



PORT de
vancouver

Administration portuaire
Vancouver-Fraser

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

Rapport annuel

31 décembre 2021 l'année se terminant le 31 décembre 2021

Contents

Sommaire	2
Mise à jour des frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès	3
Frais actuels	3
Taux pour le fret conteneurisé	3
Taux pour le fret non conteneurisé :	3
Volumes et recettes de 2021	4
Dépenses de 2021	4
Aperçu des frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès.....	6
Dépenses liées au programme.....	7
Volumes et reprise.....	8
Coûts de financement et d'exploitation permanents	9
Tarifs 2023.....	10
Questions fréquemment posées	11

Sommaire

Le présent rapport annuel sur les frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès a été préparé conformément à un engagement pris par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser envers l'industrie lors du processus de consultation sur les frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès (FIPA) en 2010, lorsque l'Administration portuaire a déclaré que les FIPA ne seraient utilisés que comme mécanisme de recouvrement des coûts et que le programme serait transparent.

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser a mis au point le programme 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 au nom de l'industrie. L'Administration portuaire Vancouver-Fraser 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 frais sont perçus par 19 partenaires des terminaux de l'Administration portuaire dans trois zones commerciales.

Les taux des FIPA ont été basés sur une série d'hypothèses, y compris les dépenses totales du PIPA, les volumes de marchandises circulant dans les corridors commerciaux, les taux d'intérêt, et d'autres. Les taux des FIPA pour 2023 indiqués dans le rapport de cette année (voir page 9) reflètent des coûts de projet moins élevés et des volumes de marchandises plus importants que ceux prévus à l'origine.

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser continuera à préparer et à distribuer les rapports annuels sur les FIPA afin de s'assurer que les frais restent transparents pour les parties prenantes et les clients.

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

Le PIPA est un programme d'investissement de 717 millions de dollars qui comprend 17 projets conçus pour apporter des avantages importants à l'industrie portuaire et aux communautés environnantes. De plus amples renseignements sur les projets du PIPA sont disponibles à l'adresse suivante :

<https://www.portvancouver.com/development-and-permits/development/>

Frais actuels

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser a officiellement annoncé la mise en œuvre des FIPA le 29 octobre 2010. Dans cette annonce, l'Administration portuaire a établi des taux couvrant une période de quatre ans, du 1er janvier 2011 au 31 décembre 2014. Les taux des FIPA pour la période 2016-2022 sont indiqués ci-dessous. Des renseignements supplémentaires peuvent être consultés dans le document de l'Administration portuaire sur les frais à l'adresse suivante :

<http://www.portvancouver.com/about-us/port-fees/>

Taux pour le fret conteneurisé

Frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès – Montant à verser par EVP							
Zone commerciale	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Zone commerciale de la rive nord	0,92 \$	0,71 \$	0,77 \$	0,82 \$	0,86 \$	1,04 \$	1,92 \$
Zone commerciale de la rive sud	1,86 \$	1,64 \$	1,59 \$	1,44 \$	1,49 \$	1,54 \$	1,36 \$
Corridor ferroviaire Roberts Bank	0,53 \$	0,46 \$	0,53 \$	0,46 \$	0,43 \$	0,55 \$	0,45 \$

Taux pour le fret non conteneurisé :

Frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès							
Zone commerciale	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Zone commerciale de la rive nord							
- Taux pour le bois d'œuvre par MPMP	0,11 \$	0,11 \$	0,11 \$	0,11 \$	0,11 \$	0,10 \$	0,12 \$
- Taux pour les billots en vrac par MPMP-Scribner	0,31 \$	0,31 \$	0,31 \$	0,31 \$	0,32 \$	0,29 \$	0,33 \$
- Taux pour les autres marchandises, par tonne	0,08 \$	0,08 \$	0,08 \$	0,08 \$	0,08 \$	0,08 \$	0,09 \$
Zone commerciale de la rive sud							
- Taux pour les marchandises, par tonne	0,19 \$	0,17 \$	0,17 \$	0,15 \$	0,15 \$	0,15 \$	0,14 \$
Corridor ferroviaire Roberts Bank							
- Taux pour les marchandises, par tonne	0,06 \$	0,05 \$	0,06 \$	0,05 \$	0,05 \$	0,06 \$	0,05 \$

Les taux des FIPA de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser ont été fixés de manière à permettre à cette dernière de recouvrer 90 % des coûts qu'elle prévoyait de prendre en charge au nom de l'industrie dans le cadre du PIPA. Les taux des FIPA ont été basés sur une série d'hypothèses, y compris les dépenses totales du PIPA, les volumes de marchandises circulant dans les corridors commerciaux, les taux d'intérêt, et d'autres.

Volumes et recettes de 2021

Les tableaux suivants montrent comment les attentes de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser concernant les volumes des corridors commerciaux, les recettes tirées des droits et les dépenses liées au programme en 2021 se comparent aux résultats réels.

Tableau A - Volumes de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour 2021 soumis aux FIPA

Zone commerciale	Total en milliers de tonnes		
	Chiffres réels	Prévision (A)	Écart
Rive nord	38 366	20 598	17 768
Rive sud	22 702	17 558	5 144
Roberts Bank	40 939	29 840	11 099
Total	102 007	67 996	34 011

(A) : correspond à la moyenne des volumes réels de 2008 à 2009.

Tableau B - Recettes des FIPA de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour 2021 (en milliers de dollars)

Zone commerciale	Chiffres réels	Prévisions	Écart
Rive nord	3 155	2 060	1095
Rive sud	3 602	1 800	1 802
Roberts Bank	2 648	1 813	835
Total	9 404	5 673	3 731

(A) Extrait de la note 7b) des états financiers vérifiés de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour 2021.

Les volumes réels des corridors commerciaux en 2021 ont été plus élevés que les estimations initiales de 2010 en raison de la croissance du trafic du fret conteneurisé et non conteneurisé. En raison de cette croissance, les revenus ont également dépassé les attentes.

Dépenses de 2021

En 2021, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser a continué d'engager des frais d'assurance pour quelques projets du PIPA, conformément aux accords conclus avec les partenaires du PIPA.

Tableau C - Dépenses du PIPA de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour 2021 (en milliers de dollars)

Zone commerciale ou projet	Chiffres réels	Prévisions	Écart
Rive nord			
Pont ferroviaire Lynn Creek			
Passage inférieur sous l'avenue Brooksbank	0 \$	0 \$	0 \$
Projet de la route Low Level – projet combiné ^(A)	30 \$	0 \$	(30 \$)
Carrefour à niveaux différents de l'avenue Phillip ^(B)	0		
Prolongement de la route Low Level à l'ouest jusqu'à Marine Drive	0		
Sous-total	30 \$	0 \$	(30 \$)
Rive sud			
Projet de corridor de la rive sud	77 \$	0 \$	(77 \$)
Carrefour à niveaux différents de la rue Powell	0 \$	0 \$	0 \$
Sous-total^(C)	77 \$	0 \$	(77 \$)
Roberts Bank			
Passage ferroviaire supérieur au-dessus de la rue 41B	0		
Passage ferroviaire supérieur au-dessus de la 80e rue	0		
Passage ferroviaire supérieur au-dessus de la 152e rue	0 \$	0 \$	0 \$
Arrêt de l'usage du sifflet au niveau de Panorama Ridge	0 \$	0 \$	0 \$
Passage supérieur au-dessus de la 192e rue/54e avenue/196e rue (projets combinés)	0 \$	0 \$	0 \$
Passage supérieur au-dessus de la 64e avenue/croissant Mufford	0 \$	0 \$	0 \$
Passage supérieur au-dessus de la 232e rue	(13 \$)	0 \$	13 \$
Système d'information sur les passages à niveau	0 \$	0 \$	0 \$
Sous-total	(13 \$)	0 \$	13 \$
Total	95 \$	0 \$	(95 \$)

(A) Inclut 30 000 dollars dans les primes d'assurance des biens de l'Administration portuaire.

(B) Projet du PIPA, mais pour lequel l'Administration portuaire n'est pas un partenaire financier.

(C) Inclut environ 77 000 dollars dans les primes d'assurance des biens de l'Administration portuaire.

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser a contribué aux projets des zones commerciales de la rive nord et de la rive sud en fournissant des terrains d'une valeur importante. Par conséquent, l'Administration portuaire récupérera 90 % de la valeur de ses contributions foncières au PIPA, comme cela avait été proposé à l'origine. Les contributions foncières de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser ont été estimées à l'origine à 14 millions de dollars. Cependant, en raison des changements apportés à la conception et aux exigences du projet, les contributions foncières de l'Administration portuaire devraient maintenant s'élever à environ 22 millions de dollars.

Tableau D - Contributions foncières de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser aux projets du PIPA (en milliers de dollars)

Zone commerciale ou projet	Description	Valeur	Année d'allocation
Rive sud			
Corridor de la rive sud	Estimation de la perte des loyers des locataires existants pour l'élargissement et le déplacement de la route.	3 514 \$	2012
	Permis auprès de la ville de Vancouver pour l'utilisation d'une partie des travaux routiers du chemin Victoria sur la rue Stewart.	21 \$	2012
	Estimation de la perte des loyers versés par les locataires actuels pour le terrain que l'APVF a proposé pour la construction des futures voies ferrées.	3 434 \$	2014
	Permis auprès de la ville de Vancouver pour l'utilisation d'une partie du chemin Victoria pour un passage piéton supérieur.	107 \$	2014
Sous-total		7 075 \$	
Rive nord			
Route Low Level	Échange de terrains avec la ville de North Vancouver.	2 780 \$	2012
Lynn Creek/Brooksbank	Développement de terrains par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser	12 245 \$	2016
Sous-total		15 025 \$	
Total		22 100 \$	

Pour le projet Lynn Creek/Brooksbank, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser devait acquérir et développer des terrains dans la zone Lynnwood South de North Vancouver. La valeur de la contribution de l'Administration portuaire est basée sur la valeur d'expertise de 2014, nette des revenus locatifs futurs.

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

Mi-2010, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser a établi les taux des FIPA pour la période 2011-2014. Dans l'ensemble, les taux des FIPA sont calculés de manière à ce que, par zone commerciale, sur une période de 30 ans, l'Administration portuaire recouvre les dépenses du PIPA à hauteur de 90 % des montants qu'elle a apportés pour les projets du PIPA. Les taux pour la période 2011-2014 ont été fixés à des niveaux qui devraient augmenter progressivement jusqu'aux niveaux requis pour recouvrir 90 % des investissements en capital du PIPA ainsi que les coûts de financement et d'exploitation sur une période de 30 ans. Les taux ont été fixés à un niveau prudent sur cette période de quatre ans afin que l'Administration portuaire ne surcharge pas l'industrie au cas où les projets du PIPA seraient réalisés en deçà du budget ou que les volumes transitant par les zones commerciales seraient plus importants que prévu. Les taux ont également été fixés pour quatre ans afin de donner à l'industrie une certaine certitude quant aux coûts initiaux. Les taux pour 2015 et les années suivantes tiennent compte des volumes antérieurs et des recettes des FIPA et sont fixés à des niveaux qui permettent à l'Administration portuaire de récupérer le reste des montants du PIPA d'ici à 2040.

Dépenses liées au programme

Pour fixer les taux initiaux des FIPA, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser a dû faire un certain nombre d'hypothèses sur l'avenir. L'une d'entre elles concernait le montant des dépenses d'investissement nécessaires à la réalisation des 17 projets du PIPA, dont deux sont pris en compte dans le projet combiné de la route Low Level. Le tableau ci-dessous compare les hypothèses initiales de l'Administration portuaire en 2010 concernant les dépenses totales des projets du PIPA aux prévisions révisées au 31 décembre 2021.

Tableau E - Dépenses totales du programme d'infrastructure de la porte d'accès (en milliers de dollars)

Zone commerciale ou projet	Responsable du projet	Budget original du PIPA	Estimation à jour	Écart
Zone commerciale de la rive nord				
Pont ferroviaire Lynn Creek	Administration portuaire Vancouver-Fraser	21 000 \$	16 714 \$	4 286 \$
Passage inférieur sous l'avenue Brooksbank	Administration portuaire Vancouver-Fraser	24 900 \$	25 423 \$	(523 \$)
Projet de la route Low Level – projet combiné	Administration portuaire Vancouver-Fraser	107 500 \$	104 380 \$	3 120 \$
Carrefour à niveaux différents de l'avenue Phillip ^(A)	District de North Vancouver		37 400 \$	5 200 \$
Prolongement de la route Low Level à l'ouest jusqu'à Marine Drive ^(A)		86 800 \$	86 800 \$	0 \$
	Sous-total	282 800 \$	270 717 \$	12 083 \$
Zone commerciale de la rive sud				
Projet de corridor de la rive sud	Administration portuaire Vancouver-Fraser	79 500 \$	82 075 \$	(2 575 \$)
Carrefour à niveaux différents de la rue Powell	Ville de Vancouver	47 500 \$	50 000 \$	(2 500 \$)
	Sous-total	127 000 \$	132 075 \$	(5 075 \$)
Corridor ferroviaire Roberts Bank				
Passage ferroviaire supérieur au-dessus de la rue 41B	Ministry of Transportation de C.-B.	24 000 \$	14 945 \$	9 055 \$
Passage ferroviaire supérieur au-dessus de la 80e rue	Corporation de Delta	19 000 \$	13 053 \$	5 947 \$
Passage ferroviaire supérieur au-dessus de la 152e rue	Ville de Surrey	41 000 \$	33 000 \$	8 000 \$
Arrêt de l'usage du sifflet au niveau de Panorama Ridge	Ville de Surrey	24 000 \$	17 700 \$	6 300 \$
Passage supérieur au-dessus de la 192e rue/54e avenue/196e rue (projets combinés)	Ville de Surrey	117 000 \$	123 989 \$	(6 989 \$)
Passage supérieur au-dessus de la 64e avenue/croissant Mufford	Ministry of Transportation de C.-B.	51 000 \$	51 000 \$	0 \$

Rapport annuel sur les frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès

Passage supérieur au-dessus de la 232e rue	Administration portuaire Vancouver-Fraser	25 000 \$	25 500 \$	(500 \$)
Système d'information sur les passages à niveau ^(A)	TransLink	1 000 \$	2 200 \$	(1 200 \$)
Programme général	TransLink	5 000 \$	3 500 \$	1 500 \$
	Sous-total	307 000 \$	284 887 \$	22 113 \$
	Total	716 800 \$	687 679 \$	29 121 \$

(A) (A) Projet du PIPA, mais pour lequel l'Administration portuaire n'est pas un partenaire financier.

Dans l'ensemble, les dépenses du PIPA devraient être inférieures d'environ 29 millions de dollars au budget. Ces économies devraient être répercutées sur les partenaires financiers du PIPA, y compris l'Administration portuaire et les parties prenantes qu'elle préfinance. Le tableau F ci-dessous compare les contributions de préfinancement que l'Administration portuaire devrait initialement apporter aux projets du PIPA par rapport à ses prévisions actuelles.

Tableau F - Montants préfinancés par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser (en milliers de dollars)

Projet	Prévision originale	Mise à jour actuelle	Écart
Zone commerciale de la rive nord	59 000 \$	57 265 \$	1 735 \$
Zone commerciale de la rive sud	58 000 \$	63 196 \$	(5 196 \$)
Corridor ferroviaire Roberts Bank	50 000 \$	40 535 \$	9 465 \$
Total	167 000 \$	160 996 \$	6 004 \$

Les contributions foncières de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser aux projets de la zone commerciale de la rive sud sont plus élevées que les estimations initiales. Par conséquent, les dépenses du PIPA dépassent le budget d'environ 5,2 millions de dollars pour la zone commerciale de la rive sud. Les prévisions actuelles de l'Administration portuaire concernant ses contributions globales de préfinancement sont inférieures d'environ 6 millions de dollars à ses prévisions initiales.

Volumes et reprise

Une autre estimation importante que l'Administration portuaire Vancouver-Fraser a réalisée en 2010 lors de l'établissement des taux des FIPA reposait sur la quantité de fret qui devait transiter par les trois zones commerciales du PIPA. Le tableau G ci-dessous compare les hypothèses initiales de l'Administration portuaire en matière de volume de fret et d'EVP faites en 2010 par rapport à ses hypothèses actuelles.

Tableau G - Prévisions 2017-2023 de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser concernant les volumes de marchandises soumis aux FIPA

	Année	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Tonnage de marchandises (en milliers de tonnes)	Estimation précédente ^(A)	57 218	57 218	57 218	57 218	57 218	57 218	57 218
	Estimation à jour ^(B)	76 666	77 607	76 861	78 488	79 808	79 808	79 808
	Écart	19 448	20 389	19 643	21 270	22 590	22 590	22 590
	Estimation	2 485	2 485	2 485	2 485	2 485	2 485	2 485

Rapport annuel sur les frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès

Conteneurs pleins (milliers d'EVP)	précédente ^(A)							
	Estimation à jour ^(B)	2 690	2 667	2 555	2 575	2 528	2 528	2 528
	Écart	205	182	70	90	43	43	43

(A) Estimations antérieures pour 2017-2023 basées sur les prévisions établies en 2010.

(B) Les volumes pour 2017-2021 correspondent aux volumes réels. Les estimations actuelles pour 2022-2023 sont basées sur les volumes réels de 2021.

Une reprise plus importante au cours des premières années du programme réduira la reprise requise et les taux au-delà de 2023, par rapport aux estimations initiales.

Tableau H - Reprise estimée des FIPA 2017-2023

ANNÉE	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Estimation précédente de la reprise ^(A)	8 316 \$	8 316 \$	8 316 \$	8 316 \$	8 316 \$	8 316 \$	8 316 \$
Estimation actuelle de la reprise ^(B)	8 988 \$	9 450 \$	8 569 \$	8 720 \$	9 404 \$	8 448 \$	8 698 \$
Écart	672 \$	1 134 \$	253 \$	404 \$	1 088 \$	132 \$	382 \$

(A) Estimations antérieures pour 2017-2023 basées sur les prévisions établies en 2010.

(B) Les volumes pour 2017-2021 correspondent aux montants réels. Les estimations actuelles pour 2022-2023 sont basées sur les volumes réels de 2021. Les estimations pour 2023 s'appuient sur les taux des tableaux I et J.

Coûts de financement et d'exploitation permanents

Les coûts de financement et d'exploitation permanents de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser encourus pour les projets du PIPA doivent être récupérés par le biais des FIPA. Les coûts de financement que l'Administration portuaire récupère par le biais des FIPA sont égaux à ceux qui s'accumuleraient sur 90 % des montants que l'Administration portuaire accorde pour les projets du PIPA. Le taux d'intérêt utilisé pour calculer ces coûts de financement est basé sur l'obligation à 10 ans de 100 millions de dollars émise par l'Administration portuaire en avril 2010. Bien que cette obligation ait expiré en 2020, le taux d'intérêt est resté un taux approprié pour plusieurs années, jusqu'en 2021 inclus, dans le calcul des coûts de financement des projets du PIPA.

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser sera responsable de l'entretien de certains des projets du PIPA au cours de leur durée de vie estimée à 30 ans. L'Administration portuaire a estimé ces coûts d'entretien à 50 000 dollars par an au cours des 20 dernières années des projets du PIPA. Les ouvrages construits dans le cadre du PIPA seront détenus et exploités par l'Administration portuaire après leur achèvement et seront assurés contre les pertes matérielles. Le coût de l'assurance est calculé comme un pourcentage fixe de la valeur de remplacement des ouvrages. Le pourcentage fixe correspond au taux actuel d'assurance des biens de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, soit 0,23 %. Les primes devraient s'élever à environ 161 080 dollars en 2022 et évoluer dans les années à venir en fonction des conditions du marché de l'assurance.

Tarifs 2023

Les tableaux suivants présentent les taux des FIPA en vigueur pour 2017-2022, ainsi que les taux des FIPA 2023 annoncés officiellement au 4e trimestre 2022. Les taux des FIPA pour 2023 sont basés sur les volumes de fret réels de 2021 et sur les prévisions les plus récentes concernant les dépenses liées aux projets.

Tableau I - Frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès par EVP - fret conteneurisé

Zone commerciale	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023E
Rive nord	0,71 \$	0,77 \$	0,82 \$	0,86 \$	1,04 \$	1,92 \$	1,65 \$
Rive sud	1,64 \$	1,59 \$	1,44 \$	1,49 \$	1,54 \$	1,36 \$	1,53 \$
Roberts Bank	0,46 \$	0,53 \$	0,46 \$	0,43 \$	0,55 \$	0,45 \$	0,43 \$

Tableau J - Frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès par EVP - fret non conteneurisé

Zone commerciale	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023E
Rive nord							
Taux pour le bois d'œuvre par MPMP	0,11 \$	0,11 \$	0,11 \$	0,11 \$	0,10 \$	0,12 \$	0,10 \$
Taux pour les billots en vrac par MPMP-Scribner	0,31 \$	0,31 \$	0,31 \$	0,32 \$	0,29 \$	0,33 \$	0,28 \$
Taux pour les autres marchandises, par tonne	0,08 \$	0,08 \$	0,08 \$	0,08 \$	0,08 \$	0,09 \$	0,08 \$
Rive sud							
Roberts Bank	0,17 \$	0,17 \$	0,15 \$	0,15 \$	0,15 \$	0,14 \$	0,16 \$

Après 2023, les taux des FIPA seront redéfinis afin de recouvrer 90 % des coûts restants du PIPA sur la période restante jusqu'en 2040. L'Administration portuaire Vancouver-Fraser mettra à nouveau à jour les calculs des FIPA en 2023 avec les volumes de 2022 et les coûts réels du projet pour calculer les taux des FIPA à compter du 1er janvier 2024.

L'Administration portuaire suivra un processus similaire chaque année par la suite, en augmentant ou en diminuant les taux des FIPA si nécessaire, de sorte que l'Administration portuaire ne perçoive que les frais, sur une base nette, qui lui permettent de récupérer 90 % des montants qu'elle a préfinancés au nom de l'industrie pour les 17 projets du PIPA.

Questions fréquemment posées

1. Comment les taux des FIPA seront-ils calculés pour 2021 et les années suivantes?

Les taux des FIPA pour 2022 ont été fixés et sont indiqués à la page 9 du présent rapport.

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser révisera ses calculs en 2022 pour les FIPA en vigueur le 1er janvier 2023, puis chaque année par la suite, en augmentant ou en diminuant les taux des FIPA si nécessaire, de sorte que l'Administration portuaire ne perçoive que les frais, sur une base nette, qui lui permettent de récupérer 90 % des montants qu'elle a préfinancés au nom de l'industrie pour les 17 projets du PIPA.

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

Si les recettes des FIPA d'une année donnée dépassent les prévisions, les taux des FIPA des années suivantes seront revus à la baisse pour compenser, de sorte que le montant total des recettes nettes des FIPA que l'Administration portuaire Vancouver-Fraser perçoit, sur la base de la valeur actuelle, soit juste égal à 90 % de la valeur actuelle du financement apporté pour les projets du PIPA. D'autre part, si les recettes des FIPA pour une année donnée sont inférieures aux prévisions, les taux des FIPA 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 des FIPA 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 des FIPA 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 trois 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 FIPA. Étant donné que le client qui transporte plus de marchandises bénéficie davantage des projets du PIPA, il est raisonnable qu'il paie davantage de FIPA et que l'Administration portuaire Vancouver-Fraser 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'Administration portuaire Vancouver-Fraser appliquera les FIPA aux volumes transitant par les nouveaux terminaux. L'augmentation des volumes provenant des nouveaux terminaux devrait réduire les taux des FIPA 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'Administration portuaire Vancouver-Fraser estime qu'une période de 30 ans correspond à une estimation prudente de la durée de vie des actifs du PIPA, et le programme des FIPA a été conçu 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 FIPA 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'Administration portuaire Vancouver-Fraser 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 et des dépenses réelles figurant dans les tableaux B et C du présent rapport a été extrait de la note 19 des états financiers consolidés de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 2019. 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 2019 de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser peut être consultée à l'adresse suivante : www.portvancouver.com. Les renseignements utilisés pour calculer les futurs taux des FIPA sont toutefois principalement basés sur des prévisions de volume et, en tant que tels, n'ont pas été vérifiés.

9. Pourquoi l'Administration portuaire Vancouver-Fraser 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'Administration portuaire Vancouver-Fraser 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'Administration portuaire Vancouver-Fraser récupère-t-elle ses coûts fonciers par l'intermédiaire des FIPA?

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser 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.