcation dont le propriétaire ou l'exploitant est le gouvernement du Canada.

³ Les navires exploités par le gouvernement de la province de Terre-Neuve, ou pour son compte, ne sont pas assujettis aux DSD en vertu de la clause 31 des *Conditions de l'union de Terre-Neuve au Canada (1949)*.

- tous les autres estuaires et eaux des Grands Lacs
du St-Laurent et du golfe du St-Laurent 21 déc. - 15 avr.

« Transit » signifie le mouvement d'un navire entre un port de départ et un port d'arrivée et sans escales entre les deux, c'est-à-dire un voyage direct entre le port A et le port B sans arrêt à un autre port en cours de route. Si le voyage entre les ports A et B comprend une escale au port C pendant que le navire fait route vers le port B, le trajet de A à C à B sera tenu pour deux transits.

« Zone de glaces » signifie les secteurs où la Garde côtière assure normalement des services de déglçage durant l'hiver pour aider la navigation commerciale. On trouvera à l'annexe I du présent document une carte de la zone de glaces.

Plafonds

Un maximum de huit transits payants a été fixé pour chaque navire par saison de glaces, laquelle commence le premier jour de la saison de glaces la plus précoce (le 21 décembre) et se termine le dernier jour de la saison de glaces la plus tardive (le 15 mai). Cette limite saisonnière n'est pas transférable d'un navire à l'autre.

De plus, le nombre de transits payants ne devra pas être supérieur à trois par période de 30 jours, la première période commençant le 21 décembre, et pour chaque période de 30 jours subséquente. Cette limite n'est pas transférable d'un navire à l'autre.

Rabais

Chaque transit payant d'un navire pour lequel il est prouvé que ce dernier dispose d'un renforcement supérieur pour les glaces sera admissible à un rabais du taux de base de DSD⁴. Le niveau de ce renforcement doit correspondre aux exigences définies pour les navires de types A, B, C ou D du Canada ou de cote arctique (ou l'équivalent reconnu à l'échelle internationale). On trouvera à l'annexe II un tableau des équivalences communes internationales aux divers types de navires du Canada.

L'échelle des rabais sera la suivante :

- 35 % de rabais sur le taux de base ➤ Cote arctique
Canada, Type A
Canada, Type B
- 25 % de rabais sur le taux de base ➤ Canada, Type C
- 15 % de rabais sur le taux de base ➤ Canada, Type D

⁴ Pour être admissible à ce rabais, il faut fournir aux représentants de la Garde côtière les documents officiels prescrits pour examen et évaluation.

Notes explicatives

Lorsqu'un transit se déroule uniquement le long d'une route où la Garde côtière n'offre pas de services de déglacement durant la saison des glaces⁵, aucun droit ne sera imposé. Cette catégorie de routes sera déterminée cas par cas et pourra être modifiée selon la disponibilité des services de déglacement.

Un transit entre deux localités éloignées ou entre une localité éloignée et un port situé au nord du 60° de latitude nord ne sera pas assujéti au droit. Comme pour les droits de services à la navigation maritime, les localités éloignées sont, par définition, les localités énumérées dans le formulaire T4039 de Revenu Canada, *Déductions pour les habitants de régions éloignées - Endroits situés dans les zones visées par règlement*.

L'arrêt d'un navire dans un port canadien situé dans une zone de glaces uniquement pour des raisons de mazoutage, d'urgence médicale, de réparations pressantes ou à la demande d'un ministère ou d'un organisme gouvernemental, ou encore une escale de nuit en raison de l'enlèvement saisonnier des aides lumineuses à la navigation n'entraîneront pas l'imposition de droits de transit.

Les mouvements à l'intérieur d'un port ne seront pas assujéti à des DSD. Ces mouvements sont généralement ceux de navires qui se déplacent exclusivement à l'intérieur des limites d'un port. Aux fins de l'application de cette disposition, le terminal de Contrecoeur est considéré comme un port distinct de Montréal.

Chaque transit d'un remorqueur-chaland sera assujéti aux droits d'un transit simple qui sera perçu du remorqueur. Toutefois, les transits d'un remorqueur ou d'un bateau-pilote dont le but unique est de venir en aide à un navire autopropulsé ne seront pas assujéti à des DSD⁶.

Les stations flottantes de ravitaillement en carburant qui partent d'un port pour revenir au même, sans arrêt intermédiaire à un autre port, ne devront payer que les droits d'un seul transit, quel que soit le nombre d'opérations de mazoutage qu'ils accomplissent au milieu du courant en cours de route.

Une partie des droits de transit d'un navire qui transporte des agrégats ou du gypse au cours de la saison des glaces peut faire l'objet d'un rabais à la fin de la saison des glaces.

⁵ Les services de déglacement de la Garde côtière, qui visent à faciliter la navigation, comprennent l'aide dans les eaux recouvertes de glaces, les conseils et renseignements sur la navigation dans les glaces et le dégagement des ports et des installations portuaires.

⁶ Afin que ce type de transit ne soit pas assujéti aux DSD, les exploitants de remorqueurs et de bateaux-pilotes seront tenus d'informer le personnel de la Garde côtière de tout transit effectué uniquement dans le but de prêter assistance à un navire autopropulsé.

Taux

Le taux de base pour chaque transit payant est de 3 100 \$. On peut appliquer un rabais au taux de base aux navires qui disposent d'un renforcement supérieur pour les glaces, conformément à la définition précédente. Aucun navire n'aura à payer plus de trois transits par période de 30 jours, la première période commençant le 21 décembre, ou plus de huit transits par saison. Donc, le montant de DSD versé par un navire ne dépassera pas 24 800 \$ par saison des glaces.

Prochaines étapes

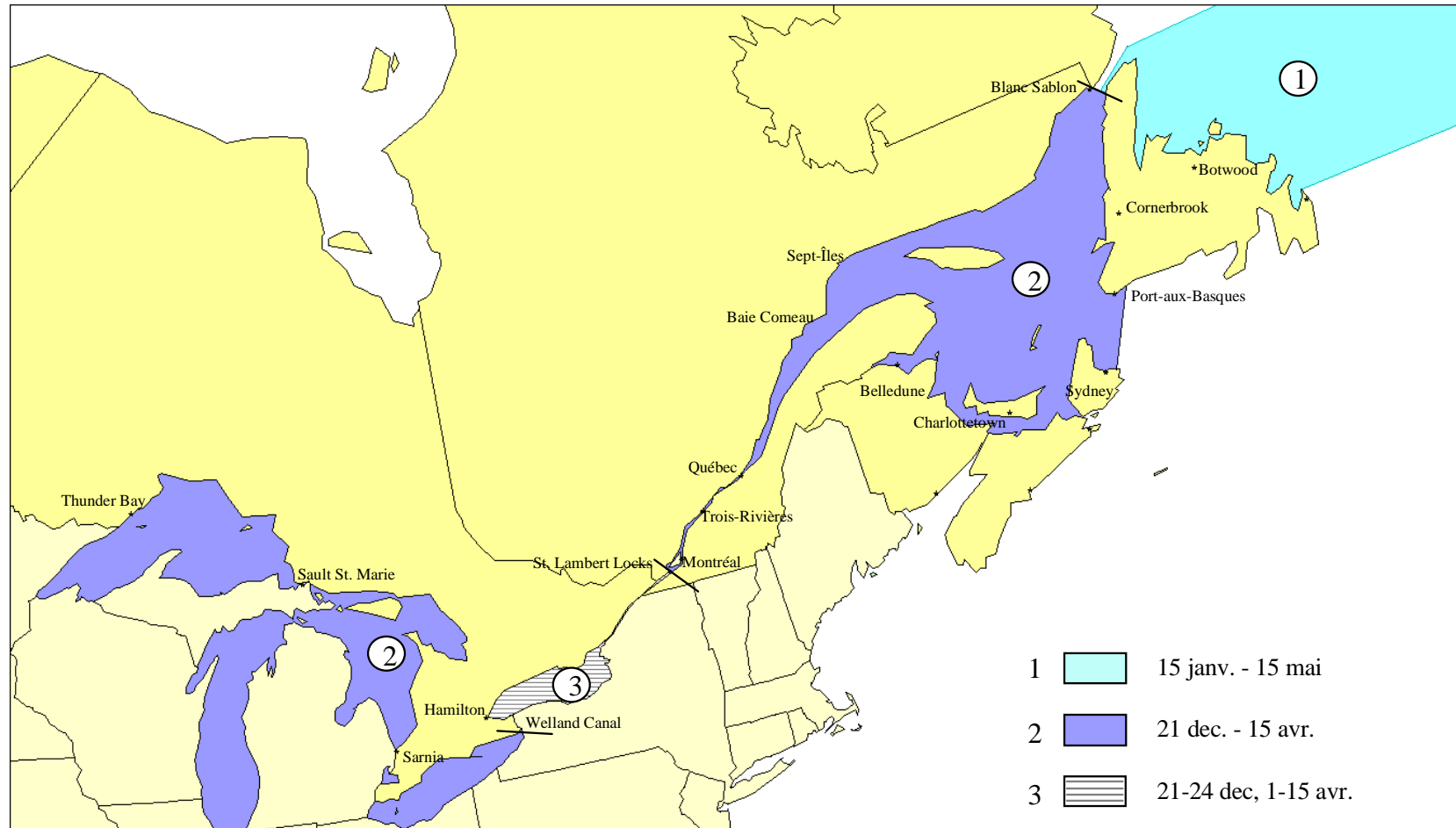
La publication du présent document marque le début de la période de commentaire publique finale. Les clients des services de déglacage de la Garde côtière sont invités à participer au processus en examinant le barème proposé que contient ce document et à soumettre leurs commentaires à la Garde côtière au plus tard le 15 décembre 1998. Adresser tous les commentaires à :

Tim Meisner, directeur
Garde côtière canadienne
Renouveau de la prestation des services
200, rue Kent, Bureau S-034
Ottawa (Ontario) K1A 0E6
Télécopieur : 613-990-4338

Tous les commentaires reçus avant la date limite du 15 décembre seront pris en compte avant que le barème définitif des tarifs des services de déglacage soit mise en œuvre à compter du 21 décembre 1998.

En réponse aux demandes de l'industrie au sujet de garanties économiques, on a établi un processus de résolution des différends sur les droits de services maritimes pour régler les questions concernant le barème ou son impact. Le processus est déclenché lorsqu'un client donne à la Garde côtière les détails de la question. La Garde côtière examine ensuite la question et fournit au client les résultats de son évaluation et, le cas échéant, des mesures à prendre. Si le client estime que le problème n'a pas été réglé de façon satisfaisante, il peut en communiquer les détails au Ministre. Ce dernier les examinera et prendra une décision finale. Lorsqu'il le juge approprié, le Ministre peut convoquer un comité indépendant de révision des droits pour l'aider dans son évaluation du problème. Dans de tels cas, toute recommandation fournie par un tel comité sera prise en compte dans la décision finale rendue par le Ministre.

Annexe 1 - Zone de glaces et saison des glaces proposées



Annexe II – Équivalents communs internationaux - Renforcement pour les glaces

Canada	Lloyd's Register of Shipping	Baltique (Det Norske Veritas)	Germanischer Lloyd
Type A	1* 1-A Super	A* 1-A*	E-4
Type B	1 1-A	A 1-A	E-3
Type C	2 1-B	B 1-B	E-2
Type D	3 1-C	C 1-C	E-1

Annexe III – Analyse des commentaires reçus au sujet de la proposition de droits de services de déglacage de juin

Application

Commentaire : La définition du mot « transit » manque de clarté.

Réponse : Le mot « transit » désigne le mouvement d'un navire entre son port de départ et son port d'arrivée sans escales intermédiaires entre les deux, c'est-à-dire un voyage direct entre le port A et le port B sans arrêt à un autre port en cours de route. Si le voyage entre les ports A et B comprend une escale au port C pendant que le navire fait route vers le port B, le trajet de A à C à B sera tenu pour deux transits.

Seuls les transits qui comprennent un départ et/ou une arrivée dans un port canadien situé dans la zone de glaces durant la saison des glaces seront assujettis aux DSD.

Exempter des DSD les mouvements à l'intérieur d'un même port

Commentaire : Les mouvements à l'intérieur d'un même port ne devraient pas être assujettis aux DSD.

Réponse : La Garde côtière est d'accord avec cette demande et n'imposera pas de DSD aux navires qui restent à l'intérieur des limites d'un même port. Aux fins de l'application, le terminal à Contrecoeur est considéré comme un port distinct de Montréal.

Exempter des DSD les remorqueurs et les bateaux-pilotes

Commentaire : Les remorqueurs et les bateaux-pilotes qui doivent aider les navires de commerce ne devraient pas être assujettis aux DSD.

Réponse : La Garde côtière n'imposera pas de DSD aux remorqueurs et aux bateaux-pilotes qui ne circulent que pour venir en aide à un navire automoteur. Cependant, chaque transit effectué par un train remorqueur-chaland sera assujetti à un seul droit de transit qui sera perçu du remorqueur.

Exempter des DSD les navires qui s'arrêtent à des fins de mazoutage

Commentaire : Les navires qui s'arrêtent dans un port à des fins de mazoutage ne devraient pas être assujettis aux DSD.

Réponse : Les navires qui font escale dans un port canadien situé dans la zone de glaces aux seules fins de mazoutage, ou qui répondent à une urgence médicale, ou qui entreprennent des réparations urgentes, ou qui répondent à une demande d'arrêt d'un ministère ou organisme gouvernementaux, ou qui font escale pour la nuit en raison de

l'enlèvement saisonnier des aides lumineuses à la navigation, n'auront pas à payer de droits de transit.

Exempter des DSD les stations flottantes de ravitaillement en carburant

Commentaire : Les stations flottantes de ravitaillement en carburant ne devraient pas payer de droits pour chaque opération de mazoutage.

Réponse : Une station flottante de ravitaillement en carburant qui quitte un port pour y revenir, sans arrêt intermédiaire à un autre port, ne sera assujettie aux DSD que d'un transit, quel que soit le nombre d'opérations de mazoutage effectuées tout au long de ce transit.

Les DSD ne devraient pas s'appliquer au Port de Sydney

Commentaire : Les navires qui font escale au Port de Sydney ne devraient pas être assujettis aux DSD.

Réponse : Un sous-comité de la CCM a déterminé la zone des glaces comme étant une région où, dans un hiver typique, la Garde côtière offre des services de déglçage aux navires commerciaux. Les archives de la Garde côtière indiquent qu'à l'intérieur d'une saison typique, elle fournit des services de déglçage (par ex., assistance à la navigation dans les glaces, conseils et renseignements sur la navigation dans les glaces, et déglçage d'entretien des installations maritimes et des ports) aux navires commerciaux à destination ou en provenance de Sydney.

Transbordement de céréales

Commentaire : Dans le cas du transbordement de céréales, une seule étape du transit devrait être assujettie aux DSD, en conformité avec les droits de services à la navigation maritime.

Réponse : Les DSD sont imposés aux navires et non à leur chargement. Il n'existe donc aucune raison pour exempter des DSD une étape du transbordement. Ces droits seront les mêmes que pour un chargement transporté en plusieurs transits par un seul ou par plusieurs navires.

En certains cas précis, les services à la navigation maritime affranchissent des droits les chargements transbordés. Ces exemptions ne portent cependant que sur les droits qui sont basés sur le tonnage des cargaisons. Il n'existe pas d'exemptions semblables pour des droits de services à la navigation maritime qui, comme c'est le cas des DSD, sont basés sur les mouvements ou la taille des navires.

Marchandises de faible valeur

Commentaire : Les droits imposés aux navires qui transportent des marchandises de faible valeur, comme du gypse, des agrégats et du sel, devraient être réduits étant donné la faible valeur par tonne de ces marchandises.

Réponse : Une étude d'incidence économique de 1996 a permis d'identifier seulement deux marchandises de faible valeur sur lesquelles les droits pourraient avoir un impact : le gypse et les agrégats. On a pris des mesures pour atténuer la perturbation éventuelle des expéditions de ces deux marchandises, à savoir plafonner les droits de services à la navigation maritime demandés aux navires qui les transportent. Des mesures similaires sont indiquées dans le barème révisé des DSD.

En réponse aux demandes de l'industrie pour des garanties économiques, on a établi un processus de résolution des litiges sur les droits des services maritimes pour régler les différends liés au barème ou à l'impact des droits. À la discrétion du Ministre, on peut ainsi former un comité indépendant de révision des droits qui aidera à évaluer la question. En pareil cas, le Ministre tiendrait compte de la recommandation de ce comité pour arrêter sa décision. De plus, le Secrétariat du Conseil du Trésor s'est engagé d'entreprendre, au cours des trois prochaines années, une étude de l'incidence du recouvrement des coûts du gouvernement sur l'industrie du transport maritime commercial.

Les navires qui n'utilisent que très peu, voire pas du tout, les services de déglacement

Commentaire : On impose à certains navires des DSD alors qu'ils n'utilisent que très peu, voire pas du tout, les services de déglacement.

Réponse : Les DSD ne permettent de récupérer qu'une partie des coûts de services de déglacement offerts aux navires de commerce, y compris la disponibilité des brise-glaces et la transmission de l'information sur les glaces. Alors que certains navires font un usage plus fréquent que d'autres des services de déglacement, la plupart des navires qui font escale dans des ports canadiens situés dans la zone de glaces profitent de certains des services de déglacement de la Garde côtière. Pour cette raison, les DSD seront imposés à tous les transits, à l'exception des transits de bateaux qui naviguent exclusivement entre des ports situés dans des régions où la Garde côtière n'assure pas de services de déglacement durant la saison des glaces. L'identification de ces routes se fera au cas par cas et sera sujette aux changements si les services de déglacement viennent à être offerts.

Barème

Objectifs de recettes inévitables provenant des DSD dans certaines régions

Commentaire : Certaines régions paieront plus que la totalité des coûts de déglacement de leur région conformément au taux uniforme proposé pour tout l'Est du Canada.

Réponse : Les DSD ne sont pas perçus en fonction d'une région ou d'un port; ils sont versés par les navires qui traversent la zone de glaces de l'Est du Canada pendant la saison des glaces. La Garde côtière coordonne le déploiement des brise-glaces des Régions de Terre-Neuve, des Maritimes, Laurentienne et du Centre qui font partie d'une seule unité. Les glaces, les brise-glaces et les navires commerciaux se déplacent librement d'une région à l'autre. Un brise-glace peut être posté dans une région, mais il ira souvent aider des navires à destination ou en provenance de ports situés dans d'autres régions. C'est pour cette raison que l'on applique un droit de transit uniforme dans tous les secteurs où des services de déglacage sont généralement fournis.

Bien qu'aucune entente n'ait été conclue entre la Garde côtière et l'industrie sur la manière de déterminer les frontières régionales et les coûts, les navires commerciaux n'auront pas à payer des droits atteignant la quasi totalité de ce qu'il en coûte à la Garde côtière pour assurer les services de déglacage aux navires de commerce. En fait, les navires assujettis aux DSD ne paieront que 6,65 millions \$ sur le coût de prestation des services qui leur est imputé; le reste, soit 69 millions \$, sera assumé par les contribuables canadiens.

Régionalisation des DSD

Commentaire : Les DSD devraient être fixés selon la région.

Réponse : Un sous-comité de la CCM a étudié différents barèmes de droits de déglacage et a recommandé que, « dans l'éventualité d'une imposition de frais de déglacage, ils soient basés sur des droits uniformes de transit à l'intérieur ou à l'extérieur des régions de glaces de l'Est du Canada. » La Garde côtière a accepté cette recommandation et croit qu'un barème uniforme de tarif reflète le mieux la nature des services de déglacage offerts aux navires de commerce.

Le programme d'hiver de déglacage de la Garde côtière est un programme unique intégré qui couvre les quatre régions situées dans l'Est du Canada. Les brise-glaces sont déployés dans la zone de glaces de façon à répondre efficacement aux demandes des clients et aux changements des conditions météorologiques. Cette réalité, associée au fait que les mouvements de nombreux navires empruntent les eaux de plus d'une région, rend plus logique et plus pratique l'imposition d'une seule tarification à tous les navires qui font escale dans un port canadien situé dans la zone de glaces.

Les DSD ne devraient pas être uniformes

Commentaire : Les DSD ne devraient pas être uniformes, mais calculés plutôt selon certains facteurs comme le tonnage des cargaisons, la jauge brute et la distance franchie.

Réponse : Le sous-comité de la CCM a reconnu que la plupart des demandes de services de déglacage portent souvent sur le point d'arrivée ou de départ d'un port, ou les environs, et recommandé que si des droits de déglacage doivent être imposés, ils

soient fondés sur un droits de transit uniforme pour tous les transits vers, hors, ou à l'intérieur des zones de glaces dans l'Est du Canada.

Un taux de DSD différent imposé aux petits navires

Commentaire : Les petits navires ne devraient pas payer les mêmes DSD que les gros en raison de leur capacité réduite à assumer ces frais étant donné que les cargaisons qu'ils transportent sont plus petites.

Réponse : Les études économiques menées à ce jour au sujet de la capacité de payer ont montré que la collecte des DSD à raison d'un montant de 13,3 millions \$ n'entraînerait pas d'importantes perturbations dans les tendances actuelles du transport maritime. Par ailleurs, un taux établi pour récupérer 50 p. cent de ce niveau assurerait qu'il n'y aurait aucune perturbation importante.

En réponse aux demandes de l'industrie pour des garanties économiques, on a établi un processus de résolution des litiges sur les droits des services maritimes pour régler les différends liés au barème ou à l'impact des droits. À la discrétion du Ministre, on peut ainsi former un comité indépendant de révision des droits qui aidera à évaluer la question. En pareil cas, le Ministre tiendrait compte de la recommandation de ce comité pour arrêter sa décision. Par ailleurs, le Secrétariat du Conseil du Trésor s'est engagé à continuer d'étudier, au cours des trois prochaines années, l'impact du recouvrement des coûts par le gouvernement sur la marine marchande.

DSD devrait s'appliquer aux voyages, non par transit

Commentaire : Les navires qui effectuent de petits au plusieurs transits seront lésés si la Garde côtière impose des droits uniformes par étape.

Réponse : Comme la Garde côtière reconnaît que ces navires effectuent des transits fréquents ou qu'ils réalisent des voyages comprenant de nombreux transits, la limite saisonnière du nombre maximum de transits payants a été ramenée de douze à huit et une limite additionnelle de trois transits payants par chaque période de 30 jours a été instaurée.

Modification des dates de la saison des glaces

Commentaire : Les dates d'ouverture et de fermeture de la saison des glaces sur les Grands Lacs devraient correspondre à celles de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Réponse : On a révisé les dates de la saison des glaces pour le lac Ontario afin de mieux tenir compte de la prestation des services de déglacement dans cette région. La saison des glaces dans ce lac va maintenant du 21 au 24 décembre et du 1^{er} au 15 avril.

Caractère distinctif de la zone de glace des Grands Lacs

Commentaire : Les Grands Lacs devraient avoir le statut de zone distincte en raison de la particularité de leur situation.

Réponse : On a révisé les dates de la saison des glaces pour le lac Ontario afin de mieux tenir compte de la prestation des services de déglacage dans cette région. La saison des glaces dans ce lac va maintenant du 21 au 24 décembre et du 1^{er} au 15 avril.

Réduction du plafond des DSD

Commentaire : Le plafond de douze transits devrait être réduit.

Réponse : La Garde côtière reconnaît que le plafond de douze transits payants par navire par saison de glace ne règle pas la question des transits fréquents des navires marchands et des traversiers. La limite sera donc ramenée à huit transits payants par navire et par saison des glaces. De plus, on instaurera une limite de trois transits payants par période de 30 jours et par navire.

Les rabais de DSD sont inappropriés

Commentaire : Les trois rabais consentis aux navires renforcés pour les glaces devraient être remplacés par un rabais plus important fondé uniquement sur la classe glace.

Réponse : La Garde côtière a révisé les rabais consentis aux navires renforcés pour les glaces et ils sont maintenant fondés seulement sur la classe glace des navires.

Les rabais sur les DSD sont trop bas

Commentaire : Les rabais proposés ne sont pas assez importants pour justifier les investissements consentis par les propriétaires de navires renforcés pour les glaces.

Réponse : L'investissement différentiel exigé des propriétaires désireux de renforcer leurs navires pour les glaces peut être important, mais la Garde côtière ne croit pas que les rabais encouragent directement de tels investissements. Ces rabais ont été consentis plutôt parce que la Garde côtière reconnaît que les navires dotés de cette caractéristique peuvent avoir moins besoin de services de déglacage. La Garde côtière croit également que les rabais révisés, consentis à ce genre de navires uniquement en fonction de leur cote de glace, est une reconnaissance équitable de leur capacité.

Rabais des DSD pour la puissance

Commentaire : Les rabais sur la puissance devraient être appliqués seulement si le navire est dirigé par un officier de navigation dans les glaces d'expérience.

Réponse : Les rabais sur la puissance ont été supprimés dans la mesure où les intervenants appuyaient fortement les rabais révisés fondés uniquement sur la cote de glace des navires.

Cote glace des navires

Commentaire : Les équivalences internationales des cotes glaces des navires devraient être acceptées.

Réponse : La Garde côtière va reconnaître les équivalences internationales des cotes glaces des navires au moment d'étudier l'admissibilité de ce type de navires.

Traversiers

Les traversiers offrent des services essentiels

Commentaire : Les traversiers offrent des services essentiels. Ils devraient donc ne pas être assujettis aux DSD.

Réponse : La Garde côtière a évalué à 76 millions \$ le coût total des services de déglçage offerts aux navires de commerce. Les traversiers et les autres navires de commerce ne doivent assumer qu'une partie de ces coûts, soit 6,65 millions \$ seulement, et les contribuables canadiens, le reste. Divers types de traversiers sont exploités durant la saison des glaces, certains par le gouvernement et d'autres par l'entreprise privée. La plupart doivent compter sur les services de déglçage de la Garde côtière, ou ont bénéficié au fil des années du service d'information sur les glaces de la Garde côtière.

On a élaboré le barème de droits fondé sur les transits en tenant compte du caractère unique des opérations de traversier. La limite du nombre de transits payants par saison des glaces, fixée à douze dans la proposition initiale, a été ramenée à huit par navire et par saison des glaces. En outre, une limite de trois transits par navire par chaque période de 30 jours a été mise en place. Enfin, les traversiers qui sont propriété du gouvernement et qui dispensent leurs services sans frais ne seront pas assujettis aux DSD.

Tarifs pour les traversiers

Commentaire : Les DSD devraient être inférieurs pour les traversiers étant donné qu'ils ne transportent généralement pas de marchandises.

Réponse : La demande pour les services de déglçage de la Garde côtière n'est pas reliée directement à la taille d'un navire, à la quantité de marchandises qu'il transporte, ni au but du transit. Pour cette raison, les tarifs sont uniformes pour tous les types de navires. Toutefois, la plupart des traversiers vont bénéficier des limites saisonnières et par période de 30 jours sur le nombre de transits payants.

Les limites devraient être appliquées aux routes et non aux navires

Commentaire : Les limites devraient être imposées aux itinéraires empruntés par les traversiers et non à une catégorie de navires en particulier puisque les traversiers doivent quelquefois être remplacés en raison de pannes, etc.

Réponse : La Garde côtière reconnaît que la limite de douze transits payants par navire par saison des glaces ne règle pas complètement la question des transits fréquents des navires marchands et des traversiers. La limite sera donc ramenée à huit transits payants par navire et par saison des glaces. De plus, on instaurera une limite de trois transits payants par période de 30 jours et par navire. Cette mesure va profiter aux exploitants qui doivent utiliser des navires de remplacement.

Les traversiers saisonniers paient les mêmes droits que ceux qui fonctionnent à l'année longue

Commentaire : Les traversiers qui sont exploités une semaine ou deux durant toute la saison des glaces paient le maximum de DSD, tout comme le font ceux en exploitation à l'année longue.

Réponse : La Garde côtière reconnaît que la limite de douze transits payants par navire par saison des glaces ne règle pas complètement la question des transits fréquents des navires marchands et des traversiers. La limite sera donc ramenée à huit transits payants par navire et par saison des glaces. De plus, on instaurera une limite de trois transits payants par période de 30 jours et par navire. Cette mesure va profiter aux exploitants de traversiers saisonniers.