



N° 54F0001XIF au catalogue
ISBN: 0-662-89210-0

Document de recherche

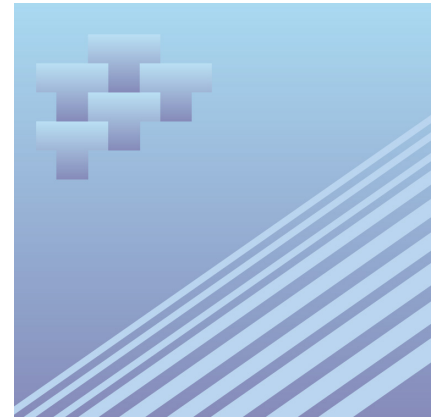
Les futures rivalités entre les ports pour conteneurs du Canada et des États-Unis

Révisé mars 2003

par Doug O'Keefe

Division des transports
Édifice principale, pièce 1506, Ottawa, K1A 0T6

Téléphone : 1 866 500-8400



Toutes les opinions émises par l'auteur de ce document ne reflètent pas nécessairement celles de Statistique Canada.



Statistique
Canada

Statistics
Canada

Canada

Les futures rivalités entre les ports pour conteneurs du Canada et des États-Unis

Révisé mars 2003

54F0001XIF
ISBN : 0-662-89210-0

**Doug O'Keefe,
Division des transports,
Statistique Canada**

Juin 2003

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2003

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Also available in English

Les futures rivalités entre les ports pour conteneurs du Canada et des États-Unis

Introduction

« Le Comité propose que le gouvernement continue de comparer soigneusement le rendement des ports canadiens à celui de leurs concurrents américains et soient prêts à prendre des initiatives si les fonds du gouvernement américain faussaient sérieusement les modèles de circulation commerciaux. »

(Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada, Vision fondée sur l'équilibre*, juin 2001, p. 137)

Ce document est une actualisation de l'article intitulé « *Les futures rivalités entre les ports pour conteneurs du Canada et des États-Unis* » qui est paru dans les actes de 2001 du Groupe de recherches sur les transports au Canada. Cette mise à jour arrive à point nommé en raison des diverses considérations qui sont étudiées dans les paragraphes suivants.

Les ports pour conteneurs du Canada fonctionnent dans un contexte concurrentiel qui subit des transformations radicales. Depuis le 11 septembre 2001, l'attention publique s'est concentrée sur les ports pour conteneurs nord-américains, plaques tournantes clés du commerce international qui pourraient placer le continent sous la menace d'une plus forte activité terroriste. On presse les ports du Canada et des États-Unis de faire des investissements coûteux liés à la sécurité et d'adopter des règlements qui compliquent la réalisation de leur principal objectif qui est le transport rapide et efficace des navires vers l'arrière-pays portuaire.

Cet impératif de sécurité se manifeste dans le sillage d'un profond bouleversement législatif. La Loi maritime du Canada de 1998 a modifié la méthode de gestion des principaux ports canadiens en augmentant leur autonomie sur le plan local, mais en restreignant leur financement. Les ports des États-Unis ont connu la mise en œuvre, en 1999, de la *U.S. Ocean*

Shipping Reform Act, qui n'imposait plus de droit de regard public sur les contrats confidentiels et les tarifs de fret maritime. Ces changements n'ont pas été pris en compte dans les données de 1999 utilisées dans l'étude précédente.

L'étude antérieure n'a pas non plus appréhendé les répercussions sur la compétitivité des investissements d'infrastructures, récemment terminés ou en cours, des ports pour conteneurs américains et de leurs partenaires intermodaux. Pour la côte atlantique, le Congrès américain a approuvé une somme de 88,5 millions de dollars pour la poursuite des travaux de dragage du port de New York/New Jersey (NY/NJ) en novembre 2001¹. En août 2002, NY/NJ avait terminé de creuser les postes de mouillage au terminal de Port Newark/Elisabeth à 50 pieds et avait accordé des contrats pour le dragage du chenal². Sur la côte pacifique, la voie ferrée express de 2,4 milliards de dollars pour le transport de marchandises du Alameda Corridor a été ouverte en avril 2002, ce qui a éliminé plus de 200 passages à niveau dans 8 villes le long d'un itinéraire de 20 milles desservant les ports de Long Beach et de Los Angeles³.

Ce rapport d'actualisation élargit l'analyse antérieure au moyen de données allant jusqu'à l'année 2001. Il ne prend pas en ligne de compte les répercussions des projets d'infrastructure récemment terminés ou des nouvelles mesures de sécurité. Il peut donc servir de base à de futures évaluations des répercussions de ces changements importants.

Le présent rapport fait appel à deux sources de données principales, en l'occurrence la base de données de Statistique Canada sur l'origine/la destination (O/D) du trafic maritime international et l'Annual Import Export Waterborne Databank de la Maritime Administration (MARAD) du Département américain des transports, qui repose sur des données de la P.I.E.R.S. de la revue *Journal of Commerce*. Les unités de mesure utilisées sont les tonnes métriques de marchandises conteneurisées et l'équivalent vingt pieds (EVP) pour les conteneurs renfermant des marchandises, ou l'EVP chargé (c.-à-d. que les conteneurs vides en sont exclus). Comme dans les précédents rapports, l'exactitude globale de l'information sur les EVP et la comparabilité des données de Statistique Canada et de celles de la MARAD ont certaines limites qui pourraient influencer les totaux déclarés, mais qui ne devraient pas avoir de répercussions importantes sur leur analyse comparative. Les notes incluses à la fin du présent document renferment plus de détails à ce sujet⁴.

Tendances dans l'industrie du transport des conteneurs maritimes

Les deux fléaux que sont la surcapacité et les taux de fret de niveau plancher ont continué de poser problème à l'industrie du transport des conteneurs maritimes en 2000 et en 2001. Le cabinet Drewry Shipping Consultants a signalé que le marché mondial des conteneurs avait augmenté d'à peine 2,5 pour cent en 2001, alors que la capacité effective des navires exprimée en fonction des EVP disponibles avait augmenté de 6,3 pour cent, ce qui exacerbait le déséquilibre existant de l'offre et de la demande. Le cabinet Drewry a prédit que le marché des conteneurs augmenterait de 8,4 pour cent en 2002, ce qui est sensiblement inférieur aux taux annuels de plus de 10 pour cent enregistrés tout au long d'une grande partie des années 90 et que la surcapacité continuerait d'augmenter tout au long des années 2002 et 2003⁵.

Tout au long d'une grande partie des années 90, l'industrie du transport des conteneurs maritimes a réagi en cherchant à réaliser des économies d'échelle au moyen de fusions ou d'alliances qui ont produit de plus grandes compagnies et en construisant de plus gros porte-conteneurs⁶. La tendance de créer de plus grandes compagnies a marqué un temps d'arrêt en 2001, victime peut-être de la chute spectaculaire de la rentabilité de presque tous les principaux intervenants de l'industrie⁷. Néanmoins, la tendance à construire de plus grands navires s'est maintenue.

Le Fairplay Ship Register de décembre 2002 (voir tableau 1) indique que les navires de plus de 3 000 EVP représentaient 21 pour cent de la flotte mondiale de porte-conteneurs en service, contre 17 pour cent en décembre 2000. Cependant, en termes de capacité d'EVP, ces grands navires représentaient un peu plus de 50 pour cent de la capacité, contre 43 pour cent en 2000. La croissance de la capacité était due principalement aux navires de la classe post-Panamax (4 500 EVP et plus) qui compte 35 navires, ajoutant ainsi 40 pour cent de nouvelle capacité en 2002⁸. Selon Fairplay, le plus grand navire livré à ce jour a une capacité de 10 000 EVP.

Tableau 1 : Flotte mondiale de porte-conteneurs par taille, capacité et âge

Taille en EVP	Part des navires	Part de la capacité en EVP	Âge moyen en années
<501	17 %	3 %	15,6
501-1000	17 %	6 %	11,3
1001-2000	30 %	21 %	10,6
2001-3000	15 %	20 %	9,6
3001-4000	8 %	15 %	9,4
>4000	13 %	36 %	4,5

Source : Fairplay Ship Register, décembre 2002

Des navires beaucoup plus grands sont à l'étude, notamment les porte-conteneurs Malacca-Max de 18 000 EVP. Des études laissent entendre que ces géants auraient des niveaux de coût inférieurs de 16 pour cent à celui des navires super-post-Panamax⁹ de 8 000 EVP et pourraient révolutionner le transport en vrac grâce à des tarifs qui attireraient les marchandises en vrac traditionnelles¹⁰. Mais peut-on raisonnablement s'attendre à ce que cette tendance se maintienne?

Cullinane et Khanna semblent indiquer qu'il existe des limites aux économies d'échelle qui sont tributaires de la longueur des itinéraires maritimes, car il y a des déséconomies pour le temps que les navires passent au port¹¹. Martin Stopford a trouvé que les économies d'échelle diminuent avec la taille et que les avantages découlent principalement de l'agrandissement de navires plus petits. Stopford estime que l'on réalise des économies de 20 pour cent par ETV lorsqu'on augmente la taille d'un navire de 1 000 à 2 000 EVP, contre à peine 4 pour cent lorsqu'on la porte de 4 000 à 6 000 EVP. L'augmentation des coûts d'assurance influe tout particulièrement sur ces résultats, car les assureurs ont ajouté des primes de risque de guerre plus élevées sur les plus grands navires¹². Le nombre de ports capables d'accueillir des navires post-Panamax est moins important et une économie d'à peine 4 pour cent peut rapidement être absorbée par les coûts de transbordement des conteneurs.

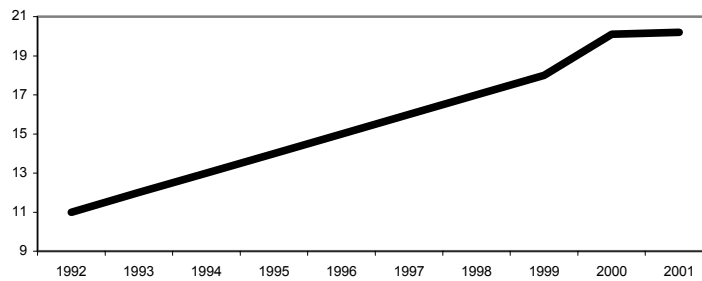
Si les compagnies de porte-conteneurs subissent de telles chutes d'économies, on pourrait assister à un renversement de la tendance aux méga-porte-conteneurs. Il est toujours possible qu'on puisse manutentionner presque tous les conteneurs internationaux destinés à l'Amérique du Nord dans une poignée de superports. Cependant, avant de faire l'investissement important nécessaire pour attirer les navires super-post-Panamax, les ports et leurs partenaires

intermodaux doivent à présent tenir compte que l'industrie risque de décider de limiter ses investissements dans cette technologie.

Le marché nord-américain du transport de conteneurs maritimes

En 2001, on a manutentionné dans les ports nord-américains (à l'exclusion du Mexique) 20,2 millions d'EVP chargés (c.-à-d. de conteneurs qui renfermaient des marchandises) dans le cadre du commerce avec des ports d'outre-mer. Ce marché a connu une croissance légèrement inférieure à 1 pour cent en 2000, ce qui est bien en-deçà de la croissance annuelle moyenne de la décennie de 6,5 pour cent. L'Asie et l'Océanie demeurent l'itinéraire commercial dominant avec 60 pour cent des EVP chargés en 2001, et étaient suivies par l'Europe avec 23 pour cent. Le trafic de conteneurs dans ces corridors commerciaux a augmenté de 16 pour cent et 5 pour cent respectivement depuis 1999.

Figure 1 : EVP chargés à destination/en provenance de ports et de pays d'outre-mer (1992 à 2001, en millions d'EVP)



Source : Annual Import Export Waterborne Databank de la MARAD et base de données de Statistique Canada sur l'origine/la destination du trafic maritime international

Les ports de la côte du Pacifique ont représenté 51 pour cent du trafic total, car ils ont dominé le corridor commercial de l'Asie et de l'Océanie. On a manutentionné dans les ports de la côte atlantique 43 pour cent des EVP chargés, principalement en raison du trafic avec l'Europe. On a manutentionné dans les ports de la côte du golfe du Mexique presque tous les autres EVP,

tandis qu'on n'a manutentionné dans les ports des Grands Lacs que 18 205 EVP en provenance/à destination de ports d'outre-mer en 2001.

Tableau 2 : Millions d'EVP chargés manutentionnés aux ports nord-américains par région du globe d'origine/de destination en 2001⁽¹⁾

Région du globe	Côte nord-américaine			Total
	Atlantique	Pacifique	Golfe	
Asie et Océanie	2,35	9,63	0,04	12,03
Europe	3,65	0,38	0,56	4,58
Amérique du Sud et Amérique centrale ⁽²⁾	2,07	0,25	0,53	2,85
Moyen-Orient et Afrique	0,57	0,07	0,11	0,75
Total	8,64	10,33	1,24	20,21
<p>(1) À l'exclusion du Groenland, de Saint-Pierre et des ports des Grands Lacs et de l'Alaska (environ 20 000 EVP)</p> <p>(2) Y compris le Mexique. Le total peut différer de la somme des éléments en raison de leur arrondissement.</p> <p>Source : Annual Import Export Waterborne Databank de la MARAD et base de données de Statistique Canada sur l'origine/la destination du trafic maritime international</p>				

Concurrence avec les ports des États-Unis

On a manutentionné en 2001, dans les 20 principaux ports pour conteneurs d'Amérique du Nord, 96 pour cent des EVP chargés qui ont été échangés avec des ports d'outre-mer. Depuis 1992, ces ports (voir tableau 3) ont connu des taux annuels moyens de croissance (TAMC) de 6,5 pour cent, qui variaient, dans le cas des ports individuels, de 10,7 pour cent pour Baltimore (MD) à 12,5 pour cent pour Vancouver, (C.-B.).

Les ports du sud de la Californie de Long Beach et de Los Angeles ont été les plus occupés avec 3,4 millions et 3,2 millions d'EVP respectivement; ils étaient suivis de New York/New Jersey (NY/NJ) avec 2,4 millions d'EVP en 2001.

On a manutentionné dans les ports canadiens 11,7 pour cent des EVP chargés manutentionnés par des ports nord-américains en 2001. Les principaux ports pour conteneurs canadiens de Vancouver, Montréal et Halifax ont occupé les 5^e, 8^e et 15^e positions avec 1,0 million, 849 000 et 413 000 EVP respectivement. Vancouver et Halifax ont dépassé de loin le TAMC moyen de l'Amérique du Nord, tandis que Montréal était près de la moyenne.

Dans l'ensemble, 2001 n'a pas été une bonne année pour les ports pour conteneurs canadiens. Alors que le trafic total outre-mer d'EVP pour l'Amérique du Nord a augmenté légèrement de 2000 à 2001, le total pour le Canada a baissé de 1 pour cent. Le port de Montréal a été le plus durement touché, avec une diminution de 3,5 pour cent, tandis que Halifax a enregistré une baisse de 0,5 pour cent. Vancouver a gagné tout juste 1,6 pour cent, ce qui est bien en-deçà de sa moyenne annuelle pour la décennie. Les ports américains ont enregistré un faible gain de 1 pour cent d'EVP entre 2000 et 2001, mais le changement d'une année à l'autre a varié fortement parmi les ports. NY/NJ, principal concurrent de Montréal et Halifax, a connu une augmentation de 7,0 pour cent. Seattle et Tacoma, les principaux concurrents de Vancouver, ont subi des baisses de 14,1 pour cent et 5,6 pour cent respectivement.

L'ordre des ports change légèrement lorsqu'on exprime les données sous forme de tonnes métriques de marchandises conteneurisées. Les trois ports canadiens grimpent alors dans le classement aux 4^e, 6^e et 14^e places pour Vancouver, Montréal et Halifax respectivement (voir le tableau 4). Il est difficile de dire si ces différences de classement établies selon les EVP et le volume de marchandises conteneurisées sont imputables au mélange de marchandises manutentionnées aux ports ou à des incohérences dans les données sur les EVP.

Tableau 3 : 20 principaux ports nord-américains pour les EVP chargés qui ont été échangés avec des ports d'outre-mer, 2001 comparativement à 1992

Port	EVP en 1992	EVP en 2001	Taux annuel moyen de croissance (en %)
Los Angeles (Californie)	1 638 483	3 425 460	8,5
Long Beach (Californie)	1 354 732	3 194 332	10
New York/New Jersey	1 289 215	2 352 453	6,9
Charleston (Caroline du Sud)	564 423	1 158 720	8,3
Vancouver (C.-B.)	359 399	1 034 074	12,5
Oakland (Californie)	745 180	963 177	2,9
Norfolk (Virginie)	516 286	884 070	6,2
Montréal (Québec)	497 983	848 762	6,1
Seattle (Washington)	742 682	823 913	1,2
Savannah (Géorgie)	386 891	812 972	8,6
Houston (Texas)	368 137	783 307	8,8
Miami (Floride)	417 595	716 828	6,2
Tacoma (Washington)	556 186	610 558	1,1
Port Everglades (Floride)	209 580	415 639	7,9
Halifax (N.-É.)	161 593	413 501	11
Baltimore (Maryland)	290 085	272 498	-0,7
Nouvelle Orléans (Louisiane)	190 053	217 130	1,5
Portland (Oregon)	154 251	206 372	3,3
Gulfport (Mississippi)	70 692	132 278	7,2
Wilmington (Delaware)	67 522	128 028	7,4
Autres ports canadiens	16 559	71 613	17,7
Autres ports américains	886 517	765 348	-1,6
Total	11 484 044	20 231 033	6,5
Source : Annual Import Export Waterborne Databank de la MARAD et base de données de Statistique Canada sur l'origine/la destination du trafic maritime international			

Vancouver a affiché une augmentation du volume de marchandises conteneurisées d'à peine moins de 1 pour cent entre 2000 et 2001, contre une augmentation de 11,1 pour cent l'année précédente. Vancouver reste le 3^e port nord-américain par ordre d'importance pour la manutention du volume de marchandises conteneurisées échangées avec l'Asie et l'Océanie, et conserve la même part de trafic (10,3 %) qu'en 1999. L'Asie et l'Océanie sont la région de commerce cruciale pour Vancouver et représentent près de 95 pour cent de son fret conteneurisé. Les principaux concurrents de Vancouver dans ce corridor commercial, Seattle et Tacoma, ont tous deux enregistré une diminution de leur part de ce commerce depuis 1999. Leurs pertes semblent avoir été enregistrées au profit de Los Angeles et, aussi surprenant que cela puisse paraître, de NY/NJ qui a remplacé Seattle à la 4^e place en 1999.

Montréal est resté le principal port pour conteneurs sur l'itinéraire commercial de l'Europe en 2001, mais son avance sur NY/NJ a diminué de 1,13 million de tonnes en 1999 à tout juste 110 000 tonnes en 2001. Ensemble, Montréal et NY/NJ représentent quelque 40 pour cent du volume des marchandises conteneurisées en provenance/à destination de l'Europe et sont des rivaux de longue date dans ce corridor commercial. L'Europe est la région commerciale cruciale pour Montréal et représentait 95,5 pour cent de son fret conteneurisé en 2001. NY/NJ est moins tributaire de l'Europe que Montréal sur ce corridor commercial, qui ne représentait que 40,8 pour cent de son volume de marchandises conteneurisées en 2001.

La répartition du trafic de Halifax est semblable à celle de NY/NJ avec l'Europe et l'Asie et Océanie, qui représentaient 58,8 pour cent et 24,3 pour cent respectivement de son volume de marchandises conteneurisées en 2001. Cependant, le port d'Halifax n'a pas été un concurrent majeur ni sur l'un ni sur l'autre marché puisqu'il n'a représenté que 5,3 pour cent et 1 pour cent respectivement du volume des marchandises conteneurisées ayant emprunté ces corridors commerciaux. Cependant, Halifax s'est classée au 6^e rang parmi les ports nord-américains sur l'itinéraire commercial de l'Europe et au 11^e sur celui de l'Asie et de l'Océanie.

On a manutentionné en 2001 à Vancouver, Montréal et Halifax, 96,6 pour cent du volume des marchandises transportées en conteneurs maritimes qui ont été manutentionnés dans les ports canadiens. Depuis 1999, Fraser River s'est hissé au 4^e rang des plus importants ports pour conteneurs canadiens, dépassant Saint John (N.-B.). Le volume de marchandises conteneurisées de Fraser River est passé de 188 000 tonnes en 1999 à 467 000 tonnes en 2001, par suite du déplacement d'un transporteur de Vancouver¹³ et de divers nouveaux services. On a manutentionné 265 kt de marchandises conteneurisées à Saint John en 2001.

Tableau 4 : Marchandises conteneurisées qui ont été manutentionnées aux ports nord-américains en 2001 par région d'origine/de destination

Port	Europe	Moyen-Orient et Afrique	Asie et Océanie	Amérique centrale et Amérique du Sud	Total*
Millions of Tonnes					
Long Beach (Californie)	0,81	0,09	22,19	0,67	23,76
Los Angeles (Californie)	1,16	0,29	19,92	0,69	22,06
New York/New Jersey	7,91	1,55	7,01	2,90	19,38
Vancouver (C.-B.)	0,13	0,08	9,57	0,30	10,08
Charleston (Caroline du Sud)	4,69	0,86	2,68	1,66	9,89
Montréal (Québec)	8,02	0,29	0,05	0,04	8,40
Oakland (Californie)	1,12	0,10	6,91	0,16	8,29
Houston (Texas)	4,10	1,00	0,51	2,17	7,78
Norfolk (Virginie)	3,42	0,62	2,55	0,90	7,49
Savannah (Géorgie)	1,49	0,55	4,39	0,53	6,96
Seattle (Washington)	0,17	0,04	6,23	0,10	6,53
Miami (Floride)	1,20	0,13	0,74	3,83	5,91
Tacoma (Washington)	0,01	0,10	4,68	0,00	4,79
Halifax (N.-É.)	2,18	0,38	0,95	0,40	3,91
Port Everglades (Floride)	0,14	0,00	0,02	2,89	3,05
Autres ports américains.	4,28	0,63	3,87	7,65	16,43
Autres ports canadiens	0,06	0,01	0,34	0,39	0,80
Total*	40,89	6,72	92,61	25,28	165,51

*À l'exclusion de Saint-Pierre et du Groenland.

Source : Annual Import Export Waterborne Databank de la MARAD et base de données de Statistique Canada sur l'origine/la destination du trafic maritime international

Enjeux concurrentiels pour les ports canadiens

Les statistiques indiquent que les ports canadiens continuent d'être concurrentiels pour le fret conteneurisé nord-américain, malgré un ralentissement général dans ce secteur en 2001. La part de 14 pour cent de ce marché qu'ils détiennent se compare avantageusement aux parts de 10 pour cent de la population, de 7 pour cent des ventes au détail et de 8 pour cent des livraisons manufacturières que possède le Canada en Amérique du Nord¹⁴. Comme il avait été souligné dans la précédente étude, les ports disposent d'un fort potentiel de s'emparer de beaucoup plus de trafic grâce à leurs qualités naturelles et à l'excellent accès par rail et par route à tous les principaux marchés nord-américains. Il revient à d'autres d'étudier si les ports devraient essayer de conserver ou d'améliorer leur part du marché.

Si les ports souhaitent maintenir leur part actuelle du marché, ils pourraient devoir faire d'importants investissements, si l'on admet que le ralentissement de 2001 était une aberration et que les taux de croissance de la dernière décennie reprendront. Il existe aussi plusieurs enjeux concurrentiels pour les ports canadiens par rapport aux ports américains, particulièrement : le financement des investissements en capital¹⁵; les coûts et l'établissement des prix du service¹⁶; et les répercussions possibles de l'intensification des mesures de sécurité à la frontière canado-américaine¹⁷.

Financement des investissements en capital :

La Loi maritime du Canada (LMC) de 1998 énumère parmi ses objectifs « ... favoriser la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion... ». La loi réalise partiellement cet objectif en interdisant aux principaux ports canadiens d'utiliser des crédits parlementaires pour s'acquitter de leurs responsabilités et d'engager des terres portuaires comme garantie d'emprunt, car ces terres demeurent dévolues à la Couronne. La LMC exige par ailleurs que les ports versent une allocation annuelle au gouvernement fédéral fondée sur leurs recettes brutes et qu'ils fassent des paiements aux municipalités locales au lieu de payer des taxes foncières. Essentiellement, les ports canadiens n'ont pas droit à des subventions au titre de la loi et doivent obtenir des capitaux privés pour financer leurs investissements, en prenant des engagements sur les revenus futurs. Il semble que les risques de tels investissements incombent directement aux administrations portuaires et à leurs financiers privés.

Par contraste, une étude effectuée par Luberoff et Wider de la Harvard's Kennedy School of Government arrive à la conclusion que les ports américains n'appliquent souvent pas de bonnes pratiques commerciales lorsqu'ils financent des installations multimodales et font habituellement endosser les risques de tels investissements aux contribuables¹⁸. Outre les recettes portuaires, les administrations portuaires américaines ont la possibilité d'obtenir des fonds par l'émission d'obligations (emprunts de collectivité locale et obligations-recettes) ainsi qu'au moyen d'emprunts, de subventions et de l'imposition de taxes¹⁹.

La mesure dans laquelle les ports américains utilisent ces instruments financiers varie d'une région et d'un port à l'autre. La Marine Administration (MARAD) du Département de transports américains a signalé qu'en 2000, les ports ont financé 898 millions de dollars américains d'investissement en capital grâce aux recettes portuaires (48,1 %), à des emprunts de collectivité locale et des obligations recettes (20,0 %), à des subventions (16,0 %), à des emprunts (3,8 %) et à d'autres sources (12,1 %). La MARAD n'a pas été en mesure d'établir les sources de financement pour 160 millions de dollars américains supplémentaires en capital portuaire²⁰. Ces 1,1 milliard de dollars américains ont été répartis entre 49 ports.

Le port de New York/New Jersey a affiché le 2^e investissement en capital par ordre d'importance parmi les ports américains en 2000. L'investissement de 153 millions de dollars américains du port de NY/NJ était plus du double des 74 millions de dollars américains signalés par source de financement et par port de l'Atlantique nord et comprenait probablement le gros du financement dont la MARAD n'a pas pu déterminer l'origine. Seattle s'est classée 5^e sur le plan de l'investissement en capital parmi les ports américains en 2000 avec 50 millions de dollars américains.

Une comparaison exacte des ports canadiens et américains pour ce qui est de l'importance et de l'efficacité de leurs investissements en capital est compliquée en raison de la variété des types de ports. Certains ports américains, tels NY/NJ et Seattle sont des ports non exploitants, essentiellement des propriétaires qui louent à bail les installations portuaires à des exploitants privés. Les ports canadiens exploitent certaines installations, tandis que d'autres sont loués à des exploitants et d'autres encore sont des propriétés privées. Les investissements par des propriétaires privés et des exploitants privés ne sont pas pris en compte dans les comptes des administrations portuaires. Les investissements par d'autres organismes gouvernementaux peuvent y être inclus s'ils se font sous forme de subvention.

Cependant, la *Public Port Finance Survey Report for FY 2000*²¹ de la MARAD laisse entendre que les ports canadiens ont généralement des investissements en capital moins élevés que leurs

concurrents américains, mais produisent de meilleurs rendements sur cet investissement. Les travaux de construction en cours de Vancouver étaient évalués à 47 pour cent de ceux de Seattle, tandis que son actif total est 28 pour cent de celui de son concurrent américain. Le revenu net de Vancouver était inférieur de 2,1 millions de dollars à celui de Seattle, mais représente un rendement de 5 pour cent sur l'actif total, contre tout juste 1,6 pour cent pour Seattle. De même, les travaux de construction en cours de Montréal et Halifax pris ensemble représentent moins de 1 pour cent de ceux de NY/NJ, et leurs actifs totaux combinés sont inférieurs au quart des éléments d'actif maritimes totaux de NY/NJ. Cependant, alors que NY/NJ a affiché une perte nette de plus de 6 millions de dollars américains, les revenus nets combinés de Montréal et Halifax s'élèvent à presque 7,7 millions de dollars. Les terres portuaires fédérales semblent avoir été incluses dans l'actif des ports canadiens.

Le rendement des ports canadiens par rapport à leurs concurrents américains est vraisemblablement sous-estimé, car les paiements qui remplacent les taxes et l'allocation fédérale semblent avoir été déduits pour arriver au revenu net.

Tableau 5 : Comparaison du rendement financier de certains ports canadiens et américains pour l'exercice 2000 (en milliers de dollars américains)

	Seattle	Vancouver	NY/NJ	Montréal	Halifax
Revenus d'exploitation	99 250	56 683	114 290	40 878	11 880
Maritime	28,0 %	56,2 %	43,8 %	85,9 %	81,2 %
Autres	72,0 %	43,8 %	56,2 %	14,1 %	18,8 %
Dépenses de fonctionnement	95 075	33 058	102 980	38 758	7 510
Autres revenus	14 678	(6 900)	(17 372)	2 288	(1 093)
Revenu net (RI)	18 853	16 725	(6 062)	4 408	3 277
Actif total(AT)	1 176 670	331 906	1 028 703	182 385	62 349
Travaux de construction en cours	58 562	27 555	130 607	827	267
RI/AT	1,6 %	5,0 %	-0,6 %	2,4 %	5,3 %

Source : *Public Port Finance Survey Report for FY 2000* de la MARAD

Coûts et établissements du prix des services :

Lorsqu'ils doivent choisir parmi les ports pour conteneurs, les sociétés d'expédition de conteneurs ou les transitaires doivent prendre en ligne de compte les coûts de la traversée, des opérations au port, du transbordement et du voyage par voie de terre. Si les ports peuvent être en mesure d'influer sur leurs propres coûts, ils ont moins d'influence sur le coût des autres prestataires de services, y compris les services intermodaux et les services maritimes fournis par d'autres organismes gouvernementaux.

Une analyse complète des coûts et de l'établissement du prix de ces services dépasse la portée de ce rapport, mais il existe d'autres études qui laissent entendre que les ports canadiens ont également un avantage dans ces domaines. Une étude effectuée par la *Australian Productivity Commission* a trouvé que les tarifs moyens de transport ferroviaires canadiens étaient de 9,5 pour cent inférieurs aux tarifs américains en valeur réelle²².

De même, selon une étude effectuée pour Conseils et Vérification Canada, le Canada a perçu 65,96 millions de dollars canadiens sur 348 millions de tonnes de fret maritime en 2000, tandis que les organismes gouvernementaux américains ont perçu 1 399,64 millions de dollars canadiens sur 2 233 millions de tonnes²³. Ceci porte à croire que les droits des utilisateurs maritimes canadiens s'établissent en moyenne à 19 cents la tonne contre 63 cents la tonne pour les droits des utilisateurs maritimes américains. La U.S. Harbor Maintenance Tax, qui a été déclarée anticonstitutionnelle pour les exportations en 1998, mais qui est encore appliquée aux importations maritimes, représente près de 71 pour cent des droit de service maritime américains.

Cependant, Conseils et Vérification Canada n'a pas inclus dans son rapport les dépenses portuaires. Il est difficile de dire quel effet l'inclusion de ces frais aurait sur l'analyse. Il convient de noter que l'avantage, sur le plan du coût, d'un dollar canadien faible a influencé le résultat des deux études.

Répercussions possibles de l'intensification des mesures de sécurité à la frontière canado-américaine

Le choc du 11 septembre a aiguisé le sentiment de vulnérabilité des citoyens américains et a incité le Service des douanes américain à renforcer la sécurité à tous les points d'entrée. Pour le moment, l'effet du renforcement des mesures de sécurité sur les ports canadiens qui desservent les portes d'entrée vers l'Amérique du Nord pour les conteneurs à destination/en provenance des États-Unis n'est pas clair, mais il pourrait être négatif²⁴.

Les douanes américaines ont mis en œuvre leur Container Security Initiative (CSI) en décembre 2002; elles exigent que le contenu et les renseignements utiles sur les exportateurs et les importateurs de tous les conteneurs à bord de navires à destination des États-Unis soient déclarés aux douanes 24 heures avant que le conteneur soit chargé sur le navire. Les principaux ports pour conteneurs américains ont rapidement réagi à la possibilité que la CSI pourrait provoquer des détournements de trafic vers les ports canadiens et mexicains. Les douanes américaines ont répondu en cherchant à conclure des accords de réciprocité avec le Canada et le Mexique et en les encourageant à adopter des délais semblables pour les déclarations en douane anticipées²⁵.

Les douanes américaines ont annoncé leur intention de mettre en œuvre des déclarations anticipées semblables pour les marchandises traversant la frontière canado-américaine. Les douanes américaines proposent que les camionneurs présentent des renseignements sur leur chargement par voie électronique quatre heures avant que des marchandises destinées aux États-Unis soient chargées au Canada, et 24 heures à l'avance pour les marchandises des États-Unis à destination du Canada. De même, les expéditions par chemin de fer devraient être déclarées à l'avance, 4 heures pour les marchandises destinées au sud et 8 heures pour celles destinées au nord. Un tollé de l'industrie et des transporteurs a incité les douanes à entreprendre d'autres consultations sur ces délais, mais il semble qu'une forme ou l'autre de déclaration anticipée à la frontière canado-américaine deviendra obligatoire²⁶.

De nouvelles procédures douanières qui provoquent un embouteillage à la frontière canado-américaine pourraient-elles être nuisible aux ports pour conteneurs canadiens, au moment où les investissements intermodaux aux ports américains commencent à porter fruit? Selon *Containerisation International*, plusieurs nouvelles initiatives entreprises par des sociétés de chemin de fer, des administrations portuaires et des transporteurs maritimes devraient réduire les embouteillages aux ports américains, même si les volumes intermodaux continuent d'augmenter²⁷.

Observation finale

Les ports pour conteneurs canadiens continuent de supporter avec succès la concurrence avec les ports pour conteneurs américains pour le trafic de conteneurs nord-américain. Malgré les pressions de la concurrence, il semble également qu'ils soient demeurés financièrement responsables.

- ¹ Dredging News Online V1 Issue 68, Nov 23, 2001 **URL:** www.sandandgravel.com/news/news/news_510.htm
- ² Port of New York/New Jersey Dredging Project Status Report, Oct 16, 2002 **URL:** www.panynj.gov/commerce/dredge1002.htm
- ³ *TR News*. Alameda Corridor Freight Rail Expressway Opens. No 221, July-Aug 2002, p.45
- ⁴ Statistics Canada derives TEU statistics from container counts by size of container reported on Custom's A6 General Declarations. These data are not reconciled with manifest data. MARAD's TEU statistics are derived from the weights of container cargo reported on ships' manifests. TEU origin/destination are the country of export/ import for P.I.E.R.S. while the Statistics Canada data use country of port of loading/ unloading. TEUs by world region for Statistics Canada data were derived by apportioning reported TEUs based on the weight of containerized freight by region.
- ⁵ Drewry Shipping Consultants Ltd. *Drewry Annual Container Market Review and Forecast 2002*. Oct, 2002.
- ⁶ Tirschwell, P. Mergers reshape shipping. *Journal of Commerce*. 5 January 1998. P8.
- ⁷ Beddow, Matthew. Down but not out. *Containerisation International* V35 I10 Oct 2002, p36-39
- ⁸ Willmington, Robert. Shrewd Investments *Containerisation International* V35 I11 Oct 2002, p43-47
- ⁹ Wijnolst, Niko. Mallacca-Max: the ultimate container carrier. Delft University Press, 1999.
- ¹⁰ Kosior, J.M. R.I.P. Bulk: Here Come the Malacca Max Containerships. Unpublished paper submitted to the Canadian Transportation Research Forum 31st Annual Conference.
- ¹¹ Cullinane, K and Khanna, M. Economies of Scale in Large Container Ships. *Journal of Transport Economics and Policy*. V33, Part 2. May 1999. P185-207.
- ¹² Dekker, Neil. Size isn't everything. *Containerisation International* V35 I6 June 2002, P51
- ¹³ *Lykes Lines moves Vancouver operations to Fraser Surrey Docks*. Canadian Sailings. July 9, 2001 p 12.
- ¹⁴ O'Keefe, Doug. *The Future for Canada-U.S. Container Port Rivalries*. Canadian Transportation Research Forum Conference Proceedings. 2001
- ¹⁵ Sparks Companies, Inc. *Canada /US Port Competitiveness Study, Final Report Prepared for Transport Canada*. Feb 2000 **URL:** www.tc.gc.ca/pol/en/report/port_competitiveness_study/default.htm
- ¹⁶ Consulting and Audit Canada. *Cumulative Impact of Federal Fees on the Commercial Marine Industry in Canada: Synthesis of Background Information*. March 2002 **URL:** www.cmc-ccm.com/report-TreasuryBoardStudy.html
- ¹⁷ Kuzeljevich, Julia. *Stretching the boundaries* Canadian Transportation and Logistics. **URL:** www.ctl.ca/research/infrastructure/features/boundaries.asp
- ¹⁸ Luberoff D. and Walder J. U.S. Ports and the Funding of Intermodal Facilities: An Overview of Key Issues. *Transportation Quarterly*. V.54, No 4, Fall 2000 p23-45.
- ¹⁹ Ibid. Sparks Companies, Inc.
- ²⁰ MARAD *United States Port Development Expenditure Report*. Dec 2001 **URL:** www.marad.dot.gov/publications/index.html
- ²¹ MARAD *Public Port Finance Survey Report for FY 2000*. Nov 2001. **URL:** www.marad.dot.gov/publications/index.html
- ²² Australian Productivity Commission. *An Assessment of the Performance of Australian Railways* **URL:** www.pc.gov.au/inquiry/rail/finalreport/supplement/index.html
- ²³ HLB Decision Economics Inc. *Comparison of Marine User Fees in Canada and the United States, Final Report* Mar 2002. **URL:** <http://www.cmc-ccm.com/report-TreasuryBoardStudy.html>
- ²⁴ Association of Canadian Port Authorities. *Port Government Interface: Focus on Security Still!* Feb, 2003 **URL:** www.acpa-ports.net/03prtgov.pdf
- ²⁵ *Port shopping could undermine security*. Fairplay.V.345 I.6189 Aug 29, 2002 p29
- ²⁶ Toews, Bonnie, Smyrlis, Lou. *Choke Point*. Canadian Transportation and Logistics. V.106 N.2 Feb2003, p20-24.
- ²⁷ *Stacked against bottleneck*. Containerisation International's Regional Review. Sept 2002. p.32-36.