

**MÉMOIRE PRÉBUDGÉTAIRE ADRESSÉ AU
COMITÉ PERMANENT DES FINANCES
par l'administration portuaire de
Prince Rupert
Le 12 août 2011**

SOMMAIRE

Le port de Prince Rupert, chaînon important du commerce canadien dans la région de l'Asie-Pacifique, jouira d'une occasion immédiate d'expansion s'il se dote de nouvelles capacités d'exportation de produits issus des principaux secteurs de ressources naturelles vers les marchés asiatiques, facilitant ainsi la croissance du commerce dans la région Asie-Pacifique.

La mise en œuvre d'un plan décennal d'expansion des terminaux et des installations portuaires pourrait en effet tripler le volume d'activité du port et augmenter ses capacités commerciales d'environ 70 millions de tonnes. La construction et l'exploitation des nouveaux terminaux auront de profondes répercussions économiques sur la région, les Autochtones, la province et le pays. Les nouvelles capacités permettront surtout aux principaux secteurs canadiens des ressources de croître et d'avoir accès aux marchés étrangers sans être entravés par les contraintes liées à la capacité des portes d'entrée.

La meilleure façon de saisir cette occasion d'expansion consiste à poursuivre l'investissement continu du gouvernement du Canada dans les portes d'entrée, déterminantes pour la croissance du commerce. L'administration portuaire de Prince Rupert encourage donc le Comité permanent des finances à réaffirmer son engagement envers l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique dans le prochain budget.

CONTEXTE

Le port de Prince Rupert a été construit au début du XX^e siècle pour relier le Grand Trunk Pacific Railway (GTP) de Winnipeg à Prince Rupert et a permis ainsi d'étendre le réseau ferroviaire de l'océan Atlantique à l'océan Pacifique. En 1972, il a été désigné port national, et ce, avant même la fin des travaux de construction de son premier terminal, Fairview, en 1975. Durant la dernière décennie, le port s'est développé au rythme de l'économie moderne et s'est doté d'un terminal de navires de croisière dans le secteur riverain du centre-ville. Malgré la récession mondiale, le terminal a rapidement pris de l'expansion et a reçu la palme du terminal à conteneurs le plus florissant en Amérique du Nord en 2010.

Aujourd'hui, le port de Prince Rupert sert de point d'entrée nord-américain au Corridor de transport nord-ouest, qui s'étend jusqu'au centre du Canada, à Chicago et même à Memphis, et qui permet aux populations du centre de l'Amérique du Nord de profiter des économies asiatiques en croissance rapide. Il présente l'avantage stratégique d'être le port nord-américain le plus proche de l'Asie (le trajet peut être parcouru en aussi peu que trois jours) et le port naturel le plus profond.

Prince Rupert est un élément clé de la stratégie canadienne de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. D'ailleurs, la Colombie-Britannique a également lancé son propre programme de la Porte d'entrée pour conquérir des parts de marchés dans cette partie du monde. Son mandat, qui consiste à améliorer la stratégie et les infrastructures, laisse entrevoir que Prince Rupert jouera un rôle de plus en plus important à l'échelle provinciale, nationale et internationale.

On prévoit que d'ici 2020, le volume des conteneurs envoyés de l'Asie à l'Amérique du Nord fera un bond de 300 %, mais le port de Prince Rupert est très bien placé pour répondre à cette demande. En effet, il dispose de 1 000 acres de terres riveraines sur l'île Ridley et le port limitrophe Porpoise; de plus, il est prévu d'exploiter les îles Coast et Lelu et l'extrémité sud de l'île Kaien. Enfin, le début de la phase II de l'agrandissement du terminal à conteneurs Fairview est prévu dans les douze mois à venir.

EXPANSION

Autrefois port régional d'exportation de matières premières - minéraux et produits agricoles et forestiers -, le port de Prince Rupert a pris un virage majeur et offre aujourd'hui un corridor commercial transpacifique stratégique et intégré. L'expansion de la porte d'entrée de conteneurs s'est greffée aux terminaux vauquiers existants et a permis à Prince Rupert d'offrir des possibilités d'investissement intéressantes aux fournisseurs de services dans ce domaine — et aux entreprises industrielles qui n'œuvrent pas dans le transport des conteneurs sur la route transpacifique de bénéficier des mêmes avantages stratégiques.

Après l'ouverture réussie du terminal vauquier de Fairview, la ville de Prince Rupert a acquis une notoriété internationale du fait qu'elle offre la possibilité d'extension portuaire la plus stratégique dans le Pacifique.

Le port de Prince Rupert a le potentiel réel et immédiat de faciliter la création de nouvelles capacités d'exportation de produits en vrac, comme le minerai de fer, la potasse, les concentrés de minéraux et les liquides en vrac tels les huiles végétales et les produits pétroliers vers l'Asie-Pacifique, ainsi que les capacités d'importation pour accueillir des voitures et des cargaisons pour réaliser des projets. De plus, l'augmentation du trafic de conteneurs et de la capacité des

terminaux offrent de nouvelles possibilités en matière de services logistiques d'importation et d'exportation, comme le remplissage et le rechargement des conteneurs, les entrepôts frigorifiques, le transbordement et le transport maritime à courte distance, d'où une plus grande connectivité pour les expéditeurs nord-américains et l'occasion pour Prince Rupert de devenir la première porte d'entrée canadienne à valeur ajoutée réelle.

L'administration portuaire a mis sur pied un plan d'expansion de dix ans.

La phase II de l'agrandissement du terminal à conteneurs du port de Prince Rupert est censée quadrupler sa capacité et la porter à 2 millions EVP. L'administration portuaire élabore également les plans d'un deuxième terminal qui, une fois construit, devrait faire passer le débit total de traitement des conteneurs du port de 265 000 EVP en 2009 à 5 millions EVP d'ici 2020.

Ridley Terminals Inc. (RTI), société d'État fédérale qui gère des installations modernes de charbon et de déchargement sur l'île Ridley, a entrepris une grande expansion de ses installations. Une deuxième phase d'agrandissement est envisagée et pourrait faire passer sa capacité annuelle à 40 millions de tonnes de charbon métallurgique et thermique, de coke de pétrole et de granulés de bois.

En outre, l'emplacement du site industriel de l'île Ridley compte 1 000 acres destinées à l'exploitation dans huit différentes zones d'aménagement du territoire :

- un terminal vraquier de 80 acres ayant une capacité de traitement annuel de la potasse de 5 millions de tonnes;
- un parc logistique d'import et d'export qui offre l'accès à la fois aux lignes de chemin de fer et au terminal portuaire;
- une barge et un terminal pour le transport maritime sur courte distance aux fins de cabotage;
- un terminal pour automobiles/le trafic de transroulage qui dispose d'une aire de stationnement pouvant accueillir environ 1000 véhicules à la fois;
- un terminal de marchandises générales de 150 acres;
- un terminal vraquier de 100 acres destiné à recevoir les vracs solides, comme la potasse, les concentrés, les granulés de bois, le minerai de fer, le ciment et les marchandises groupées;
- un terminal de vracs liquides comprenant un parc de citernes de 100 acres où on transborde les marchandises liquides en vrac destinées à l'importation et à l'exportation, telles que le pétrole, les huiles agricoles, l'hydroxyde de sodium, l'éthanol ou le combustible de soute;
- des terres industrielles (50 à 100 acres) avec service complet et accès aux liaisons routières et ferroviaires.

AVANTAGES POUR LE PAYS

Selon une estimation optimale, les retombées économiques directes des plans d'expansion de l'administration portuaire de Prince Rupert se traduiraient par des emplois équivalant à quelque 4 700 années-personnes, ce qui générerait 310 millions de dollars en salaires, 480 millions de

dollars en PIB et 1 230 million de dollars en production économique. L'ensemble des retombées économiques et opérationnelles, dont celles qui sont indirectes et secondaires, représentent 10 800 années-personnes d'emploi, 740 millions de dollars en salaires, 1 040 million de dollars en PIB et 2,560 millions de dollars en production économique en Colombie-Britannique.

Les retombées fiscales liées à un taux d'emploi optimal en milieu opérationnel dans à l'île Ridley sont estimées à 126 millions de dollars de revenus pour tous les ordres de gouvernement : des recettes fiscales de 81 millions de dollars pour le gouvernement fédéral et d'environ 31 millions de dollars pour la Colombie-Britannique, et plus de 41 millions de dollars en impôts fonciers pour les administrations locales.

CONSTRUCTION DE LA PORTE CANADIENNE DU PACIFIQUE

L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP) est un réseau d'infrastructures de transport qui comprend les ports situés sur les basses-terres continentales de la Colombie-Britannique et à Prince Rupert, leurs principaux liens routiers et ferroviaires qui s'étendent dans l'Ouest canadien et au sud jusqu'aux États-Unis, les passages frontaliers clés, et les principaux aéroports canadiens.

L'IPCAP s'appuie directement sur le travail effectué pendant des années par les intervenants du secteur privé et sur les importants investissements réalisés par les gouvernements du Canada et de la Colombie-Britannique ainsi que sur le grand leadership dont ils ont fait preuve.

L'augmentation de la capacité du terminal d'exportation de la PCAP est essentielle au transport de marchandises en vrac; elle permettra de tirer parti des occasions de croissance qui se présentent et des avantages économiques découlant du commerce dans la Porte et le Corridor canadiens de l'Asie-Pacifique. Les terminaux situés sur la côte ouest de l'Amérique du Nord ayant presque atteint leur pleine capacité, il importe de relever cette capacité afin de faciliter l'extension des mines. Pour avoir accès à davantage de marchés, il est nécessaire aussi d'accroître la capacité du terminal d'exportation de produits liquides.

D'importants investissements privés sont prévus dans le secteur canadien des ressources naturelles, notamment dans l'extraction et le traitement du pétrole et du gaz, du charbon, des minéraux, des métaux, de la potasse et des produits forestiers/biocombustibles.

Plus de 13 milliards de dollars d'investissements privés dans les industries canadiennes du charbon et de la potasse dépendent de l'accroissement de la capacité du terminal d'exportation. La demande mondiale de charbon métallurgique demeure forte en raison de la croissance économique de la Chine et de l'Inde. Les prévisions de la demande à long terme – les exportations à la Chine au cours de la prochaine décennie pourraient se multiplier par sept - commandent cet accroissement de capacité pour que le Canada ne perde pas sa place de

troisième exportateur de charbon au monde.

La demande mondiale de potasse – le Canada en satisfait environ 50 % - est restée soutenue. Elle est liée à la croissance de l'économie et de la population asiatiques, et les besoins de la Chine à cet égard devraient doubler au cours des dix prochaines années.

D'autre part, l'urbanisation rapide de la Chine et de l'Inde entraîne une demande pour les produits de consommation conteneurisés nord-américains. D'ici 2025, plus de 70 % des Chinois habiteront dans des villes de plus de un million d'habitants. La richesse accrue des consommateurs asiatiques et la croissance soutenue du produit intérieur brut en Chine ont donné naissance à un marché florissant pour les produits nord-américains.

L'expansion du terminal à conteneurs du port de Prince Rupert et les travaux réalisés sur l'île Ridley représentent une occasion de croissance stratégique pour la Porte et le Corridor canadiens de l'Asie-Pacifique : augmenter le débit des conteneurs et la capacité de manutention du charbon, construire un nouveau terminal d'exportation de potasse, fournir les installations nécessaires à l'exportation des produits liquides et soutenir la croissance de l'expédition intermodale.

INVESTIR DANS LA CROISSANCE

Un investissement continu du gouvernement du Canada dans le port de Prince Rupert est nécessaire pour saisir les occasions offertes par la croissance des marchés asiatiques et l'augmentation soutenue de la production dans le secteur nord-américain des ressources.

Des investissements soutenus, en particulier dans les infrastructures, permettront au port de continuer à bien jouer son rôle dans l'Initiative de la Porte et du Corridor canadiens de l'Asie-Pacifique. Un soutien continu et accru à la planification stratégique et aux initiatives de marketing dans le cadre de l'IPCAP entraînera d'autres retombées dans le monde après cette réussite canadienne.

L'engagement constant du gouvernement du Canada en faveur du commerce dans la région de l'Asie-Pacifique continuera à rapporter au pays et lui garantira une place d'acteur économique vital sur la scène du commerce international.