



PORT de VANCOUVER

Mémoire présenté dans le cadre des consultations prébudgétaires en vue du budget de 2020

L'urgence climatique : La transition requise vers une économie faible en carbone

par l'Administration portuaire Vancouver Fraser

Le 2 août 2019

Canada

Recommandations

- **Recommandation :** Que le gouvernement crée un fond de 1 milliard de dollars afin de décarboniser les activités liées au commerce, y compris pour les camions, le matériel de manutention des marchandises, les navires et les locomotives, et que ce fonds soit présenté aux administrations portuaires canadiennes et aux intervenants de leur chaîne d'approvisionnement afin d'accélérer des investissements dans les technologies à faible émission ou sans émission de carbone, comme le gaz naturel, les carburants renouvelables ou les biocarburants, les véhicules électriques à batterie, les véhicules à pile à combustible à l'hydrogène et les technologies raccordées au réseau. Cette recommandation s'appuie sur ce qui suit :
 - **Recommandation 1.1 :** Accorder 200 millions de dollars pour faciliter la transition des camions de transport de conteneur vers des technologies à faible émission de carbone ou à émission nulle, comme les véhicules au gaz naturel, les véhicules électriques à batterie, les véhicules à pile à combustible à l'hydrogène ou les véhicules raccordés au réseau (caténaire).
 - **Recommandation 1.2 :** Accorder 100 millions de dollars pour faciliter l'implantation ou l'élargissement d'installations d'alimentation électrique à terre dans les ports canadiens pour les navires de haute mer.
 - **Recommandation 1.3 :** Accorder 200 millions de dollars pour faciliter l'électrification (technologies à émission nulle) du matériel de manutention des marchandises dans les ports canadiens, notamment les camions porte-conteneurs, les transbordeurs de conteneur supérieurs et latéraux, les chariots élévateurs et les portiques sur pneus en caoutchouc.
 - **Recommandation 1.4 :** Accorder 200 millions de dollars pour améliorer l'infrastructure de ravitaillement à émissions faibles ou nulles, comme l'infrastructure de chargement, la distribution d'électricité et les technologies de réseaux intelligents connexes afin de permettre l'adoption de véhicules et de matériel à émissions faibles ou nulles.
 - **Recommandation 1.5 :** Accorder 100 millions de dollars à l'appui de la transition des traversiers, remorqueurs et autres navires canadiens à des technologies à faibles émissions de carbone ou sans carbone, comme le gaz naturel liquéfié, l'hydrogène et les technologies hybrides électriques, et lancer une initiative internationale dirigée par le Canada pour faire progresser la recherche et le développement de technologies à faibles émissions de carbone ou sans carbone pour les navires de haute mer afin de respecter l'engagement de l'Organisation maritime internationale de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime de 50 % d'ici 2050 par rapport à 2008.
 - **Recommandation 1.6 :** Accorder 200 millions de dollars à l'appui de la transition des locomotives utilisées dans les ports et les régions métropolitaines environnantes (collectivités portuaires), comme le Lower Mainland de la Colombie-Britannique, vers des technologies à émissions faibles ou nulles.
 - **Recommandation 1.7 :** Que le gouvernement consulte l'industrie et les administrations portuaires pour proposer des politiques et des règlements complémentaires favorisant l'utilisation d'installations électriques à terre, des limites d'émissions de plus en plus strictes pour le matériel portuaire et la transition du matériel actuel vers un matériel à émissions faibles ou nulles.

Mémoire

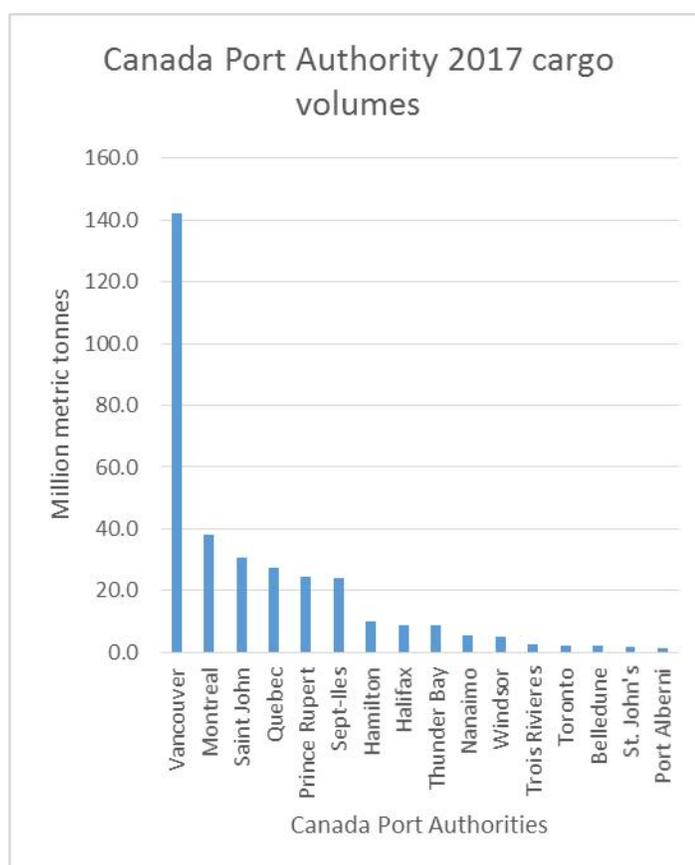
L'Administration portuaire Vancouver-Fraser est responsable de l'intendance des terres et des eaux fédérales de la région de Vancouver, en Colombie-Britannique, utilisées aux fins d'activités portuaires. Comme toutes les administrations portuaires canadiennes, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser est constituée par le gouvernement du Canada en vertu de la *Loi maritime du Canada* (1988) et relève du ministre fédéral des Transports.

Situé sur la côte Sud-Ouest de la Colombie-Britannique, le Port de Vancouver est le plus important port au pays et il facilite les échanges commerciaux du Canada avec plus de 170 économies à l'échelle mondiale. Environ le tiers des échanges commerciaux de marchandises du Canada avec l'extérieur de l'Amérique du Nord transite par le Port de Vancouver.

Le port exerce ses activités dans les cinq secteurs suivants : les automobiles, les marchandises diverses, le vrac, les conteneurs et les croisières. Les opérateurs comprennent des terminaux de marchandises et de croisières, diverses sociétés nécessitant un accès maritime, des chantiers navals, des remorqueurs, des chemins de fer, des entreprises de camionnage, des agents maritimes, des transitaires, des fournisseurs, des constructeurs et des agences administratives.

Le Port de Vancouver facilite le transit de marchandises d'une valeur d'environ 200 milliards de dollars en recettes fiscales annuelles :

- 24,2 milliards de dollars de production économique
- 11,9 milliards de dollars de produit intérieur brut (PIB)
- 7 milliards de dollars en salaires
- 115 300 emplois au Canada
- 1,4 milliard de dollars en recettes fiscales



Graphique :

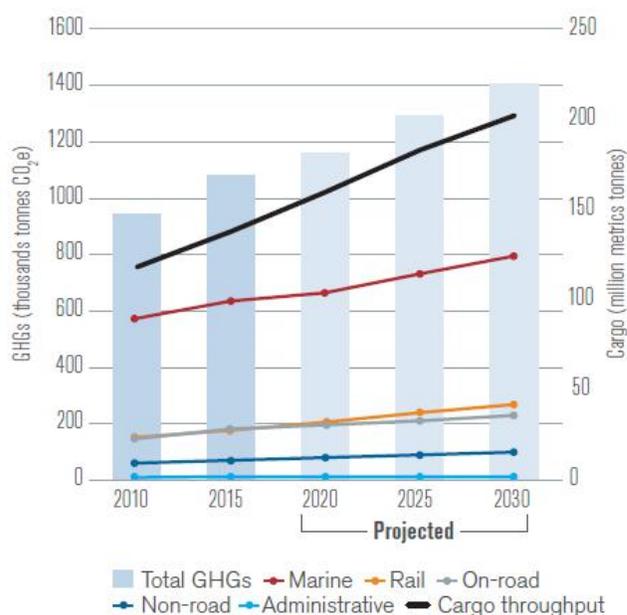
- 1 Canada Port Authority 2017 cargo volumes = Volumes de marchandises dans les administrations portuaires canadiennes en 2017
- 2 Million metric tonnes = Million de tonnes métriques
- 3 Canada Port Authorities = Administrations portuaires canadiennes

L'Administration portuaire a pour vision d'être le port le plus durable du monde qui assure la prospérité économique grâce au commerce, maintient un environnement sain et permet aux collectivités de prospérer.

L'Administration portuaire appuie l'engagement du gouvernement du Canada à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 30 % sous les niveaux de 2005 d'ici 2030 et est consciente de la contribution importante que ce secteur des transports doit apporter pour atteindre cette cible.

Tous les cinq ans, l'Administration portuaire établit un inventaire détaillé des émissions de GES qui comprend l'ensemble des camions, du matériel de manutention des marchandises, des locomotives et des navires liés au Port de Vancouver. L'inventaire des émissions du port de 2015 révèle que les émissions de GES continuent d'augmenter en parallèle de la croissance des échangeurs commerciaux et qu'une transition vers des technologies à faible intensité carbonique s'impose pour faire en sorte que la croissance prévue des échanges commerciaux puisse s'harmoniser avec les objectifs du Canada en matière de GES. Le diagramme ci-dessous donne un aperçu des émissions de GES portuaires liées à l'augmentation prévue des mouvements de marchandises jusqu'en 2030.

GHG emissions and cargo throughput, 2010-2030



Graphique :

- 1 GHG emissions and cargo throughput, 2010-2030 = Émissions de GES et mouvements de marchandises, de 2010 à 2030
- 2 GHGs (thousands tonnes CO₂) = GES (en milliers de tonnes de CO₂)
- 3 Cargo (million metric tonnes) = Marchandises (en millions de tonnes métriques)
- 4 Projected = Prévisions
- 5 Total GHGs – Marine – Rail – On-road = Émissions de GES totales – Maritime – Ferroviaire – Routier
- 6 Non-road – Administrative – Cargo throughput = Non routier – Activités administratives – Mouvements de marchandises

Les industries portuaires sont extrêmement compétitives et pratiquent l'optimisation des coûts, ce qui fait en sorte que les coûts différentiels inhérents à l'adoption de technologie propre peuvent devenir un désavantage concurrentiel pour les premiers utilisateurs. Un effort considérable sera nécessaire afin de stimuler l'innovation dans ce secteur et l'aide financière fédérale aura un effet catalyseur. La Californie est le chef de file dans la mise en œuvre de technologies de croissance propre au sein des industries portuaires et son succès découle d'une combinaison de mesures réglementaires ciblées et d'un financement important de l'innovation à l'appui de la transition de l'industrie.

Par conséquent, afin de favoriser la prospérité continue au moyen d'une activité commerciale qui cadre avec les engagements du Canada en matière de climat, l'Administration portuaire propose que le gouvernement du Canada crée un fond de 1 milliard de dollars afin de décarboniser les activités liées au commerce, y compris pour les camions, le matériel de manutention des marchandises, les navires et les locomotives, et que ce fonds soit présenté aux administrations portuaires canadiennes et aux intervenants de leur chaîne d'approvisionnement afin d'accélérer des investissements dans les technologies à faibles émissions ou sans émission de carbone, comme le gaz naturel, les carburants renouvelables ou les biocarburants, les véhicules électriques à batterie, les véhicules à pile à combustible à l'hydrogène et les technologies raccordées au réseau. En qualité d'exploitant du plus important port du Canada (le Port de Vancouver), l'Administration portuaire serait ravie de jouer un rôle de premier plan en tirant parti des possibilités que ce fonds créerait pour faciliter la transformation de l'industrie.

Conclusion

L'Administration portuaire Vancouver Fraser s'est engagée à devenir le port le plus durable du monde qui assure la prospérité économique grâce au commerce, maintient un environnement sain et permet aux collectivités de prospérer. Les recommandations formulées dans le présent mémoire aideront les ports canadiens et le secteur du transport lourd à tendre vers une économie dynamique et prospère à faibles émissions de carbone.