

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

INCORPORATED 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 - ST. CATHARINES - QUÉBEC - DARTMOUTH - ST. JOHN'S

Le 5 juin 2026

L'honorable Steven MacKinnon, député, C. P.

Ministre des Transports

330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5

*Par courriel : TC.engagement.TC@tc.gc.ca
TC.MinisterofTransport-MinistredesTransports.TC@tc.gc.ca.*

Objet : Proposition d'exemption des exigences de cabotage pour les navires battant pavillon étranger

Monsieur MacKinnon,

La Guilde de la Marine Marchande du Canada (GMMC) représente des milliers d'officiers de navires qui travaillent sur des navires canadiens. Nous vous écrivons afin d'exprimer notre opposition à la proposition présentée dans le cadre de consultation de Transports Canada intitulé **Renforcer l'Unité de l'économie canadienne par le commerce et les transports**, laquelle permettrait aux navires battant pavillon étranger d'effectuer du commerce maritime sur les côtes du Canada lors d'une situation d'urgence, sans avoir obtenu au préalable une licence de cabotage. Cette proposition, présentée sous la bannière **Alléger le fardeau administratif et simplifier la réglementation**, ne constitue pas un simple ajustement; elle vient ébranler le cadre canadien du cabotage, l'industrie du transport maritime du pays qu'il protège ainsi que les moyens de subsistance des gens de mer canadiens.

Le fond et la justification de la proposition posent problème. Nous craignons que celle-ci puisse être utilisée à mauvais escient afin de multiplier les exemptions, de diluer les protections du cabotage et de contourner l'examen sous le couvert de l'urgence. Il est difficile d'y voir autre chose qu'une tentative d'affaiblir les importantes mesures de protection existantes.

Ce qui rend cette proposition encore plus préoccupante, c'est qu'elle est manifestement inutile. Le Canada dispose déjà d'un système établi de licences de cabotage qui permet aux navires

battant pavillon étranger de participer sur son territoire au commerce maritime en présence d'un besoin opérationnel réel. Le cadre actuel prévoit même des mécanismes permettant de répondre aux situations urgentes, notamment une procédure très accélérée lorsqu'aucun navire canadien approprié n'est disponible.

En d'autres termes, le gouvernement envisage de modifier, voire de démanteler, un important mécanisme de protection, pas en raison d'une défaillance du système, mais parce que les exigences actuelles d'examen et de transparence ainsi que la possibilité de répondre pour les opérateurs canadiens sont excessivement contraignantes.

Ajoutons que les activités exercées au Canada, assorties d'un avantage financier concurrentiel, représentent une aubaine pour les opérateurs étrangers et peuvent également constituer une stratégie d'évitement fiscal. Depuis longtemps, le Canada fait la distinction entre le transport maritime international et le cabotage sur ses côtes. Cette distinction soutient certaines décisions d'investissement des armateurs, des chantiers navals, des établissements de formation et de la main-d'œuvre maritime. Les dispositions applicables à l'utilisation de navires étrangers ont été conçues pour faciliter le commerce international, et non le commerce intérieur.

En ouvrant davantage la porte aux opérateurs de navires battant pavillon étranger avec des frais généraux très bas et la possibilité de recruter des gens de mer provenant de pays où les salaires sont bas, nous compromettrions les investissements d'envergure réalisés récemment dans le tonnage canadien, ainsi que les améliorations et les investissements effectués dans les écoles maritimes, notamment par les gouvernements provinciaux. Tous les intervenants de l'industrie maritime canadienne, y compris les représentants syndicaux, ont aussi participé considérablement aux efforts de recrutement de nouveaux candidats pour la main-d'œuvre maritime canadienne. Les efforts visant à attirer de jeunes Canadiennes et Canadiens dans l'industrie maritime commencent à porter leurs fruits. Or, aucune mesure ne devrait être prise pour amener ces personnes à douter de la pertinence d'une carrière dans ce secteur. Ces investissements à long terme dans le secteur maritime ont été effectués dans l'espoir que le gouvernement fédéral préserverait la stabilité de l'industrie maritime intérieure, au moyen d'une orientation stratégique nationale à long terme.

La *Loi sur le cabotage* du Canada n'est pas une anomalie. La plupart des nations maritimes à travers le monde adhèrent au principe selon lequel le transport intérieur est un actif national stratégique qui favorise l'économie et la sécurité nationale. De plus, elles réservent le commerce maritime canadien à leurs flottes et à leur personnel marin. Cette situation s'explique probablement par le fait qu'elles comprennent que la capacité maritime est indissociable de la sécurité économique, de la résilience industrielle et du contrôle souverain des infrastructures de transport. Le Canada a longtemps reconnu ces mêmes principes. Toutefois, cette proposition est susceptible d'affaiblir le transport maritime au Canada, de désavantager les opérateurs nationaux et de réduire les possibilités d'emploi pour les gens de mer d'ici. Le cabotage existe pour une raison. Il réserve le transport maritime intérieur aux navires battant pavillon canadien et contribue au maintien, au pays, d'une flotte viable et d'une main-d'œuvre maritime qualifiée. Une fois cette capacité érodée, il devient difficile de la reconstruire. Ce phénomène s'est produit dans d'autres pays.

Un gouvernement qui privilégie la résilience de son pays, l'industrie nationale et la sécurité des chaînes d'approvisionnement devrait renforcer ces éléments au lieu d'ouvrir la porte à des opérateurs et des gens de mer étrangers, qui ne contribuent pas à l'économie canadienne. Aucun pays ne peut, en toute crédibilité, parler de souveraineté, de résilience des chaînes d'approvisionnement ou d'autonomie économique tout en facilitant, en situation de crise, le remplacement de la capacité nationale par des navires battant pavillon étranger. N'est-ce pas précisément en situation d'urgence qu'un pays devrait pouvoir compter d'abord sur sa propre flotte, sa propre main-d'œuvre et son propre cadre réglementaire? La *Loi sur le cabotage* du Canada vise d'ailleurs à préserver la capacité de transport maritime sur laquelle le pays peut compter en cas de besoin.

Il existe également une importante dimension stratégique et sécuritaire à prendre en compte. Dans le secteur mondial du transport maritime, de nombreux navires exploitent des registres de pavillon, des structures de propriété et des couvertures d'assurance douteux ou fausement présentés. Ajoutons que ces navires affichent souvent de mauvais antécédents en ce qui a trait à la sécurité, à la protection de l'environnement et au traitement réservé à leur personnel maritime. L'élargissement de l'accès des navires battant pavillon étranger au cabotage canadien, dans le cadre d'une exemption floue en situation d'urgence, risque d'exposer le système de transport du pays à ces opérateurs. Enfin, toute mesure susceptible d'accroître les vulnérabilités du secteur maritime canadien constituerait un pas dans la mauvaise direction.

Bien des pays ont pris des mesures pour renforcer leur capacité de transport maritime et protéger leur main-d'œuvre en réinvestissant dans l'autosuffisance. Aussi, des leçons ont été tirées des perturbations causées par la pandémie et l'instabilité géopolitique. Les mesures prises alors témoignent du caractère stratégique de la capacité maritime, et le Canada se doit lui aussi de tenir compte de cette réalité.

Le régime de cabotage actuel au pays n'a pas empêché les interventions d'urgence ni entravé la circulation des biens essentiels, puisque le cadre existant offre déjà une grande flexibilité. L'introduction d'une nouvelle proposition d'exemption ne viendrait que supprimer les mécanismes de contrôle et d'équilibre qui protègent les opérateurs et les travailleurs canadiens. À notre avis, les initiatives qui comportent des risques, mais pour lesquelles aucun besoin opérationnel n'est démontré, ne devraient pas être mises de l'avant.

Pour ces raisons, nous demandons que cette proposition ne fasse l'objet d'aucune considération ultérieure. Si le gouvernement estime que le régime actuel comporte des lacunes, il devrait les indiquer ouvertement et en discuter avec les travailleurs, les représentants de l'industrie et les intervenants du secteur maritime, en se basant sur des données probantes, au lieu d'envisager une exemption pouvant affaiblir le régime de cabotage. La main-d'œuvre maritime et l'industrie du transport maritime du pays ont démontré à maintes reprises leur capacité à intervenir en temps de crise et lors de situations d'urgence nationale. Le gouvernement fédéral devrait défendre leur rôle dans la structuration de l'avenir des transports au Canada au lieu d'explorer des mesures susceptibles de l'affaiblir.

En rejetant cette proposition, il prendrait une position ferme sur l'importance de la résilience, de la souveraineté et de la sécurité des chaînes d'approvisionnement, tout en réaffirmant son engagement envers le cadre canadien de cabotage, la capacité maritime nationale et les gens de mer canadiens.

Cordialement,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Mark Boucher', is positioned below the closing 'Cordialement,'.

Mark Boucher
Président national
Guilde de la marine marchande du Canada