

Bulletin de la GMMC : AECG (Accord économique et commercial global)

13 septembre 2014

Qu'est-ce que l'AECG?

- Il s'agit d'un accord de libre-échange conclu entre le Canada et l'Union européenne (UE) couvrant toute une variété de questions liées au commerce. C'est également l'accord commercial du genre le plus important du Canada depuis l'ALENA (Accord de libre-échange nord-américain)
- Cet accord entraînera une réduction des tarifs, l'abaissement de barrières commerciales et la disparition de mesures protectionnistes en vigueur au Canada et dans l'UE.
- Un volume significatif de renseignements est disponible sur Internet; ces renseignements sont accessibles par des recherches, mais n'exposent souvent que les impacts positifs anticipés et n'identifient pas les risques potentiels ni les autres impacts sur les travailleurs canadiens.

Calendrier et importance

- L'AECG est une question importante sans toutefois présenter actuellement un caractère imminent.
- Aucune négociation concernant les services maritimes ayant un lien avec l'AECG n'est en cours pour le moment. Ces négociations ont eu lieu il y a un certain temps et leurs « résultats » sont déjà sanctionnés.
- Il n'en est pas de même avec la mise en œuvre et la date « d'entrée en vigueur » éventuelles. On estime actuellement que cela se produira dans 2 ans.
- Certaines dispositions de l'AECG donnent accès à certaines fractions du cabotage au Canada, qui est normalement protégé, aux sociétés de l'UE.
- L'UE est constituée de 28 pays. Les sociétés de l'UE contrôlent environ 40 % de la flotte commerciale mondiale.
- La plupart des navires canadiens ont été conçus afin de se conformer aux demandes spécifiques d'un commerce au sein du Canada; bien peu d'entre eux pourraient être envoyés pour travailler dans l'UE.
- La loi canadienne actuellement applicable (la Loi sur le cabotage de 1992) <http://lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-33.3/TexteCompleet.html> exige qu'une cargaison qui se déplace d'un port canadien à l'autre soit transportée sur un navire battant pavillon canadien, si un tel navire est disponible. Cette loi comprend certaines dispositions permettant l'utilisation d'un navire étranger lorsqu'aucun navire canadien n'est disponible.
- Il s'agit d'un type d'obstacle légal relativement commun empêchant l'entrée de navires étrangers dans les zones commerciales internes d'un pays. La loi sur la marine marchande de 1920 des États-Unis est une protection similaire qui assure la protection du cabotage national aux États-Unis; elle est connue comme la loi de Jones.
- Toute législation assurant une certaine protection envers la concurrence provenant d'autres pays permet de maintenir un niveau raisonnable de rémunération en plus d'assurer un système de transport de qualité supérieure et durable, ce à un coût abordable. Il s'agit également d'une source de revenus dont les sociétés canadiennes ont besoin pour assurer le maintien et le renouvellement de la flotte canadienne afin qu'elle demeure moderne, fiable et disponible.
- La Guilde, tout comme d'autres organisations, a toujours fait la promotion et mis l'accent sur l'importance de maintenir une industrie maritime nationale dynamique. Il s'agit d'une composante essentielle à la sécurité nationale, ce que le Canada et d'autres pays où le commerce maritime est important ont démontré par le passé à plusieurs occasions.
- Avant que l'AECG puisse entrer en vigueur, le Parlement devra modifier la loi sur le cabotage. C'est le cas également de plusieurs autres lois canadiennes qui sont touchées par les multiples dispositions de l'AECG.
- Le vocabulaire et les formulations utilisés dans l'AECG sont actuellement scrutés à la loupe par des experts. Son contenu devra également être traduit dans plusieurs langues.

Le rôle de la Guilde

- Les syndicats ont appris quelles étaient les dispositions contenues dans l'AECG par voie de « fuites de documents », mais seulement après que le texte final de certaines parties de l'accord portant sur le cabotage ait été déjà écrit.
- Alors que le Canada peut être fier d'un cadre législatif mis au point grâce à des consultations entre le gouvernement, l'industrie et les syndicats, il n'en est pas de même pour les accords de commerce international.
- Afin de pouvoir enquêter plus attentivement sur cette situation, de déterminer plus précisément ce qui s'en vient et d'être en mesure de bien représenter nos membres de la communauté maritime et de leur présenter des rapports exacts, le président de la Guilde rencontre beaucoup de membres du Parlement, des dirigeants d'associations industrielles, des hauts fonctionnaires travaillant au fédéral, des membres importants de la communauté juridique, le vice-président de l'International Organization of Masters, Mates and Pilots (Organisation internationale des capitaines, officiers de pont et pilotes), le président de l'Association internationale des pilotes maritimes (IMPA) et le président du Syndicat international des marins canadiens (SIU).
- Le président de la Guilde a également obtenu un résumé à cet effet (le vendredi 12 septembre) par l'entremise de fonctionnaires œuvrant dans les secteurs du commerce et de la réglementation au fédéral et qui ont un rôle important à jouer dans l'AECG de même qu'une bonne compréhension des enjeux spécifiques qui sont une source d'inquiétudes pour la guilde.

CONCESSIONS DU SECTEUR MARITIME QUE LE GOUVERNEMENT DU CANADA A ACCEPTÉES

- Les sociétés de l'UE auront le droit de faire appel aux services d'un navire battant pavillon de n'importe quel pays afin de déplacer des conteneurs vides au sein du Canada. Il est attendu que ces conteneurs soient alors remplis de marchandise canadienne à exporter.
- Normalement, le déplacement de ces conteneurs au Canada s'effectue par voie ferrée. Les impacts que cette disposition aura sur les employés canadiens du secteur ferroviaire et d'autres secteurs terrestres sont encore nébuleux.
- Les navires construits et enregistrés dans l'UE auront le droit d'offrir leurs services pour des projets de dragage gouvernementaux dont la valeur excède 7,8 millions de dollars. Les projets de dragage privés seront accessibles aux sociétés de l'UE qui se servent de navires battant pavillon de n'importe quel pays. Les règles d'approvisionnement de l'AECG décrivent en détail la manière de déterminer la valeur et les seuils éliminatoires des projets.
- Deux sociétés canadiennes ont récemment effectué des investissements significatifs dans des navires de dragage. Des membres de la Guilde couverts par la convention collective à Vancouver sont employés à bord du « FRPD 309 », un navire de dragage d'acquisition récente qui devrait bientôt battre pavillon canadien. Le Groupe Océan, sur la côte Est, exploite également depuis peu un nouveau navire de dragage battant pavillon canadien. L'impact sur la communauté maritime canadienne employée sur des navires de dragage est encore inconnu.
- Les navires enregistrés dans l'UE pourront mettre en place un service d'approvisionnement de cargaison régulier entre les ports de Montréal et d'Halifax uniquement. Un service d'approvisionnement est la fraction nationale de tout système international d'importation/exportation provenant de l'étranger (et non pas uniquement entre le Canada et les pays de l'UE).
- Les navires de « deuxième registre » de l'UE pourront également effectuer le même type de service entre Montréal et Halifax, mais uniquement si l'objectif est de poursuivre leur voyage international.
- On ne sait pas si les dispositions de l'AECG pourraient évoluer ou non dans les prochaines années afin de couvrir d'autres questions commerciales. Il n'y a cependant aucune autre négociation en cours concernant une quelconque autre disposition portant sur le commerce maritime.

FORMATION D'UNE COALITION

- La Guilde, de même que nos partenaires œuvrant dans d'autres syndicats, continuera de s'exprimer au nom de ceux dont les revenus dépendent du cabotage.
- Une coalition a été créée afin d'augmenter la prise de conscience que l'industrie maritime du Canada œuvre dans l'intérêt même des Canadiens, d'une manière sûre et efficace et responsable d'un point de vue environnemental, le tout en contribuant à la prospérité du Canada. Ce groupe porte le nom de Canadian Maritime and Supply Chain Coalition (coalition canadienne du commerce maritime et de la chaîne d'approvisionnement); il rassemble les dirigeants de la plupart des syndicats liés au secteur maritime, incluant la Guilde. La Guilde et la Coalition souhaitent parler agressivement au nom des Canadiens et poursuivront leurs efforts pour travailler en étroite collaboration avec tous nos réseaux de partenaires industriels afin de réduire au minimum les impacts de l'AECG sur les travailleurs canadiens.
- Les marins canadiens sont fiers de leur travail. Ils sont bien formés et connaissent leur domaine; il s'agit de personnes compétentes et ingénieuses. Il faut empêcher la perte des aptitudes et des compétences de matelotage traditionnel retrouvées au Canada.
- La dévalorisation de l'importance d'employer des marins canadiens à bord des navires œuvrant au Canada est scandaleuse; cela ne peut être ignoré.

Ci-joint à ce bulletin se trouve un communiqué de presse gouvernemental portant sur ce sujet soulevé hier en fin de journée et une lettre envoyée par la Guilde le 9 septembre afin d'obtenir des explications concernant l'AECG. Ces explications ont été fournies par téléphone par des fonctionnaires du gouvernement fédéral le 12 septembre.



The Canadian Merchant Service Guild

A NATIONAL ASSOCIATION OF MASTERS — MATES — PILOTS — ENGINEERS AND OTHER MARINE OFFICERS

La Guilde de la Marine Marchande du Canada

INCORPORÉE EN 1919

ASSOCIATION NATIONALE DES CAPITAINES — OFFICIERS DE PONT — PILOTES — MÉCANICIENS ET AUTRES OFFICIERS MARINS

AFFILIATED WITH / AFFILIÉE À

INTERNATIONAL MARITIME PILOTS » ASSOCIATION — INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION - NATIONAL JOINT COUNCIL OF CANADA

ASSOCIATION INTERNATIONALE DES PILOTES MARITIMES — FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT — CONSEIL NATIONAL MIXTE DU CANADA

OTTAWA – VANCOUVER – THOROLD – QUÉBEC – DARTMOUTH – ST. JOHN'S

Par courriel — Le 9 septembre 2014

Tim Meisner, Directeur général
Politique d'assurance maritime, Transport Canada

Cher Tim,

Serait-il possible de fournir à la Guilde de la Marine Marchande du Canada un résumé concernant les impacts attendus des dispositions concernant les services maritimes de l'AECG? Une courte discussion téléphonique serait sinon très utile. Des membres de la Guilde m'ont remis une copie de votre courriel du 20 août, lequel décrit les 3 activités qui seront ouvertes à l'UE par la mise en application de l'AECG; ces membres sont très en colère étant donné qu'ils sont employés sur des navires transportant de la marchandise dans la partie nationale d'un trajet international. Nous sommes très inquiets par l'intention de rendre accessible aux navires de l'UE cette partie nationale du commerce maritime international. Nous n'arrivons pas à décider si oui ou non cette situation correspond vraiment à la description d'un service d'approvisionnement. Nous l'apprécierions énormément si vous étiez en mesure de nous divulguer quelques détails d'ordre général concernant ces secteurs d'activité. Le Canada présente l'AECG comme un accord décisif. Les membres de la Guilde se demandent cependant quelles nouvelles occasions ont été identifiées dans ce nouvel accord pour favoriser les marins et les navires canadiens. Cette absence de renseignements fait en sorte que les marins canadiens craignent l'AECG, au même titre que d'autres au pays considèrent l'AECG comme une réussite. Pour le moment, afin de réduire nos champs d'inquiétudes à une liste très courte d'éléments spécifiques, la Guilde souhaite tout particulièrement en savoir plus sur les questions suivantes :

- Les services de dragage commerciaux ont été spécifiquement identifiés. Nous ne connaissons pas le raisonnement derrière cette décision, mais il s'agit d'un changement qui a un impact potentiel significatif et grave sur les opérateurs de dragage canadiens. Nous voulons donc savoir si des services maritimes « supplémentaires » actuellement assurés par des sociétés canadiennes pourraient être, ou ont déjà été, identifiés pour en permettre un jour l'accès aux entités de l'UE? Y a-t-il un processus par lequel les intervenants peuvent agir sur cette prise de décisions et mettre la main sur l'analyse d'impact avant de parvenir à des ententes?
- Les services d'approvisionnement de cargaison entre les ports d'Halifax et de Montréal à bord de navires enregistrés dans l'UE ont été identifiés spécifiquement pour une quelconque raison. C'est une situation troublante. Encore une fois, nous sommes inquiets à savoir si des trajets supplémentaires au Canada pourraient être identifiés, ou l'ont déjà été, et nous aimerions connaître quel sera le processus qui entourera cette prise de décision.
- Comme vous le savez, l'exportation canadienne de céréales et de ressources naturelles est florissante. Beaucoup de marins canadiens dépendent de l'emploi assuré par la « partie nationale » du commerce maritime international. Une fraction significative de ce commerce international est certaine d'avoir lieu entre le Canada et l'UE. Si un accord est mis en place avec l'UE, est-ce que le terme « services d'approvisionnement » désigne spécifiquement cette activité? C'est-à-dire, est-ce que Service d'approvisionnement désigne uniquement la préparation et le déplacement de marchandise « au sein du Canada » qui font l'objet d'un commerce « entre » le Canada et l'UE?

Votre aide pour nous éclairer un peu sur ces questions serait très utile afin que les marins canadiens puissent commencer à saisir l'impact de l'AECG dans un terme rapproché.

Veuillez agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs,

Mark Boucher

Président national
Guilde de la Marine Marchande du Canada



Les faits en bref : L'AECG et l'industrie du transport maritime canadienne

Le 12 septembre 2014 - Aujourd'hui, Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada a publié l'information suivante concernant l'Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne sur l'industrie de la navigation maritime du Canada:

- L'AECG donnera aux entreprises canadiennes un accès préférentiel à 500 millions de consommateurs et à un marché qui affiche un PIB de 18 billions de dollars.
- On prévoit que l'AECG augmentera le commerce bilatéral de 20 p. 100 et accroîtra le PIB du Canada de 12 milliards de dollars.
- L'AECG profitera à l'industrie canadienne du transport maritime et l'aidera à croître grâce à cette augmentation des échanges commerciaux.
- L'AECG mettra les entreprises canadiennes de transport maritime sur un pied d'égalité avec leurs concurrentes, et les règlements en matière de sécurité et de prévention de la pollution qui s'appliquent actuellement aux navires étrangers exploités au Canada continueront de s'appliquer, de même que les exigences auxquelles sont assujettis les étrangers travaillant à bord de ces navires.
- L'AECG protège entièrement le droit du gouvernement du Canada d'adopter ou de conserver toute mesure touchant l'investissement dans les services de transport maritime ou la prestation de ces services, à l'exception des trois services qui suivent pour lesquels un accès limité a été accordé à l'UE.

Services de dragage : Action de racler les fonds marins pour en extraire des sédiments dans le but d'entretenir les voies navigables

- Les intervenants canadiens, comme les autorités portuaires de Vancouver et de Saint John, ont indiqué dans le passé que l'accès à des fournisseurs de services de dragage internationaux serait bénéfique.
- Les services de dragage peuvent être obtenus par le truchement de marchés publics ou de marchés avec le secteur privé. Pour ce qui est des marchés visant ce type de services qui sont passés par les gouvernements conformément aux engagements en matière de marchés publics contractés par le Canada dans l'AECG, seules les entités visées et les projets de plus de 7,8 millions de dollars sont concernés.
- Au cours des cinq dernières années, un seul contrat d'approvisionnement fédéral supérieur à ce seuil a été octroyé au Canada.
- En vertu de l'AECG, l'entité qui octroie le contrat de services de dragage conserve la latitude voulue pour établir des critères de sélection, notamment sur la qualité, le prix, la connaissance du milieu et l'expérience pertinente, et pour appliquer des critères environnementaux et sociaux. Les modalités, la taille et la structure du contrat continueront d'être établies par l'entité qui octroie le contrat.

- Le Canada constitue un marché restreint dans le secteur du dragage, et son industrie connexe est de petite taille. Afin de répondre à leurs besoins, les entrepreneurs responsables du dragage ont recours à des fournisseurs étrangers lorsqu'il s'agit de contrats de dragage importants.

Repositionnement de conteneurs : action de repositionner des conteneurs vides au Canada sur une base non payante

- Les intervenants canadiens, en particulier la Fédération maritime du Canada, avec le soutien des principales autorités portuaires du Canada, ont demandé l'atteinte de ce résultat dans le cadre des négociations de l'AECG.
- Conformément à l'AECG, seuls les navires européens pourront transporter leurs propres conteneurs vides sur une base non payante. Cette disposition permettra de veiller à ce que les fournisseurs européens ne puissent offrir ce service à d'autres entités.

Cabotage : Dans le contexte de l'AECG, le cabotage signifie le transport de marchandises entre le port d'Halifax et celui de Montréal par un navire immatriculé dans un État membre de l'UE. Le cabotage ne peut être fourni à un autre port.

- À l'heure actuelle, aucun armateur canadien ne fournit des services de cabotage entre les ports d'Halifax et de Montréal
- En vertu de l'AECG, tout fournisseur éventuel de l'UE qui assurera un service de cabotage régulier entre Halifax et Montréal devra utiliser des navires inscrits au registre national d'un État membre de l'UE et battant pavillon de cet État. Cette mesure garantit des conditions concurrentielles, car les exploitants de ces navires sont tenus de respecter les normes de l'État visé en matière de travail, de fiscalité, d'environnement et de sécurité.
- L'AECG autorisera également le service de cabotage dans un seul sens, entre Halifax et Montréal, à condition que le trajet fasse partie d'un itinéraire international. Le navire doit être inscrit au registre national d'un État membre de l'UE et battre pavillon de cet État.
- Pour ces services, il est interdit d'utiliser des « pavillons de complaisance », qui permettent souvent d'appliquer des normes moins strictes en matière de travail, de fiscalité, d'environnement et de sécurité.
- De plus, les navires qui transitent dans les eaux canadiennes doivent respecter en tout temps une réglementation stricte en matière de sécurité et d'environnement.

Pour de plus amples renseignements, prière de consulter la page [Canada-Union européenne : Accord économique et commercial global \(AECG\)](#).