

# Projet de loi C-30 : Effets des dispositions maritimes de l'AECG sur les navires et les marins de la marine marchande canadienne

Marc de Villers, Helmsman, M.V. « Camilla Desgagnes »,

Après l'approbation du Sénat, l'AECG peut lever la suspension qui interdit aux navires européens qui offrent de bas salaires de faire du commerce dans les eaux canadiennes sans autre sanction du Parlement du Canada.

- Navires européens ayant obtenu des droits de commerce dans les eaux canadiennes

Le chapitre sur les transports maritimes de l'Accord économique et commercial global (AECG) confère des droits de cabotage maritime (droit de chargement et de déchargement de cargaison entre les ports d'un État) aux navires immatriculés en Europe dans les eaux canadiennes (chapitre 14, article 3, paragraphe 2 : « Une Partie permet [à] l'autre Partie de fournir des services de collecte entre les ports de cette Partie »), un commerce jusqu'alors réservé aux navires immatriculés au Canada et à leurs équipages canadiens.

- Navires européens principalement dotés d'équipages à bas salaires sous pavillon de complaisance

Puisque les navires européens sont principalement dotés d'équipages à bas salaires sous pavillon de complaisance (payés entre 1/10 et 1/3 du salaire d'un équipage canadien et bénéficiant de normes de travail et de sécurité souvent plus faibles), ils jouissent d'avantages économiques écrasants sur les navires canadiens, qui ont des équipages canadiens.

Les navires canadiens seront en difficulté immédiate sur les itinéraires où l'AECG octroie des droits de cabotage maritime et pourraient éventuellement disparaître, entraînant la perte de milliers d'emplois dans le secteur maritime canadien, en raison de l'acceptation par le Canada de l'emploi d'équipages à bas salaires sous pavillon de complaisance par des navires européens.

- Navires canadiens ayant changé de pavillon, y compris les vraquiers des Grands Lacs

Les armateurs canadiens pourraient être forcés, en raison de la concurrence des navires européens dotés d'équipages à bas salaires sous pavillon de complaisance, de changer le pavillon de leurs navires en service au Canada, de licencier leurs équipages canadiens et d'embaucher des équipages sous pavillon de complaisance afin de rester à flot.

Cette situation toucherait la plupart des navires canadiens, y compris les vraquiers des Grands Lacs des eaux intérieures du Canada; l'AECG l'autoriserait et le projet de loi C-30 la rendrait possible si l'un ou l'autre était approuvé sans révision par le Sénat.

- Traversiers à passagers canadiens risquant de changer de pavillon

Le fait que les intérêts européens bénéficient du droit de soumissionner les contrats d'approvisionnement en services du gouvernement canadien représente un risque pour les équipages qui offrent des services de traversiers à passagers au Canada, notamment à Terre-Neuve, en Nouvelle-Écosse et en Colombie-Britannique.

Des intérêts européens pourraient faire de basses soumissions pour l'exploitation des services de traversier et, à l'expiration des contrats de leur équipage canadien, le licencier, changer le pavillon de leur navire en pavillon européen, puis embaucher un équipage sous pavillon de complaisance.

- Réserve II-C-14

Cependant, la plupart des droits de cabotage maritime accordés aux navires européens à bas salaires dans le chapitre sur le transport maritime de l'AECG sont suspendus, possiblement temporairement, par la réserve II-C-14 (pages 1209 et 1210 de l'AECG publiées en ligne à [www.international.gc.ca/ceta-aecg](http://www.international.gc.ca/ceta-aecg)) sauf, en grande partie, pour le transport de fret international entre Montréal et Halifax.

- Les réserves sont des modifications rapides et faciles à apporter et, cela étant, elles sont faciles à enlever

Le retrait de réserves, qui peuvent être incluses unilatéralement à un accord par une Partie, ne requiert pas la sanction d'une autre Partie en raison de la nature juridique des réserves dans les traités internationaux.

La réserve II-C-14 pourrait être retirée à tout moment après l'approbation de l'AECG par le Sénat, sans nécessiter l'approbation de la Partie européenne.

- L'AECG permet l'accès des navires à bas salaires à tous les ports canadiens sans autre approbation du Parlement

La suppression de la réserve II-C-14 restaurerait immédiatement les droits de cabotage maritime octroyés, dans le **chapitre sur le transport maritime de l'AECG**, à la plupart des navires européens ayant un équipage à bas salaires sous pavillon de complaisance, et ce, non seulement entre Halifax et Montréal, mais également **dans l'ensemble des eaux territoriales canadiennes** sans autre débat ou approbation du Parlement du Canada.

- L'AECG vise-t-il à admettre des navires à bas salaire dans plus de ports canadiens sans autre approbation du Parlement?

Si l'intention des dispositions environnementales de l'AECG était de limiter à Montréal et à Halifax l'accès aux ports canadiens des navires européens dotés d'équipages à bas salaires sous pavillon de complaisance, on aurait pu le faire sans leur accorder des droits de cabotage maritime à tous les ports canadiens dans le chapitre des transports maritimes, puis suspendre la plupart d'entre eux, possiblement temporairement, au

moyen d'une réserve (un moyen rapide et simple de modifier un traité international) **ne nécessitant ni débat ni approbation du Parlement du Canada.**

**Si la réserve II-C-14 était retirée,** du fait de sa position dans la version imprimée (papier) de l'AECG, **la simple suppression d'une feuille du document de l'Accord donnerait accès à tous les ports canadiens aux navires européens dotés d'équipages à bas salaires sous pavillon de complaisance.**

- **Projet de loi C-30, article 92 : Exemptions pour les armateurs européens entre Montréal et Halifax**

En outre, bien que **les droits de prendre part à du cabotage maritime** par la plupart navires européens dotés d'équipages à bas salaires sous pavillon de complaisance **soient supposément limités entre Montréal et Halifax,** et que des discussions puissent être en cours entre les institutions canadiennes de transport maritime et Transports Canada afin que les équipages de ces navires soient composés de marins canadiens ou, à tout le moins, que les marins étrangers reçoivent l'équivalent des salaires canadiens médians sur ces itinéraires par l'application du Programme des travailleurs étrangers temporaires, **les intérêts européens en seront pour la plupart exemptés.**

**Les alinéas 2.3 et 2.4 de l'article 92 du projet de loi C-30 exemptent les navires européens de se conformer au Programme des travailleurs étrangers temporaires lors du transport de fret international.**

Les navires canadiens transportent principalement des matières premières pour les exportations internationales. Par conséquent, au Canada, **relativement peu de cargaisons maritimes,** y compris celles entre Montréal et Halifax, sont **considérées comme du fret intérieur.**

- **Le Comité sénatorial permanent des affaires étrangères et du commerce international enquête sur le projet de loi C-30**

Depuis le jeudi 30 mars 2017, **le Comité sénatorial permanent des affaires étrangères et du commerce international tient des audiences sur le projet de loi C-30, la loi habilitante de l'AECG,** l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne.

Dans le témoignage devant le Comité, James Given, président du Syndicat international des marins canadiens, a déclaré (citation tirée de la transcription provisoire du témoignage, 13 avril 2017) :

« [...] Même si la Fédération maritime du Canada et l'administration portuaire de Sydney ont demandé au comité d'assouplir davantage le cadre réglementaire du cabotage, **le Syndicat International des Marins Canadiens soutient que cette demande sort du cadre de l'AECG et du projet de loi C-30.** »

- **Le chef du méga carrefour et terminal de fret de Sydney n'est pas de cet avis : selon lui, l'AECG peut s'étendre à d'autres ports canadiens**

Dans son témoignage devant le Comité, Muriel Usher, directrice générale de la Port of Sydney Development Corporation, a répondu à la question suivante de la sénatrice Jane Cordy (6/4/2017, 11 h 24, extraits de témoignage vidéo) :

« **Quel sera l'effet de l'AECG sur les petits ports du Canada atlantique et probablement sur les petits**

ports un peu partout au pays? Serez-vous avantagés? »

Muriel Usher : « Nous croyons que l'Accord nous sera bénéfique. Il y a beaucoup de recherches et d'études réalisées par l'Agence de promotion économique du Canada atlantique sur [...] la façon dont les importations et les exportations seront touchées par l'AECG. Nous prévoyons que beaucoup de nouveaux navires passeront par nos ports, qu'ils contiennent du fret ou des conteneurs [—] le port d'Hawkesbury, les ports de Saint John et de Yarmouth, tous les petits ports [...]. »

Le port de Sydney a été dragué et la construction des infrastructures nécessaires à un méga carrefour de fret desservant le Canada et l'Amérique du Nord devrait commencer en 2018.

Sénateur Woo : Aucun consentement européen n'est requis pour étendre les droits de cabotage des navires européens à bas salaire.

Le sénateur Yuen Pau Woo (6 avril 2017, 11 h 28) a alors posé la question suivante :

« [...] Ma question est destinée principalement à la Fédération maritime et au port de Sydney et concerne votre demande au sujet de la modification de l'AECG, essentiellement, si j'ai bien compris, en augmentant davantage la libéralisation unilatérale parce que [...] ce sont des concessions que nous donnerions sans même demander quoi que ce soit aux Européens dans le cas des ports, en ajoutant Sydney à la liste des ports désignés [...]. C'est vraiment un débat interne au Canada. Il ne serait pas nécessaire de rouvrir les négociations avec l'UE. [...] [M]a question concerne la faisabilité d'accroître la localisation unilatérale relativement à l'AECG, qui n'aurait pas d'impact sur les autres parties aux négociations, mais ferait l'objet d'une certaine ratification au pays. Pourrait-on le faire? De quelle façon faudrait-il procéder?

Des témoins ont été invités par le président, le sénateur Percy Downe (libéral, Île-du-Prince-Édouard, Charlottetown), à fournir des réponses écrites au greffier en raison de contraintes de temps.

- Steve Verheul, négociateur de l'AECG : il est facile d'élargir les droits accordés dans les accords commerciaux

Le président du comité, le sénateur A. Raynelle Andreychuk (conservateur, Saskatchewan), a demandé à Steve Verheul, négociateur commercial en chef (Canada-Union européenne) (3 avril 2017, extrait de la transcription provisoire du témoignage) :

« Alors, nous avons dit que c'était les itinéraires qui allaient faire partie des négociations, [mais] [c]omment allons-nous modifier l'accord après cela? »

M. Verheul : « Il est toujours aisé de libéraliser davantage un accord commercial. Ce n'est habituellement pas difficile de renégocier, de modifier ou, tout simplement, d'aller de l'avant. »

- Le gouvernement du Canada a-t-il échoué à appliquer la Loi sur le cabotage du Canada et le Programme des travailleurs étrangers temporaires?

Le Syndicat international des marins canadiens a intenté un procès contre le gouvernement du Canada, car Transports Canada aurait apparemment accordé des dérogations aux navires immatriculés à l'étranger pour qu'ils prennent part à du cabotage dans les eaux canadiennes, et ce, sans avoir vérifié la disponibilité de navires immatriculés au Canada; en outre, le Programme des travailleurs étrangers

**temporaires — qui aurait permis l'embauche de marins canadiens sur ces navires et le paiement de salaires canadiens médians à tous les membres d'équipage étrangers — n'a pas été appliqué.**

Durant son témoignage devant le Comité sénatorial permanent, James Givens, président du Syndicat international des marins canadiens, a déclaré (13 avril 2017, 12 h 13, extrait d'un témoignage vidéo) :

« Notre action en justice était fondée sur le fait que la loi n'avait pas été appliquée. [L]a loi n'avait pas été appliquée. [...] [A]ucune étude d'impact sur le marché du travail n'a été effectuée pour s'assurer qu'il n'y avait pas de Canadiens disponibles pour faire le travail, et pourtant, l'an dernier, il y en avait, puisque le taux de chômage atteignait 15 p. 100 [et le] salaire versé aux membres d'équipage correspondait au salaire prévu dans leur contrat de travail, soit 3,44 \$ l'heure. Personne n'a vérifié que l'on respectait la loi. »

- **La non-application de la Loi sur le cabotage du Canada et du Programme des travailleurs étrangers temporaires a-t-elle entraîné la perte de milliers d'emplois pour les marins canadiens?**

« C'est une industrie fantôme dont personne ne tient compte, et c'est un problème de taille. Si la loi avait été appliquée, on aurait pu créer 2 100 emplois au Canada l'an dernier — des emplois bien rémunérés pour la classe moyenne. »

- **Transports Canada et Affaires mondiales Canada disent que le Programme des travailleurs étrangers temporaires sera appliqué en vertu de l'AECG**

Plus tôt durant l'audience, le président a déclaré : « Heureusement, Transports Canada et Affaires mondiales Canada nous ont assuré que les changements aux termes de l'AECG ne permettront d'aucune façon aux propriétaires de navire de l'Union européenne de contourner les règles du Programme des travailleurs étrangers temporaires afin de pouvoir offrir des services d'apport entre Montréal et Halifax. Les membres d'équipage étrangers devront obtenir un permis de travailleur étranger temporaire. »

« [...] Le Syndicat International des Marins Canadiens a intenté contre le gouvernement fédéral des poursuites judiciaires qui ont mené récemment à une entente qui prévoit la tenue de tables rondes entre le gouvernement et l'industrie maritime canadienne afin de voir à ce qu'une telle situation ne se reproduise plus. »

Cependant, aux termes des alinéas 2.3 et 2.4 de l'article 92, les navires européens qui transportent du fret international entre Montréal et Halifax sont exempts d'embaucher des marins canadiens ou de payer les salaires canadiens médians et de respecter les exigences de lois comme le Programme des travailleurs étrangers temporaires.

En raison de l'article 92, la plupart des navires immatriculés en Europe exerçant des droits de cabotage accordés en vertu de l'AECG entre Halifax et Montréal n'ont pas à embaucher des marins canadiens ou à payer à des marins étrangers des salaires canadiens médians, étant donné que le fret sera, en très grande majorité, international.

Si certains trouvent réconfortant que les dispositions maritimes de l'AECG visent uniquement le fret international et ne touchent pas le fret intérieur, il n'en demeure pas moins que le Canada a une économie basée sur les matières premières et que la plupart des marchandises maritimes au Canada sont destinées à l'exportation. L'Accord visera donc la majorité du fret maritime (car il ne comprend pas plus de 10 % de

fret intérieur).

- **Le président du Syndicat n'est pas certain que les navires européens exerçant des droits de cabotage dans les eaux canadiennes soient tenus de payer des salaires canadiens en vertu de l'AECG**

- Le sénateur André Pratte a déclaré (12 h 15, extrait d'un témoignage vidéo) :

« [...] **avec l'AECG, cela n'arrivera plus, et les marins qui travaillent sur les navires européens dans les eaux canadiennes seront payés selon le taux salarial courant.** »

Le président Given lui a répondu : « C'est le **résultat que nous voulons atteindre**, mais **ce n'est pas un résultat garanti**. [...] Dans un monde idéal, tous les marins étrangers arrivant au Canada seraient payés au salaire courant. »

- **La poursuite ne peut pas être reprise si des salaires canadiens ne sont pas payés sur les navires européens exerçant des droits de cabotage dans les eaux canadiennes en vertu de l'AECG**

Le sénateur Pratte a posé la question (12 h 16, extraits de témoignage vidéo) :

« **Si cela ne se produit pas, pourriez-vous tenter des poursuites à nouveau?** »

M. Given : « Oui, **nous le pourrions, si nous trouvions 2 ou 3 autres millions de dollars.** »

- **Les dirigeants syndicaux ne sont pas certains que les navires européens exerçant des droits de cabotage dans les eaux canadiennes soient tenus de payer des salaires canadiens en vertu de l'AECG**

Lorsque la sénatrice Jane Cordy a déclaré (12 h 19, extrait d'un témoignage vidéo) :

« ... **Vous avez dit avoir gagné votre cause, de sorte que les marins, lorsque leur navire est dans les eaux canadiennes, soient traités comme des travailleurs étrangers et qu'ils touchent ainsi le salaire courant.** Or, **ni vous ni votre collègue ne semblez convaincus que ce serait le cas.** [...] Y a-t-il un moyen de favoriser l'application de la loi ou une certaine surveillance [...]? »

Le président Given a répondu (extrait d'un témoignage vidéo) :

« Je ne veux pas dire que nous avons "**gagné**"; nous avons **réglé** l'affaire.... Le problème réside dans les **inspections** sur les navires, et les inspections relatives à cette question, surtout, sont trop rares et trop espacées. **Il y en a peu, et il n'y a pas assez de gens pour les faire** [...] mais si une loi existe, alors **nous devons faire tout notre possible** pour la faire appliquer. »

- **Projet de loi C-30 : Exemption pour les navires européens exerçant des droits de cabotage entre Montréal et Halifax sur le paiement de salaires canadiens à des marins étrangers lorsqu'ils transportent du fret international**

Outre le fait que les dispositions maritimes de l'AECG ne disent rien sur les marins canadiens engagés sur des navires européens ayant obtenu des droits de cabotage au Canada et qui reçoivent des salaires canadiens, ainsi que sur les marins étrangers restant à bord, **le projet de loi C-30 prévoit des exceptions pour le transport de fret international, dans les alinéas 2.3 et 2.4 de l'article 92 qui libèrent les intérêts européens de**

*L'obligation d'embaucher des équipages canadiens ou de verser des salaires canadiens médians aux membres d'équipage étrangers, à l'exception du fret intérieur résiduel.*

- Le retrait de la réserve II-C-14 pourrait entraîner la disparition de navires et de marins canadiens

*Si l'AECG entre en vigueur sans révision et que la réserve II-C-14 est révoquée*, les droits de cabotage maritime, déjà accordés dans le chapitre sur le transport maritime, entreraient en vigueur et permettraient le commerce de navires européens à bas salaire au Canada non seulement entre Montréal et Halifax, mais également *dans l'ensemble des eaux territoriales canadiennes; cela étant, ces navires*, de par leurs avantages (économiques ou autres), *pourraient faire disparaître la marine marchande canadienne et ses milliers d'emplois de marins canadiens.*

- Si la réserve II-C-14 est maintenue, les niveaux des salaires et des conditions de travail pourraient s'abaisser considérablement sur les navires canadiens, tandis que les navires et les équipages canadiens continueraient d'être menacés

*Si l'AECG entre en vigueur sans révision et maintient la réserve II-C-14, les niveaux des salaires et des conditions de travail sur les navires canadiens vont s'abaisser considérablement en raison de la peur des marins de déclencher le retrait de la réserve* en demandant de meilleures conditions, de la peur d'inonder le Canada de navires et d'équipages étrangers à bas salaire, *ainsi que de la crainte que des navires canadiens se fassent immatriculer en Europe, que leurs équipages canadiens soient licenciés et que des équipages étrangers sous pavillon de complaisance les remplacent.*

*Les entreprises de transport maritime risquent de provoquer le retrait de la réserve II-C-14, et l'inexpérience des équipes étrangères à bas salaire pourrait entraîner une augmentation des risques d'échouements, de collisions et de blocage possibles de la Voie maritime du Saint-Laurent, parallèlement aux longs pilotages, aux canaux étendus et étroits, au lourd trafic et, éventuellement, aux amarrages fréquents dans les écluses,* caractéristiques du paysage maritime du Canada.

- *L'AECG devait être approuvé avant la conclusion des contrats de travail entre marins et grandes entreprises de transport maritime.*

Le projet de loi C-30, qui a été étudié en mode accéléré, devait être approuvé par la Chambre des communes avant la fin de la session d'automne du Parlement, en 2016, *afin que l'AECG puisse obtenir l'approbation du Parlement au cours de l'hiver et entrer en vigueur de façon provisoire d'ici le 1<sup>er</sup> avril 2017.*

Bien que le projet de loi C-30 et l'AECG n'ont été approuvés que le mercredi 8 février 2017 par la Chambre des communes, et approuvés par le Parlement européen une semaine plus tard, on espérait encore que l'AECG entre en vigueur de façon provisoire d'ici le 1<sup>er</sup> avril 2017.

**Il n'était pas prévu que les contrats de travail entre marins canadiens et entreprises de navigation maritime, y compris les trois plus importantes au Canada (Société maritime CSL Inc., Algoma Central Marine et Desgagnes Transport) soient conclus avant l'approbation prévue de l'AECG.**

Le lundi 5 mars 2017, à Montréal, la consternation et la déception des marins face à l'offre contractuelle faite par la Société maritime CSL Inc. (vraquiers) à ses membres d'équipage — qui était possiblement la première proposition importante de contrat de travail depuis l'approbation de l'AECG par la Chambre des communes et le Parlement européen — donnent un aperçu de ce que pourrait nous réserver l'avenir.

L'un des changements prévoit que certains membres d'équipage pourvoyant à des postes sur un navire soient tenus de payer leurs propres frais de déplacement, une dépense qui était auparavant à la charge de l'entreprise maritime.

Sachant que de nombreux marins viennent de Terre-Neuve pour le travail, ce changement parmi d'autres annonce ce qui s'en vient, même si le projet de loi C-30 n'a pas encore été approuvé par le Sénat.

- Entrevue avec le ministre du Commerce, M. Champagne : les accords commerciaux ont accentué le déficit commercial du Canada

**Un témoignage devant le Comité a révélé d'autres problèmes avec l'Accord.** Le premier jour des audiences, le 30 mars 2017, le ministre du Commerce international, François-Philippe Champagne, a été interrogé par le vice-président, le sénateur Percy E. Downe (libéral, Île-du-Prince-Édouard-Charlottetown).

**La présidente du Comité sénatorial** permanent des affaires étrangères et du commerce international, la sénatrice **A. Raynelle Andreychuk** (conservatrice, Saskatchewan) (extrait de la transcription de son témoignage) : « [...] ma question visait en partie à demander aux sénateurs de poser des questions concises et directes, de sorte que tout le monde ait l'occasion de poser ses questions. »

**Le vice-président, le sénateur Downe** : « Je vais essayer d'être concis... Monsieur le ministre, il y a eu des critiques par rapport aux accords commerciaux que nous avons signés. *En fait, notre balance commerciale s'est détériorée après que nous les ayons signés, si on compare la situation à l'année précédente.* [...] **L'ancien codirecteur général de BlackBerry, Jim Balsillie, a fait une déclaration publique** récemment dans les médias, et je vais le citer. [...] »

« [...] Jusqu'ici, le Canada a conclu 14 accords de libre-échange, 10 de plus qu'il y a une décennie et, pourtant, le volume de ses exportations diminue. [...] »

**M. François-Philippe Champagne, ministre du Commerce international** : « [...] Je suis heureux que vous fassiez allusion à au moins un accord en particulier, celui avec la Corée, je crois. J'ai vu la chute récente des statistiques [...] »

**Le sénateur Downe** : « Merci, monsieur le ministre. *Vous avez raison au sujet de la Corée. L'année avant celle de la signature de l'accord de libre-échange, notre déficit commercial se chiffrait à 3,1 milliards de dollars. L'année dernière, il était de 6,2 milliards. Dans l'année ayant précédé celle de la signature d'un accord de libre-échange avec le Honduras, notre déficit commercial, qui était de 191 millions, est passé, en 2016, à 313 millions. Avec le Costa Rica, il était de 126 millions avant et de 364 en 2016. Et, avec le*



*Mexique, de 2,9 milliards avant, et, l'année dernière, de 2,25 milliards. Je pourrais continuer.* Ce sont les chiffres d'Industrie Canada. »

- *Le sénateur Downe questionne le ministre Champagne sur les risques accrus pour la sécurité et sur l'AECG.*

« [...] Ma dernière question porte sur une autre partie de l'accord. [...] **L'une des concessions du Canada aurait été de laisser tomber ses exigences en matière de visa pour la Bulgarie et la Roumanie. Je me demande seulement quels risques accrus courent les Canadiens en raison de ces concessions en matière de sécurité.** Je le sais, ce n'est pas votre rayon [...] ».

**M. Champagne :** « [...] *Je vois bien où vous voulez en venir au sujet des accords commerciaux, mais je ne suis pas sûr qu'on puisse les corrélés avec vos chiffres.* »

**M. Champagne :** « ... Comme vous l'avez dit, le ministre de l'Immigration serait le mieux placé pour vous renseigner sur les visas. [...] [A]ucun lien direct n'existe entre ce dossier et celui de l'accord. La politique des visas, vous le savez, n'a rien à voir avec cet accord. [...] (Extrait du témoignage.)

**M. Champagne :** « Madame la présidente, je tiens à le dire, ce dossier n'a jamais concerné la sécurité. [...] »

**Le sénateur Downe :** « Vous n'êtes pas le ministre responsable. Je le comprends, **mais une relation directe existe. Le premier ministre a personnellement promis aux dirigeants de ces deux pays de ne plus exiger de visas s'ils appuyaient l'accord. Le lien est direct. Des parlementaires roumains et bulgares me l'ont confirmé. Des médias européens en ont aussi parlé. Ces pays ne répondaient pas aux exigences pour l'abandon des mesures de visa. mais voilà que, tout à coup, ces exigences tombent alors que l'accord est en cause.** [...] »

La présidente : « J'insiste : les questions doivent être courtes. [...] » En résumé :

- **Les traversiers à passagers du Canada pourraient changer de pavillon et leurs équipages canadiens pourraient être remplacés par des équipages étrangers à bas salaire sous pavillon de complaisance** du fait de l'attribution aux intérêts européens, aux termes de l'AECG, de droits de soumissionner les contrats d'approvisionnement en services gouvernementaux.
- Le **chapitre sur le transport maritime de l'AECG** octroie des droits de cabotage maritime à des navires immatriculés en Europe principalement dotés d'équipages à bas salaires sous pavillon de complaisance, **qui peuvent ainsi commercer dans n'importe quel port au Canada** (alinéa 3.2 et paragraphe 1 de l'article 14, définition large de « services d'apport »), une activité jusqu'alors réservée aux navires immatriculés au Canada et à leurs équipages canadiens.
- **En raison de leurs grands avantages économiques**, des faibles coûts de leurs équipages et de leurs conditions de travail et de sécurité souvent moins strictes, **les navires européens pourraient provoquer la disparition des navires canadiens et de leurs milliers d'emplois au Canada.** Des navires canadiens pourraient notamment changer de pavillon afin de se doter d'équipages étrangers à bas salaire.
- Ces droits de cabotage maritime sont principalement suspendus **par la réserve II-C-14**; cela étant, les dispositions maritimes de l'AECG ne limitent qu'en apparence **entre Montréal et Halifax** les droits de cabotage maritime des navires européens.

- **La possibilité que les équipages canadiens puissent travailler sur des navires européens entre Montréal et Halifax, ou que l'équipage étranger restant reçoive des salaires canadiens médians, est presque entièrement supprimée par les alinéas 2.3 et 2.4 de l'article 92 du projet de loi C-30, qui exemptent ces navires de ces règles lorsqu'ils transportent du fret international.**
- **La réserve II-C-14 peut être facilement retirée une fois que l'AECG est approuvé, sans l'autorisation des Européens ou tout autre débat ou approbation du Parlement du Canada. Même si elle n'est pas révoquée, la réserve II-C-14 pourrait réduire considérablement les salaires et les conditions par peur qu'elle soit retirée.**

Nous espérons que les membres du Comité recommanderont au Sénat de n'approuver le projet de loi C-30 qu'après avoir révisé ou retiré ces lacunes dans les dispositions maritimes de l'AECG, car elles menacent la marine marchande canadienne et les moyens de subsistance de ses milliers de marins.

« [...] la semaine dernière, un témoin nous a dit que nous ne pouvions pas renoncer à nos valeurs pour un accord commercial. [...] Je pense que vous l'avez tous réaffirmé aujourd'hui. »

La sénatrice Jane Cordy, libérale, Nouvelle-Écosse (13 avril 2017, 12 h 16, extrait d'un témoignage vidéo).

« Je note que [...] toute l'expertise et l'importance financière de votre Industrie auraient justifié une consultation préalable et je suis très déçue d'apprendre que ça n'a pas été le cas avant que l'Accord ne soit conclu [...] »

La sénatrice Raymonde Saint-Germain, (ISG), Québec-De La Valliere, s'adressant aux témoins maritimes (6 avril 2017, 11 h 19, extrait et traduction de témoignages vidéo.).

« Je vous remercie encore de vos exposés. Chacun d'entre vous, qui représentez le Congrès du travail du Canada, Unifor et le Syndicat international des marins canadiens, avez exprimé une certaine inquiétude au sujet de l'AECG et du manque de consultation. Je trouve étonnant et déconcertant qu'on en soit arrivé à cette étape sans avoir tenu de vastes consultations. »

La sénatrice Sarabjit S. Marwah, (ISG), Ontario (13 avril 2017, 12 h 31, extrait tiré d'un témoignage vidéo).

« Je suis surprise que le Canada ait fait autant des pieds et des mains pour protéger le marché du cabotage pour les compagnies aériennes nationales alors qu'ils vous ont en quelque sorte jetés aux lions. »

La sénatrice Nicole Eaton (6 avril 2017, 11 h, extrait d'un témoignage vidéo) (conservatrice, Ontario), s'adressant aux témoins maritimes du Comité sénatorial permanent sur le projet de loi C-30.

Marc de Villers,

Helmsman, « Camilla Desgagnes »