

**Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes du Canada**

**Date** : 28 mars 2023

**Objet** : Grands projets d'expansion de l'infrastructure portuaire au Canada

**Déclaration présentée par** :

Jan Van Mossevelde, directeur général

Andrew Snelgrove, dirigeant principal des finances

Jonathan Chia, chef du développement de l'entreprise

- a) Bonjour à tous, chers députés, Monsieur le président, Messieurs les vice-présidents et membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Je m'appelle Jan Van Mossevelde et je suis directeur général de PSA Halifax. Je suis accompagné de mon dirigeant principal des finances, Andrew Snelgrove, et de notre chef du développement de l'entreprise, Jonathan Chia. Nous sommes ravis d'être invités à participer au dialogue sur les grands projets d'expansion de l'infrastructure portuaire au Canada.
- b) PSA Halifax est l'un des terminaux à conteneurs dont la croissance est la plus rapide sur la côte atlantique, avec un débit de conteneurs supérieur à 600 000 équivalents vingt pieds (EVP) en 2022, soit une augmentation de plus de 18 % depuis 2020. Les terminaux sont détenus et exploités par PSA International, un groupe portuaire de premier plan dont les activités phares sont menées à Singapour et à Anvers en Belgique. Le portefeuille du groupe comprend plus de 60 terminaux maritimes, ferroviaires et intérieurs, ainsi que des entreprises affiliées dans les domaines de la gestion de la chaîne d'approvisionnement, de la logistique, de la marine et des services numériques.
- c) Halifax est une porte d'entrée stratégique pour le Canada, grâce à ses eaux profondes naturelles, à son accès libre de glace tout au long de l'année et à sa capacité d'accueillir les plus grands navires visitant la côte est de l'Atlantique. Le port a établi des branchements directs sur toutes les principales voies commerciales, offrant ainsi aux propriétaires de fret et aux prestataires de services logistiques un accès fiable aux marchés du Canada et des États-Unis.
- d) Depuis que PSA a acquis les terminaux d'Halifax (le terminal Atlantic Hub en 2019 et le terminal Fairview Cove en 2022), nous avons annoncé et promis d'importants investissements en capital pour améliorer la capacité du port. En mars 2022, nous avons annoncé l'achat de deux nouvelles grues super postpanamax, qui seront livrées d'ici le 3<sup>e</sup> trimestre de 2023. Cette année, nous avons annoncé l'achat de huit nouveaux ponts portiques électriques sur pneus, qui seront livrés d'ici le 2<sup>e</sup> trimestre de 2024. Outre l'achat d'équipement, nous avons convenu de cofinancer, avec l'autorité portuaire d'Halifax, une série de projets d'infrastructure du Fonds national des corridors commerciaux (FNCC), dans le but d'accroître notre capacité ferroviaire à quai afin que le transport des conteneurs par camions soit remplacé par le transport par trains.

e) Nous sommes optimistes quant à l'avenir à long terme du port, mais également conscients des vents contraires à court terme tels que l'inflation, la hausse des taux d'intérêt et la faiblesse de la demande des consommateurs. Cela pourrait obliger le secteur privé à retarder l'exécution de notre plan d'investissement, ce qui pourrait avoir des répercussions à long terme liées aux sous-investissements dans les infrastructures essentielles. Par conséquent, tout soutien gouvernemental visant à aider le secteur à cofinancer ces projets à grande échelle, et qui exigent d'importants investissements, garantirait au secteur la capacité de continuer d'aller de l'avant avec notre plan d'investissement, même en temps difficiles. Voici plus précisément quelques-unes des mesures de soutien que nous aimerions proposer :

- i. **Développement de ports secs intérieurs et de dépôts hors quai** : Halifax a un besoin criant de ports secs intérieurs et de dépôts hors quai pour offrir des services portuaires auxiliaires. Actuellement, ces services auxiliaires sont fournis dans des zones de front de mer de premier choix qui devraient être utilisées uniquement pour les opérations de manutention des navires. Toute aide gouvernementale visant à accélérer le processus d'examen des projets potentiels et le cofinancement de ces infrastructures essentielles entraînerait des avantages importants, soit la réduction de la congestion dans les ports maritimes et une résilience accrue de la chaîne d'approvisionnement.
- ii. **Publication de données sur les flux commerciaux et de marchandises à l'échelle nationale** : Il y a une importante pénurie en ce qui concerne les données sur les flux commerciaux et de marchandises dont ont besoin les promoteurs de projets pour bien comprendre les principaux flux commerciaux et de marchandises au Canada. Si l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) était en mesure d'extraire et de publier les données sur les flux de marchandises à partir des déclarations de marchandises, les promoteurs de projets pourraient utiliser ces renseignements et prendre de meilleures décisions dans des domaines clés qui nécessitent des investissements supplémentaires.
- iii. **Dépassements de coûts des projets du FNCC causés par l'inflation** : Au cours des trois dernières années, les bénéficiaires du FNCC ont été confrontés à une augmentation importante des coûts de projet causée par l'inflation, qui n'est pas couverte par le budget initial approuvé par le FNCC. Nous aimerions que le gouvernement permette aux bénéficiaires actuels du FNCC de demander un financement supplémentaire au titre du FNCC pour des projets déjà approuvés, afin de couvrir l'augmentation des coûts de projet dus à l'inflation.
- iv. **Impôts fonciers** : Les impôts fonciers ont augmenté de plus de 230 % depuis 2019. Un allègement offert aux exploitants d'infrastructures stratégiques nationales clés nous permettrait de réattribuer des ressources financières pour continuer à financer nos plans d'investissement pendant les périodes difficiles.

- v. **Pénurie de pilotes maritimes** : Les services fournis par l'Administration de pilotage de l'Atlantique ont été irréguliers. La taille des navires ne cessant d'augmenter, nous connaissons une pénurie de pilotes de classe A à Halifax. La situation s'aggrave encore pendant la saison estivale des croisières, alors que la priorité est accordée aux navires de croisière par rapport aux porte-conteneurs en raison de la pénurie de pilotes – ce qui entraîne des délais d'accostage de dernière minute et une sous-utilisation de la main-d'œuvre. Nous demandons donc au gouvernement d'allouer plus de ressources à la formation des pilotes afin d'accroître le bassin de pilotes de classe A disponibles pour répondre à la demande accrue au port d'Halifax.
  - vi. **Autres** : Tout soutien supplémentaire sous forme de subventions gouvernementales ou d'incitations fiscales serait très apprécié et nous permettrait d'atteindre nos objectifs, de façon à ce que la capacité en EVP à Halifax passe de 1 million à 1,5 million.
- f) Nous vous remercions et sommes impatients d'apporter des perspectives constructives à la discussion.