



Carrefour de transbordement de
Port Alberni (PATH)
Une solution pour la côte Ouest

Trafic de conteneurs – Nord-Ouest Pacifique

Port	2013	2014	2015	2016	2017
Port de Vancouver	2 825 475	2 912 900	3 054 467	2 929 585	3 252 223
Seattle/Tacoma	3 456 161	3 427 561	3 529 441	3 615 752	3 665 329
Total	6 281 636	6 340 461	6 593 908	6 545 337	6 917 552

Chaque année, plus de 12 000 navires passent par l'inlet Alberni, en route pour livrer leur cargaison dans le corridor Nord-Ouest Pacifique.

Les installations de Seattle/Tacoma et Vancouver manutentionnent presque sept (7) millions d'EVP (conteneurs de format équivalent à vingt pieds).

Chaque porte-conteneurs passe environ une semaine dans la zone de la mer des Salish avec plusieurs appareillages, intensifiant un trafic maritime déjà congestionné, ajoutant à la pollution de l'air et de l'océan et mettant en péril les mammifères marins en raison de la largeur de leur sillage et de leur vitesse.

Destinations

Centerm

Vanterm

Port Delta

Distribution/Entrepôt

Ports

Le Port de Vancouver manutentionne plus de trois millions d'EVP par année. Dans une proportion de 66 %, ces conteneurs se retrouvent à l'arrière d'un camion et dans les rues affairées de la vallée du bas Fraser, en route vers les entrepôts et les centres de distribution situés, principalement, sur les rives du fleuve Fraser.

Logistique actuelle

Les conteneurs arrivent à Vancouver

Importés pleins vers Calgary 90 à 100 % de conteneurs vides pour le
retour à Vancouver

30 à 50 % retournés par camion/train à Vancouver

Près de 70 % de ces trois millions d'EVP sont ensuite chargés dans des wagons à destination de l'est des Rocheuses. Il s'agit d'un phénomène récent, attribuable au manque de parcs industriels, du coût élevé de l'espace dans les entrepôts et de la congestion routière dans la vallée du bas Fraser. On a créé par conséquent un certain nombre de centres de distribution ou « ports intérieurs » en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba. Selon une étude du Van Horne Institute, la ville de Calgary reçoit à elle seule 485 000 EVP par année pour des clients tels que Walmart, Costco, Home Depot, Safeway, RONA, etc.

Carrefour de transbordement de Port Alberni

Terminal de conteneurs entièrement automatisé
22 000 EVP + navires

Coût estimatif de la construction : 1,7 G\$ CAD

Véhicules à guidage automatique (VGA) à piles et équipement complètement électrique

Capacité de décharger simultanément deux des plus gros porte-conteneurs (non encore construits) à raison de 6 000 conteneurs par 24 heures pour chaque navire en même temps que les opérations de barges porte-conteneurs.

Une barge porte-conteneurs pourrait éliminer...

l'équivalent de la congestion et des émissions causées par plus de 600 camions

Le carrefour PATH livrera ses conteneurs « juste à temps » au moyen de barges par des itinéraires de cabotage, « juste au bon endroit » et « juste comme prévu » pour le mode de transport suivant, à des points satellites le long du vaste littoral de la zone de la mer des Salish et du fleuve Fraser.

Rivière Huangpu

-

Shanghai

Autoroute maritime active 24 heures par jour, sept jours par semaine à Shanghai.

Fleuve Fraser

Carrefour logistique
de l'île Annacis

Même largeur et profondeur que la rivière Huangpu, utilisation très limitée ou inexistante pour le transport par conteneurs.

Navigation
Manutention
Camionnage
Île de Vancouver

Nombre estimatif de 50 000 EVP par année

Carrefour et satellites

PATH – Selon notre étude de pré faisabilité, le BAIIA (bénéfice avant intérêts, impôts et amortissements) est de 216 M\$ avec une seule escale hebdomadaire d'un porte-conteneurs de 14 000 EVP, obtenu grâce à des économies en quatre volets. Les estimations sont fondées sur les volumes actuels dans la zone de la mer des Salish et ne sont pas dépendantes d'une croissance, mais seulement d'une amélioration de l'efficacité du système.

Comparaison des coûts par EVP entre le PATH et le statu quo

Océan Barge Manutention au terminal Coût de transbordement Factage Traversier

Île de Vancouver	23 \$	220 \$		268 \$		207 \$
PATH			500 \$			116 \$

Vancouver	23 \$	220 \$		253 \$		
PATH	17 \$	240 \$	153 \$	47 \$		

Intermodal	23 \$	232 \$				
PATH	17 \$	110 \$	123 \$			

Jalons

- Étude de préfaisabilité en partie financée par le gouvernement fédéral
- Protocole d'entente avec le consortium coréen
- Protocole d'entente avec les Premières Nations Huu-ay-aht
- Terres réservées – gouvernement provincial
- Lettre d'appui d'ILWU Canada
- Protocole d'entente avec ZPMC

Avantages

1. Réduction des émissions de CO₂ équivalent à 14,5 M de kilomètres-camion
2. Terminal automatisé avec l'appui d'ILWU Canada
3. Économie de temps de navigation allant jusqu'à sept (7) jours
4. Localisé à la porte d'entrée d'un arrière-pays de huit (8) millions d'habitants
5. Accès à plusieurs exploitants de chemins de fer et de terminaux
6. Économique – PIB de 21 G\$
7. Capacité et fluidité accrue de la porte
8. Terrains accessibles pour le développement et la croissance
9. Sécurité et sûreté
10. Appuyé par le syndicat (ILWU), les Premières Nations, les groupes environnementaux, les collectivités, l'industrie, les organisations commerciales

Île de Vancouver

Entreprises de production et de fabrication	Population
Agriculture, foresterie, pêche, chasse - 1 204	799 400 en <u>2016</u>
Extraction minière, pétrolière et gazière - 71	765 307 en <u>2015</u>
Fabrication - 954	760 466 en <u>2014</u>

L'île de Vancouver a actuellement une population d'environ 800 000 personnes. C'est une des régions à la croissance la plus rapide du Canada, à la population plus importante que trois provinces canadiennes et qui dépassera probablement au cours de la prochaine décennie la population de la Nouvelle-Écosse et sera égale à la population de la Saskatchewan, en guise de comparaison.

L'île tout entière a récemment été désignée zone franche. À l'heure actuelle, la plupart des produits destinés à l'exportation ou importés dans l'île de Vancouver doivent être transportés vers la vallée du bas Fraser. On estime que les échanges entre l'île et la vallée du bas Fraser se chiffrent à plus de 500 000 EVP par année, ce qui ajoute un supplément au coût des produits et génère une congestion accrue dans la vallée du bas Fraser.

Veillez suivre le lien ci-après afin de consulter un rapport sur l'île :

<https://viea.ca/wpcontent/uploads/2016/04/StateoftheIslandEconomicReportVIEA2015.pdf>

Trafic de conteneurs – Côte Ouest de l'Amérique du Nord

Port	2013	2014	2015	2016	2017
Prince Rupert	536 439	618 167	776 410	736 663	926 540
Port de Vancouver	2 825 475	2 912 900	3 054 467	2 929 585	3 252 223
Seattle/Tacoma	3 456 161	3 427 561	3 529 441	3 615 752	3 665 329
Port de Long Beach	6 730 573	6 820 806	7 192 066	6 775 171	7 544 507
Port de Los Angeles	7 868 582	8 340 066	8 160 458	8 856 783	9 343 193
Port d'Oakland	2 346 564	2 394 069	2 227 521	2 369 631	2 420 837
Total	23 763 794	24 513 569	24 990 363	25 283 858	27 152 629

Shanghai – L.A. ou Shanghai – L.A. via Port Alberni – déviation de 19 heures

L'objectif de **PATH** est d'augmenter la capacité du corridor Nord-Ouest Pacifique et d'attirer une partie de ce trafic. **PATH** se trouve à plus courte distance de Shanghai que Vancouver, Seattle, San Francisco ou Los Angeles.

Shanghai à San Francisco : 5 400 NM ou 11 jours et 6 heures de navigation

Shanghai à Los Angeles : 5 700 NM ou 11 jours et 21 heures de navigation

Shanghai à Vancouver : 5 110 NM ou 10 jours et 16 heures de navigation

Shanghai à Seattle : 5 094 NM ou 10 jours et 16 heures de navigation

Shanghai à Port Alberni : 4 981 NM ou 10 jours et 9 heures de navigation

(Source : www.sea-distance.org)

On estime que le trafic de conteneurs doublera d'ici 2030 et notre infrastructure actuelle est déjà débordée. Si la côte Ouest ne peut pas satisfaire à la demande de transit de conteneurs, le volume excédentaire passera par le second itinéraire préférable, ce qui constituerait une perte pour le Canada.

À la recherche d'un intervenant final et du soutien du gouvernement
du Canada

Administration portuaire de Port Alberni
2750 Harbour Road
Port Alberni (BC) V9Y 7X2
Tél. : 250-723-5312

Pas seulement une possibilité...

une nécessité