



ASSOCIATION OF CANADIAN PORT AUTHORITIES
ASSOCIATION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES

**Contribuer à la création d'emplois et à la croissance économique en investissant dans le Réseau
portuaire national du Canada**

*Comment le Canada peut associer au programme commercial du XXI^e siècle un système logistique de
transport digne de ce siècle*

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

29 janvier 2016

SOMMAIRE

Le commerce maritime soutient l'économie mondiale : 90 % de tout ce que nous achetons est transporté par bateau. Nous achetons des marchandises, donc nous devons les expédier.

Les 18 administrations portuaires du Canada sont des installations de classe mondiale au cœur des chaînes d'approvisionnement mondiales, qui définissent et permettent les échanges internationaux du 21^e siècle.

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 250 000 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.

Cependant, le monde de la marine marchande change radicalement. L'accroissement des échanges mondiaux rapetisse notre monde. Les modèles commerciaux traditionnels se modifient. Le moment est crucial et nous devons saisir l'occasion.

L'augmentation du commerce canadien offre une possibilité incroyable, mais nous ne pouvons miser sur cette occasion et accroître notre compétitivité qu'en consolidant nos installations et en améliorant l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement.

L'AAPC appelle à investir dans le Réseau portuaire national du Canada, afin de permettre au Canada de figurer parmi les dix premiers pays en matière de logistique du transport et d'efficacité de la chaîne d'approvisionnement.

Dans le mémoire prébudgétaire de 2016 de l'AAPC, nous demandons en particulier que le gouvernement du Canada s'engage envers les APC à éliminer les obstacles à la latitude financière, à veiller à ce que leurs infrastructures puissent répondre aux demandes commerciales croissantes, et à renforcer le régime de sécurité de leurs ports.

Le Budget de 2016 peut combler ces trois besoins comme suit :

1. 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;
2. en injectant – une fois seulement – 1,9 milliard de dollars dans la réhabilitation des éléments portuaires existants;
3. en allouant 10 millions de dollars à la création d'un nouveau programme de sécurité portuaire.

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 nous classer parmi les dix premiers pays du monde pour ce qui est de l'efficacité de la logistique.

L'indice de performance logistique 2014 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 2014, le Canada était classé 12^e selon cet indice : il avait donc gagné 2 places par rapport à l'année précédente, mais ne faisait toujours pas partie du top 10, auquel il devrait légitimement figurer, selon l'AAPC.

L'AUTONOMISATION DES PORTS AFIN DE MAXIMISER LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT ET L'EFFICACITÉ COMMERCIALE DU CANADA

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.

RÉHABILITATION DES ÉLÉMENTS PORTUAIRES EXISTANTS

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.

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

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 rendement du capital investi aussi élevé que les projets de développement.

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 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 être réalisé par ce qui suit :
 - 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.

ASSURER LA PROSPÉRITÉ DU CANADA EN VEILLANT À LA SÉCURITÉ PORTUAIRE

Les ports du Canada sont des points importants dans les chaînes d'approvisionnement nationales et internationales qui soutiennent la croissance de l'économie du pays. Or, les ports n'assurent pas seulement la sécurité des navires. Le territoire de compétence de nombreuses APC comprend d'autres modes de transport, notamment des ponts, des autoroutes, des dépôts de rails, des pipelines immergés, des fils électriques aériens et même des aéroports. Cette infrastructure intermodale essentielle des ports crée de nombreux besoins en matière de sécurité portuaire.

Le commerce international gagne en importance à mesure que le Canada négocie activement un large éventail d'accords de libre-échange avec des pays du monde entier. Ces accords de libre-échange entraîneront une hausse des débits de marchandises dans les ports du Canada. Par ricochet, étant donné le commerce croissant, les ports seront davantage contraints à protéger le mouvement de passagers, de marchandises et d'approvisionnements d'énergie.

Le monde a énormément changé au cours de la dernière décennie, et il est essentiel que les ports obtiennent le financement fédéral nécessaire au soutien de leur régime de sécurité. Aujourd'hui, les ports doivent relever des défis posés par la concurrence dans un environnement dynamique et changeant. Il faut savoir, par exemple, que les ports des États-Unis continuent de recevoir des milliards de dollars pour satisfaire leurs besoins constants en matière de sécurité. Les ports américains ont toujours le soutien du *Port Security Grant Program*, qui leur fournit jusqu'à 100 millions de dollars par année. Au-delà des pressions concurrentielles, les menaces croissantes pour la sécurité et la sûreté – qu'il s'agisse de menaces physiques ou de cybermenaces – ajoutent à la complexité des opérations portuaires au Canada. Auparavant, les APC amélioraient leurs installations de sécurité au moyen du soutien financier du gouvernement fédéral dans le cadre du *Programme de contribution pour la sûreté maritime*. Toutefois, ce programme comportait une disposition de réexamen fixe, et le soutien financier connexe a pris fin.

Il est essentiel que les ports continuent d'améliorer leurs régimes de sécurité afin d'assurer la sécurité et la sûreté de l'économie et des approvisionnements d'énergie du Canada, dans un contexte de menace en constante évolution. Sans le soutien du gouvernement fédéral, il sera de plus en plus difficile d'atteindre le niveau requis de sécurité portuaire.

Recommandations :

- Établir un programme de financement convenable et permanent afin d'appuyer le régime de sécurité portuaire. L'AAPC demande une allocation initiale de 10 millions de dollars pour assurer le financement et la surveillance d'un nouveau programme de sécurité portuaire.

Les ports du Canada soutiennent la sécurité de l'économie et de l'énergie du pays. Ainsi, ils doivent être aussi forts et tenaces que possible devant les menaces d'aujourd'hui. Les recommandations décrites dans le présent projet de budget visent à assurer que les ports du Canada demeurent sûrs et sécuritaires.

CONCLUSION

Alors que le programme commercial du Canada continue à prendre de l'importance, il est essentiel que nous prenions les mesures nécessaires pour gravir les échelons, améliorer notre position en tant que nation commerçante de premier plan et faire notre entrée dans le classement des 10 pays commerçants qui, selon la Banque mondiale, disposent des chaînes d'approvisionnement les plus efficaces.

Nous avons la certitude que nous pouvons améliorer notre position avec l'appui du gouvernement du Canada, si celui-ci noue le dialogue avec les ports canadiens afin de s'assurer que notre infrastructure peut répondre à l'augmentation des demandes commerciales et que les activités de nos chaînes d'approvisionnement se déroulent bien et de manière efficace.

Le Canada continue à se distinguer en tant que nation commerçante à l'économie libre et ouverte, et le moment est venu d'associer au commerce du XXI^e siècle des chaînes d'approvisionnement à l'efficacité et à l'excellence dignes de ce siècle. Pour s'y préparer, il sera notamment indispensable d'accroître la capacité de nos ports afin que nous puissions traiter encore plus de marchandises.

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 administrations portuaires canadiennes se tiennent prêtes à l'aider à saisir ce qui se trouve être une véritable occasion en or.

Nous sommes impatients de travailler avec le gouvernement du Canada en vue de créer un partenariat qui favorisera nos objectifs communs et nous fera avancer – aujourd'hui comme à l'avenir.