

Résolution du conseil d'administration soumise par la ville de Duluth, Minnesota



MAINTENIR UN COMMERCE MARITIME SOLIDE DANS LA RÉGION DES GRANDS LACS ET DU SAINT-LAURENT, TOUT EN RENFORÇANT LA CONSTRUCTION NAVALE EN AMÉRIQUE DU NORD

Janvier 2026

ATTENDU QUE le transport maritime national et international sur la voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent (Voie maritime) revêt une importance vitale pour la prospérité économique des collectivités canadiennes et américaines situées dans la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent, ainsi que pour la sécurité nationale du Canada et des États-Unis.

ET ATTENDU QUE ce transport maritime achemine chaque année plus de 135 millions de tonnes de marchandises d'une valeur de 26,1 milliards de dollars américains/33,9 milliards de dollars canadiens, soutient plus de 240 000 emplois, et génère 36 milliards de dollars américains/46,8 milliards de dollars canadiens d'activité économique au Canada et aux États-Unis, selon l'étude « *Economic Impacts of Maritime Shipping in the Great Lakes-St. Lawrence Region* » (Retombées économiques du transport maritime dans la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent), publiée en juillet 2023 par une coalition binationale d'organisations maritimes.

ET ATTENDU QUE le transport maritime sur la Voie maritime est un moteur essentiel pour certaines marchandises en vrac indispensables aux opérations municipales et à la prospérité des économies locales, notamment l'aluminium, le ciment, les céréales, le minerai de fer, le sel de voirie, l'acier et le sucre.

ET ATTENDU QUE l'Article 301 de la *Loi sur le commerce de 1974*, telle que modifiée, autorise le Bureau du représentant américain au commerce (USTR) à enquêter et à réagir aux pratiques commerciales étrangères déloyales.

ET ATTENDU QUE le 12 mars 2024, la *United Steelworks* et quatre autres syndicats ont déposé une requête auprès de l'USTR demandant une enquête sur la domination chinoise dans les secteurs maritime, logistique et de la construction navale.

ET ATTENDU QUE le 16 janvier 2025, les résultats de l'enquête de l'USTR ont déterminé que la domination de la Chine dans ces secteurs restreignait le commerce américain, et était donc passible de poursuites en vertu de l'article 301 de la *Loi sur le commerce*, avec la part de marché de la Chine dans la construction navale dépassant 50 % du tonnage mondial.

ET ATTENDU QUE le 21 février 2025, l'USTR a proposé une multitude de droits en vertu de l'Annexe II de l'Article 301 qui s'appliquent aux navires construits en Chine qui accostent dans un port américain sur une route maritime internationale, y compris un droit pouvant atteindre 1,5 million de dollars américains par entrée dans le port, et des droits supplémentaires basés sur la composition globale de la flotte des opérateurs et leurs activités en cours avec les chantiers navals chinois.

ET ATTENDU QUE les vives inquiétudes de plus de 300 organisations maritimes et commerciales ont incité l'USTR à publier un avis d'action dans le *Federal Register* le 17 avril 2025, comprenant de nouvelles dispositions ciblées qui, implicitement (Article iv) et explicitement (Article vii), exemptent les opérations maritimes de la Voie maritime des droits prévus à l'Annexe II.

ET ATTENDU QUE le 10 octobre 2025, l'USTR a publié une proposition de modification qui annulerait directement toutes les exemptions précédemment accordées aux navires des Grands Lacs en vertu de l'Annexe II, mais maintiendrait ces exemptions pour toutes les autres régions des États-Unis, soumettant les exploitants canadiens de navires construits en Chine à une structure tarifaire commençant à 18 dollars américains par tonne (passant à 33 dollars américains par tonne d'ici 2028) ou de 120 dollars américains par conteneur (passant à 250 dollars américains par conteneur d'ici 2028), facturés cinq fois par an par navire faisant escale dans un port américain des Grands Lacs.

ET ATTENDU QUE, si elles étaient mises en œuvre, les redevances portuaires proposées seraient à la charge des entreprises nord-américaines et de leurs clients, ce qui entraînerait une hausse significative des coûts de transport maritime de vrac sec, augmentant chaque année, et mettant l'économie régionale dans une situation de désavantage concurrentiel par rapport aux autres régions des États-Unis.

ET ATTENDU QUE les répercussions économiques de ces redevances devraient entraîner une augmentation des tarifs de transport de 70 à 150 % et du prix des marchandises de 25 à 75 %, pénalisant involontairement les producteurs agricoles et industriels américains, et mettant en péril près de 147 000 emplois américains liés au transport régional et à l'activité portuaire, selon l'*American Great Lakes Ports Association*.

ET ATTENDU QUE le 1^{er} novembre 2025, la Maison-Blanche a annoncé la suspension pendant un an de toutes les mesures prises à l'encontre de la Chine dans le cadre de l'enquête menée au titre de l'Article 301, à compter du 10 novembre 2025, mais a poursuivi les consultations publiques dans le but de rendre une décision sur les révisions proposées à l'Annexe II, alors que les négociations se poursuivent avec le gouvernement chinois

ET ATTENDU QUE l'Alliance des villes a soumis un commentaire public le 12 novembre 2025, exhortant l'USTR à reconsidérer les révisions proposées le 10 octobre à l'Annexe II, et à veiller à ce que les exploitants des Grands Lacs bénéficient du même traitement que les navires accostant le long des autres côtes américaines.

IL EST DONC RÉSOLU QUE :

L'USTR devrait annuler les révisions proposées le 10 octobre à l'Annexe II, en supprimant spécifiquement l'Article (vii) sans introduire de texte de remplacement, afin de garantir que les exemptions existantes qui s'appliquent actuellement à d'autres ports américains restent en vigueur pour les opérations de la Voie maritime.

Les gouvernements fédéraux américain et canadien devraient travailler en partenariat afin d'identifier et de mettre en œuvre des stratégies coordonnées à long terme pour contrer la domination chinoise dans les secteurs maritime, logistique et de la construction navale, rapatrier les capacités de construction navale en Amérique du Nord, et encourager les opérateurs nord-américains à acheter des navires construits en Amérique du Nord.

L'Alliance des villes continuera à travailler avec ses membres et les parties prenantes régionales pour soutenir un commerce maritime solide sur la Voie maritime, qui est un moteur indispensable de la prospérité économique de notre région et de la sécurité nationale du Canada et des États-Unis.

IL EST DONC RÉSOLU QUE des exemplaires de cette résolution soient distribués à : Ambassadeur Jamieson Greer, représentant américain au commerce; ministre canadien du Commerce international; secrétaire américain aux Transports, Sean Duffy; ministre canadien des Transports; J.M. « Mike » McCoshen, administrateur de la Corporation de développement de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs; et Jim Athanasiou, président-directeur général de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent.