

# Port Metro Vancouver

Mémoire prébudgétaire fédéral  
Le Comité permanent des finances

Le 15 septembre 2011

Port Metro Vancouver  
100 The Pointe  
999, place Canada  
Vancouver (Colombie-Britannique)  
V6C 3T4  
604-665-9000

**Résumé et recommandations**

- Port Metro Vancouver (PMV, le « Port ») est une corporation sans actionnaire financièrement autonome, établie par le gouvernement du Canada en janvier 2008, en conformité avec la *Loi maritime du Canada*, et qui est comptable au ministre fédéral des Transports.
- PMV regroupe les installations portuaires les plus diversifiées en Amérique du Nord, y compris 28 terminaux portuaires en eau profonde, deux terminaux de croisière internationaux et plusieurs terminaux intermodaux de transport maritime à courte distance. Le territoire placé sous l'autorité du Port s'étend sur environ 1 000 hectares de terre et sur quelque 16 250 hectares d'eau.
- PMV est le port le plus grand et le plus achalandé du Canada et reçoit chaque année 75 milliards \$ en marchandises échangées avec plus de 160 économies. Compte tenu d'un volume supérieur à 118 millions de tonnes métriques en 2010, PMV est le plus important port d'exportation du Canada en ce qui a trait au tonnage et se classe parmi les cinq premiers pour ce qui est de la cargaison totale.
- Les activités liées au port génèrent 129 000 emplois partout au Canada, 10,5 milliards \$ au titre du produit intérieur brut et 22 milliards \$ au titre des extrants économiques.
- La croissance continue des échanges commerciaux avec les économies dynamiques d'Asie est essentielle pour la prospérité économique du Canada.
- Le Port reconnaît les investissements commerciaux importants effectués par le gouvernement du Canada par le truchement de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP).
- Les investissements accrus effectués par le truchement de l'IPCAP ont permis d'accroître la capacité et l'efficacité des activités commerciales de la Porte, ce qui se traduira par des recettes fiscales accrues pour le gouvernement fédéral grâce à l'accroissement du volume des échanges commerciaux.

## **Recommandations à l'adresse du gouvernement**

Étant donné l'importance du commerce pour le bien-être financier du Canada, l'ampleur et la croissance des échanges commerciaux en Asie-Pacifique, l'importance de la diversification et de l'élargissement du commerce entre le Canada et de nouveaux marchés et l'importance du transport des marchandises pour les collectivités et l'économie de la région :

**Port Metro Vancouver recommande que le gouvernement fédéral élabore une deuxième phase de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. Il faudrait accorder un intérêt renouvelé aux projets essentiels à la chaîne d'approvisionnement au niveau des transports.**

**Port Metro Vancouver recommande que le gouvernement fédéral envisage des initiatives, y compris d'ordre législatif, qui assureraient le niveau approprié de stabilité de la main-d'œuvre dans le domaine du transport des marchandises passant par la Porte et permettraient d'améliorer notre réputation sur la scène internationale en tant que pôle d'échanges fiable.**

**Port Metro Vancouver recommande que le gouvernement donne suite aux engagements pris dans le budget de 2011 concernant la réforme des programmes apparentés aux zones franches du Canada, de façon à mettre en valeur le Canada en tant que destination pour les investissements étrangers et à accroître l'activité économique.**

## **MÉMOIRE**

### **Au sujet de Port Metro Vancouver**

Port Metro Vancouver (PMV, le « Port ») est responsable de l'exploitation et de l'aménagement des biens et des territoires combinés de l'Administration portuaire du fleuve Fraser, de l'Administration portuaire du Fraser Nord et de l'Administration de Vancouver, maintenant fusionnées.

PMV est une corporation sans actionnaire financièrement autonome, établie par le gouvernement du Canada en janvier 2008, en conformité avec la *Loi maritime du Canada*, et qui est comptable au ministre fédéral des Transports.

Le Port travaille étroitement avec les élus au niveau municipal, provincial et fédéral, les Premières nations, les employés municipaux, les résidents et les entreprises afin d'assurer l'équilibre entre les besoins de l'industrie du transport et de l'industrie du tourisme et les besoins des collectivités locales. Le Port s'est engagé à réaliser des activités et un développement durables tout en tenant compte des impacts économiques, sociaux et environnementaux.

Une Porte d'entrée sur le monde

*« La vitalité de notre économie passe par le cœur du port de Vancouver, et l'Initiative de la porte d'entrée fait battre ce cœur plus fort que jamais. » - le premier ministre Stephen Harper, octobre 2009*

Situé sur la côte sud-ouest de la Colombie-Britannique, Port Metro Vancouver est la porte du Canada sur les économies les plus dynamiques du monde. Le territoire portuaire couvre environ 640 kilomètres de rivage et s'étend de pointe Roberts, à la frontière canado-américaine, en passant par le goulet Burrard jusqu'à Port Moody et Indian Arm, et de l'embouchure du fleuve Fraser, vers l'est dans la vallée du Fraser, et au nord le long de la rivière Pitt jusqu'au lac Pitt et il englobe les bras nord et centre du fleuve Fraser

Port Metro Vancouver est le plus grand et le plus achalandé des ports du Canada et reçoit chaque année 75 milliards \$ en marchandises échangées avec plus de 160 économies. Le Port exporte des céréales, du charbon, du soufre, de la potasse, du pétrole et du gaz ainsi que d'autres ressources et marchandises de l'Ouest canadien et importe des produits de consommation et d'autres marchandises de la région de l'Asie-Pacifique, lesquels sont distribués dans des centaines de villes en Amérique du Nord.

Le Port est desservi par trois chemins de fer de Classe 1 – le Canadien National, le Canadien Pacifique et le Burlington Northern Santa Fe – et par le Southern Railway of BC pour le transport sur étapes courtes. Le Port offre un accès facile aux réseaux routiers canadiens et américains, soit la Transcanadienne et les routes inter-États, grâce à un service de liaison fourni par de grandes entreprises de transport routier.

Les activités du Port génèrent 129 000 emplois, 10,5 milliards \$ au titre du produit intérieur brut et 22 milliards \$ au titre des extrants économiques.

PMV regroupe les installations portuaires les plus diversifiées en Amérique du Nord, y compris 28 terminaux portuaires en eau profonde, deux terminaux de croisière internationaux et plusieurs terminaux intermodaux nationaux de transport maritime à courte distance. Le territoire placé sous l'autorité du Port s'étend sur environ 1 000 hectares de terre et sur quelque 16 250 hectares d'eau. Compte tenu d'un volume supérieur à 118 millions de tonnes métriques en 2010, PMV est le plus important port d'exportation du Canada en ce qui a trait au tonnage et se classe parmi les cinq premiers pour ce qui est de la cargaison totale.

### **Une entreprise saine et en pleine croissance**

Le Port a pour mission de diriger le mouvement efficient et fiable des marchandises et des passagers de manière à appuyer la croissance et la prospérité du Canada, maintenant et pour l'avenir.

Pour s'acquitter de cette mission, le Port travaille actuellement à améliorer la fiabilité, le rendement et la compétitivité de la chaîne logistique du transport. Le Port accroît également sa capacité de traitement au niveau de la Porte du Pacifique afin de répondre à la demande des clients et de profiter des possibilités du marché.

À la suite du ralentissement économique mondial et face à d'autres incertitudes économiques à court terme, il faut que le renforcement des capacités et l'efficience

nécessaires pour soutenir les échanges commerciaux futurs du Canada demeurent une priorité du gouvernement. Il faut des années pour assurer la mise en place de grandes initiatives en matière de transport et stratégiques à l'appui des activités commerciales et c'est pourquoi le gouvernement doit continuer de s'y intéresser.

En plus des fonds consacrés à des projets dans le domaine du transport terrestre traditionnel, la capacité de réussite et de croissance du port dépend aussi des projets et des initiatives axés sur le transport maritime.

### **Un fort leadership du gouvernement**

Le Port reconnaît et approuve le soutien accordé par les gouvernements fédéraux successifs à la création et à l'expansion de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP). Les investissements et les initiatives stratégiques du gouvernement fédéral ont permis d'améliorer de façon marquée les infrastructures commerciales et le flux logistique sur la côte Ouest du Canada.

Beaucoup a été fait pour faciliter les échanges commerciaux par le truchement de la Porte de l'Asie-Pacifique mais il y a encore à faire.

L'investissement dans la Porte est un choix judicieux qui produit des résultats immédiats et quantifiables pour le gouvernement sous forme de taxes et d'impôts et d'emplois pour les Canadiens.

Chaque année, les activités du Port génèrent plus de 1,2 milliard \$ sous forme de taxes et impôts versés à tous les ordres de gouvernement. Chaque dollar investi par l'État dans les infrastructures commerciales aide le Port à acheminer davantage de ressources canadiennes à l'étranger et à importer des biens de consommation, ce qui profite à tous les Canadiens.

## **Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique – Phase II**

Des fonds destinés à l'investissement ont été engagés dans le cadre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique mais un certain nombre de priorités en matière d'investissement demeurent.

Le défi de construire une porte reconnue mondialement évolue sans cesse et n'a jamais de fin. La concurrence est féroce et le Canada doit suivre le rythme des réalisations sur la scène internationale au chapitre du développement des infrastructures et de la logistique de la chaîne d'approvisionnement.

### **Stabilité de la main-d'œuvre**

Depuis quelque temps, la nécessité d'améliorer les relations entre travailleurs et employeurs dans la Porte de l'Asie-Pacifique se fait grandement sentir. À Vancouver, les intéressés ont dénombré 46 cas liés à des conventions collectives ou à des marchés qui pourraient avoir des répercussions sur les activités de la Porte.

La menace d'une interruption de travail peut causer plus de dégâts qu'une interruption de travail réelle. Il faut que le gouvernement encourage la négociation coopérative entre les travailleurs et les employeurs et la meilleure façon pour ce faire consiste à suivre une démarche législative à long terme.

L'instabilité de la main-d'œuvre sur la côte du Pacifique a des répercussions négatives sur la réputation du Canada sur la scène internationale et il faudrait considérer cette question comme prioritaire tandis que nous continuons de construire une porte d'entrée qui est un modèle pour le monde entier.

### **Zones franches**

Compte tenu de l'engagement pris par le gouvernement du Canada dans le budget de 2011, soit effectuer « un examen des politiques et des programmes apparentés aux zones

franches », PMV encourage le Comité permanent des finances à appuyer les recommandations suivantes énoncées par la FTZ Coalition :

1. Modifier les programmes apparentés aux zones franches du Canada pour :

- réorganiser et intégrer les programmes fédéraux actuels pour en simplifier l'accès, et fournir un point de contact fédéral unique aux utilisateurs possibles;
- réduire ou éliminer les restrictions au niveau de la valeur ajoutée;
- permettre aux sociétés qui vendent une partie importante de leur production à l'intérieur du Canada de participer;
- permettre le report de la TPS/TVH jusqu'à ce que le produit quitte la zone franche pour être acheminé sur le marché canadien.

2. Offrir la possibilité aux organismes du secteur privé et aux entités régionales de définir des zones de commercialisation locales liées aux portes ou aux corridors principaux afin de promouvoir et de mettre en valeur ces secteurs et les programmes apparentés aux zones franches du Canada avec efficacité sur le marché intérieur et sur les marchés étrangers.

3. Mettre en place un programme-cadre fédéral pour fournir un soutien financier modeste aux zones et à la commercialisation à l'échelon local, sous réserve d'un soutien financier de contrepartie provincial et local, et assurer une liaison directe entre les organismes fédéraux concernés et les zones de commercialisation locales.

### **Recommandations à l'adresse du gouvernement**

Étant donné l'importance du commerce pour le bien-être financier du Canada, l'ampleur et la croissance des échanges commerciaux en Asie-Pacifique, l'importance de la diversification et de l'élargissement du commerce entre le Canada et de nouveaux marchés et l'importance du transport des marchandises pour les collectivités et l'économie de la région :



**Port Metro Vancouver recommande que le gouvernement fédéral élabore une deuxième phase de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. Il faudrait accorder un intérêt renouvelé aux projets essentiels à la chaîne d'approvisionnement au niveau des transports.**

**Port Metro Vancouver recommande que le gouvernement fédéral envisage des initiatives, y compris d'ordre législatif, qui assureraient le niveau approprié de stabilité de la main-d'œuvre dans le domaine du transport des marchandises passant par la Porte.**

**Port Metro Vancouver recommande que le gouvernement donne suite aux engagements pris dans le budget de 2011 concernant la réforme des programmes apparentés aux zones franches du Canada. Ces changements permettraient de mettre en valeur le Canada en tant que destination pour les investissements étrangers et d'accroître l'activité économique.**

### **Conclusion**

La croissance des échanges commerciaux sur la côte Ouest par le truchement des installations de Port Metro Vancouver et des autres éléments de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique du Canada est essentielle pour assurer la prospérité économique à long terme du Canada. Tandis que les ports de la côte Ouest de l'Amérique du Nord se livrent une concurrence féroce pour accaparer les échanges commerciaux avec l'Asie-Pacifique et à la suite du ralentissement économique mondial, il est essentiel que le Canada profite de ses avantages géographiques naturels et de la proximité avec la Chine et les autres marchés asiatiques en continuant à moderniser ses infrastructures de la Porte.

Le Port approuve les investissements faits par le gouvernement du Canada par le truchement de la remarquable Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et invite celui-ci à continuer à financer ce programme essentiel. Les programmes relatifs au corridor commercial et les projets similaires établis par Port Metro Vancouver constituent

des cibles évidentes pour ces investissements étant donné qu'ils permettent d'accroître la compétitivité du Canada en améliorant l'efficacité, ce qui profite ensuite aux simples Canadiens en stimulant les exportations et en créant des emplois.

Le succès de la Porte de l'Asie-Pacifique requiert un niveau élevé de collaboration et de leadership gouvernemental. Tandis que le Canada continue de se frayer un chemin alors que toute la planète baigne dans un climat d'incertitude économique, nous encourageons le gouvernement à aller de l'avant au chapitre de la stabilité de la main-d'œuvre et de l'amélioration des programmes relatifs aux zones franches. Nous accorderons notre appui à ces initiatives et nous serons heureux de travailler avec le gouvernement.