

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

Rapport annuel

Pour l'année se terminant le 31 décembre 2023

Table des matières

Sommaire	3
Mise à jour des frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès	5
Taux	5
Frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès (FIPA).....	5
Frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès 2 (FIPA2).....	6
Volumes et recettes de 2023	7
Dépenses de 2023	8
Frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès (FIPA).....	8
Frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès 2 (FIPA2).....	8
Questions fréquemment posées.....	10

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) et les frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès 2 (FIPA2). 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 en place des frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès 2 (FIPA2)

Dans le but d'améliorer davantage l'efficacité de la circulation des marchandises et maintenir la position concurrentielle du port, 13 projets et initiatives d'infrastructure supplémentaires dans la zone commerciale de Roberts Bank, la zone commerciale de la rive nord, la zone commerciale de la rive sud, la zone commerciale du fleuve Fraser et à l'est du pont Second Narrows ont été inclus dans le cadre des FIPA2.

Ces projets visent à améliorer l'efficacité et la productivité de la chaîne d'approvisionnement, pour obtenir des avantages aux niveaux national, provincial, régional et local, en réduisant les goulets d'étranglement du fret et les contraintes de capacité qui entravent la circulation des marchandises canadiennes, tout en stimulant l'économie, en créant des emplois bien rémunérés et en soutenant des communautés vivables et écologiques grâce à des améliorations de la sécurité, de la mobilité et de la qualité de l'air.

En collaboration avec des partenaires, y compris le soutien fédéral par l'intermédiaire du Fonds national des corridors commerciaux (FNCC), ces projets visent à débloquer de nouveaux flux de financement du gouvernement fédéral, des gouvernements provinciaux, des municipalités, des chemins de fer et de l'industrie du secteur privé. Pour chaque million de dollars préfinancé par l'Administration portuaire et l'industrie, environ 2 millions de dollars de financement supplémentaire seront obtenus auprès des partenaires fédéraux, provinciaux et autres.

L'Administration portuaire financera initialement 100 % de la contribution requise de l'industrie aux projets du PIPA visés par les FIPA2. Les FIPA2 sont structurés de manière à recouvrer 90 % des coûts totaux du projet encourus par l'Administration portuaire. Les coûts totaux des projets à recouvrer sur une période de 30 ans auprès des parties prenantes, sauf indication contraire, sont comparables à ceux des FIPA initiaux, à l'exclusion de l'allocation fédérale. L'APVF fournira les 10 % restants à partir de ses recettes générales. Pour les projets en cours, les coûts n'ont pas encore été finalisés. 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.

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) et les frais d'infrastructure liés à la porte d'accès 2 (FIPA2) 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, et les FIPA2, introduits en 2023, fonctionnent selon un calendrier de recouvrement des coûts de 30 ans. L'exception est le projet Second Narrows East Terminals, dont le recouvrement des coûts est prévu sur 28 ans. Ces calendriers garantissent 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 2022 et 2023 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	2022	2023
Zone commerciale		
Zone commerciale de la rive nord	1,92 \$	1,65 \$
Zone commerciale de la rive sud	1,36 \$	1,53 \$
Zone commerciale de Roberts Bank	0,45 \$	0,43 \$

Tableau A – FIPA – Taux pour le fret non conteneurisé

Montant à verser par EVP	2022	2023
Zone commerciale		
Zone commerciale de la rive nord		
Taux pour le bois d'œuvre par MPMP	0,12 \$	0,10 \$
Taux pour les billots en vrac par MPMP-Scribner	0,33 \$	0,28 \$
Taux pour les autres marchandises par tonne	0,09 \$	0,08 \$
Zone commerciale de la rive sud		
Taux pour les marchandises par tonne	0,14 \$	0,16 \$
Zone commerciale de Roberts Bank		
Taux pour les marchandises par tonne	0,05 \$	0,05 \$

Frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès 2 (FIPA2)

Pour tous les terminaux de la zone commerciale de la rive nord situés à l'est du pont ferroviaire Second Narrows (SNE), la date de mise en œuvre de la perception des frais a été reportée au 1er janvier 2025. Ce report se traduira par une période d'amortissement de 28 ans, au lieu de 30 ans, pour cette composante des FIPA2 seulement.

Tableau C – FIPA2 – Taux pour le fret conteneurisé

Montant à verser par EVP	
Zone commerciale	2023
Zone commerciale de la rive nord	1,76 \$
Zone commerciale de la rive sud	2,46 \$
Zone commerciale de Roberts Bank	0,96 \$
Zone commerciale du fleuve Fraser	4,08 \$

Tableau D – FIPA2 – Taux pour le fret non conteneurisé

Montant à verser par tonne	
Zone commerciale	2023
Zone commerciale de la rive nord	
Taux pour le bois d'œuvre par MPMP	0,11 \$
Taux pour les billots en vrac par MPMP-Scribner	0,31 \$
Taux pour les autres marchandises par tonne	0,08 \$
Zone commerciale de la rive sud	
Taux pour les marchandises par tonne	0,25 \$
Projet d'amélioration des routes Portside/Blundell	
Taux pour les marchandises par EVP	0,79 \$
Zone commerciale de Roberts Bank	
Taux pour les marchandises par tonne	0,11 \$
Zone commerciale du fleuve Fraser	
Taux pour le bois d'œuvre par MPMP	0,55 \$
Taux pour les billots en vrac par MPMP-Scribner	1,51 \$
Taux pour les autres marchandises par tonne	0,40 \$
*Second Narrows East Terminals (SNE)	2023 (reporté)
Taux pour les marchandises par tonne	0,13 \$

*Report partiel pour les terminaux situés à l'est du pont Second Narrows (les « terminaux SNE »)

Volumes et recettes de 2023

Les taux des frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès (FIPA) et des frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès 2 (FIPA2) sont calculés, en partie, sur la base du volume de marchandises circulant dans les corridors commerciaux. À la fin de l'année 2023, l'Administration portuaire a déterminé que le projet d'amélioration des routes Portside/Blundell ne progresserait pas; les volumes et les recettes relatifs à ce projet ont été appliqués aux zones commerciales respectives.

Tableau E - Volumes de l'APVF en 2023 soumis aux FIPA

Les taux des FIPA pour 2023 et les recettes correspondantes sont basés sur les volumes réels de 2021.

Zone commerciale	2021 (tonnes)
Rive nord	38 366 016
Rive sud	22 701 903
Roberts Bank	40 938 624
Total	102 006 543

Tableau F - Volumes de l'APVF en 2023 soumis aux FIPA2

Les coûts et les volumes de 2020 ont été utilisés comme base pour les frais en 2023, étant donné que la mise en œuvre des FIPA2 a été reportée à 2023.

Zone commerciale	2020 (tonnes)
Rive nord	33 210 736
Rive sud	31 604 855
Roberts Bank	42 765 884
Fleuve Fraser	4 814 119
Terminaux de Second Narrows East (SNE)	10 465 048
Total	122 860 641

Tableau G - Recettes* des FIPA et FIPA2 en 2023 pour les coûts totaux des projets

En milliers	Zone commerciale	Recettes des FIPA	Recettes des FIPA2
Année en cours (2023)	Zone commerciale de la rive nord	3 199	3 469
	Zone commerciale de la rive sud	3 752	7 883
	Zone commerciale de Roberts Bank	1 596	4 921
	Zone commerciale du fleuve Fraser	s.o.	2 185
	Terminaux de Second Narrows East	s.o.	-
	Total		8 547
Total à ce jour	Zone commerciale de la rive nord	35 267	3 469
	Zone commerciale de la rive sud	40 379	7 883
	Zone commerciale de Roberts Bank	27 466	4 921
	Zone commerciale du fleuve Fraser	s.o.	2 185
	Terminaux de Second Narrows East	s.o.	-

	Total	103 112	18 458
--	--------------	----------------	---------------

*Extrait de la note 7b) des états financiers vérifiés de l'APVF pour 2023.

Dépenses de 2023

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

Tous les projets visés par les FIPA sont achevés et, en 2023, 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 412 000 \$, dont 139 000 \$ pour la zone commerciale de la rive nord, 45 000 \$ pour Roberts Bank et 229 000 \$ pour la rive sud.

Frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès 2 (FIPA2)

En 2023, le total des coûts d'immobilisation estimés pour les FIPA2 s'élevait à 323,4 millions de dollars, et le tableau suivant résume le montant dépensé ou ajusté en 2023. Les dépenses totales du programme à ce jour sont reflétées dans les états financiers de 2023, les dépenses réelles pour l'exercice 2023 étant détaillées ci-dessous.

Sur le total des coûts d'immobilisations estimés, 292,0 millions de dollars représentent la part de 90 % recouvrable auprès de l'industrie, dont 280,7 millions de dollars restent à recouvrer par le biais des taux des FIPA2.

Tableau H - Dépenses du PIPA pour les FIPA2 de l'APVF en 2023 (ajustements) (en milliers de dollars)

Zone commerciale/projet	État	Dépenses réelles (ajustement)
Fleuve Fraser		
Projet d'amélioration des infrastructures de transport dans les terrains portuaires de Fraser Surrey	En cours	5 155
Doublement des voies de Glen Valley	En cours	1 080
Projet d'amélioration des routes et du réseau ferroviaire de Pitt Meadows (anciennement projet du passage supérieur de la route Kennedy et du passage inférieur de la route Harris)	En cours	(1 074)
Projet des passages à niveau situés sur la route Pitt River et la route Colony Farm (étude de planification)	Terminé	4
Projet de passage supérieur Portside/Blundell et de mise à niveau	Suspendu	-
Projet de carrefour à niveaux différents au niveau des rues Westwood et Kingsway (étude de planification)	Terminé	0
Sous-total		5 166
Rive nord		
Projet de passage inférieur sous la route Mountain	Terminé	22
Sous-total		22
À l'échelle de la région		
Analyse technique et mobilisation dans le cadre du GTCF	Terminé	-
Sous-total		-
Roberts Bank		
Projet de mise à niveau des autoroutes 91 et 17 et de la route Deltaport	En cours	15 422
Sous-total		15 422
Rive sud		

Projet de dédoublement de la ligne BI	En cours	22
Projet d'amélioration du corridor ferroviaire de Burnaby/passage supérieur Holdom (anciennement projet d'amélioration de la capacité du corridor de la rive nord) – Améliorations apportées au système de ventilation du tunnel ferroviaire Thornton, amélioration du corridor ferroviaire, passage supérieur Holdom	En cours	1 023
Projet d'amélioration des routes et du réseau ferroviaire de l'inlet Burrard, passage supérieur de la route Centennial, amélioration de l'accès à la route Waterfront, agrandissement du réseau routier et ferroviaire de la rue Commissioner, améliorations du réseau ferroviaire le long de la subdivision CP Cascade	En cours	7 848
Reconfiguration du passage à niveau Heatley Diamond	En cours	20
Sous-total		8 915
Total		29 526

Un projet est considéré comme en cours jusqu'à ce que tous les composants associés soient entièrement terminés. Une fois que tous les composants ont été livrés, le projet est considéré comme achevé. Si un projet est marqué comme suspendu, cela indique que le projet, dans son itération actuelle, ne se poursuivra pas. Les projets marqués comme suspendus ne sont plus considérés comme des projets en vertu du FNCC. Au 31 décembre 2023, les coûts de ces projets ne sont plus inclus dans les FIPA2.

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](#). Aucune contribution foncière n'a été faite ou récupérée dans le cadre des projets visés par les FIPA2.

Questions fréquemment posées

1. Comment les taux des FIPA/FIPA2 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 FIPA2 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 et FIPA2 ne sont pas en place?

Il est prévu que les FIPA et FIPA2 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 G du présent rapport a été extrait de la note 8 des états financiers consolidés de l'APVF pour l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 2023. 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 2023 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.