



Mémoire présenté dans le cadre des consultations prébudgétaires en vue du budget de 2019

Administration portuaire de Vancouver Fraser

Le 3 août 2018

Recommandations

- **Recommandation 1 :** Que le gouvernement assure la flexibilité financière des administrations portuaires et la compétitivité du Canada en permettant l'accès adéquat à des capitaux, en apportant des ajustements opportuns aux limites d'emprunt et aux lettres patentes, lorsqu'il le juge approprié, pour favoriser les prêts commerciaux et l'autonomie dans le but d'assurer la croissance des infrastructures portuaires de base.
- **Recommandation 2 :** Que le gouvernement concentre le Fonds national des corridors commerciaux sur des projets d'infrastructure d'utilisateurs communs favorisant le commerce et le mouvement des marchandises qui revêtent une importance nationale et qui peuvent avoir une incidence économique importante à long terme.
- **Recommandation 3 :** Que le gouvernement affecte des fonds en fonction des débouchés régionaux qui offrent le plus de possibilités économiques, au lieu d'affecter des fonds aux corridors commerciaux de manière assez égale dans l'ensemble du pays, pour offrir les meilleures chances de tirer parti des marchés émergents, d'assurer la croissance de l'économie canadienne et d'avoir un impact positif à long terme.
- **Recommandation 4 :** Que le gouvernement assure la compétitivité continue en accroissant le financement de l'actuel Fonds national des corridors commerciaux de 2 milliards de dollars sur 11 ans afin de répondre à la nécessité urgente d'intensifier les investissements.
- **Recommandation 5 :** Que le gouvernement crée un secrétariat chargé de superviser des possibilités de financement conjointes pour des projets d'infrastructure communs sur la côte Ouest afin de s'assurer que les projets essentiels vont de l'avant.
- **Recommandation 6 :** Que le gouvernement mette en œuvre un règlement qui appuie le partage stratégique et opportun des données afin d'optimiser le rendement de la chaîne d'approvisionnement ainsi que l'affectation de fonds spéciaux pour appuyer des ressources compétentes destinées à la collecte, à la coordination et à l'analyse des données, tant à l'Office des transports du Canada, à titre d'organisme principal de la mise en œuvre du processus de collecte de données, que dans les administrations portuaires, à titre de gestionnaires de confiance de l'information pour leurs passerelles respectives.
- **Recommandation 7 :** Que le gouvernement continue de verser au programme ECHO un montant de 1 million de dollars par année au cours des cinq prochaines années.
- **Recommandation 8 :** Que le gouvernement crée un fonds pour l'innovation des transports propres afin d'appuyer les secteurs des transports terrestres, maritimes et aériens de l'économie canadienne pour assurer la transition de la technologie actuelle des moteurs à combustion vers des solutions de rechange à faibles émissions et sans émissions, dans la mesure du possible.

Mémoire

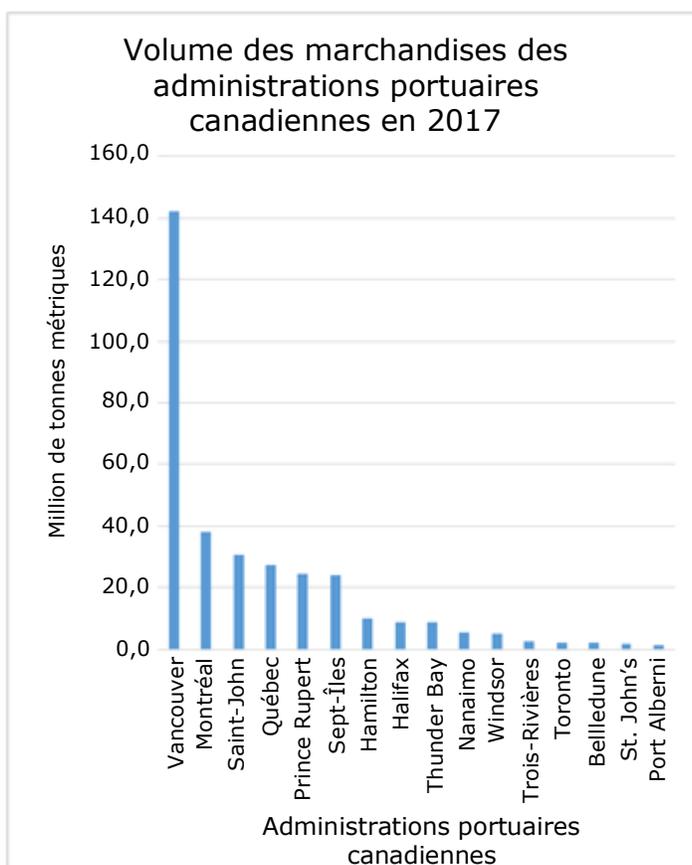
L'Administration portuaire de Vancouver Fraser est responsable de la gérance des eaux et des terrains portuaires fédéraux situés à Vancouver et dans les environs, en Colombie-Britannique. Comme toutes les administrations portuaires canadiennes, l'Administration portuaire de Vancouver Fraser a été créée par le gouvernement du Canada en vertu de la *Loi maritime du Canada* et rend compte au ministère fédéral des Transports.

Située sur la côte sud-ouest de la Colombie-Britannique, le Port de Vancouver est le plus important du Canada, soutenant le commerce avec plus de 170 économies mondiales et transportant environ 1 \$ pour chaque tranche de 3 \$ des échanges commerciaux du Canada à l'extérieur de l'Amérique du Nord.

Le port exploite cinq secteurs d'affaires : automobiles, marchandises diverses, vrac, conteneurs et croisières. Les exploitants comprennent des terminaux de marchandises et de croisières, des industries qui doivent avoir accès à la mer, des chantiers navals, des remorqueurs, des sociétés de chemin de fer, des camions, des agents maritimes, des transitaires, des fournisseurs, des constructeurs et des organismes administratifs.

Le Port de Vancouver permet l'échange d'environ 200 milliards de dollars de biens et soutient :

- une production économique de 24,2 milliards de dollars;
- 11,9 milliards de dollars du produit intérieur brut;
- des salaires de 7 milliards de dollars;
- 115 300 emplois au Canada;
- des revenus fiscaux de 1,4 milliard de dollars par année.



Recommandations

L'accès à des capitaux

Puisque les administrations portuaires se font concurrence pour les opérations commerciales transigées sur le marché, il est essentiel qu'elles puissent avoir accès à des capitaux quand elles ont besoin d'acheter des terrains et de réaliser des projets majeurs. Lorsque cela nécessite d'apporter des ajustements aux limites d'emprunt et aux lettres patentes, elles doivent obtenir ces approbations en temps opportun parce que les retards risquent d'avoir une incidence sur la compétitivité du Canada et de faire manquer des occasions et des avantages à l'économie nationale, tout spécialement dans le contexte du projet proposé de Terminal 2 à Roberts Bank.

Recommandation

- Que le gouvernement assure la flexibilité financière des administrations portuaires et la compétitivité du Canada en permettant l'accès adéquat à des capitaux, en apportant des ajustements opportuns aux limites d'emprunt et aux lettres patentes, lorsqu'il le juge approprié, pour favoriser les prêts commerciaux et l'autonomie dans le but d'assurer la croissance des infrastructures portuaires de base.

Le leadership gouvernemental à long terme concernant les dépenses stratégiques dans les infrastructures

L'administration portuaire félicite le gouvernement d'avoir engagé des dépenses dans les infrastructures par l'entremise du Fonds national des corridors commerciaux, qui fournit plus de 222 millions de dollars et soutient des projets dirigés par neuf administrations portuaires pour améliorer la compétitivité du Canada. Pendant que le gouvernement décide comment il s'engagera dans la seconde phase du fonds, l'administration portuaire souhaite s'assurer qu'il existe une infrastructure d'utilisateurs communs pour favoriser le commerce dans les ports de l'Ouest et autour de ces ports et que les corridors commerciaux continuent d'être au premier plan des investissements.

Depuis plusieurs années, les investissements du gouvernement fédéral de 1,4 milliard de dollars suscitent des investissements publics et privés accrus, totalisant plus de 7,5 milliards de dollars. Par conséquent, au cours des dernières années, le Port de Vancouver a connu une croissance équivalant au débit du deuxième port le plus important du Canada, celui de Montréal.

Les projets financés et proposés dernièrement sont axés sur les infrastructures de transport stratégique dans les basses-terres continentales de la Colombie-Britannique et comprennent les principales liaisons routières et ferroviaires qui s'étendent dans tout l'Ouest canadien et au sud en direction des États-Unis. Ces travaux ont été réalisés grâce à la collaboration du gouvernement, de l'industrie, d'autres intervenants des passerelles et d'un secrétariat spécialisé, chargé de déterminer les projets prioritaires, d'établir des argumentaires, de garantir du financement et d'exécuter des projets.

L'administration portuaire prévoit que 33 millions de tonnes de fret de plus passeront par le port chaque année, soit l'équivalent d'un autre port de Montréal. Les prévisions à long terme sont solides, notamment en raison des ententes conclues, comme l'Accord global et progressiste pour le Partenariat transpacifique, et l'engagement du gouvernement à renforcer les relations bilatérales avec la Chine et l'Inde, entre autres choses.

Pour absorber cette croissance et assurer la compétitivité, l'administration portuaire et d'autres fournissent et déterminent d'autres projets d'infrastructures favorisant le commerce qui amélioreront l'accès routier et ferroviaire, renforceront l'efficacité, accroîtront la capacité, réduiront les coûts de fonctionnement, les emplois, les revenus fiscaux, renforceront la sécurité du public et réduiront les conflits entre la circulation routière et le trafic ferroviaire. Au total, des projets d'une valeur de plus de 2,5 milliards de dollars ont été cernés.

Recommandations

- Que le gouvernement concentre le Fonds national des corridors commerciaux sur des projets d'infrastructure d'utilisateurs communs favorisant le commerce et le mouvement des marchandises qui revêtent une importance nationale et qui peuvent avoir une incidence économique importante à long terme. Le fonds devrait continuer d'autoriser les promoteurs du secteur privé et exiger un seul partenaire du secteur public, le

gouvernement fédéral, mais il devrait favoriser le soutien supplémentaire des provinces, des municipalités et/ou des Premières Nations.

- Que le gouvernement affecte des fonds en fonction des débouchés régionaux qui offrent le plus de possibilités économiques, au lieu d'affecter des fonds aux corridors commerciaux de manière assez égale dans l'ensemble du pays, pour offrir les meilleures chances de tirer parti des marchés émergents, d'assurer la croissance de l'économie canadienne et d'avoir un impact positif à long terme.
- Que le gouvernement assure la compétitivité continue en accroissant le financement de l'actuel Fonds national des corridors commerciaux de 2 milliards de dollars sur 11 ans afin de répondre à la nécessité urgente d'intensifier les investissements.
- Que le gouvernement crée un secrétariat chargé de superviser des possibilités de financement conjointes pour des projets d'infrastructure communs sur la côte Ouest afin de s'assurer que les projets essentiels vont de l'avant.

Le partage stratégique des données sur la chaîne d'approvisionnement

Il existe d'énormes possibilités d'améliorer la compétitivité du Canada grâce au partage stratégique des données entre les participants à la chaîne d'approvisionnement afin d'optimiser cette chaîne. En assurant la disponibilité des données, on stimulerait l'amélioration constante du rendement, on maximiserait l'exactitude des prévisions générales, on miserait sur la capacité disponible et on optimiserait l'efficacité.

Puisque les données seraient de nature opérationnelle et transactionnelle, elles devraient être regroupées de manière à protéger le caractère délicat de l'information commerciale, tout en fournissant un aperçu stratégique. De telles données devraient également appuyer l'identification, la protection et le développement des corridors de transport nationaux et la planification des infrastructures. L'achèvement récent du projet de visibilité de la chaîne d'approvisionnement de l'Administration portuaire de Vancouver Fraser est un exemple qui démontre que le partage de l'information peut être avantageux pour tous les participants à la chaîne d'approvisionnement. À l'aide des données fournies par les sociétés de chemin de fer, les exploitants de terminaux et les propriétaires de cargaisons, le projet donne un aperçu général du rendement de la chaîne d'approvisionnement du secteur des transporteurs de vrac (charbon, céréales et engrais) du port. Le projet permet à l'administration portuaire, à Transports Canada et aux utilisateurs de l'industrie de surveiller la « santé » de la chaîne d'approvisionnement de l'Ouest du Canada presque en temps réel, depuis l'origine des marchandises jusqu'au chargement des navires à Vancouver, ainsi que de soutenir les initiatives de développement des infrastructures et de planification des transports de l'administration portuaire.

Puisque le pouvoir de recueillir et de coordonner ces données devra relever de l'Office des transports du Canada, l'administration portuaire préconise la création d'un portefeuille de financement spécial pour s'assurer que l'Office dispose de ressources suffisantes pour mettre en œuvre et maintenir la collecte et l'analyse des données. Les administrations portuaires pourraient également devenir des chefs de file dans les processus de collecte des données et Transports Canada pourrait fournir un cadre assurant la disponibilité des données. Le financement pourrait être acheminé comme il se doit vers les administrations portuaires afin d'établir les infrastructures et les ressources spécialisées pour assurer la collecte et l'analyse de ces données.

Recommandation

- Que le gouvernement mette en œuvre un règlement qui appuie le partage stratégique et opportun des données afin d'optimiser le rendement de la chaîne d'approvisionnement ainsi que l'affectation de fonds spéciaux pour appuyer des ressources compétentes destinées à la collecte, à la coordination et à l'analyse des données, tant à l'Office des transports du Canada, à titre d'organisme principal de la mise en œuvre du processus de collecte de données, que dans les administrations portuaires, à titre de gestionnaires de confiance de l'information pour leurs passerelles respectives.

La protection des mammifères marins

Une bonne partie des activités des navires commerciaux sur la côte sud de la Colombie-Britannique transite par l'habitat essentiel de l'épaulard résidant du sud, ainsi que des secteurs connus comme revêtant une importance pour d'autres baleines en péril. Puisque l'administration portuaire est déterminée à mener ses activités de manière responsable et durable, elle a lancé le programme d'observation et d'habitat des cétacés (ECHO) en 2014, notamment avec le soutien de Transports Canada, que l'administration portuaire remercie chaleureusement.

Le programme ECHO est une initiative de collaboration dirigée par l'Administration portuaire de Vancouver Fraser et dont le but consiste à mieux comprendre et gérer les répercussions cumulatives des activités maritimes sur les baleines en péril, et ce programme concorde bien avec le Plan de protection des océans du gouvernement. Plus de 17 projets et mesures d'atténuation ont été instaurés jusqu'à maintenant.

L'Administration portuaire de Vancouver Fraser prévoit continuer de diriger le programme au cours des cinq prochaines années.

Recommandation

- Que le gouvernement continue de verser au programme ECHO un montant de 1 million de dollars par année au cours des cinq prochaines années.

La création d'un fonds pour l'innovation des transports propres

L'Administration portuaire de Vancouver Fraser appuie l'engagement du gouvernement envers la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de 40 % d'ici 2030 et de 80 % d'ici 2050, par rapport aux niveaux de 2005-2006, et reconnaît la part des secteurs des transports en général et du transport maritime de l'économie canadienne dans les émissions totales de gaz à effet de serre.

Recommandation

- Que le gouvernement crée un fonds pour l'innovation des transports propres afin d'appuyer les secteurs des transports terrestres, maritimes et aériens de l'économie canadienne pour assurer la transition de la technologie actuelle des moteurs à combustion vers des solutions de rechange à faibles émissions et sans émissions, dans la mesure du possible.

Conclusion

Le Port de Vancouver est toujours reconnu comme une passerelle mondiale en raison du leadership du gouvernement fédéral dans la mise en œuvre des améliorations des infrastructures stratégiques d'édification de notre pays qui ont permis à la passerelle de soutenir une croissance énorme du commerce.

Il est essentiel d'assurer la durabilité des principaux corridors de commerce et de transport du Canada et du transport des marchandises en général grâce à des infrastructures stratégiques et à l'innovation afin de maintenir et d'améliorer la compétitivité de la passerelle et de l'économie canadienne.

Ensemble, la mise en œuvre des recommandations formulées dans le présent mémoire stimulera la création d'emplois grâce à la construction d'infrastructures et renforcera le secteur des transports, qui est le pivot commercial du Canada, pour profiter à toutes les entreprises canadiennes qui comptent sur les infrastructures de transport pour les exportations, les importations et le mouvement rapide et efficace des marchandises. Ainsi, le gouvernement fédéral sera en mesure d'appuyer les Canadiens et leurs entreprises et de les encourager à contribuer à l'essor de l'économie dans un contexte économique en pleine mutation.