

## Examen de la modernisation des ports

Mémoire d'Accès Saint-Laurent Beauport (AccesAuFleuve.org)

Georges Cyr, Québec, 2018-05-27

Daniel Guay, Québec, [danielaguay11@gmail.com](mailto:danielaguay11@gmail.com) tél 418-265-3858

Merci de nous donner l'occasion de réfléchir plus en profondeur sur la place que doivent occuper les administrations portuaires. Nous nous permettons de donner des pistes de réflexion visant à éviter des incohérences dans les priorités, les approches et les moyens privilégiés par les différents intervenants d'un même territoire.

### Révision de la Loi sur les administrations portuaires

Au moment (*circa* 1999) de l'élaboration de la Loi qui régit les administrations portuaires, on croyait qu'une saine concurrence entre les ports, associée à une grande marge d'autonomie, permettrait un accroissement de l'efficacité du service portuaire canadien. Les autorités publiques canadiennes ont alors cédé une bonne partie du contrôle des activités portuaires à des administrations portuaires locales. Cet encadrement légal a permis à ces dernières et à leurs partenaires d'utiliser ces territoires publics comme s'ils leur appartenaient en considérant que ce qui est bon pour eux l'est nécessairement pour la société canadienne, sans n'avoir de comptes à rendre à personne.

L'usage d'accorder des contrats de location à long terme aux opérateurs sur les terrains portuaires réduit l'influence des autorités portuaires et des autorités publiques. Le Canada se retrouve maintenant dans une situation où la grande marge d'autonomie qu'il a cédée aux administrations portuaires se retrouve en grande partie entre les mains des opérateurs de terminaux, lesquels se cachent derrière les prétentions d'immunité des administrations portuaires pour maintenir leur emprise sur ce terrain public et tirer le maximum de cette situation privilégiée. **Ces organismes privés contrôlent un territoire public mais n'ont pas à se préoccuper de l'intérêt public.** Cette situation est inacceptable et il faut revoir la réglementation. Voici d'ailleurs ce qu'en pense le président du Réseau mondial des villes portuaires (AiVP.org) :

*« Les nouveaux enjeux sociaux et environnementaux tels le changement climatique ou la problématique énergétique imposent des choix souvent difficiles entre le développement économique et la nécessité de préserver nos ressources communes. À l'évidence, ces stratégies ne sont pas toujours partagées par nos partenaires, acteurs du transport maritime qui cherchent à imposer leur vision et leur modèle économique en jouant aussi sur le registre de la menace de délocalisation. Pour faire face à ce qu'il nous faut bien appeler quelquefois une forme de chantage au développement économique et à l'emploi pour nos territoires, nous devons affirmer notre solidarité entre places portuaires au-delà de nos concurrences légitimes »* [Source : [http://www.aivp.org/2016/06/22/dock-infos-n101-juin-2016/.](http://www.aivp.org/2016/06/22/dock-infos-n101-juin-2016/)]

Certains opérateurs de terminaux offrent des services portuaires dans plusieurs ports du Saint-Laurent et leurs installations sont bien intégrées. Certains disposent d'un rapport de force disproportionné, car ils sont dans une position de quasi-monopole et ils peuvent choisir leur lieu de transbordement en fonction du plus bas prix. Les administrations portuaires étant en concurrence les unes avec les autres, elles sont tentées d'obéir à des impératifs à court terme

en sacrifiant l'entretien des infrastructures. Dans un tel contexte, les partenaires peuvent obtenir des tarifs de complaisance sur des contrats pouvant durer jusqu'à 60 ans. Cela a pour conséquence que les subventions aux administrations portuaires se traduisent le plus souvent par des subventions indirectes aux opérateurs de terminaux.

Pour éviter une concurrence improductive entre les ports publics, il faudrait favoriser la fusion administrative des ports de l'Est du Québec ou la création d'un mécanisme pour favoriser une meilleure utilisation des infrastructures portuaires susceptibles de combler un besoin, compte tenu des diverses possibilités d'aménagement de chacun des ports publics au Canada.

L'obligation devrait être donnée à tous ces Ports de développer un programme de mise à niveau des infrastructures portuaires qu'ils souhaitent conserver et exploiter à long terme. Le fédéral devrait faciliter l'obtention de prêts pour ces travaux. L'obligation devrait leur être donnée de charger un tarif qui tient compte de l'ensemble de leur coût d'exploitation, incluant le coût du maintien en état des infrastructures que ses partenaires utilisent. On éviterait ainsi des tarifs de complaisance, comme ce qu'on réussi à éviter les États-Unis avec leurs ports. [Source : <https://www.livingstonintl.com/fr/deux-senatrices-proposent-des-reformes-au-financement-des-ports/>.]

De cette manière, on mettrait tous les ports sur le même pied, ce qui limiterait l'emprise des opérateurs de terminaux sur les administrations portuaires. Il serait ainsi possible de mieux tirer profit des avantages de chacun des sites portuaires. Par la même occasion, cela permettrait d'éviter que des ports, cédés par le fédéral aux intervenants locaux, subissent une concurrence démesurée des Administrations portuaires canadiennes.

Pour mieux tirer profit d'un accroissement éventuel du marché du vrac en transit en provenance ou en direction des Grands Lacs, les interventions des gouvernements doivent plutôt supporter une stratégie globale visant une meilleure utilisation de l'ensemble des ports du Saint-Laurent et de prévoir des subventions et modifications réglementaires requises dans ce sens.