



PORT METRO
vancouver

MÉMOIRE PRÉBUDGÉTAIRE
PRÉSENTÉ AU COMITÉ
PERMANENT DES
FINANCES DE LA CHAMBRE
DES COMMUNES

Février 2016

Port Metro Vancouver
100 La Pointe
999, Place du Canada
Vancouver,
Colombie-Britannique
V6C 3T4
Canada
604-665-9000

Résumé — Recommandations

- Port Metro Vancouver recommande que le gouvernement fédéral continue de conclure des partenariats de financement d'infrastructures stratégiques, y compris les partenariats requis pour développer la porte d'accès du Pacifique. En mettant de nouveau l'accent sur la porte d'accès commerciale en tant que grande priorité stratégique, on s'assurera que le Canada restera ouvert au reste du monde, cela d'une manière responsable du point de vue environnemental, tout en favorisant la prospérité des collectivités locales et de l'ensemble de la population canadienne.
- Port Metro Vancouver recommande que les ressources restantes du volet Infrastructures nationales, dans le Nouveau Fonds Chantiers Canada, soient consacrées à des projets d'infrastructure d'usage commun qui favoriseront les échanges commerciaux et auront une portée nationale, tout particulièrement du point de vue de la croissance économique. Port Metro Vancouver appuie et facilitera la mise en œuvre du plan du gouvernement visant à stimuler l'économie à court terme au moyen de projets d'infrastructure valables, c'est-à-dire de projets qui ouvriront également la voie à d'importants investissements des secteurs public et privé et auront des retombées économiques positives à long terme.
- Port Metro Vancouver recommande que le gouvernement fédéral mette en place un secrétariat qui resterait à l'affût des possibilités de financement conjoint d'infrastructures communes liées à la porte d'accès du Pacifique, de manière à assurer que les projets d'importance cruciale iront de l'avant, à l'appui du programme de développement commercial et de l'ensemble de l'économie du Canada.
- Port Metro Vancouver recommande que le gouvernement fédéral assure pour les ports la souplesse financière requise en offrant un accès adéquat au capital – par le biais d'ajustements opportuns des limites d'emprunt – lorsque cela est indiqué pour faciliter les emprunts commerciaux aux fins d'activités et projets portuaires de base.
- Port Metro Vancouver recommande que le gouvernement fédéral s'emploie à élargir la collaboration entre le gouvernement et l'industrie aux fins de la conception et de la mise en œuvre d'une stratégie nationale en matière de transport.
- Port Metro Vancouver recommande d'accélérer la progression des taux de déduction pour amortissement appliqués aux camions neufs pour favoriser un renouvellement plus rapide du parc de véhicules et ainsi améliorer le respect des normes environnementales. Il est recommandé, comme point de départ, d'aligner les taux appliqués aux camions neufs sur les taux utilisés aux États-Unis.

Mémoire

À propos de Port Metro Vancouver

Port Metro Vancouver est le plus grand et le plus diversifié des ports canadiens. Agissant comme passerelle dynamique dans le contexte de l'activité commerciale et touristique nationale et internationale, il constitue une force économique majeure qui contribue à la prospérité économique du Canada.

Le port assure le lien entre le Canada et le reste du monde. Il traite près de 20 % des échanges commerciaux de marchandises du Canada en valeur; chaque année, des biens d'une valeur de 187 milliards de dollars (sur la base des volumes de fret de 2014) sont

échangés avec plus de 160 économies commerçantes, cette activité créant dans l'ensemble du Canada 100 000 emplois directement liés à la chaîne d'approvisionnement et générant une masse salariale de 6,1 milliards de dollars et une contribution de 9,7 milliards de dollars au PIB.

L'Administration portuaire Vancouver Fraser, exerçant son activité sous le nom de Port Metro Vancouver, est une société sans actionnaires, financièrement autonome, qui a été constituée par le gouvernement du Canada en vertu de la *Loi maritime du Canada* et qui relève du ministre fédéral des Transports. Le mandat des administrations portuaires canadiennes consiste à faciliter la poursuite des objectifs commerciaux du Canada et à assurer que les marchandises sont transportées de manière efficiente et sécuritaire, tout en veillant à la protection de l'environnement, en tenant compte des intérêts des communautés locales et en travaillant dans l'intérêt de l'ensemble de la population canadienne.

L'administration portuaire gère plus de 16 000 hectares d'eau, plus de 1 000 hectares de terres et des actifs répartis sur plusieurs centaines de kilomètres de rivage, dans une région qui compte 2,3 millions d'habitants. Ce territoire borde 16 municipalités et une Première nation signataire d'un traité, tout en chevauchant les territoires traditionnels de plusieurs autres communautés de Premières nations. Offrant les installations portuaires les plus diversifiées de toute l'Amérique du Nord, Port Metro Vancouver exploite 27 terminaux de fret maritime en eau profonde, deux terminaux de navires de croisière internationaux et plusieurs terminaux pour le transport maritime intermodal intérieur à courte distance. Le port est desservi par trois chemins de fer intercontinentaux de catégorie I (Canadien National, Canadien Pacifique et Burlington Northern Santa Fe) ainsi que par la société de transport ferroviaire à courte distance Southern Railway of B.C. Le port offre un accès facile à la Transcanadienne et au réseau d'autoroutes inter-États américain, avec un service d'interconnexion assuré par les grandes sociétés de transport par camion.

Port Metro Vancouver offre une gamme complète d'installations et de services à la communauté internationale du transport maritime. Ses activités se répartissent sur cinq secteurs : les automobiles, les marchandises diverses, le vrac, les conteneurs et les croisières. Le grain, le charbon, le soufre, la potasse, le pétrole et les autres ressources et biens provenant de l'Ouest canadien sont exportés via le port. Des produits de consommation et autres biens sont importés, principalement en provenance de la région de l'Asie-Pacifique, à destination de l'ensemble du Canada et des États-Unis. L'autorité portuaire ne décide pas de ce qui transitera par le port, mais elle s'assure que les marchandises sont transportées de manière sécuritaire, dans le respect de l'environnement.

Port Metro Vancouver est en outre un chef de file en matière de durabilité environnementale. Son Rapport sur la durabilité, soumis à l'examen de la Global Reporting Initiative, fournit un aperçu du rendement de l'autorité portuaire sur les plans social, environnemental et économique.

Leadership du gouvernement en matière de dépenses en infrastructure stratégique – Long terme et court terme

L'autorité portuaire félicite le gouvernement pour avoir reconnu que les dépenses en infrastructure aideront à stimuler notre économie. Au moment où le gouvernement s'apprête à décider de la façon dont il utilisera les 125 milliards de dollars consacrés au financement de l'infrastructure, ce qui représente une somme additionnelle 60 milliards de dollars pour l'ensemble du Canada au cours des dix années à venir, l'autorité portuaire aimerait s'assurer que les ports et les corridors commerciaux seront à l'avant-plan.

Les investissements de 1,4 milliard de dollars récemment consentis par le gouvernement fédéral aux termes de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP) ont permis d'appuyer des projets d'une valeur de 3,5 milliards de dollars liés à des infrastructures d'accès et d'autres investissements publics et privés totalisant 7,5 milliards de dollars à ce jour. Il en est résulté, pour le port, une croissance d'une ampleur équivalente à celle du deuxième plus grand port canadien, le Port de Montréal. Nous prévoyons qu'au cours des cinq prochaines années, nous traiterons 33 millions de tonnes de fret additionnelles par an, ce qui équivaut encore une fois au volume traité au Port de Montréal.

La croissance du port ne semble pas vouloir ralentir, tout particulièrement dans le contexte de possibles ententes telles que le Partenariat transpacifique. Une fois de nouveau, l'autorité portuaire a cerné des possibilités d'améliorations à l'infrastructure qui faciliteront le commerce, par le biais d'une initiative de collaboration similaire au IPCAP et portant le nom de Gateway Transportation Collaboration Forum (GTCF). Cette toute dernière initiative de collaboration fait intervenir des représentants des gouvernements fédéral et provinciaux, entre autres participants, qui ont uni leurs efforts pour déterminer les projets prioritaires propres à favoriser une croissance continue de l'activité portuaire tout en permettant un contrôle des répercussions locales. Pour l'immédiat, plusieurs projets valables touchant l'ensemble des installations portuaires se sont vu accorder la priorité et pourraient aider le gouvernement à atteindre son objectif consistant à stimuler l'économie à court terme et contribuer ainsi à la prospérité et au renforcement de la classe moyenne.

Ces projets amélioreront l'accès routier et ferroviaire, ce qui renforcera l'efficacité, accroîtra la capacité et réduira les coûts de fonctionnement, au grand bénéfice des producteurs et expéditeurs de l'ensemble du Canada. Ces projets offrent l'occasion de renforcer la sécurité du public, la sûreté et l'accès, tout en réduisant les conflits entre transport routier et transport ferroviaire. Ils entraîneront une croissance de l'emploi, une réduction des temps de déplacement pour les utilisateurs des routes, une diminution des niveaux de bruit et une augmentation des recettes fiscales pour tous les ordres de gouvernement.

La vision à plus long terme en matière d'infrastructure est en cours d'élaboration. Par ailleurs, l'autorité portuaire croit savoir qu'il reste dans le Nouveau Fonds Chantiers Canada des ressources du volet Infrastructures nationales qui devront être utilisées à court terme. Cela offre une occasion immédiate de financer ces projets d'infrastructure portuaire et, partant, d'accroître l'efficacité, la connectivité et l'activité économique tout en limitant le risque de nouvelles perturbations économiques dans l'Ouest canadien.

Port Metro Vancouver recommande que le gouvernement fédéral continue de conclure des partenariats de financement d'infrastructures stratégiques, y compris les partenariats requis pour développer la porte d'accès du Pacifique. En mettant de nouveau l'accent sur la porte d'accès commerciale en tant que grande priorité stratégique, on s'assurera que le Canada restera ouvert au reste du monde, cela d'une manière responsable du point de vue environnemental, tout en favorisant la prospérité des collectivités locales et de l'ensemble de la population canadienne.

Port Metro Vancouver recommande que les ressources restantes du volet Infrastructures nationales dans le Nouveau Fonds Chantiers Canada soient consacrées à des projets d'infrastructure d'usage commun qui favoriseront les échanges commerciaux et auront une portée nationale, tout particulièrement du point de vue de la croissance économique. Port Metro Vancouver appuie et facilitera la mise en œuvre du plan du gouvernement visant à stimuler l'économie à court terme au moyen de projets d'infrastructure valables, c'est-à-dire de projets qui ouvriront également la voie à d'importants investissements des secteurs public et privé et auront des retombées économiques positives à long terme.

Processus lié aux dépenses d'infrastructure

Le processus décisionnel associé à des dépenses d'infrastructure qui profiteront durablement à l'économie ainsi qu'aux Canadiennes et aux Canadiens à titre individuel est complexe. Il met à contribution le leadership du gouvernement aussi bien que de l'industrie. En vertu de l'ancien programme de l'IPCAP, il existait un secrétariat gouvernemental interne, au sein de Transports Canada, qui aidait les intervenants bénéficiant d'un soutien à préparer des demandes et prendre des décisions concernant les infrastructures stratégiques, suivant une formule fondée sur la collaboration. Le secrétariat représentait pour les partenaires de la chaîne d'approvisionnement et les collectivités une ressource des plus précieuses qui les aidait à prendre les décisions concernant les dépenses d'infrastructure plus rapidement et de manière stratégique, en gardant à l'esprit une vision commune à long terme. Une telle ressource spécialisée revêt une importance cruciale eu égard à la réussite future de tout nouveau plan d'infrastructure. Permettant de prendre en compte l'expérience du passé, cette ressource serait très bien accueillie par tous les intervenants concernés.

Port Metro Vancouver recommande que le gouvernement fédéral mette en place un secrétariat qui resterait à l'affût des possibilités de financement conjoint d'infrastructures communes liées à la porte d'accès du Pacifique, de manière à assurer que les projets d'importance cruciale iront de l'avant, à l'appui du programme de développement commercial et de l'ensemble de l'économie du Canada.

Accès au capital

Dans un contexte où les autorités portuaires livrent concurrence à d'autres entités commerciales sur le marché, il est crucial qu'elles aient accès au capital quand elles en ont besoin pour mener à bien leurs activités et projets portuaires de base. Comme cela suppose des ajustements de leurs limites d'emprunt, il est impératif que ces ajustements soient faits en temps utile. Ces derniers temps, il a fallu plus de temps que ce que prévoient les délais minimaux prévus pour faire modifier les lettres patentes, ce qui est trop long pour assurer la compétitivité et résulte en une perte d'occasions d'affaires qui est préjudiciable aux activités portuaires.

Port Metro Vancouver recommande que le gouvernement fédéral assure pour les ports la souplesse financière requise en offrant un accès adéquat au capital – par le biais d'ajustements opportuns des limites d'emprunt – lorsque cela est indiqué pour faciliter les emprunts commerciaux aux fins d'activités et projets portuaires de base.

Stratégie nationale en matière de transport

Le secteur du transport est un moteur économique pour l'économie canadienne dans son ensemble. Il aide les entreprises à se développer, à croître, à créer des emplois et à se livrer au jeu de la concurrence. L'industrie réclame depuis un certain nombre d'années une stratégie nationale en matière de transport qui servirait de mécanisme pour orchestrer et mettre en œuvre les principales recommandations découlant de l'examen de la *Loi sur les transports au Canada*.

Port Metro Vancouver recommande que le gouvernement fédéral s'emploie à élargir la collaboration entre le gouvernement et l'industrie aux fins de la conception et de la mise en œuvre d'une stratégie nationale en matière de transport.

Améliorer l'environnement

La Stratégie de camionnage Parc intelligent de Port Metro Vancouver inclut des normes environnementales qui entreront pleinement en vigueur dans les années à venir. Ces

normes ont pour but d'assurer que seuls les camions dotés de systèmes modernes de contrôle des émissions seront autorisés sur les terrains du port. Bon nombre des camions porte-conteneurs actuellement utilisés sont âgés et offrent un piètre contrôle des émissions, ce qui accroît inutilement les émissions de gaz à effet de serre.

On s'entend généralement pour dire que des normes en ce domaine sont utiles et prudentes. Cependant, les propriétaires et exploitants de camions ont exprimé de vives préoccupations au sujet des coûts de modification ou de remplacement des camions qu'ils devront assumer pour respecter les nouvelles normes.

Aux États-Unis, les sociétés de camionnage remplacent habituellement leurs camions tous les trois à cinq ans. Par comparaison, les sociétés canadiennes font de même tous les cinq à sept ans, ce que l'on peut vraisemblablement attribuer, du moins en partie, à des écarts dans les taux de déduction pour amortissement.

Port Metro Vancouver recommande d'accélérer la progression des taux de déduction pour amortissement appliqués aux camions neufs pour favoriser un renouvellement plus rapide du parc de véhicules et ainsi améliorer le respect des normes environnementales. Il est recommandé, comme point de départ, d'aligner les taux appliqués aux camions neufs sur les taux utilisés aux États-Unis.

Conclusion

Port Metro Vancouver continue d'être reconnu comme une porte d'accès de classe mondiale en raison du leadership assuré par le gouvernement fédéral dans la concrétisation d'améliorations infrastructurelles stratégiques unificatrices du pays qui ont permis à cette porte d'accès de prospérer dans un contexte de croissance exceptionnelle.

Pour que cette croissance se poursuive, il est crucial d'investir. Les intervenants concernés ont déjà prouvé, dans le contexte de collaborations antérieures, que cela peut être accompli, et de nouvelles collaborations ont permis de dresser une liste de projets proposés dont le degré de priorité fait l'unanimité. En conséquence, le gouvernement fédéral pourra être rassuré par le bien-fondé des projets proposés, sachant que les différents ordres de gouvernement, entre autres participants, les ont déjà étudiés, discutés et classés par ordre de priorité.

Il est crucial d'assurer la durabilité des grands corridors commerciaux canadiens par le biais d'investissements dans l'infrastructure stratégique, soutenus par des investissements en capitaux, de manière à améliorer la compétitivité de la porte d'accès Asie-Pacifique et de l'économie canadienne. Port Metro Vancouver continuera de considérer ces initiatives comme des priorités. Nous nous réjouissons à l'idée d'unir nos efforts à ceux du gouvernement pour faire de ces projets une réalité.