



PORT of
vancouver

Vancouver Fraser
Port Authority

Frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès

Rapport annuel

Pour l'année se terminant le 31 décembre 2022

Table des matières

Sommaire	3
Mise à jour des frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès	4
Taux	4
Frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès (FIPA).....	4
Volumes et recettes de 2022	5
Dépenses de 2022	5
Frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès (FIPA).....	5
Questions fréquemment posées.....	6

Sommaire

Ce rapport annuel sur frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès a été préparé pour fournir des renseignements supplémentaires sur les coûts des projets engagés ainsi que sur les coûts recouverts sur une base annuelle pour les frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès (FIPA). Compte tenu de la volatilité économique récente et des incertitudes qui en découlent, le rapport se concentre uniquement sur les renseignements historiques.

Mise en place des frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès (FIPA)

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser (APVF) a mis au point le programme original d'infrastructure de la porte d'accès (PIPA) afin d'investir dans l'amélioration de la chaîne d'approvisionnement au-delà des activités et des terrains portuaires traditionnels. Le PIPA comprend 17 projets qui constituent un programme d'investissement de 717 millions de dollars qui profite à l'industrie et aux communautés locales entourant le port. Les projets inclus dans le PIPA ont été élaborés en consultation avec des intervenants portuaires et appuyés par une analyse indépendante.

Les avantages pour l'industrie comprennent l'amélioration de l'efficacité et de la sécurité des opérations ferroviaires, et une plus grande capacité du port à accueillir la croissance prévue du trafic lié au commerce. En outre, grâce au préfinancement de la partie industrielle, l'Administration portuaire a obtenu 3 millions de dollars de la part d'autres organismes pour chaque million de dollars investi par l'Administration portuaire, ses clients industriels et les parties prenantes. Les communautés locales tirent également profit du PIPA de diverses manières, notamment par l'amélioration de la circulation locale, de la sécurité routière, de l'accès des véhicules d'urgence, la réduction du sifflement des trains et la diminution de la marche au ralenti des véhicules aux passages à niveau. Les citoyens canadiens en bénéficient, car le port sera en mesure d'améliorer la compétitivité commerciale nationale du Canada et d'accroître la croissance économique.

Les 17 projets ont été menés par divers partenaires financiers de l'industrie et du gouvernement, et tous les projets ont été en grande partie achevés en 2016. Jusqu'en 2018, des coûts ont été engagés pour mener la plupart des projets à leur terme. Ces projets d'infrastructure ont permis d'accroître l'efficacité de la circulation des marchandises pour les communautés et d'améliorer la sécurité des conducteurs, des cyclistes et des piétons grâce à la mise à niveau des routes et des intersections. Les locataires du port, les travailleurs portuaires, les transporteurs routiers et les communautés locales bénéficient de la réduction de la congestion et de l'amélioration de la fiabilité des temps de déplacement.

Au cours de l'élaboration du PIPA, l'Administration portuaire a accepté de préfinancer 167 millions de dollars de coûts d'immobilisations au nom de l'industrie. L'APVF contribuera à hauteur de 10 % à la composante industrielle globale des projets du PIPA et recouvrera les 90 % restants auprès des parties prenantes de l'industrie par l'intermédiaire des FIPA. Les coûts totaux des projets à recouvrer comprennent les coûts d'investissement initiaux, les coûts de financement, l'assurance des biens, les coûts de réparation et d'entretien et l'allocation fédérale. Les projets visés par les FIPA ont été achevés. L'APVF ajuste les taux annuellement à l'aide d'une formule qui prend en compte le coût annuel amorti du projet par zone commerciale, divisé par le tonnage annuel total de fret pris en charge par la même zone commerciale. Les frais sont perçus sur une durée de 30 ans par les partenaires des terminaux de l'Administration portuaire dans trois zones commerciales : zone commerciale de Roberts Bank, zone commerciale de la rive nord et zone commerciale de la rive sud.

Mise à jour des frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès

Les frais d'infrastructure liés à la porte d'accès (FIPA) ont été établis pour recouvrer les coûts des améliorations critiques de l'infrastructure qui profitent aux utilisateurs du port en favorisant les opérations et la capacité. Les FIPA, introduits en 2011, fonctionnent selon un calendrier de recouvrement des coûts de 30 ans. Ce calendrier garantit un investissement soutenu dans les infrastructures tout en équilibrant les besoins de recouvrement des coûts de l'Administration portuaire et de ses parties prenantes.

Taux

Frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès (FIPA)

Les taux des FIPA pour 2021 et 2022 sont indiqués ci-dessous. Des renseignements supplémentaires peuvent être consultés dans le document de l'Administration portuaire sur les frais à l'adresse suivante :

<https://www.portvancouver.com/fr/frais-et-redevances>

Tableau A – FIPA – Taux pour le fret conteneurisé

Montant à verser par EVP		
Zone commerciale	2021	2022
Zone commerciale de la rive nord	1,04 \$	1,92 \$
Zone commerciale de la rive sud	1,54 \$	1,36 \$
Zone commerciale de Roberts Bank	0,55 \$	0,45 \$

Tableau B – FIPA – Taux pour le fret non conteneurisé

Montant à verser par EVP		
Zone commerciale	2021	2022
Zone commerciale de la rive nord		
Taux pour le bois d'œuvre par MPMP	0,10 \$	0,12 \$
Taux pour les billots en vrac par MPMP-Scribner	0,29 \$	0,33 \$
Taux pour les autres marchandises par tonne	0,08 \$	0,09 \$
Zone commerciale de la rive sud		
Taux pour les marchandises par tonne	0,15 \$	0,14 \$
Zone commerciale de Roberts Bank		
Taux pour les marchandises par tonne	0,06 \$	0,05 \$

Volumes et recettes de 2022

Les taux des frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès (FIPA) sont calculés, en partie, sur la base du volume de marchandises circulant dans les corridors commerciaux.

Tableau C - Volumes de l'APVF en 2022 soumis aux FIPA

Les taux des FIPA pour 2022 et les recettes correspondantes sont basés sur les volumes réels de 2020.

Zone commerciale	2020 (tonnes)
Rive nord	33 208 897
Rive sud	15 952 052
Roberts Bank	29 326 727
Total	78 487 677

Tableau D - Recettes* des FIPA en 2022 pour les coûts totaux des projets

En milliers	Zone commerciale	Recettes des FIPA
Année en cours (2023)	Zone commerciale de la rive nord	3 850
	Zone commerciale de la rive sud	2 487
	Zone commerciale de Roberts Bank	1 767
	Total	8 104
Total à ce jour	Zone commerciale de la rive nord	32 068
	Zone commerciale de la rive sud	36 627
	Zone commerciale de Roberts Bank	25 870
	Total	94 565

*Extrait de la note 7(b) des états financiers vérifiés de l'APVF pour 2022.

Dépenses de 2022

Frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès (FIPA)

Tous les projets visés par les FIPA sont achevés et, en 2022, l'APVF a continué d'engager les coûts des projets en cours, tels que les coûts d'assurance, de réparation et d'entretien et l'allocation fédérale, conformément aux accords conclus avec les partenaires du PIPA, pour un total de 399 000 \$, dont 124 000 \$ pour la zone commerciale de la rive nord, 217 000 \$ pour la rive sud et 58 000 \$ pour Roberts Bank.

L'APVF a fourni des terrains pour les projets de la zone commerciale de la rive nord et de la rive sud dans le cadre de son soutien au PIPA. Pour compenser ces contributions, l'Administration portuaire a récupéré 90 % de la valeur estimée du terrain, soit 22 millions de dollars, par l'intermédiaire des FIPA, [le recouvrement ayant été achevé en 2016](#).

Questions fréquemment posées

1. Comment les taux des FIPA seront-ils calculés chaque année?

L'APVF ajuste les taux chaque année en fonction des renseignements actuels sur les coûts et les recettes des frais. Elle a conçu une formule basée sur les volumes de fret réels de l'année précédente et sur les coûts de projet les plus récents :

$$\text{Taux (\$/tonne)} = \frac{\text{Coût annuel amorti du projet par zone commerciale (\$)}}{\text{Tonnage annuel de fret pris en charge par zone commerciale (en tonnes)}}$$

2. Comment le recouvrement excédentaire ou insuffisant sera-t-il traité chaque année?

Si les recettes d'une année donnée dépassent les prévisions, les taux des années suivantes seront revus à la baisse pour compenser, de sorte que le montant total des recettes nettes que l'Administration portuaire Vancouver-Fraser perçoit, sur la base de la valeur actuelle, soit égal à 90 % de la valeur actuelle du financement apporté pour les projets du PIPA. D'autre part, si les recettes pour une année donnée sont inférieures aux prévisions, les taux pour les années à venir seront fixés à des niveaux plus élevés.

3. Une augmentation ou une diminution importante et imprévue du tonnage transitant par l'une des trois zones commerciales au cours d'une année entraînerait-elle un nouveau calcul des taux au cours de l'année?

Non. Nous pensons que les recalculs annuels seront suffisants pour garantir que, sur la durée de vie estimée à 30 ans des projets du PIPA, la valeur actuelle des recettes nettes ne sera égale qu'à 90 % de la valeur actuelle de la contribution de l'APVF aux projets du PIPA.

4. En cas de changement important dans la composition des marchandises de base circulant dans l'une des zones commerciales, le processus de détermination des taux des FIPA sera-t-il modifié?

Un changement important dans la composition des marchandises transportées dans l'une des trois zones commerciales signifierait qu'un ou plusieurs clients transportent plus de marchandises que prévu au moment de la mise en œuvre des frais. Étant donné que le client qui transporte plus de marchandises bénéficie davantage des projets du PIPA, il est raisonnable qu'il paie davantage et que l'APVF ne modifie pas le processus de détermination des taux des FIPA pour compenser.

5. Comment les nouveaux terminaux seront-ils ajoutés au programme?

Si de nouveaux terminaux sont construits au cours de la durée de vie estimée à 30 ans des FIPA et qu'ils bénéficient directement des projets du PIPA, l'APVF appliquera les frais aux volumes transitant par les nouveaux terminaux. L'augmentation des volumes provenant des nouveaux terminaux devrait réduire les taux pour tous les terminaux de cette zone commerciale, quelles que soient les marchandises traitées par chaque terminal.

6. Que se passe-t-il si l'infrastructure dure plus longtemps que les 30 ans que vous estimez, ou si elle ne dure pas aussi longtemps? Qu'advient-il des FIPA?

L'APVF estime qu'une période de 30 ans correspond à une estimation prudente de la durée de vie des actifs du PIPA, et les frais ont été conçus pour lui permettre de récupérer 90 % de ses montants de préfinancement

au cours de ces 30 années. Si la durée de vie des actifs s'avère plus longue ou plus courte que 30 ans, il est prévu que les frais demeurent en place tout de même pendant 30 ans.

7. Que se passe-t-il si l'infrastructure dure plus longtemps que les 30 ans que vous estimez? Comment les coûts d'exploitation seront-ils récupérés après la période de 30 ans si les FIPA ne sont pas en place?

Il est prévu que les FIPA demeurent en place pendant 30 ans, jusqu'à la fin de l'année 2040, bien que la durée de vie des actifs puisse s'étendre au-delà de cette période. L'APVF couvrira les coûts d'exploitation après 2040, si la durée de vie des actifs s'avère supérieure à 30 ans, en puisant dans ses recettes générales.

8. Quel sera le processus d'audit annuel?

Le total des recettes réelles figurant dans le tableau D du présent rapport a été extrait de la note 7 des états financiers consolidés de l'APVF pour l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 2022. Ces états financiers ont été vérifiés par les auditeurs indépendants PricewaterhouseCoopers LLP et le rapport d'audit indépendant est inclus dans ces états financiers. Une copie complète des états financiers 2022 de l'APVF peut être consultée à l'adresse suivante : www.portvancouver.com.

9. Pourquoi l'APVF récupère-t-elle les coûts d'assurance de certains actifs du PIPA au moyen des FIPA?

Au moment où les projets du PIPA ont été élaborés, on ne savait pas très bien qui serait propriétaire des différents actifs une fois la construction terminée. Les divers agents chargés de mener à bien les projets ont finalement décidé qu'il était plus logique que l'APVF soit propriétaire de certains des actifs du PIPA. En tant que propriétaire d'actifs prudent, l'Administration portuaire a choisi d'assurer ces actifs. Les coûts d'assurance les plus importants concernent l'assurance des biens et 90 % de ces coûts sont récupérés par le biais des FIPA, tout comme d'autres coûts du PIPA encourus par l'Administration portuaire en tant que propriétaire des actifs.

10. Pourquoi l'APVF récupère-t-elle ses coûts fonciers par l'intermédiaire des FIPA?

L'APVF a fourni aux projets du PIPA certaines parcelles de terrain nécessaires à la réalisation des travaux des projets. Dans chaque cas, l'Administration portuaire a soit engagé des dépenses réelles pour acquérir les droits nécessaires à l'utilisation du terrain, soit perdu la possibilité de percevoir un loyer sur ces parcelles. De la même manière que l'Administration portuaire récupère ses contributions en espèces au PIPA au moyen des FIPA, elle récupère également ses contributions foncières au moyen des FIPA.