



**Présentation
prébudgétaire au**

**Comité permanent des finances
de la Chambre des communes**

Août 2016

Sommaire - recommandations

L'Administration portuaire Vancouver Fraser soumet, dans le cadre de ses consultations prébudgétaires, les recommandations suivantes au Comité permanent des finances de la Chambre des communes. L'Administration portuaire croit que dans l'ensemble, ces recommandations peuvent stimuler l'économie de façon significative, accroître les emplois et soutenir l'orientation qu'adopte le gouvernement en matière d'investissement dans les infrastructures.

- L'Administration portuaire Vancouver Fraser recommande que le gouvernement fédéral continue à créer des partenariats pour le financement stratégique des infrastructures, y compris celles qui sont nécessaires pour soutenir les corridors de commerce et de transports qui vont croissant. Le renouvellement d'un point de mire sur les portes d'entrée commerciales est une priorité stratégique clé qui permettra au Canada de rester ouvert au reste du monde tout en assurant la prospérité des collectivités locales et de tous les Canadiens.
- L'Administration portuaire Vancouver Fraser recommande que le fonds futur pour les corridors de commerce et de transports mette l'accent sur des projets communs de création des infrastructures d'une importance nationale afin d'aider les utilisateurs et encourager le mouvement des marchandises et le commerce, et puisse démontrer des conséquences économiques importantes à long terme. Ce fonds devrait permettre la participation de promoteurs du secteur privé et ne devrait exiger qu'un seul partenaire du secteur public – à savoir le gouvernement fédéral – mais devrait donner des incitatifs aux provinces, aux municipalités et/ou aux Premières Nations d'offrir un soutien supplémentaire. L'Administration portuaire Vancouver Fraser appuie et aidera la mise en œuvre du plan du gouvernement pour stimuler l'économie à travers les projets qui produiront des bénéfices économiques mesurables et à long terme.
- L'Administration portuaire Vancouver Fraser encourage le gouvernement à allouer un financement en fonction des opportunités régionales ayant le plus grand potentiel économique. En d'autres termes, au lieu d'allouer le financement des corridors de commerce plus ou moins de manière égale à travers le pays, le gouvernement devrait mettre l'accent sur la détermination et l'allocation du financement là où les plus belles occasions se présentent pour tirer parti de marchés en émergence, assurer la croissance de l'économie et avoir un impact positif à long terme.
- L'Administration portuaire Vancouver Fraser recommande que le gouvernement fédéral mette en œuvre un secrétariat pour veiller au repérage des opportunités de financement conjoint pour les projets communs d'infrastructure sur la côte ouest, assurant ainsi que des projets critiques aillent de l'avant pour le bénéfice du programme commercial du Canada et de l'économie dans son ensemble.
- L'Administration portuaire Vancouver Fraser recommande que le gouvernement fédéral assure une souplesse financière pour les administrations portuaires en permettant l'accès approprié aux capitaux, notamment en faisant des ajustements opportuns des limites d'emprunt s'il y a lieu, afin de faciliter les emprunts aux fins commerciales pour des activités et projets portuaires de base.
- L'Administration portuaire Vancouver Fraser recommande que le gouvernement fédéral travaille pour accroître la collaboration entre le gouvernement et l'industrie afin de concevoir et mettre en œuvre une stratégie nationale des transports ayant

comme point de mire la collecte des données, la détermination et la protection des corridors de transports commerciaux ainsi que des infrastructures durables.

Présentation prébudgétaire

À propos du Port de Vancouver

Le port de Vancouver est le port le plus grand et le plus diversifié du Canada, une porte d'entrée dynamique pour le commerce et le tourisme intérieurs et internationaux, et un moteur économique d'envergure qui renforce l'économie canadienne. Le port relie le Canada au monde, et le monde au Canada.

Près de 20 % de la valeur de tous les produits transigés au Canada passent par le port. Tous les ans, des marchandises ayant une valeur de 200 milliards de dollars (selon les volumes de cargaison de 2015), sont transigées avec plus de 170 économies qui participent à des échanges commerciaux, générant ainsi 100 000 emplois liés directement à la chaîne d'approvisionnement à travers le Canada, 6,1 milliards de dollars en salaires et 9,7 milliards de dollars en PIB.

Le port de Vancouver offre à la communauté internationale de l'expédition une gamme complète d'installations et de services. C'est le port le plus diversifié en Amérique du Nord poursuivant ses activités dans cinq secteurs d'affaires : les automobiles, les marchandises diverses, les produits en vrac, les conteneurs et les croisiéristes. Les grains canadiens, le charbon, le soufre, la potasse, le pétrole et d'autres ressources et produits de l'Ouest canadien sont exportés à travers le port de Vancouver, ce qui en fait le premier port d'exportation en termes de tonnage. Les produits de consommation et d'autres marchandises sont importés, principalement de la région Asie-Pacifique, et sont destinés à tous les coins du Canada et des États-Unis.

Le port possède 27 terminaux de cargaison pour les transporteurs maritimes de grande sonde, un terminal pour les croisiéristes internationaux et plusieurs terminaux pour l'expédition intérieure intermodale sur mer à courte distance. Le port est desservi par trois chemins de fer intercontinentaux de la première catégorie – le Canadien National, le Canadien Pacifique et le Burlington Northern Santa Fe – ainsi que par le Southern Railway de Colombie-Britannique pour les transports à courte distance. Il est également facile d'accéder au port par la route transcanadienne et les systèmes routiers inter-États des États-Unis, les services d'interconnexion étant assurés par les grandes entreprises de camionnage.

À propos de l'Administration portuaire Vancouver Fraser

L'Administration portuaire Vancouver Fraser est une administration portuaire canadienne, plus précisément une société sans actionnaire et autosuffisante sur le plan financier, établie par le gouvernement fédéral en vertu de la *Loi maritime du Canada*, et comptable au ministre fédéral des Transports. Le mandat des administrations portuaires du Canada est de faciliter le commerce du Canada, établissant un équilibre entre des opérations portuaires efficaces et sans danger et la protection de l'environnement et le respect des collectivités, tout en œuvrant pour le bénéfice de tous les Canadiens. L'Administration portuaire ne décide pas de ce qui se transige par le port, mais par contre fait en sorte que le mouvement des marchandises se fasse sans danger et dans le respect de l'environnement.

L'administration portuaire est chargée de gérer plus de 16 000 hectares d'eau, plus de 1 000 hectares de terrain ainsi que des actifs dispersés le long de plusieurs centaines de

kilomètres de littoral, où vit une population de 2,3 millions. Elle avoisine 16 municipalités et une Première Nation signataire d'un traité, et croise les territoires traditionnels de plusieurs autres collectivités des Premières Nations.

L'Administration portuaire Vancouver Fraser est un chef de file dans le domaine de la durabilité environnementale. Son rapport sur la durabilité, qui fait l'objet d'un examen par l'Initiative mondiale sur les rapports de performance, offre un tour d'horizon des performances sociales, environnementales et économique de l'administration.

Leadership à long terme du gouvernement en matière de dépenses pour les infrastructures stratégiques

L'Administration portuaire Vancouver Fraser félicite le gouvernement de son engagement à faire des dépenses sur les infrastructures là où il en résultera une stimulation significative de l'économie canadienne. Alors que le gouvernement décide comment il va aller de l'avant avec la deuxième phase de son plan de financement des infrastructures, l'Administration portuaire veut s'assurer que les infrastructures à utilisation conjointe destinées à promouvoir le commerce dans et autour des ports et des corridors de commerce de l'ouest se trouvent au premier plan. Il pourrait, par exemple, s'agir d'un financement destiné à encourager le mouvement des croisiéristes à la lumière de l'*Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique relatif au précontrôle dans les domaines de transport terrestre, ferroviaire, maritime et aérien* de 2015.

Au cours des dernières années, le gouvernement fédéral a investi 1,4 milliard de dollars à l'appui des projets ayant une valeur de 3,5 milliards de dollars dans les infrastructures de porte d'entrée de la côte ouest, inspirant ainsi d'autres investissements des secteurs publics et privés, pour un total de 7,5 milliards de dollars jusqu'à présent. Par conséquent, le port de Vancouver a connu, au cours des dernières années, une croissance égale à la totalité des marchandises passant par le deuxième port en importance du Canada, soit le port de Montréal.

Les projets en question ont été réalisés surtout pour les infrastructures stratégiques de transports, en particulier dans la vallée du Bas Fraser de la Colombie-Britannique. On a créé notamment des liens routiers et ferroviaires à travers l'Ouest canadien et vers le sud, aux États-Unis, des postes frontaliers clés et des ports de la côte ouest. On a adopté une démarche de collaboration, rassemblant des gouvernements à tous les paliers, ainsi que des intervenants des industries et des portes d'entrée. Transports Canada en a assumé le leadership grâce à un secrétariat dédié qui soutenait les industries ainsi que les gouvernements municipaux et provinciaux pour déterminer des projets prioritaires, établir des analyses de rentabilité afin de justifier les ententes de financement, assurer l'obtention de financement et mener à bien les projets.

Au cours des prochaines années, l'administration portuaire prévoit que 33 millions de tonnes de marchandise passeront par le port chaque année – encore une fois, l'équivalent d'un autre port de Montréal. Les statistiques de fin d'année pour 2015 révèlent une augmentation constante de l'ensemble des volumes, et on s'attend à ce que cette tendance se poursuive pendant quelques années en raison du ralentissement économique mondial. Cependant, au-delà de cette période immédiate, les prévisions à long terme sont robustes, surtout à la lumière des accords potentiels tels que le Partenariat transpacifique et l'engagement du gouvernement à renforcer les relations bilatérales avec la Chine et l'Inde.

Afin d'être en mesure d'accueillir cette nouvelle croissance, l'administration portuaire et d'autres intervenants cherchent encore une fois à déterminer les opportunités pour des

infrastructures promotrices du commerce qui vont améliorer les accès routiers et ferroviaires. De telles infrastructures profiteront aux producteurs et aux expéditeurs à travers le Canada en leur offrant une plus grande efficacité, une capacité accrue et des coûts d'exploitation moins élevés. Les projets, proposés dans le cadre du Gateway Transportation Collaboration Forum [Forum de collaboration sur les transports par les portes d'entrée] (GTCF), vont accroître les emplois, réduire les temps de déplacement pour les utilisateurs des routes, réduire les niveaux de bruit et grossir les recettes fiscales de tous les paliers du gouvernement. Des projets ont également le potentiel d'être réalisés de façon durable, d'atténuer les incidences environnementales qu'entraîne une chaîne d'approvisionnement inefficace, d'accroître la sécurité publique, la sûreté et l'accès, et de réduire des conflits entre les services routiers et ferroviaires.

Recommandations

- L'Administration portuaire Fraser recommande que le gouvernement fédéral continue de créer des partenariats de financement stratégique des infrastructures, y compris ceux qui sont nécessaires pour soutenir la croissance des corridors de commerce et de transports. Un point de mire renouvelé sur les portes d'entrée commerciales comme priorité stratégique clé fera en sorte que le Canada reste ouvert au reste du monde tout en assurant la prospérité des collectivités locales et de tous les Canadiens.
- L'Administration portuaire Vancouver Fraser recommande que le fonds futur pour les corridors de commerce et de transports mette l'accent sur les projets d'infrastructure à utilisation conjointe promotrice des mouvements de marchandises et du commerce ayant une importance nationale et démontrant la capacité d'avoir des conséquences économiques positives à long terme. Le fonds devrait permettre la participation des promoteurs du secteur privé, et ne devrait exiger qu'un seul partenaire du secteur public – à savoir le gouvernement fédéral – et devrait fournir des incitatifs additionnels pour la participation des provinces, des municipalités et/ou des Premières Nations. L'Administration portuaire Vancouver Fraser appuie et aidera la réalisation du plan du gouvernement pour stimuler l'économie par l'entremise de projets qui produiront des bénéfices économiques mesurables à long terme.
- L'Administration portuaire Vancouver Fraser encourage le gouvernement à allouer des fonds en fonction des opportunités régionales ayant le plus grand potentiel économique. En d'autres termes, au lieu d'allouer un financement des corridors de commerce plus ou moins de façon égale à travers le pays, on devrait mettre l'accent sur la détermination et l'allocation du financement là où il offre la plus grande chance de profiter des marchés en émergence, de faire croître l'économie canadienne et d'avoir des conséquences positives à long terme.
- L'Administration portuaire Vancouver Fraser recommande que le gouvernement mette en œuvre un secrétariat afin de veiller à des opportunités de financement conjoint pour des projets d'infrastructure communs sur la côte ouest, de sorte que des projets critiques aillent de l'avant pour le bénéfice du programme du commerce du Canada et de l'économie dans son ensemble.

Accès aux capitaux

À mesure que les administrations portuaires font la concurrence aux opérations commerciales dans le marché, il est critique qu'elles aient la possibilité d'avoir accès à des capitaux quand elles en auront besoin pour des achats de terrain et des projets

d'envergure. Quand cela exige des ajustements des limites d'emprunt, il est impératif que ces ajustements se fassent en temps utile. Tout dernièrement, la prise de décision relative aux ajustements aux lettres patentes a été retardée, ce qui risque de miner la compétitivité du port et se traduire par des pertes des opportunités et des bénéfices pour l'économie canadienne.

Recommandation

- L'Administration portuaire Vancouver Fraser recommande que le gouvernement fédéral assure une souplesse financière pour les administrations portuaires en permettant un accès approprié à des capitaux – par des ajustements opportuns des limites d'emprunt – s'il y a lieu, afin de faciliter les emprunts à base commerciale pour les activités et projets portuaires de base.

Une stratégie nationale des transports

Le secteur des transports est un moteur économique pour l'ensemble de l'économie canadienne, permettant aux entreprises de se développer, de croître, de créer des emplois et de se concurrencer. Depuis des années, l'administration portuaire et l'industrie n'ont pas cessé de demander la création d'une stratégie nationale des transports. Cette stratégie pourrait servir de mécanisme pour encadrer et mettre en œuvre des recommandations clés découlant d'un examen de la *Loi sur les transports au Canada* et des consultations qui ont eu lieu par la suite.

Recommandation

- L'Administration portuaire Vancouver Fraser recommande que le gouvernement fédéral travaille en vue d'agrandir la collaboration entre le gouvernement et l'industrie pour concevoir et mettre en œuvre une stratégie nationale des transports ayant comme point de mire la collection de données, la détermination et la protection des corridors de transports commerciaux et la création d'infrastructures durables.

Conclusion

Le port de Vancouver continue à être reconnu comme porte d'entrée de classe mondiale grâce au leadership dont le gouvernement fédéral a fait preuve en apportant des améliorations stratégiques aux infrastructures pour bâtir le pays, ce qui a permis à la porte d'entrée de faciliter une croissance formidable.

Il est crucial d'assurer la durabilité des corridors principaux de commerce et de transports du Canada ainsi que le mouvement général des marchandises au moyen d'infrastructures stratégiques et du soutien des investissements en capital. C'est le seul moyen de maintenir et d'améliorer la compétitivité de la porte d'entrée et de l'économie canadienne.

Pour assurer la continuation de la croissance, l'investissement est incontournable. Les intervenants ont déjà prouvé, par leurs efforts de collaboration antérieurs, que cela est possible. Par ailleurs, de nouvelles collaborations ont fait naître une liste de propositions de projets qui a fait l'objet d'une entente générale à tous les ordres de gouvernement et chez d'autres participants clés. Par conséquent, le gouvernement fédéral peut se réjouir de la validité de ces projets proposés; ils ont fait l'objet d'études et d'analyses de rentabilité, y compris des évaluations des conséquences économiques qui sont en cours de préparation.

La mise en œuvre de l'ensemble des recommandations énoncées dans cette présentation prébudgétaire stimulerait l'emploi grâce à la construction d'infrastructures et renforcerait les aspects essentiels des transports favorisant le commerce canadien, ce qui profiterait ainsi à toutes les entreprises canadiennes qui dépendent des infrastructures de transports pour les exportations et les importations, et le mouvement rapide et efficace des marchandises.