



ASSOCIATION OF CANADIAN PORT AUTHORITIES
ASSOCIATION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES

**L'investissement dans le Réseau portuaire national du Canada appuie le développement du commerce
canadien**

*Comment le gouvernement peut démailler les ports canadiens afin de favoriser la création d'emplois
et la croissance économique dans l'ensemble du pays.*

**Présentation de Wendy Zatylny, présidente de
l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC)**

Le 4 août 2016

SOMMAIRE

La performance commerciale internationale du Canada dépend de la qualité de notre réseau de transport au pays; or, étant donné que 90 % de ce que nous achetons est transporté par bateau, les 18 administrations portuaires sont au cœur de la chaîne d'approvisionnement mondiale et des possibilités économiques du Canada.

Nos régions côtières et nos voies navigables sont le théâtre d'une activité maritime plus intense que jamais. Le Canada doit se tenir prêt à s'adapter à l'évolution des flux commerciaux, et à saisir cette occasion de renforcer ses installations et d'optimiser le rendement de sa chaîne d'approvisionnement.

Les administrations portuaires canadiennes (APC) manutentionnent près de deux tiers du fret transporté par voie d'eau au Canada et elles jouent un rôle essentiel pour la croissance économique de notre pays. Nous créons ainsi des milliers d'emplois directs et indirects dont les salaires sont supérieurs à la moyenne. Il faut savoir que chaque nouveau million de tonnes de nouvelles cargaisons dans les ports canadiens crée 300 nouveaux emplois¹, et que nous n'exploitons qu'une infime partie de notre réel potentiel.

Nos APC sont des installations de classe mondiale et de puissants catalyseurs des échanges pour le Canada. Elles jouent un rôle clé en contribuant à l'exécution du mandat du gouvernement, qui vise à la fois l'accroissement des échanges commerciaux du Canada avec les grands marchés en croissance rapide et la mise en œuvre de pratiques durables et de procédés à faible émission de carbone.

Dans le cadre de l'établissement du Budget de 2017, l'AAPC appelle à investir dans le Réseau portuaire national du Canada. Un tel investissement contribuera à démailler et à soutenir les ports canadiens, et leur permettra de travailler en tandem avec le gouvernement fédéral afin de favoriser l'atteinte des objectifs économiques centraux nationaux : la création d'emplois et la croissance économique d'un bout à l'autre du pays.

Le Budget de 2017 peut combler ces besoins comme suit :

1. en injectant – une fois seulement – 1,9 milliard de dollars dans la réhabilitation des éléments portuaires existants;
2. en faisant en sorte que les ports et le transport maritime à courte distance soient admissibles aux programmes de financement fédéraux axés sur la protection de l'environnement, sur la réduction des émissions de carbone et de gaz à effet de serre (GES), sur l'adaptation aux changements climatiques et l'atténuation de ces derniers – objectifs dont la réalisation passe notamment par le soutien à l'infrastructure et à la technologie vertes;
3. en éliminant les obstacles à la latitude financière : il convient pour cela d'améliorer le processus de modification qui passe par l'émission de lettres patentes supplémentaires, et d'offrir une certaine souplesse relativement aux capacités d'emprunt.

¹ Merk, O., *The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report*, OCDE, Paris, 2010, p. 7.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Créée en 1958, l'AAPC regroupe les 18 APC et les intérêts maritimes connexes en une seule association nationale. Nos membres manutentionnent plus de 400 milliards de dollars en marchandises par année. L'AAPC a pour mission de favoriser et de stimuler le développement de l'industrie portuaire canadienne, et de défendre les intérêts de ses membres ainsi que les intérêts commerciaux et économiques du Canada.

Nous sommes fiers de nos ports de classe mondiale et du rôle qu'ils jouent dans la détermination de la qualité de vie de la population canadienne. Toutefois, nous sommes déterminés à nous améliorer et nous travaillons sans cesse avec le gouvernement et avec les partenaires communautaires en vue d'accroître la sûreté, la sécurité et la fiabilité de nos opérations afin de promouvoir le leadership du Canada dans le secteur du transport maritime.

Dans un monde qui évolue rapidement, nous devons, pour demeurer concurrentiels, renforcer nos installations portuaires et optimiser le rendement de leur chaîne d'approvisionnement. Nous sommes convaincus qu'avec l'appui du gouvernement du Canada nous pouvons être classés, par la Banque mondiale, parmi les dix premiers pays du monde pour ce qui est de l'efficacité de la logistique.

L'indice de performance logistique 2016 de la Banque mondiale est un classement important, car il s'agit d'une autre façon d'évaluer l'efficacité de l'économie d'une nation et sa compétitivité. En 2016, le Canada s'est classé 14^e selon cet indice, alors qu'il occupait la 12^e place en 2014. L'AAPC estime cependant que notre pays devrait légitimement figurer au top 10.

INVESTISSEMENT DANS L'INFRASTRUCTURE DES PORTS CANADIENS

Le développement de l'infrastructure portuaire pour répondre aux exigences toujours croissantes du commerce nécessite l'accès à des fonds pour les dépenses en immobilisations.

Selon une étude de l'AAPC et de Transports Canada² sur les besoins en infrastructure portuaire, une dépense en immobilisations de 5,8 milliards de dollars – dont 1,9 milliard de dollars (soit 33 %) pour la réhabilitation des éléments portuaires existants – est nécessaire pour répondre à la demande grandissante. Le financement public de l'infrastructure portuaire stratégique est essentiel pour développer au maximum la production économique du Canada.

Le montant de l'investissement de 1,9 milliard de dollars requis pour réhabiliter les éléments existants se décompose comme suit : 792 millions de dollars sont nécessaires pour les infrastructures côté eau, 758 millions de dollars pour les infrastructures côté ville, et 358 millions de dollars pour les infrastructures intermodales et autres. Les besoins en infrastructures côté eau se rapportent majoritairement aux sous-structures des quais et aux structures des façades des postes à quai. Pour les ports, le défi consiste à trouver du financement pour ces projets de réhabilitation nécessaires, qui n'offrent pas un potentiel de rendement du capital investi aussi élevé que les projets de développement. Bon nombre des besoins en infrastructures découlent par ailleurs des répercussions des changements climatiques, et devraient être pris en compte dans le cadre de l'adaptation à ces changements.

La satisfaction des besoins de financement des ports pourrait passer par l'élaboration d'un nouveau programme d'aide aux immobilisations portuaires, lequel serait semblable au *Programme d'aide aux*

² CPCS Transcom, *Canada Port Authority Infrastructure Study: Port Infrastructure Investment Needs and Plans*, Association des administrations portuaires canadiennes, Ottawa, 2011

immobilisations aéroportuaires de Transports Canada. Ce dernier programme fournit un soutien aux infrastructures fédérales qui est inversement proportionnel au trafic de passagers dans les aéroports. Par conséquent, les aéroports de petite et de moyenne taille reçoivent un pourcentage plus élevé de contribution financière fédérale que les grandes installations. Un programme semblable pour les ports pourrait être fondé sur le débit en tonnes ou les produits générés. De plus, il faut envisager l'élaboration d'un programme de prêts à intérêt faible ou nul en vue de régler les problèmes liés à l'ancienne infrastructure portuaire.

En fin de compte, un investissement dans l'infrastructure portuaire aura un effet multiplicateur. Les fonds injectés soutiendront dans un premier temps l'économie et la main-d'œuvre locales et, dans un deuxième temps, permettront au port d'augmenter sa capacité de manutention de fret.

Recommandations :

- Le gouvernement fédéral devrait investir 1,9 milliard de dollars dans la réhabilitation des éléments portuaires existants.
- Concevoir ou modifier les programmes fédéraux des infrastructures pour le soutien du commerce de manière à ce qu'ils ne dressent pas d'obstacles à l'admissibilité des petits ports à titre de participants. Cela peut passer par :
 - l'élaboration d'un nouveau programme pour les ports semblable au *Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires* de Transports Canada;
 - l'établissement d'un fonds dédié à long terme de prêts à intérêt faible ou nul permettant aux ports de régler les difficultés liées à la réhabilitation et à l'entretien de l'ancienne infrastructure portuaire.

POSSIBILITÉ, POUR LES PORTS ET LE TRANSPORT MARITIME, DE CONTRIBUER À LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CARBONE ET DE GES

La protection de l'environnement est une priorité pour les APC. Nos APC sont fières de se montrer respectueuses de l'environnement et engagées en faveur du développement durable. Elles s'efforcent continuellement de mettre au point des outils et des mesures supplémentaires afin de renforcer la performance environnementale de l'industrie.

Le transport maritime offre en outre une possibilité unique d'apporter d'importants avantages du point de vue de l'environnement, en permettant de transporter de lourdes cargaisons de manière particulièrement écoénergétique et sécuritaire. Il faut savoir, par exemple, que les navires des Grands Lacs canadiens transportent sans encombre environ 30 000 tonnes de marchandises, ce qui équivaut à 963 camions ou à 301 wagons. L'AAPC exhorte le gouvernement à soutenir activement les ports et le transport maritime, et à reconnaître qu'il s'agit de moyens sous-utilisés d'atténuer les changements climatiques et de s'y adapter tout en renforçant un moteur économique et commercial clé.

Recommandation :

- Faire en sorte que les ports et le transport maritime soient admissibles aux programmes de financement fédéraux axés sur la réduction des émissions de carbone et de GES ainsi que sur l'adaptation aux changements climatiques et l'atténuation de ces derniers. Il pourrait notamment s'agir de programmes de financement visant à favoriser les technologies vertes, l'infrastructure verte et le rendement de la chaîne d'approvisionnement.

DÉMAILLAGE DU RÉSEAU PORTUAIRE NATIONAL

L'autonomisation des ports est mutuellement avantageuse pour les membres de l'AAPC et le gouvernement fédéral. L'élimination des obstacles à la latitude financière des ports et la résolution des problèmes de réglementation représentent pour nous des façons de travailler ensemble. Une telle démarche contribuera à démailler le Réseau portuaire national et permettra aux ports de travailler en tandem avec le gouvernement fédéral afin de favoriser l'atteinte des objectifs économiques centraux nationaux : la création d'emplois et la croissance économique d'un bout à l'autre du pays.

Il est nécessaire de renforcer le Réseau portuaire national du Canada en modifiant la *Loi sur la concurrence* de façon à permettre aux administrations portuaires de collaborer en vue de faire le meilleur usage possible des immobilisations. Cela contribuera à faciliter la tâche des ports qui auront à gérer les pressions et demandes inégales découlant de la transformation de la structure des échanges mondiaux.

Le fait de disposer d'une certaine marge de manœuvre financière permettra également aux ports canadiens d'agir rapidement afin de saisir les nouvelles occasions commerciales et de maximiser les avantages commerciaux pour l'économie canadienne. Les plafonds d'emprunt actuels, bien trop bas en regard des besoins des projets de développement portuaire, posent des difficultés aux ports. Le gouvernement fédéral pourrait soit assouplir les restrictions qui limitent la capacité d'emprunt des ports, et laisser le marché des capitaux commerciaux déterminer cette capacité d'emprunt, soit simplifier le processus afin de permettre aux ports faisant preuve d'une grande stabilité financière d'obtenir une hausse de leurs limites d'emprunt.

La lenteur du processus de modification au moyen de lettres patentes supplémentaires fait également obstacle à la croissance. Les ports citent de nombreux exemples de retards en raison desquels ils ont manqué des occasions d'acquérir des terrains nécessaires au développement portuaire. En outre, la *Loi maritime du Canada* devrait être modifiée pour permettre aux ports de louer ou d'acheter des terrains décrits à l'annexe C (non fédéraux) sans que cela nécessite une modification au moyen de lettres patentes supplémentaires.

Recommandations :

- Modifier la *Loi sur la concurrence* pour permettre aux administrations portuaires de collaborer en vue d'optimiser l'utilisation des biens portuaires.
- Simplifier les procédures et le processus d'approbation concernant les lettres patentes supplémentaires, dans le but de permettre aux APC de faire face à la concurrence sur le marché relativement à la location et à l'acquisition de terrains portuaires.
- Revoir les modèles de financement actuellement proposés aux ports, y compris les plafonds d'emprunt, afin d'accorder à ces entités une plus grande latitude financière.

Les ports peuvent continuer à jouer leur rôle de puissants catalyseurs des échanges pour le Canada, mais pour ce faire nous devons être souples et capables de nous adapter à l'évolution des forces du marché commercial. Une autonomie accrue, une meilleure commercialisation et l'élimination des obstacles à la latitude financière permettraient aux administrations portuaires de tirer parti des occasions liées au commerce et allègeraient les restrictions actuelles, qui représentent des obstacles potentiels.

CONCLUSION

L'amélioration du réseau de transport du Canada est essentielle pour la croissance économique du pays et, étant donné que notre ambitieux programme commercial continue à progresser, il est primordial que nous prenions les mesures nécessaires pour démailler et soutenir les ports canadiens.

En faisant notre entrée dans le classement des 10 pays commerçants qui, selon la Banque mondiale, disposent des chaînes d'approvisionnement les plus efficaces, nous gravirons les échelons et améliorerons notre position en tant que nation commerçante de premier plan. Il s'agit là d'un bon indicateur que nous pouvons utiliser pour rendre compte des progrès accomplis relativement à nos engagements. Nous avons la certitude que nous pouvons améliorer notre position avec l'appui du gouvernement du Canada.

Dans le cadre de l'établissement du Budget de 2017, le gouvernement peut collaborer avec les ports canadiens afin d'améliorer notre infrastructure de façon à ce qu'elle puisse répondre à l'augmentation des demandes commerciales, mais également afin d'éliminer les obstacles à la latitude financière et de s'assurer que les ports bénéficieront de futurs programmes de financement axés sur la réduction des émissions de carbone ainsi que sur l'atténuation des changements climatiques et l'adaptation à ces derniers.

Alors que le Canada continue à se distinguer en tant que nation commerçante à l'économie libre et ouverte, le moment est venu d'investir dans son Réseau portuaire national afin d'appuyer le développement du commerce canadien. La mise en œuvre des recommandations formulées dans cette présentation aidera le Canada à atteindre ses objectifs et à progresser dans son programme commercial mondial, et les APC se tiennent prêtes à l'aider à saisir ce qui se trouve être une véritable occasion en or.