



ASSOCIATION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES



HIVER 2011 | VOLUME 8, N°1

MANIFESTE DE L'AAPC

INTRODUCTION

Si on voulait résumer en quelques mots l'activité dans les ports canadiens en 2010, on pourrait dire : « augmentation de volumes ». Les grands ports du pays se sortent en effet très bien de la récession. Au moins deux des administrations portuaires, Saint John et Prince Rupert, ont enregistré des volumes records en 2010 et au moins trois d'entre elles (Québec, Halifax et Saint John) ont eu leur meilleure saison des croisières à ce jour. Plusieurs autres ont connu une progression à deux chiffres des volumes de marchandises. Toutes les administrations portuaires s'attendent à ce que 2011 surpasse 2010, car de nouveaux navires plus gros seront lancés en prévision des volumes de fret croissants. On prévoit une croissance relativement forte (environ trois pour cent) du PIB au Canada et aux États-Unis. Des accords de libre-échange se poursuivent dans les deux pays. Le PIB des économies comme la Chine et l'Inde dépassera probablement une croissance à deux chiffres en 2011. Des investissements ont été faits dans la capacité des ports canadiens et on prévoit de nouvelles initiatives. On peut affirmer que les grands ports canadiens sont fin prêts à accueillir le trafic croissant.

L'Association prépare plusieurs initiatives en vue d'appuyer la communauté portuaire, à la lumière de la croissance future prévue. Elle recommande notamment un programme d'infrastructure qui soit financé de manière satisfaisante et accessible pour les administrations portuaires, de manière à soutenir l'investissement continu dans l'infrastructure portuaire. Pour ce faire, nous avons rencontré le nouveau ministre des Transports, dans le cadre du processus de consultation prébudgétaire, ainsi que les représentants des ministères clés. L'Association a aussi entrepris une étude sur l'infrastructure en vue de déterminer les besoins des membres à ce chapitre au cours des 15 années à venir. L'étude dressera l'inventaire des projets d'infrastructure nécessaires en vue d'atteindre les objectifs commerciaux du Canada par le biais des grandes chaînes d'approvisionnement. Le défi suivant sera de déterminer quels projets devront être financés en priorité au cours des 15 prochaines années dans les trois portes et corridors commerciaux du Canada.

L'Association a aussi fait en sorte que le gouvernement fédéral, partenaire clé de l'investissement dans les projets portuaires, saisisse bien les besoins permanents des ports. À cette fin, elle a créé le Programme d'orientation portuaire à l'intention des fonctionnaires fédéraux, grâce auquel les représentants fédéraux de tous les ministères et organismes visitent des administrations portuaires afin d'en apprendre de première main sur les opérations et les défis des ports. Dix fonctionnaires de Transports Canada ont terminé une première séance au début de février. L'Association remercie sincèrement l'Administration portuaire de Montréal d'avoir organisé cette première orientation, qui a été couronnée de succès.

L'Association planifie divers événements durant l'année. La Conférence sur l'interface entre les ports et le gouvernement aura lieu les 3 et 4 mai 2011. Le programme sera bientôt affiché sur le site Web de l'Association et nous encourageons tous les membres à y assister afin d'obtenir une mise à jour sur les lois, règlements, programmes et initiatives du gouvernement qui ont des répercussions sur la communauté portuaire canadienne. L'Administration portuaire de Sept-Îles sera l'hôte de la Conférence annuelle et AGA de l'Association, du 6 au 10 août 2011. Le programme préliminaire de la conférence est prêt et nous vous invitons tous à assister à cet événement. Le Séminaire sur les opérations nationales et l'environnement se déroulera à Montréal cet automne et de plus amples détails vous seront transmis au cours des semaines à venir.

Enfin, l'Association a mis un nouvel outil de communications à la disposition des membres et des intervenants, le Blogue des ports de mer canadiens, dont la création a été suggérée par les membres à la dernière AGA. Les informations portuaires y sont affichées régulièrement et il contient aussi des liens et des demandes de commentaires. Visitez le site Web de l'AAPC pour accéder au lien du blogue qui sera disponible le 1^{er} mars.

Ce bulletin contient les récentes nouvelles dans les ports, les divers modes de transport, le gouvernement, au Canada et dans le monde entier. Nous vous souhaitons une bonne lecture.

TABLE DES MATIÈRES

2	ACTIVITÉS DU CONSEIL
4	ACTIVITÉS PORTUAIRES
8	PROFIL D'UN MEMBRE AFFILIÉ
9	RO-RO : NOMINATIONS
10	PLEINS FEUX SUR L'ÉCONOMIE
11	SUR LA SCÈNE INTERNATIONALE
12	CROISIÈRES ET VRAC
13	CONTENEURS
15	PERMIS SOCIAL ET PORT ÉCOLOGIQUE
17	MULTIMODAL
18	REGARD SUR OTTAWA
20	ÉVÉNEMENTS À VENIR
21	CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'AAPC

L'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) a été créée en 1958 et elle regroupe les ports, les havres et les intérêts maritimes à 162 milliards \$. L'AAPC est la principale association pour la défense des intérêts et le progrès de l'industrie portuaire canadienne et l'apport de ses membres à l'économie locale, régionale et nationale du Canada est considérable.

ACTIVITÉS DU CONSEIL

VOLUME 8, N°1 HIVER 2011

Pour de plus amples renseignements au sujet des articles de ce bulletin ou pour faire part de vos commentaires, veuillez communiquer avec le bureau national de l'AAPC :

Association des administrations
portuaires du Canada
1502-85, rue Albert
Ottawa, Ontario
CANADA K1P 6A4

Tél. : 613 232-2036

Télec. : 613 232-9554

Courriel : leroux@acpa-ports.net

Site web : www.acpa-ports.net

Personnel de l'AAPC :

J. Gary LeRoux
directeur exécutif

Mike Ircha, PhD
Conseiller principal

Nelly Altherr
Administration

Publié par :

**Association des administrations
portuaires canadiennes**

Traduction :

Services de traduction Myriade inc.

Manifeste est conçu et réalisé par
Griffintown Media Inc.
info@griffintown.com

1977-11

COMPTE RENDU DU SÉMINAIRE SUR LA GOUVERNANCE

Le nombre de participants à ce séminaire était moins élevé que d'habitude en novembre et le Conseil a décidé qu'il aura lieu aux deux ans plutôt qu'à chaque année, comme c'était la coutume depuis sept ans. Chaque automne, les membres sont invités à divers événements qui se déroulent simultanément et la plupart d'entre eux ont déjà reçu une certaine formation en gouvernance. Un séminaire à tous les deux ans donnera amplement l'occasion aux directeurs et aux employés, tant nouveaux qu'anciens, de recevoir une formation approfondie sur la gouvernance, par le biais de présentations et de groupes de travail.

ZONES DE CONTRÔLE DES ÉMISSIONS

Le Conseil a convenu que l'Association continuera de préconiser des règlements canadiens appropriés en ce qui a trait aux nouvelles normes de contrôle des émissions établies au printemps dernier par l'Organisation maritime internationale. L'Association continue de travailler avec les administrations portuaires et les intervenants concernés ainsi qu'avec le gouvernement fédéral afin d'obtenir l'établissement de règlements appropriés sur les ZCE au Canada.

COMITÉS DES CONSEILS

Le Conseil a étudié le mandat et la composition des comités de la vérification et de la gouvernance. Les mandats respectifs ont été réaffirmés par le Conseil et le comité de la vérification se compose maintenant du trésorier de l'AAPC Tim Heney, comme président, du président de l'AAPC, Bruce Wood, et du secrétaire général Tony Boemi. Siègent au comité de la gouvernance le président sortant, Tim Heney, le président actuel, Bruce Wood, et Angus Armstrong, administrateur.

ÉTUDE DU PLAN STRATÉGIQUE

Le Conseil a étudié le Plan stratégique et a longuement discuté des priorités stratégiques de l'Association. Les administrateurs conviennent en général que les priorités identifiées en 2009 pour le plan stratégique triennal conservent leur pertinence. On souligne que le financement demeure une priorité pour les ports et la grande priorité, « la diffusion aux intervenants », constitue le principal moyen d'atteindre les buts généraux de l'Association. Le Conseil estime qu'il est encore important que les groupes régionaux de l'Association présentent, par l'entremise de leurs représentants au Conseil, toute question sur laquelle l'AAPC devrait se pencher, à leur avis.



ADHÉSIONS À VIE

Le Conseil a décidé à l'unanimité d'accorder l'adhésion à vie à quatre personnes qui ont beaucoup apporté à l'industrie portuaire canadienne, en tant que membres de l'Association : le capitaine Alwyn Soppitt, ancien PDG de l'Administration portuaire de Saint John, Ross Gaudreault, ancien PDG de l'Administration portuaire de Québec, Robert Masson, ancien PDG de l'Administration portuaire de Trois-Rivières et vice-président de l'Administration portuaire de Montréal et Frank Martini, ancien directeur des affaires commerciales de l'Administration portuaire de Montréal. MM. Soppitt, Masson et Martini sont également anciens présidents de l'Association.

ÉTUDE SUR L'INFRASTRUCTURE

Une entente a été signée avec le ministre des Transports concernant la moitié du financement d'une étude détaillée sur l'infrastructure. Le financement provient du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (FPEPF). Une fois terminée, l'étude fournira à l'Association un inventaire des projets d'infrastructure que tous les membres de l'Association devront entreprendre au cours des 15 prochaines années. L'Association a lancé une DP pour cette étude au début de janvier. L'étude est en cours et sera terminée au début du printemps 2011.

MÉMOIRE DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS BUDGÉTAIRES

L'Association a présenté un mémoire pré-budgétaire dans le cadre des consultations prébudgétaires annuelles du gouvernement fédéral. Le mémoire a été remis au président du Comité des transports de la Chambre des communes, ainsi qu'aux ministres des Finances et des Transports. L'Association recommande notamment l'établissement d'un programme de financement auquel les membres de l'Association et leurs partenaires auraient accès pour d'importants projets d'infrastructure. La présentation de ce mémoire a été suivie de réunions avec des représentants fédéraux élus et non élus.



PROGRAMME D'ORIENTATION PORTUAIRE POUR LES FONCTIONNAIRES FÉDÉRAUX

Comme nous l'avons déjà mentionné, Transports Canada a accepté la création du programme à l'intention de fonctionnaires fédéraux où ils visitent des administrations portuaires d'un bout à l'autre du pays afin d'en apprendre au sujet des opérations portuaires et de comprendre de première main les défis et la complexité des administrations. L'Administration portuaire de Montréal a été la première à accueillir les représentants pour une visite d'une journée et demie au port. Dix fonctionnaires de diverses directions de Transports Canada, (Politiques portuaires et maritimes, Programmes portuaires, Sécurité et sûreté maritimes) étaient présents. La séance a été fructueuse et les leçons retenues seront incorporées dans un programme proposé pour d'autres membres. Nous remercions l'APM d'avoir bien voulu organiser la première séance.

SONDAGE AUPRÈS DES MEMBRES

L'Association a mené en 2007 un sondage auprès des membres, auquel une centaine d'entre eux ont répondu. Il a été très utile et a fourni de précieux commentaires au Conseil et au personnel. L'Association procèdera sous peu à un autre sondage professionnel compte tenu du récent roulement dans le réseau portuaire et des nouveaux défis de la communauté portuaire canadienne. Nous vous fournirons bientôt d'autres renseignements à ce sujet.

MODIFICATIONS AUX LETTRES PATENTES

Le Conseil et les membres en général demeurent inquiets du peu de progrès de la mise en œuvre des modifications à la LMC en ce qui a trait aux lettres patentes des administrations portuaires. Ces modifications, qui entraient en vigueur en 2008, n'ont pas encore été apportées. Transports Canada a fait savoir qu'une équipe juridique de Justice Canada a été formée afin de procéder aux changements nécessaires. On espère qu'une fois que ces modifications auront été faites, le processus et le calendrier des modifications des lettres patentes seront rationalisés.

ACTIVITÉS PORTUAIRES

QUÉBEC

L'Administration portuaire de Québec (APQ) a décidé de souligner l'importante contribution et la participation professionnelle et personnelle de son ancien président-directeur général en nommant le bâtiment communément appelé Terminal de croisières du Port de Québec : Terminal de croisières Ross-Gaudreault. « Je suis ravi de cette marque de reconnaissance des efforts que j'ai déployés avec mon équipe pour développer le port depuis plus de 20 ans. Je suis fier de nos réalisations et c'est avec beaucoup d'humilité que je reçois cet honneur », a déclaré M. Ross Gaudreault, président-directeur général sortant du Port de Québec, qui a pris une retraite bien méritée. « Ross Gaudreault mérite amplement cet honneur. Ce terminal, c'était son projet, son rêve. Il a su convaincre ses opposants et rallier la population. Plus de 500 000 passagers plus tard, je crois qu'on peut lui dire mission accomplie », a mentionné M. Marcel Labrecque, vice-président exécutif du Port de Québec.

Le gouvernement canadien (Infrastructure Canada) et l'APQ se sont engagés à un projet de près de 3,8 millions \$ consistant à doter le secteur portuaire de Beauport d'une capacité de pompage suffisante en cas d'incendie et d'un réseau de distribution de l'eau pompée aux différents terminaux d'entreposage de vrac liquide.

Les signes de reprise se sont multipliés en 2010, permettant même à l'APQ de prévoir une hausse de son tonnage total annuel de l'ordre de 10 % par rapport à celui de l'année précédente, faisant ainsi passer son tonnage annuel de 22,1 à 24,3 Mt. Ce résultat représente le troisième meilleur total de son histoire derrière les années record de 2007 et 2008. Le retour en force de certains trafics de vrac solide tels que le minerai de fer et ses dérivés, le coke métallurgique, les céréales, les engrais, et autres, ont largement contribué à cette hausse. Au niveau du vrac liquide, l'APQ prévoit également une hausse des trafics manutentionnés à ses quais, comparativement au résultat de 2009, en raison de l'année record attendue au terminal d'IMTT-Québec. Pour la quatrième année consécutive, l'Administration portuaire de Québec a enregistré un nouveau record d'achalandage au niveau des croisières internationales. Mais au-delà de ces années record, l'APQ a franchi, en 2010, le cap des 100 000 passagers au cours d'une même saison pour la première fois de son histoire. Au total, 102 274 passagers ont pu apprécier les charmes de la ville de Québec à l'occasion de cette dernière saison. Il s'agit d'une augmentation de 18 % comparativement à 2009.

SAINT JOHN

Les choses sont en train de changer au Port de Saint John, dont l'année record indique de toute évidence qu'il est sorti de la récession. Pour la toute première fois de son histoire, le Port de Saint John a manutentionné, en 2010, plus de 30 millions de tonnes métriques de marchandises en une seule année. Les statistiques récentes indiquent une reprise du trafic dans la plupart des secteurs durant l'année. L'ensemble du trafic au port a augmenté de 13 %, le tonnage atteignant 30 500 000 tonnes métriques. Le trafic a atteint ce record en raison des importantes augmentations du volume de produits pétroliers (près de trois millions de tonnes métriques) et de vrac solide (environ 650 000 tonnes métriques). Le secteur des croisières a aussi connu une année record : en effet, Saint John a accueilli 205 900 passagers et 77 000 membres d'équipage de juin à octobre, soit 10 % de plus que l'année précédente. Soulignons que le Port a également accueilli en 2010 son 1,5 millionième croisiériste cumulatif.

American Iron & Metal (AIM), un chef de file mondial en recyclage et fabrication de métal et en services environnementaux, a annoncé la proposition d'agrandir son installation de tri et de transfert de métal à Saint John Ouest,



au coût de 30 millions \$. Le projet comporte la mise en place d'un déchiqueteur de métal autonome ultramoderne qui ferait de Saint John la nouvelle plaque tournante régionale de la compagnie pour la transformation de métaux de valeur dérivés notamment de véhicules en fin de vie utile, d'appareils ménagers et de certains profilés d'acier venant du Canada atlantique et du nord-est des États-Unis. Une fois les permis nécessaires obtenus, le projet pourrait débuter cet automne et être opérationnel d'ici le printemps 2011, ouvrant ainsi

la voie à une des installations de recyclage les plus efficaces au monde, pouvant transformer jusqu'à 250 000 TM (tonnes métriques) de métaux recyclables par année.

HALIFAX

L'Administration portuaire de Halifax a publié ses statistiques de fin d'exercice 2010 pour les marchandises et les croisières, qui démontrent qu'elle a fait face à la récession en enregistrant une croissance graduelle des volumes de marchandises en 2010, dont voici les chiffres impressionnants :

- Les marchandises conteneurisées (en EVP) ont augmenté de 26 % par rapport à 2009.
- La croissance du fret conteneurisé est attribuable aux nouvelles lignes maritimes, aux escales portuaires plus fréquentes et aux marchandises accrues de certaines compagnies, ainsi qu'aux routes commerciales élargies.
- Le divers (machinerie, métaux, produits forestiers p. ex.) a augmenté de 23,7 % par rapport à 2009.
- Le vrac (dont les importations de pétrole et les exportations de gypse) a régressé de 14,0 % comparativement à 2009.
- Les marchandises ro-ro (comme les automobiles) ont augmenté de 15,9 % par rapport à 2009.
- Le nombre de croisiéristes a augmenté de 14,7 % comparativement à 2009, atteignant 261 216 passagers – une année record pour Halifax.

Le 12 décembre 2010, le premier navire du service élargi Black Pearl de CMA-CGM a débuté le service conteneurs hebdomadaire direct vers les ports de Panama, de l'Équateur, du Pérou et du Chili depuis le terminal à conteneurs South End, exploité par Halterm Container Terminal Limited, au Port de Halifax.

Le Port de Halifax a atteint un jalon au chapitre des croisières en 2010; il a en effet accueilli plus d'un quart de million de passagers cette saison. Cela signifie d'importants avantages économiques et des dépenses estimatives de 50 millions \$ des passagers, des membres d'équipage et des lignes de croisières dans la région. Quatre navires de croisières ont récemment accosté simultanément au port, avec une capacité totale de 10 000 passagers.



MONTRÉAL

Le nombre d'EVP a augmenté pour la première fois en 11 mois au port de Montréal, atteignant 1 233 027 par rapport à 1 156 052 il y a un an, soit une progression de 6,7 %. Le trafic entrant a augmenté de 6,5 % et le trafic sortant de 6,8 %. Le trafic sortant s'est chiffré à 630 323 EVP et le trafic entrant à 602 704 EVP au cours de la période susmentionnée.

CN et l'APM ont annoncé récemment la signature d'un protocole d'entente engageant les deux parties à élaborer une vision de pratiques exemplaires pour la chaîne d'approvisionnement du point d'accès et à améliorer la productivité, puis à tirer parti des gains ainsi obtenus afin d'augmenter leur part du marché du transport.

TROIS-RIVIÈRES

Le port de Trois-Rivières a atteint un niveau de trafic inégalé depuis 25 ans. Il a connu, en 2010, un trafic en nette progression par rapport à 2009 qui fut aussi prolifique, et ce, malgré la récession qui sévissait. Ainsi en 2010, le trafic a atteint 2,9 millions de tonnes métriques, un niveau inégalé depuis 25 ans, soit une augmentation de 12 % par rapport à 2009. Soulignons que cette augmentation est largement supérieure à la hausse de 5 % que laissaient anticiper les prévisions de 2010. Tous les secteurs ont contribué à cette excellente performance. Le trafic de grain a augmenté de 2 % alors que celui des autres produits en vrac solide a augmenté de 17 %. Il en a résulté une hausse globale du vrac solide de 9,4 % qui a atteint 2,4 millions de tonnes métriques. Après quelques années de baisse, le secteur du vrac liquide a connu une hausse de 15 %, soit 336 000 tonnes en 2010. Pour sa part, le secteur des marchandises générales a augmenté de 50 %, passant de 125 000 tonnes à 188 000 tonnes de 2009 à 2010. Quant au nombre de navires ayant visité le port, il est passé de 151 à 213.

SAGUENAY

Le gouvernement du Canada va contribuer au dynamisme économique du Canada et du Québec en offrant une aide financière à un important projet d'aménagement des infrastructures du port de Saguenay. Ce projet de plus de 4,7 millions \$ consiste à aménager les terrains destinés au projet du Parc industriel maritime intermodal de Grande-Anse qui répondra aux attentes des transporteurs maritimes qui utilisent le port de Saguenay. Le gouvernement du Canada versera jusqu'à 2,36 millions \$ pour ce projet provenant du Fonds de stimulation de l'infrastructure. L'Administration portuaire du

Saguenay assumera le reste des coûts de ce projet. Le projet d'aménagement permettra de créer des espaces d'entreposage supplémentaires pour les utilisateurs du port. Les travaux entraîneront aussi la création de terrains industriels au sud de la route, permettant ainsi à des entreprises de se positionner stratégiquement et de profiter de l'intermodalité complète offerte sur le site. Ce projet permettra aux utilisateurs futurs de pouvoir s'implanter près des installations portuaires et ainsi augmenter le volume d'activité au port. Cette optimisation des infrastructures augmentera la compétitivité du port du Saguenay et sa capacité de contribuer à l'économie de la région tout en permettant d'assurer la croissance et la pérennité des installations existantes.

SEPT-ÎLES

C'est dans le cadre de la Journée maritime québécoise que le Port de Sept-Îles a été reconnu comme lauréat du Prix du Saint-Laurent de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES). Le Prix du Saint-Laurent vise à souligner annuellement les résultats et projets exceptionnels ayant contribué au développement économique ou à la mise en valeur du Saint-Laurent, et ce, dans le respect des principes du développement durable. Le prix a été décerné au Port de Sept-Îles pour l'ensemble de ses réalisations de la dernière année. En effet, grâce au programme de stimulation de l'économie du gouvernement fédéral ainsi qu'au programme provincial/fédéral pour le développement de l'industrie des croisières sur le Saint-Laurent, le Port a réalisé des activités d'investissements qui ont totalisé plus de 85 millions \$ et permis l'agrandissement des terminaux portuaires de Pointe-Noire et de La Relance ainsi que la construction d'un nouveau quai pour les croisières. Dans les faits, ces investissements auront particulièrement permis de tripler les volumes d'activité au terminal de Pointe-Noire, d'optimiser le terminal La Relance qui constitue le plus grand terminal de l'industrie de l'aluminium des Amériques, et de permettre à la région de devenir une nouvelle escale pour les croisiéristes sur le Saint-Laurent.

Les trois partenaires de première heure impliqués dans le développement de la région comme escale de croisières internationales, soit le Port de Sept-Îles, la Ville de Sept-Îles et le Conseil Innu Takuaikan Uashat mak Mani-Utenam (ITUM), ont procédé avec fierté à l'inauguration du tout nouveau Quai des Croisières. Les dignitaires présents ont procédé à la coupure de ruban symbolique pour livrer le nouveau quai, qui recevait pour cette occasion historique son premier navire, le Norwegian Spirit

de la compagnie Norwegian Cruise Line. Il est opportun de rappeler que le partenariat financier impliquant les gouvernements fédéral et provincial a été rendu possible grâce au programme d'Initiative d'appui au développement des croisières internationales de Développement économique Canada et au Programme d'aide à la stratégie des croisières de Tourisme Québec, qui ont contribué pour deux tiers des coûts, alors que les partenaires du milieu ont assumé à parts égales le restant de l'investissement total qui s'élève à 20,6 millions \$.

HAMILTON

La saison de navigation de 2010 s'est terminée et le port de Hamilton a partagé la bonne nouvelle au sujet de la prospérité de la Voie maritime du Saint-Laurent, car un nombre record de nouveaux développements sont à signaler, qui incluent certains des joueurs les plus importants des Grands Lacs. En 2010, le tonnage au port a été de 37 % supérieur à celui de 2009, et Hamilton augmente sa capacité grâce à un investissement à long terme et à une croissance qui le positionnent pour la décennie à venir. Durant l'année 2010, le port a aussi dépassé de près de 3 % la moyenne quinquennale de tonnage.

L'Administration portuaire de Hamilton a annoncé récemment le parachèvement de son entente de location d'un terrain de plus de 380 000 pieds carrés avec la société Parrish and Heimbecker, Limited (P&H) qui s'est établie à la Jetée 10. P&H s'occupe de commerce et de transport de céréales ainsi que de mouture, d'élevage de volaille et de transformation des aliments. La nouvelle installation sera une plaque tournante multimodale pour les céréales et d'autres produits agricoles permettant le transfert continu de marchandises entre les modes maritime, ferroviaire et terrestre. Elle améliorera aussi considérablement la capacité de transport maritime de P&H sur l'autoroute H20.

VICTORIA

La saison des croisières 2010 a été excellente. Ogden Point a en effet accueilli 228 escales de navires (dont neuf ayant dû jeter l'ancre en raison de forts vents), transportant quelque 441 000 passagers. Le calendrier de la saison de croisières de 2011 n'est pas encore définitif, mais l'APGV s'attend à recevoir environ 210 navires de croisières. Les dépenses directes estimatives des croisiéristes et des membres d'équipage ont dépassé 33 millions \$. L'impact économique estimatif total se chiffre à 150 millions \$.

De plus, des travaux de réfection sont en cours au port, dont la reconfiguration et le remplacement des flotteurs centraux à Fisherman's Wharf. L'APGV utilise un système de quai écologique qui remplacera les vieux flotteurs de bois et les pieux en créosote. Les nouveaux quais sont faits de matériaux au cycle de vie prolongé qui ne requiert pas de pieux pour demeurer en place. Les flotteurs sont durables et faciles à reconfigurer. Le nouvel aménagement doublera la capacité de mouillage et il pourrait accroître les recettes de mouillage annuelles. Ce projet de 950 000 \$ s'inscrit dans le grand projet de réfection de Fisherman's Wharf, dont le coût s'élève à un peu plus de 3 millions \$. La mise à niveau de Fisherman's Wharf comprend le remplacement des pieux vieillissants et endommagés, l'installation de nouveaux flotteurs, l'amélioration de la zone de chargement de poisson, de nouveaux panneaux de signalisation, l'amélioration du stationnement, des passages piétons et des supports à vélo, l'embellissement du rivage et des toilettes flottantes.

VANCOUVER

Le rapport de novembre 2010 concernant le cumul annuel du trafic conteneurs (EVP) indiquait une progression de 17 % entre janvier et novembre à PMV comparativement à la période correspondante de 2009. Le total des EVP pour cette période était de 2 306 495 par rapport à la période précédente où il se chiffrait à 1 969 257. Les importations ont augmenté de 16 % pour s'établir à 1 193 999 et les exportations ont progressé de 18 %, totalisant 1 112 497.

La ministre des Transports et de l'Infrastructure, Shirley Bond, a annoncé le vendredi 3 décembre le début de la construction d'un nouveau saut-de-mouton qui séparera la route 17 et la 28^e avenue et profitera à la communauté agricole de Delta. JJM Construction Ltd de Delta a obtenu le contrat de 2,3 millions \$ pour la construction d'un saut-de-mouton séparant la 28^e avenue et la route 17. De plus, l'avenue 57B sera fermée à la promenade Deltaport. Les travaux doivent se terminer en mars 2011. Le projet est mené par le ministère au nom de Port Metro Vancouver. Le gouvernement du Canada a investi 2,4 millions \$ dans ce projet par le biais du Fonds de stimulation de l'infrastructure. Port Metro Vancouver contribue pour 2,6 millions \$ et la Province investit 800 000 \$.

Port Metro Vancouver a implanté un nouveau droit de camionnage de 300 \$ par année pour les approbations d'immatriculations visant l'entrée au port. PMV a également annoncé la levée de l'interdiction des nouveaux permis ainsi que l'imposition d'une interdiction pour les camions au port en fonction de leur âge, peu importe si leur circulation est permise ou non sur les routes de la C.-B. L'Association du camionnage craint que cela nuise aux conducteurs de camions porte-conteneurs, et que cette décision ait pour résultat d'augmenter le nombre des camions et de diminuer le travail et le nombre des propriétaires/exploitants.



PRINCE RUPERT

L'année 2010 a surpassé toutes les autres sur le plan des volumes de marchandises à l'Administration portuaire de Prince Rupert (APPR). Le port a manutentionné près de 16,5 millions de tonnes de fret l'an dernier, soit 35 % de plus qu'en 2009. Cette hausse du volume de marchandises est attribuable à la forte croissance des expéditions de charbon à Ridley Terminals et à la croissance accrue des volumes de conteneurs aux terminaux Fairview. Durant le mois de novembre 2010, le trafic conteneurs (EVP) a augmenté de 14,3 % comparativement au même mois l'an dernier. Les importations ont progressé de 6,6 % et les exportations de 24 % en terme d'EVP totaux pour les deux périodes. Le cumul annuel (de janvier à novembre 2010) du trafic conteneurs total (EVP) a augmenté de 34,9 %, les importations ont progressé de 29,7 % et les exportations de 42,4 % par rapport à la période correspondante de l'an dernier (janvier à novembre 2009). Le total comprend les conteneurs chargés et vides.

L'APPR a aussi annoncé la construction d'un système d'alimentation électrique au coût de 3,6 millions \$ pour son terminal Fairview. Le projet, qui doit se terminer au début de 2011, réduira les niveaux de gaz à effet de serre dans la région jusqu'à 4 000 tonnes par année dans ce deuxième port en importance de la côte ouest canadienne. Le raccordement électrique pour les navires accostant au terminal sera fait par Cavotec au moyen d'un poste de ravitaillement électrique à quai utilisant la ligne de distribution actuelle de 69 kilovolts prévue à cette fin. Transports Canada, l'APPR et ses partenaires, Diversification de l'économie de l'Ouest Canada et le ministère de la Colombie-Britannique, contribueront respectivement pour 1,8 million \$, 900 000 \$, 700 000 \$ et 200 000 \$ au financement de ce projet de 3,6 millions \$.

NANAIMO

Une centaine de membres du public intéressés ont assisté aux Portes ouvertes pour les navires de croisières au Vancouver Island Convention Centre, au début de septembre. Le port de Nanaimo s'occupe d'activités de croisières depuis 2002 et il a accueilli 56 bateaux de minicroisière et 124 navires de croisières (transportant au total 137 060 passagers) jusqu'en 2010. Le port souhaite accueillir jusqu'à 25 navires de croisières une fois que sa nouvelle installation sera ouverte, ce qui signifierait une injection de 5 millions \$ dans l'économie locale. L'installation de croisières flottante sera prête pour la saison 2011 et fera de Nanaimo le seul port de la côte ouest pouvant accueillir les plus grands navires de croisières au monde – les classes Genesis et Solstice, de 315 à 360 mètres de longueur. Ces gros navires passeront par le canal de Panama agrandi à compter de 2014 et ils pourraient avoir des itinéraires en Alaska et dans le nord-ouest du Pacifique.

PORT-ALBERNI

L'Administration portuaire de Port-Alberni a un intérêt direct dans le projet proposé Raven Coal de la Compliance Coal Corporation. L'expédition potentielle de charbon depuis Port-Alberni comporte des possibilités et des défis uniques, et le promoteur devra répondre aux questions des organismes de réglementation concernés, peu importe les avantages possibles du projet. L'administration portuaire est très intéressée aux réponses du promoteur face à ces questions étant donné que le projet pourrait avoir des répercussions sur l'exploitation et les possibilités futures du port dans d'autres secteurs d'activités. Si les ministres fédéral et provincial décident que le projet charbonnier, qui comprend des plans de transport et d'expédition, est acceptable, alors le port aura le devoir de négocier l'utilisation de ses terminaux avec le promoteur. Le port négociera les modalités du bail du terrain portuaire avec le promoteur de sorte qu'il mène ses activités licites si tous les aspects du projet respectent la réglementation.

THUNDER BAY

Le Port de Thunder Bay a enregistré une baisse du tonnage de marchandises en octobre par rapport au même mois de 2009. Les plus importantes régressions sont au chapitre du charbon (en baisse de 70 000 tonnes) et du vrac solide (en baisse de 58 000 tonnes). Le tonnage charbonnier a toutefois connu une hausse de 17 % depuis le début de l'exercice, alors que le vrac solide a diminué de 70 % durant l'année. Les volumes de céréales ont diminué d'environ 30 000 tonnes en octobre, soit l'équivalent d'un chargement complet de navire. Le tonnage portuaire total a diminué de 166 000 tonnes (-21 %) durant le mois. Le port a accueilli 34 navires en octobre 2010 par rapport à 35 en 2009. Toutefois, le nombre d'escales de navires étrangers a doublé durant le mois, passant de trois à six. Le tonnage de marchandises transportées à bord de navires étrangers durant le mois a augmenté de 67 000 tonnes l'an dernier à 89 000 tonnes cette année. Le trafic de navires a diminué depuis le début de l'exercice, passant de 285 escales en 2009 à 273 en 2010. Les escales de navires intérieurs ont diminué de 7 %, alors que celles des navires étrangers ont augmenté de 13 %.

WINDSOR

On a annoncé la construction, au port de Windsor, d'une nouvelle installation maritime qui favorisera la croissance économique et qui améliorera la qualité du réseau de transport dans la région. Ce projet permettra de créer une installation maritime polyvalente pour le traitement des produits pétroliers et des granulats sur la propriété de l'Administration portuaire de Windsor. Les améliorations comprennent le prolongement du quai, ainsi que la mise en place d'une installation de stockage de 20 acres, d'une nouvelle installation de chargement et de déchargement, de nouveaux bureaux et d'un entrepôt. La contribution du gouvernement du Canada, qui dépasse 10,1 millions \$, sera versée aux termes du Fonds de stimulation de l'infrastructure. Les coûts totaux admissibles du projet sont supérieurs à 20,2 millions \$.

TORONTO

L'Administration portuaire de Toronto (APT) a publié un examen juricomptable détaillé de certaines de ses activités de finances et de gouvernance de 2002 à ce jour, qui absout l'APT en ce qui concerne 14 des 15 plaintes formulées par d'anciens administrateurs. L'examen juricomptable indépendant a été mené par PricewaterhouseCoopers LLP à la demande de l'APT qui souhaitait notamment que le cabinet se penche sur des allégations précises de certains anciens administrateurs de l'APT faites en mars et en novembre 2009. Le rapport intégral a été rendu public. L'APT avait annoncé, dans un communiqué de presse du 28 janvier 2009 à la suite d'un premier examen interne, que des clarifications ont été apportées aux politiques de gestion régissant les dépenses d'accueil, afin de resserrer les lignes directrices actuelles.

BELLEDUNE

Un nombre record de navires a mouillé dans le port de Belledune entre le 11 et le 18 septembre 2010. Au total, neuf navires ont jeté l'ancre dans le port de Belledune, établissant par le fait même un nouveau record au chapitre de la semaine la plus achalandée pour l'activité maritime au port de Belledune. Les navires arrivent en provenance de nombreux ports du Canada et de par le monde et ils transportent des cargaisons variées.

Six délégués commerciaux en provenance des consulats canadiens de Chicago et de Miami, ainsi que des ambassades canadiennes de Beijing, Londres, Paris et Rome, étaient de passage dans la région Chaleur le 23 septembre 2010 afin de se familiariser avec les infrastructures stratégiques de la région. Ils ont eu l'occasion de visiter le Port de Belledune, ainsi que le CCNB-campus de Bathurst, en plus de discuter des possibilités d'investissements.

L'Administration portuaire de Belledune (APB) a organisé une exposition et un concours d'arts au Centre récréatif et culturel, à Belledune, au Nouveau-Brunswick, le 22 octobre 2010 dans le cadre des festivités entourant le 10^e anniversaire de l'APB. En mars 2010, l'APB a invité les artistes et artisans de la région de Restigouche Chaleur à participer à un concours unique en son genre. Les artistes de la région devaient créer une œuvre d'art à l'image de l'APB dans le support de leur choix. Treize (13) artistes se sont inscrits au concours et ont pris part à l'exposition du 22 octobre. Huit de ces artistes ont présenté leur œuvre devant les juges.

L'APB a lancé officiellement un micro site Web afin de faire la promotion du transport maritime par la route de l'Arctique. « Le site www.thearcticgateway.ca est un nouvel outil sensationnel qui permet au Port de Belledune de montrer ce qu'il a à offrir », a expliqué Jenna Doucet, directrice du marketing de l'APB. Le Port de Belledune offre une période de navigation prolongée vers les régions nordiques tout en proposant des installations portuaires dont l'accès n'est jamais congestionné. Quant à l'accessibilité au transport multimodal, elle permet l'arrivée des marchandises depuis tous les marchés intérieurs; de plus, l'efficacité des arrimeurs, des remorqueurs et des conducteurs d'équipement rend le transport maritime depuis Belledune plus qu'idéal!

ST. JOHN'S

L'Administration portuaire de St. John's (APSJ) a publié les résultats d'une nouvelle étude d'impact économique qui réaffirme la position du port de St. John's, Terre-Neuve-et-Labrador, comme plaque tournante de transport essentielle et important contributeur au bien-être économique de la ville, de la province et de la région. L'impact total du port au produit intérieur brut de la province a grimpé à près de 255 millions \$ par année. L'étude révèle aussi que le port joue un rôle important comme source d'emplois et qu'il génère plus de 3 000 emplois (directs et indirects) à la fin de 2008; il procure aussi un gagne-pain à des travailleurs très qualifiés et une importante assiette fiscale à tous les paliers du gouvernement.

CGVMSL

Les perspectives économiques de la Voie maritime du Saint-Laurent en 2011 sont en grande partie fonction des exportations de minerai de fer vers la Chine et l'Italie. Le transport maritime sur la Voie maritime du Saint-Laurent a augmenté de 15,5 % en termes de tonnage en 2010, selon la CGVMSL. La croissance en 2011 devrait se situer entre 4 et 9 %, selon les exportations de minerai de fer en Chine et en Italie, qui n'ont pas encore pris d'engagements de commandes supérieures à celles de l'an dernier. L'Administration canadienne ne procédera pas à une augmentation de péage cette année en vue de favoriser l'accroissement du trafic dans la Voie. Ce quatrième gel consécutif vise à conserver l'élan des initiatives de développement de marchés de la Voie maritime. Des péages sont exigés pour la traversée des 13 écluses au Canada parmi les 15 écluses faisant partie du réseau. Aux États-Unis, aucun péage n'est exigé, mais il y a une taxe d'entretien portuaire sur les marchandises importées en passant par les ports. Le tonnage a augmenté en 2010 dans la Voie maritime, atteignant 35,5 millions de tonnes métriques par rapport à 30,7 millions en 2009, que le président de la GGVMMSL, Terence Bowles, a qualifié « d'année difficile ». Le tonnage devrait continuer d'augmenter en 2011 et totaliser environ 38,5 millions de tonnes. Les volumes de minerai de fer ont monté en flèche de 34 % en 2010, se chiffrant à 9,3 millions de tonnes métriques comparativement à 6,9 millions en 2009, progression qui devrait se poursuivre.

PROFIL D'UN MEMBRE AFFILIÉ : L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE



Le pilotage maritime est une des plus anciennes professions du monde; il est fait mention des pilotes dans les écrits les plus anciens. Les pilotes maritimes prennent les commandes des navires qui naviguent dans des ports et des détroits, ainsi que sur des lacs, des cours d'eau et d'autres voies navigables.

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) est l'organisme chargé de réglementer le pilotage maritime dans la région de l'Atlantique. À ce titre, l'APA fait passer des examens aux candidats ayant les qualifications voulues et accorde des brevets et des certificats de pilotage. Les détenteurs de brevets peuvent fournir des services de pilotage à n'importe quel navire à l'intérieur d'une zone désignée tandis que ceux qui possèdent un certificat ne peuvent piloter un navire que s'ils font partie de l'équipage régulier.

Afin de fournir des services de pilotage à l'industrie du transport, l'APA déclare compétents et emploie des pilotes professionnels qui doivent posséder une connaissance approfondie de la zone de pilotage, notamment l'infrastructure portuaire, les conditions météorologiques et éoliennes prédominantes, et les caractéristiques sous-marines du port. Ils doivent connaître la manœuvre propre à chaque type de navire faisant appel à leur port de façon à pouvoir juger avec exactitude de l'influence des vents, des courants et des marées sur le navire qu'ils pilotent. Outre les connaissances requises, les pilotes doivent se maintenir en bonne condition physique pour pouvoir passer en toute sécurité d'un navire à un bateau-pilote par mer agitée et mauvais temps.

C'est à sa capacité de juger correctement une approche, d'anticiper avec exactitude et de réagir efficacement qu'un pilote montre sa valeur. Les compétences professionnelles des pilotes sont complétées par les systèmes de navigation visuels et électroniques et les services d'information. Ces ressources permettent à l'Administration de pilotage de l'Atlantique de fournir un service sûr et efficace aux bateaux qui naviguent dans la région de l'Atlantique.

RO-RO : NOMINATIONS



OSHAWA

M. Chris Kluczewski, de Whitby, en Ontario, a été nommé au conseil d'administration de la Commission portuaire d'Oshawa pour un mandat de trois ans. M. Kluczewski possède plus de 28 années d'expérience dans la gestion, le développement et l'entretien des systèmes de technologie de l'information et dans l'intégration des systèmes à l'échelle mondiale. Il a travaillé plus de 20 ans dans le secteur de l'exportation des véhicules à General Motors, où il a entre autres conçu et élaboré des systèmes financiers complexes. Il est actuellement membre de l'International Institute of Business Analysis. M. Kluczewski détient une maîtrise ès sciences en génie électronique de la Kiev Technical University en Ukraine.

ST. JOHN'S

M. Michael Crosbie de St. John's, à Terre-Neuve-et-Labrador, a été nommé au conseil de l'Administration portuaire de St. John's. Cette nomination est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2011. M. Crosbie a été admis au Barreau en 1983, après avoir obtenu son baccalauréat en droit à l'Université Queen's. Il est membre de l'Association canadienne de taxe foncière, de l'Association du Barreau canadien, et de la Law Society of Newfoundland and Labrador. À titre d'associé chez McInnes Cooper, M. Crosbie se spécialise dans les lois relatives aux biens immobiliers et au litige. Il donne aussi des cours qui traitent des procédures civiles à suivre pour la préparation au Barreau, et il siège au comité de discipline du barreau.

THUNDER BAY

M. Greg Arason de Winnipeg, au Manitoba, a été nommé au conseil de l'Administration portuaire de Thunder Bay pour un mandat de trois ans, à compter du 1^{er} janvier 2011. M. Arason est retraité depuis peu de son poste de cadre supérieur. Il a été président et directeur général de la Commission canadienne du blé de 2006 à 2008 et de 1998 à 2002. Il a également occupé des postes de cadre de façon progressive à Manitoba Pool Elevators de 1971 à 1998, où il a été directeur général pendant une période de dix ans. Il a été administrateur de plusieurs entreprises et associations industrielles, ainsi que de nombreux conseils et de clubs communautaires. Il a aussi été président de la Chambre de commerce maritime et du Manitoba Rural Leadership Training Committee.

CGVMSL

La Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent est heureuse d'annoncer la nomination, à compter du 1^{er} novembre 2010, de Terence F. Bowles au poste de président et de chef de la direction, en remplacement de Dick Corfe qui occupait ce poste depuis 2003. M. Bowles a été président et chef de la direction de la compagnie minière IOC du Canada de 2001 jusqu'au début de 2010. Avant cela, il avait occupé différents postes chez QIT Fer et Titane du Québec, dont celui de président, de 1996 à 2001.

NANAIMO

M. Jeet Manhas, un homme d'affaires de la région, a été nommé administrateur pour un mandat de trois ans prenant effet le 1^{er} juillet 2010. Ancien conseiller municipal, M. Manhas s'était présenté comme candidat libéral aux élections provinciales de 2009. Il est propriétaire de Casual Images Clothing. M. Dumas a déclaré au sujet de M. Manhas qu'il est un « pilier de la communauté qui donnera encore plus de profondeur à notre conseil ».

PORT-ALBERNI

M^{me} Dianne St. Jacques a été nommée au conseil d'administration le 1^{er} juillet 2010 par la province de la Colombie-Britannique, pour un mandat de trois ans. M^{me} St. Jacques est bien connue de la communauté et des intervenants que sert l'administration portuaire. Elle possède une grande expérience et le conseil bénéficiera de son énergie et de ses antécédents d'entrepreneur, de politicienne et...de mère. Leader passionnée et visionnaire pour les questions de la côte ouest liées à la durabilité locale et régionale, Dianne a réussi à défendre les intérêts de la pêche de la côte ouest en particulier ceux de la flotte de pêche commerciale à la merluche et des entreprises de transformation. Sous sa direction comme maire d'Ucluelet, de 1999 à 2008, et comme présidente de l'Ucluelet Economic Development Commission, la ville a remporté plusieurs prix et a obtenu une reconnaissance mondiale pour les efforts déployés par ses citoyens envers les modes de vie durables et la planification communautaire.

FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA

Le capitaine Jean-François Belzile a récemment été nommé directeur des opérations maritimes; il succède au capitaine Ivan Lantz qui a pris sa retraite après avoir occupé ce poste pendant 22 ans. M. Belzile est diplômé de l'Institut maritime du Québec à Rimouski et il a navigué tant à bord de navires hauturiers que de caboteurs. Outre son expérience dans les domaines du vrac solide et du ro-ro, le capitaine a aussi acquis de l'expérience en matière de produits pétroliers à bord des navires Soconav et de GPL exploités par Maersk. Il est venu travailler à terre en 2004 et il occupait récemment le poste de surintendant principal des terminaux à la Société Terminaux Montréal Gateway.

PLEINS FEUX SUR L'ÉCONOMIE



TRANSPORTS MARITIMES : UNE REPRISE ENCORE FREINÉE PAR UNE OFFRE EXCÉDENTAIRE DE NAVIRES ET DES TAUX DE FRET DÉPRIMÉS

Étude sur les transports maritimes 2010 de la CNUCED

D'après l'Étude sur les transports maritimes, 2010, de nombreuses incertitudes et la fragilité de la situation économique mondiale risquent de peser encore sur une industrie des transports maritimes sous pression. Le commerce maritime international s'est contracté de 4,5 % en 2009, d'après l'Étude sur les transports maritimes, 2010 de la CNUCED, ce qui l'a ramené à un niveau inférieur au niveau de 2007, alors qu'on avait enregistré un niveau record en 2008. Dans l'Étude sur les transports maritimes 2010, le commerce maritime total en 2009 a été estimé à 7,84 milliards de tonnes. Le redressement économique actuellement en cours est inégal, plus lent que les redressements qui ont suivi de précédentes récessions, et il reste soumis à de nombreuses incertitudes et à la fragilité de la situation économique mondiale. Des signes montrent que l'industrie des transports maritimes et le commerce maritime reprennent, mais il faudra probablement attendre un certain

temps pour retrouver les niveaux de 2009. Le trafic portuaire mondial de conteneurs a diminué d'environ 9,7 % pour s'établir à 465,7 millions d'équivalents vingt pieds (EVP) en 2009.

DIMINUTION DU DÉFICIT COMMERCIAL CANADIEN EN OCTOBRE

RTT News, 12 décembre 2010

Le déficit commercial du Canada a diminué en octobre, les exportations à la hausse ayant gagné une avance modeste en marchandises importées au pays. Le déficit commercial du Canada par rapport aux autres pays a régressé à 1,7 milliard \$CAD en octobre par rapport à 2,3 milliards \$CAD le mois précédent. Les économistes avaient prévu que le déficit atteindrait 2,0 milliards \$CAD. Les exportations de biens et matériaux industriels ont augmenté de 13,7 %, à 8,9 milliards \$, leur plus haut niveau depuis que l'effondrement du crédit a déclenché la récession mondiale, à la fin de 2008. La valeur des produits de l'agriculture et de la pêche à destination des ports étrangers a augmenté de 7,5 % à 3,2 milliards \$, le plus haut niveau depuis juin 2009. Les volumes d'exportations ont progressé de 3,0 %, les expéditions de métaux

précieux et de minerais de cuivre atteignant des niveaux sans précédent. Les importations ont augmenté de 1,2 % à 35,5 milliards \$CAD, les volumes d'importations ayant progressé de 1,7 % alors que les prix ont diminué de 0,5 %. Les importations d'énergie ont augmenté, mais les importations de biens matériels ont chuté. Les importations de produits énergétiques ont augmenté de 8,3 % à 3,4 milliards \$CAD, l'augmentation dans ce secteur étant attribuable aux produits pétroliers et charbonniers, reflétant les importations à la hausse d'essence automobile. Les importations des États-Unis augmentent plus vite que les exportations vers les marchés américains et l'excédent commercial du Canada avec les États-Unis a régressé de 1,4 milliard \$ en septembre à 1,1 milliard \$ en octobre, soit le plus petit excédent commercial avec son voisin depuis septembre 1992.

SUR LA SCÈNE INTERNATIONALE



DE NOUVELLES TACTIQUES DONNENT L'AVANTAGE AUX PIRATES

USA Today, 7 janvier 2011

Les attaques contre les navires marchands augmentent de nouveau, deux ans après que les forces internationales aient déployé une flottille pour lutter contre le piratage dans la Corne de l'Afrique. L'an dernier, les pirates ont capturé 53 navires dans la région, par rapport à 51 en 2009, selon les Forces maritimes combinées, l'organisme qui supervise les opérations. Il y a eu 160 tentatives d'attaques en 2010, une hausse par rapport à 145 l'année précédente. Les pirates ont changé de tactique pour pouvoir s'en prendre aux navires marchands encore plus au large et échapper à la flottille internationale qui a été dépêchée dans la région de la Corne de l'Afrique en vue de protéger les routes maritimes très fréquentées, selon les Forces maritimes combinées, à Bahrein. À l'heure actuelle, 31 navires sont détenus avec plus de 600 membres d'équipage. La plupart ont été saisis par des pirates somaliens au large des côtes sans loi de ce pays d'Afrique.

L'AUSTRALIE PRÉPARE UNE STRATÉGIE PORTUAIRE NATIONALE

Cargo Systems

Le gouvernement australien prévoit mettre en œuvre une stratégie portuaire nationale. Prenant la parole à Perth, la première ministre Julia Gillard et le ministre de l'Infrastructure et des Transports, Anthony Albanese, ont expliqué que le plan créera une approche nationale en matière de planification et de réglementation portuaires qui permettra au pays de mieux faire face aux taux de croissance prévus dans les secteurs du vrac et des conteneurs. Les échanges commerciaux du pays doivent tripler au cours des 20 prochaines années et la stratégie



portuaire nationale améliorera la capacité des ports et évitera les goulots qui ont un impact sur la croissance des exportations. Ports Australia – un organisme qui représente les sociétés portuaires publiques et privées d'Australie – a confirmé qu'il appuie cette stratégie.

LES PORTS SURVEILLENT UNE LOI POUVANT STOPPER LES NAVIRES ÉTRANGERS

BusinessNorth.com, Ron Brochu, 29 novembre 2010

Une loi de l'État de New York en matière de ballast qui risque d'empêcher les navires d'entrer dans le Réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent, suscite l'inquiétude générale. Cette loi, qui doit entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2012, a été promulguée afin d'empêcher les espèces envahissantes d'entrer dans les eaux intérieures. L'industrie maritime tente de trouver des moyens d'empêcher les espèces envahissantes non autochtones d'être évacuées dans l'eau de ballast, mais elle craint qu'il soit impossible de respecter les normes fixées dans cette loi new-yorkaise, qui pourraient être 1 000 fois plus rigoureuses que celles recommandées par l'Organisation maritime internationale (OMI). L'équipement nécessaire au traitement de l'eau de ballast pourrait coûter jusqu'à 4 millions \$ par navire, selon Terry Johnson, administrateur de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent. Le trafic portuaire du Wisconsin, de l'Indiana, du Michigan, de l'Illinois et de l'Ohio pourrait arrêter, selon la façon dont la loi sera appliquée. Si cette question atteint une portée internationale, cela pourrait empêcher les navires d'atteindre la plupart des ports canadiens à l'est de Montréal, une perspective qui a déjà entraîné des plaintes auprès du département d'État américain. À ce jour, la loi a survécu aux trois contestations juridiques au tribunal étatique, dont une à la Cour suprême de New York. La décision de l'État pourrait être confrontée à d'autres obstacles juridiques, dont la Boundary Waters Act de 1909, qui interdit le Canada et les États-Unis de se nuire mutuellement en ce qui a trait au transport maritime dans le Réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent.

L'INDE DÉPENSERA DES MILLIARDS AFIN DE MODERNISER SES PORTS

L'Inde veut investir 100 milliards \$ dans de nouveaux ports et navires, dans le cadre d'un vaste nouveau plan gouvernemental qui exploitera le potentiel d'exportation du pays. Le but est de mettre les ports indiens au même niveau que les meilleurs ports internationaux sur le plan de la performance et de la capacité. Le gouvernement indien prévoit tripler la capacité des ports du pays qui manutentionneraient 3,2 milliards de

tonnes par année. Le commerce maritime annuel de l'Inde atteindra 2,5 milliards de tonnes d'ici à 2020. L'amélioration des ports vieillissants est cruciale selon les économistes en vue de faire du pays une plaque tournante d'exportation mondiale de produits manufacturés, ce qui générerait des emplois de masse et augmenterait la croissance économique. L'Inde émerge déjà comme centre mondial pour la production de petites voitures, mais elle en exporte peu en raison des problèmes de transport et de capacité qui gênent ses ports.

N.N. Kumar, vice-président du Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) de Mumbai – un des quatre ports visés par les projets d'agrandissement – a déclaré à l'AFP qu'il est urgent de procéder à des investissements. « La congestion portuaire nuit à l'exportation des produits. À JNPT, nous devons procéder à des opérations de dragage afin d'accueillir de plus gros navires. Et nous avons besoin d'équipement plus moderne afin de charger et de décharger les navires plus rapidement », a précisé M. Kumar. Il croit que les investissements amélioreraient le classement de JNPT de 20^e à 10^e en terme de volume de marchandises manutentionnées, d'ici à 2015.

ROTTERDAM : HAUSSE DE 17 % AU CHAPITRE DES CONTENEURS

JOC Online – Bruce Barnard

Le trafic conteneurs à Rotterdam a augmenté de 17 % au cours des neuf premiers mois de 2010, par rapport à il y a un an, pour s'établir à 8,4 millions d'EVP, ce qui en fait la principale plaque tournante d'Europe pour les conteneurs, soit le même volume record qu'en 2008. Rotterdam a légèrement reculé devant son plus proche rival, le port d'Anvers, qui affichait un trafic conteneurs en progression de 16,9 % au cours des trois premiers trimestres de l'année, enregistré à 6,3 millions d'EVP. Le débit total à Rotterdam a augmenté de 13,4 % à 321 millions de tonnes métriques, la plupart des secteurs de marchandises ayant affiché une croissance, les expéditions de minerai de fer et de ferraille étant en tête avec une progression de 112 %, à 31 millions de tonnes métriques, et une hausse de 31 % pour d'autres trafics de vrac solide, qui se chiffraient à 9 millions de tonnes métriques. Rotterdam a manutentionné un volume record de 421 millions de tonnes métriques en 2008, les expéditions de conteneurs ayant connu un sommet sans précédent de 10,8 millions d'EVP.

CROISIÈRES ET VRAC



RÉSILIENCE DE L'INDUSTRIE DES CROISIÈRES DE LA C.-B. EN 2010 ET CROISSANCE PRÉVUE EN 2011

L'industrie des croisières de la Colombie-Britannique a continué d'apporter d'importants avantages économiques à la province en 2010, son apport à l'économie provinciale s'étant chiffré à 1,2 milliard \$ et à 43,3 millions \$ en taxe d'affaires. Plus d'un million de passagers payants ont visité les Ports de Nanaimo (6 800 passagers), Prince Rupert (55 500 passagers), Vancouver (575 000 passagers) et Victoria (441 000 passagers) en 2010, et ont dépensé 149 millions \$ dans la province. Les lignes de croisières ont apporté 320 millions \$ de plus en dépenses.

LES EXPLORATEURS DE MINÉRAI DE FER PRÊTS À RÉCOLTER LES FRUITS

Reuters, Julie Gordon, 13 janvier 2011

Une offre de 4,1 milliards \$ pour Consolidated Thompson CLM.TO pourrait ouvrir la porte à d'autres transactions canadiennes en minerai de fer, les aciéristes étant de plus en plus à la recherche de matières brutes de haut rang en vue de répondre à la demande asiatique. En 2009, le Canada se classait au neuvième rang mondial de la production de minerai de fer, et il expédiait 31,7 millions de tonnes de cette matière. Selon les analystes, le Canada produira d'ici à 2018 de 72 millions à 102 millions de tonnes par année à mesure que de nouvelles mines ouvrent dans des zones auparavant considérées trop éloignées et dispendieuses. La forte demande de ressources a rendu très populaires certains dépôts canadiens qui étaient sous-développés depuis des décennies. Baffinland Iron Mines Corp, situé au sommet d'un énorme dépôt découvert en 1960, fait l'objet d'une guerre de soumission entre ArcelorMittal, le plus grand aciériste au monde, et Nunavut Iron, soutenue par un fonds de capital-investissement américain. « On voit que les choses s'activent partout au nord du Québec et dans la fosse du Labrador où se trouve le minerai de fer », a précisé l'analyste de Stonecap Securities, Gary Hon. La fosse du Labrador chevauche la frontière entre les provinces du Québec et de Terre-Neuve-et-Labrador, et elle est déjà exploitée par Cliffs, Rio Tinto's Iron Ore of Canada et ArcelorMittal Canada. Consolidated Thompson est devenue le premier producteur canadien en 2010, sa production annuelle atteignant près de 8 millions de tonnes de concentrés de minerai de fer.

ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS MARITIMES, 2010

CNUCED

Le commerce maritime de vrac sec - minerai de fer, céréales, charbon, bauxite/alumine et phosphates, qui représentent un quart environ de ce commerce - a progressé de quelque 1,4 % en 2009. Ce chiffre occulte toutefois de vastes écarts. La bauxite et l'alumine, qui sont indispensables à la production d'aluminium et sont principalement utilisées dans les industries des transports et de la construction, ont accusé un recul de 23,2 %. Les roches phosphatées, utilisées pour la fabrication d'engrais dans l'agriculture, ont reculé de 38,7 %. Les expéditions de minerai de fer se sont établies à 907 millions de tonnes environ en 2009, soit une hausse de 7,8 % par rapport à l'année précédente. La Chine a représenté la plus grande partie de la hausse du commerce du minerai de fer, avec des importations progressant de 38,9 %, tandis que les importations japonaises diminuaient de 24,8 % et celles des pays d'Europe occidentale de 38,2 %.

UN LIVRE DE COMMANDES BIEN REMPLI POUR YANGZIJANG SHIPBUILDING

Marinelog, 12 janvier 2010

Peu importe ce qui se passe dans le Baltic Dry Index (Indice du prix du transport maritime de vrac), les armateurs continuent à commander des vraquiers. Yangzijiang Shipbuilding (Holdings) Ltd., de la Chine, fait partie des chantiers navals ayant obtenu de plus grosses commandes. Il a en effet annoncé la signature de 15 contrats de construction entre le 1^{er} septembre et le 31 décembre 2010, d'une valeur totale de 415,3 millions \$; les contrats visent trois vraquiers de 47 500 tpl, quatre de 49 500 tpl, deux de 7 600 tpl et six de 82 500 tpl, dont la livraison s'échelonne entre 2011 et 2013.

LES INONDATIONS EN AUSTRALIE FONT GRIMPER LES PRIX DU CHARBON EN FAVEUR DES PRODUCTEURS DE LA C.-B.

*Vancouver Sun, Derrick Penner,
4 janvier 2011*

Les problèmes de production des mines charbonnières de l'Australie, qui est confrontée à des inondations, pourraient donner un élan considérable aux producteurs canadiens de l'Ouest pour cet important combustible industriel. Non que les mineurs canadiens aient la capacité de remplacer la production australienne qui a été inondée, ou coupée des ports par la montée des eaux, mais ils pourraient tirer profit des prix au comptant du charbon qui ont grimpé en raison des coupures d'approvisionnement dans ce pays. Les prix au comptant pour le charbon cokéifiable de haut rang, qui ont récemment atteint 250 \$US par tonne, une hausse par rapport à 225 \$US, servent à fixer les prix des contrats trimestriels dans les négociations entre les grands producteurs et leurs importants clients. Les observateurs croient que les pressions en vue de trouver du charbon ailleurs feront augmenter les prix au comptant à près de 300 \$US par tonne au cours des semaines à venir, niveau qui avait été atteint lors des inondations des charbonnages australiens en 2008.

ENTRÉE EN VIGUEUR DU CODE IMSBC LE 1^{ER} JANVIER 2011

EXim News, 27 décembre 2010

Le Code maritime international des cargaisons solides en vrac (le Code IMSBC) est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2011. Ce code est obligatoire en vertu des dispositions de la Convention SOLAS et il a préséance sur le Code des pratiques de travail sécuritaires pour les cargaisons en vrac (Code BC). Le but premier du Code IMSBC est de faciliter l'arrimage et l'expédition de cargaisons solides en vrac de façon sécuritaire en fournissant de l'information sur les dangers associés à l'expédition de certains types de marchandises solides en vrac et des instructions sur les procédures à suivre pour leur expédition. Le Code IMSBC et son Supplément s'adressent aux administrations, aux armateurs et aux capitaines et à toute autre personne concernée par les normes s'appliquant à l'arrimage et à l'expédition sécuritaires de cargaisons en vrac, à l'exclusion des céréales.

CONTENEURS



DREWRY : LES NAVIRES DE LIGNE SE RECENTRENT SUR LA PART DE MARCHÉ

American Shipper, le 12 janvier 2011

La compagnie Drewry Shipping Consultants de Londres a affirmé cette semaine que l'industrie des navires de ligne a repris une « exploitation normale » après une année 2010 record, ce qui signifie qu'elle s'est recentrée sur la part de marché plutôt que sur la rentabilité individuelle. Dans le dernier numéro de Container Forecaster, Drewry indique que « le fait qu'aucune grande compagnie n'ait été ruinée semble encore avoir épargné l'industrie du désespoir vécu en 2009, et on a maintenant l'impression qu'il n'y a peut-être pas eu de jours sombres. Essentiellement, Drewry estime que l'industrie a repris des conditions d'exploitation normales. Plusieurs transporteurs sont revenus aux marchés des nouveaux navires, estimant qu'il est opportun d'acheter de nouveau, bien que le financement bancaire soit beaucoup plus circonspect. Selon Drewry, les compagnies suivantes ont placé d'importantes commandes : Hapag-Lloyd, CSAV, OOCL et Hamburg Süd, et AP Moller - Maersk doit confirmer une commande de plusieurs navires de 18 000 EVP d'un chantier sud-coréen, qui entraînera l'industrie sur un nouveau territoire. Maersk a d'ailleurs nié à la revue *American Shipper* le mois dernier qu'elle a fait cette commande. « D'autres joueurs, dont Hanjin, CSCL et Evergreen, ont annoncé qu'ils feront des commandes et un nouveau genre d'armateurs grecs, attirés par le bon rendement potentiel comparativement aux marchés moribonds des pétroliers et des vraquiers, se manifestent », selon Drewry.

2010, ANNÉE DU MÉGA-NAVIRE : LES NOUVELLES LIVRAISONS ATTEIGNENT DES RECORDS

Hong Kong Shipping Gazette, 29 décembre 2010

Le nombre de porte-conteneurs de plus de 7 500 EVP livrés cette année a atteint 61 unités, un total qui n'avait pas été atteint depuis 2006, et qui dépasse même l'année record de livraison de tonnage, en 2010, où 29 des navires étaient de 10 000 EVP ou plus, alors que deux seuls avaient ce tonnage en 2006. China Shipping Container Line (CSCL) recevra son premier navire de 14 000 EVP et six autres navires doivent être livrés dès janvier 2011, deux autres unités devant être prêtes en 2012. CSCL pourrait lancer une nouvelle ligne européenne avant la fin de l'année, peut-être avec un autre chargeur partenaire, selon Alphaliner, basée à Paris. La plupart des méga navires en 2010 ont été affectés aux routes Asie-Europe, alors que les autres unités se sont jointes aux routes Extrême-Orient-É.-U.



CAPACITÉ AU RALENTI POUR TROIS TRANSPORTEURS

American Shipper, 4 janvier 2011

Seules trois des 20 plus importantes lignes de conteneurs au monde ont une capacité au ralenti considérable, bien qu'on soit au milieu de la saison de transport maritime de conteneurs qui est habituellement plus lente, selon les données du service de nouvelles maritimes Alphaliner. Zim (9,4 % de la capacité totale de la flotte), COSCO (7,5 %) et Hapag-Lloyd (3,4 %) sont les seules lignes à avoir mis en veilleuse plus de 2 % de leur capacité. Alphaliner a fait savoir que les navires de ces transporteurs seront bientôt réactivés. Dans l'ensemble, 2,3 % de la flotte mondiale de porte-conteneurs est au ralenti, pratiquement aucun navire des quatre grands exploitants -- Maersk Line, Mediterranean Shipping Co., CMA CGM et Evergreen étant à l'arrêt. Seule Maersk a mis des navires en réserve.

LE VOLUME DE CONTENEURS DE SHANGHAI DÉPASSE CELUI DE SINGAPOUR

American Shipper, 12 janvier 2011

Le Port de Shanghai a dépassé celui de Singapour en 2010, devenant ainsi le port à conteneurs le plus achalandé au monde. Le volume de conteneurs du port de Shanghai a augmenté de 16,2 % l'an dernier, à 29,1 millions d'EVP, surpassant les 28,4 millions d'EVP de Singapour, en hausse de 9,7 % comparativement à 2009. Les analystes prévoient depuis des années que Shanghai allait éventuellement surpasser Singapour en raison de son mélange plus équilibré de marchandises d'import-export et de transbordement. Singapour est presque entièrement tributaire du transbordement. De plus, des experts estiment que Shanghai a dépassé Singapour depuis longtemps étant donné que ce dernier comptabilise en double ses transbordements.



DE NOUVELLES RÈGLES À L'HORIZON RELATIVES AUX ORGANISMES NUISIBLES POUR LE TRANSPORT PAR CONTENEURS

OMC

Les travaux sur les normes visant la « réduction à un niveau minimal des déplacements d'organismes nuisibles par conteneurs et moyens de transport maritime dans le commerce international » sont en bonne voie, et d'autres, à un stade moins avancé, ont été entrepris concernant des normes similaires pour les conteneurs aériens et les aéronefs, a dit le Secrétariat de la CIPV au Comité des mesures sanitaires et phytosanitaires de l'OMC. L'Australie, l'UE et les États-Unis se sont ralliés à l'appel de la CIPV en faveur d'un financement supplémentaire pour répondre à un déficit budgétaire projeté de 1,2 million \$ en 2011, et ils ont exhorté les délégations à soulever la question auprès des organismes pertinents de leur pays. Les délégations sont désormais proches d'un accord sur certaines mesures concernant les normes fixées par le secteur privé — s'agissant essentiellement de la définition des normes privées et de l'échange de renseignements —, mais continuent de diverger sur les actions à mener par la suite. Elles continuent aussi de diverger sur les propositions concernant la manière de mettre en place un système qui encouragerait les Membres à recourir davantage aux services du Président en tant que médiateur

pour régler certains points litigieux. Par ailleurs, quatre nouvelles préoccupations commerciales spécifiques, parmi les moins nombreuses de ces dernières réunions, ont été soulevées dans le cadre de la tâche centrale du Comité consistant à superviser la mise en œuvre de l'Accord SPS, l'UE ayant présenté une liste de 14 questions qu'elle considère avoir été réglées.

Pour de plus amples renseignements, allez à http://www.wto.org/english/news_e/news10_e/sps_20oct10_e.htm

AUGMENTATION DE TAUX CHEZ LES TROIS GRANDS TRANSPORTEURS

Cargonews Asia

Les trois plus grandes lignes de conteneurs au monde ont annoncé des hausses des taux de transport, selon des sources de l'industrie. Les augmentations chez Maersk entrent en vigueur en janvier pour toutes les expéditions de marchandises conteneurisées de l'Asie vers l'Amérique centrale et la côte ouest d'Amérique du Sud, a annoncé The Hindu. Les taux augmenteront entre 250 et 300 \$ par EVP. La Mediterranean Shipping Company (MSC) a annoncé une série d'augmentations tarifaires et de changements aux divers frais supplémentaires à compter de février. Les augmentations proposées sont de 280 \$ par EVP et de 400 \$ par EQP ainsi que par conteneur à grand volume de 40 pieds, qui s'appliqueront à tout le fret

expédié de l'Extrême-Orient et de l'Asie vers les Caraïbes, la côte est de l'Amérique centrale, Cartagena, Panama et le Venezuela à compter du 1^{er} janvier. MSC veut aussi rétablir un prix d'urgence de 300 \$ par EVP à partir du 1^{er} janvier à toutes les expéditions dans ses services du Japon, de la Corée, de la Chine, de Hong Kong et de l'Asie du Sud-Est vers diverses destinations d'Europe du Nord, de Scandinavie, de la Méditerranée et de la Mer Noire.

CMA CGM, la plus importante ligne de conteneurs en France et la troisième au monde, a annoncé qu'elle augmentera les taux de ses principales routes commerciales dès le 1^{er} janvier. De l'Asie vers l'Amérique du Nord, l'augmentation sera de 320 \$ par EVP, 400 \$ par EPQ, 450 \$ par conteneur à grand volume de 40 pieds ou par conteneur réfrigéré et de 510 \$ par conteneur de 45 pieds. De l'Asie vers tous les ports d'Europe, l'augmentation sera de 250 \$ par EVP. De l'Afrique de l'Ouest vers l'Extrême-Orient, l'Asie occidentale et l'Inde, les taux augmenteront de 100 \$ par EVP.

PERMIS SOCIAL ET PORT ÉCOLOGIQUE



INVESTIR DANS LES COMMUNAUTÉS FAIT UNE DIFFÉRENCE

Port Metro Vancouver, 3 décembre 2010

Le port a un programme dynamique d'investissement communautaire qui consacre jusqu'à un pour cent de son bénéfice net annuel en vue de faire une différence dans les communautés avoisinantes. Port Metro Vancouver s'est engagé à appuyer les aspirations environnementales, sociales et économiques des 16 communautés où elle évolue. Grâce à son Programme d'investissement communautaire, Port Metro Vancouver consacre jusqu'à un pour cent de son bénéfice net à l'administration d'un vaste programme dynamique fondé sur les piliers de l'éducation, de l'enrichissement et de l'environnement. Ces trois domaines phares sont ceux où le port estime qu'il peut faire la plus grande différence dans ses communautés avoisinantes. Parmi les bénéficiaires du Programme d'investissement communautaire, on compte : Centraide, les Prix femmes de mérite du YWCA, la fête du Canada à Place du Canada, la Delta Hospice Society, la Pacific Salmon Foundation et le Carnegie Community Centre. Être un bon voisin signifie aussi se mêler à la communauté. En 2010, l'équipe des Relations communautaires du port a participé à une soixantaine d'événements dans les 16 municipalités environnantes. L'équipe des Relations communautaires monte une tente interactive à ces événements, et offre un programme complet de sensibilisation, incluant des échantillons de marchandises et des renseignements sur les initiatives environnementales et les secteurs commerciaux du port.

LONG BEACH APPROUVE LES DISPOSITIONS RELATIVES AUX CAMIONS « PROPRES »

American Shipper, 12 janvier 2011

Le Long Beach Board of Harbor Commissioners a récemment approuvé l'élargissement de son Clean Trucks Program, incluant des dispositions relatives aux camions plus petits de « classe 7 » et des amendes pour le « factage » -- qui consistent à prendre des marchandises d'un camion « propre » et à les déposer dans un camion « sale » dans le district portuaire. Les camions de Classe 7 sont plus petits et moins puissants que ceux de classe 8, qui servent habituellement au transport de conteneurs en provenance et à destination des ports. En vertu du Clean Trucks Program, les camions de classe 8 sont assujettis à des normes rigoureuses relatives aux émissions et les modèles plus vieux ont été graduellement interdits aux terminaux depuis l'entrée en vigueur

du programme, en 2008. Les camions de classe 7 seront ajoutés à l'interdiction progressive à compter du 1^{er} juillet 2011.

DÉBUT DU « CLEAN TRUCK PROGRAM » AU PORT DE SEATTLE

Eye for Transport

Le Port de Seattle a instauré, le 1^{er} janvier, un vaste programme visant l'inscription des nouveaux camions de factage, plus propres, qui accèdent à ses terminaux à conteneurs. Tous les camions de factage doivent maintenant respecter les lignes directrices du nouveau Clean Truck Program pour avoir accès aux terminaux à marchandises du port. À ce jour, presque tous les camions ont fait la demande de vignette « Green Gateway ». Plus de 5 929 camions et 1 100 compagnies de camionnage/propriétaires de camions sont inscrits au Drayage Truck Registry (DTR) (Registre des camions de factage). Les camions de factage dont les moteurs sont de modèles antérieurs à 1994 sont admissibles à une mesure incitative de 5 000 \$ par le biais du programme Scrapage & Retrofits for Air in Puget Sound (ScRAPs), qui se terminait à la fin de janvier. Quelque 269 camions ont été mis au rancart depuis le début du programme, en 2009.

DES PORTS FONT L'ESSAI D'UNE TECHNIQUE DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DES NAVIRES

Cargo Systems

Les ports de Los Angeles et de Long Beach coparrainent une initiative visant à réduire les émissions provenant des navires. Le projet de 3,4 millions \$US mettra à l'essai un engin novateur de réduction de la pollution appelé le « seawater scrubber » (épurateur à l'eau de mer), à compter du printemps 2011. Cette technologie utilise de l'eau de mer pour filtrer les polluants des moteurs auxiliaires et des chaudières des navires, et elle devrait permettre de réduire jusqu'à 99,9 % les émissions d'oxyde de soufre et de 85 % celles des matières particulaires. Le dispositif, fourni grâce à un partenariat entre Bluefield Holdings et Krystallon, comprend une technologie avancée de contrôle des émissions qui utilise l'eau de mer pour épurer ou filtrer les contaminants des moteurs auxiliaires et des chaudières des navires avant qu'ils sortent des cheminées d'échappement d'un navire. Une fois que les contaminants de carbone solides ont été éliminés, l'eau de mer utilisée pour la procédure



d'épuration est ensuite traitée et nettoyée avant d'être immergée. Les contaminants solides sont confinés et recueillis pour immersion ultérieure.

UN TGTB DE 317 000 TPL MUNI D'UN TEB DE 100 000 TONNES

Marinelog, 10 janvier 2011

Oman Shipping Company (OSC) a récemment pris livraison d'un TGTB de 317 000 tpl de Hyundai Heavy Industries. Selon le constructeur de navire, le pétrolier sera le premier à être muni d'un système de traitement de l'eau de ballast (TEB), qui utilise l'électrolyse pour traiter quelque 100 000 tonnes d'eau de ballast.

NISSAN LANCE UN ROULIER RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Breakbulk Online, 5 janvier 2011

Nissan a lancé un roulier de 21 000 tpl, le City of St. Petersburg, qui peut transporter 2 000 des nouvelles voitures électriques fabriquées par la compagnie. Nissan est fière de ce navire à conception conviviale. Construite par le chantier Kyokuyo au Japon, l'étrave semi-sphérique a été conçue en vue de couper de moitié la résistance atmosphérique, ce qui réduit jusqu'à 800 tonnes par année la consommation de carburant. Euro Marine Carrier, une compagnie hollandaise appartenant à Nissan Motor Car Carrier, qui exploite le nouveau transporteur d'autos, prévoit utiliser le navire pour transporter les véhicules électriques Leaf de Nissan en Europe du Nord et en Russie depuis les usines Nissan du Royaume-Uni et d'Espagne.



NAVIRES POLLUEURS

The Economist, 9 décembre 2010

Si l'industrie du transport maritime était un pays, il serait le sixième émetteur de carbone industriel au monde. Les grands pays ont établi des plans de réduction des émissions, ce qui n'est pas le cas du transport maritime. Les clients, qui payent indirectement pour le carburant des navires, sont peut-être mieux placés pour exercer des pressions sur l'industrie. Pour ce faire, une « usine à penser » (oui, vraiment) appelée le « Centre de planification carbone » a été affichée dans un site Web afin de classer les navires comme s'il s'agissait de réfrigérateurs ou de chaudières. Shippingefficiency.org utilise les données d'IHS Fairplay, un registre de navires, qui calcule le rendement carburant du navire au moment de sa construction. Les résultats sont convertis en notes lettres (très propre, A, à sale, G). L'idée est que les compagnies soucieuses des coûts, de l'environnement ou de la publicité pourraient choisir de n'utiliser que les navires ayant les meilleures notes. Les ports pourraient diminuer les droits de services des navires qui consomment moins de carburant. Le Centre de planification fournira des données sur 60 000 navires et procurera à leurs propriétaires une nouvelle base de concurrence. Si l'idée gagne en popularité, les consommateurs pourront éviter les navires à fortes émissions et privilégier ceux dont les émissions sont faibles.

PERSPECTIVES RESTREINTES POUR LES ROUTES DE L'ARCTIQUE

Sustainable Shipping

Le potentiel d'une augmentation marquée de l'activité maritime dans les routes de l'Arctique n'est pas « simple » et il sera probablement restreint pendant plusieurs années à venir, selon une étude menée par le Parlement européen. L'étude intitulée *Opening of New Arctic Shipping Routes*, a été demandée par le Comité des affaires étrangères du Parlement européen. « Les deux passages actuels, le Passage du Nord-Est (PNE) et le Passage du Nord-Ouest (PNO) sont fascinants et invitants pour la navigation maritime internationale, car leur usage réduirait considérablement la distance navigable entre les ports d'Europe et d'Asie et entre ceux de la côte est américaine et le Pacifique », souligne l'étude. Le PNE « est de toute évidence la route la plus développée et son histoire remonte loin », lit-on dans l'étude. Naviguer dans le Passage du Nord-Est offre aussi le meilleur potentiel d'économie de distance et de carburant, surtout pour les traversées d'Europe du Nord vers l'Asie du Nord-Est, comparativement à la route de Suez. Malgré le potentiel d'économie de temps et de carburant, ni le PNE ni le PNO ne revêtent encore de l'importance pour la marine marchande internationale. Le document affirme toutefois que des facteurs d'ordre pratique, juridique et économique pourraient empêcher ces routes de devenir d'intéressantes solutions de rechange pour le transport maritime international dans un proche avenir. Les problèmes de glace dans le PNO demeureront un facteur limitant majeur pendant de nombreuses années, précise l'étude. Elle souligne aussi que les autorités canadiennes « ne promeuvent pas activement l'utilisation internationale de la route, en partie à cause des controverses juridiques qui entourent le statut du passage ».

UN PORT SCANDINAVE VEUT DEVENIR CLIMAT NEUTRE D'ICI À 2015

Sustainable Shipping, 31 décembre 2010

Le port de Gothenburg prévoit être « carbone neutre » d'ici 2015. Le port, qui était une société municipale détenue en propriété exclusive, est devenu une administration portuaire municipale le 1^{er} février 2010. Un des principaux objectifs de l'administration sera de devenir un « pionnier en solutions de transport intelligentes sur le plan climatique ». Le port a annoncé une navette ferroviaire, l'alimentation électrique à quai pour les navires et d'autres projets ambitieux de terminal méthanier, qui sont autant d'exemples des efforts qu'il entend déployer en vue de réduire l'impact environnemental du transport dans la propriété portuaire.

MULTIMODAL



UN RAPPORT FAIT ÉTAT DES COÛTS D'UN CENTRE DE DISTRIBUTION

American Shipper, 30 décembre 2010

Un nouveau rapport expose en détail la vaste gamme de coûts d'exploitation d'un centre de distribution dans différentes régions des États-Unis et du Canada. La Boyd Co., une firme de réinstallation d'entreprises de Princeton, N.J., a déclaré que : « Les taux de carburant et de transport doivent grimper en 2011, et les coûts comparatifs de facteurs comme la main-d'œuvre, l'impôt foncier, l'énergie et l'immobilier sont plus importants que jamais pour le choix d'un emplacement. Le rapport de 78 pages énumère les coûts d'exploitation d'une installation de 175 000 pieds carrés avec 75 travailleurs non exclus et l'expédition terrestre de lots par camion vers les marchés américains. Les coûts varient entre un maximum de 12,6 millions \$ à San Jose-Sunnyvale, Calif., à un minimum de 7,4 millions \$ à Sioux Falls, S.D. Les coûts au Canada varient entre 12,1 millions \$ par année à Toronto et 9,7 millions \$ à Calgary. Les coûts canadiens sont en dollars US à parité.



LE NOUVEAU PATRON DU CN MET L'ACCENT SUR LA COOPÉRATION PORTUAIRE ET LA CROISSANCE COMMERCIALE

Vancouver Sun, Scott Simpson, 30 octobre 2010

Dans une allocution prononcée récemment au forum du Vancouver Board of Trade, le PDG du CN, Claude Mongeau, qui a succédé à Hunter Harrison, a déclaré qu'une approche plus innovatrice axée sur la clientèle accélérerait le mouvement des marchandises dans le plus grand port du Canada et favoriserait les débouchés commerciaux en Asie. Il a reconnu, à un forum de la Porte du Pacifique, que l'attention que CN a portée à l'efficacité au cours de la dernière décennie a éloigné la compagnie de ses clients. Le désaccord était palpable en début d'année lorsque des partenaires du CN à Port Metro Vancouver, dont des chargeurs, des exploitants de terminaux et le port même, ont exhorté le gouvernement fédéral, lors d'un

examen des services ferroviaires nationaux, à adopter des mesures réglementaires qui feraient circuler les marchandises plus rapidement au port. Toutefois, le CN a entrepris la signature d'accords avec les intervenants dans tous les grands ports du Canada, alors que l'examen se poursuivait. Récemment, par exemple, le CN a annoncé une entente avec Western Stevedoring et des compagnies de produits forestiers qui vise des services de déchargement sept jours sur sept au terminal Lynnterm de North Vancouver. Le CN a aussi annoncé un nouveau modèle de chaîne d'approvisionnement pour le transport du charbon des mines aux navires, qui augmentera de 60 % la quantité de charbon que transporte le CN.

REGARD SUR OTTAWA

LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ADOPTE UN NOUVEAU RÈGLEMENT SUR LE SUIVI À DISTANCE DES BÂTIMENTS

Le gouvernement du Canada a annoncé l'adoption d'un nouveau règlement visant à renforcer la sûreté et la sécurité en milieu marin. Le Règlement sur l'identification et le suivi à distance des bâtiments permettrait au Canada de mieux faire le suivi des bâtiments qui se dirigent vers des ports canadiens et de surveiller les bâtiments canadiens qui effectuent des voyages internationaux. Le nouveau règlement permet au Canada d'effectuer le suivi de certains types de bâtiments canadiens qui entreprennent des voyages internationaux, afin de les localiser et de leur venir en aide en cas de détresse. Ce règlement permet également au Canada de mieux effectuer le suivi de bâtiments étrangers qui naviguent dans une limite de 1 000 milles marins de leur côte, puisque les renseignements transmis en mer aideraient les autorités à prendre des mesures préventives dans l'éventualité d'une menace à la sûreté. Le Règlement sur l'identification et le suivi à distance des bâtiments s'appliquerait aux bâtiments de charge canadiens, y compris aux embarcations à haute vitesse et remorqueurs, d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux, qui entreprennent des voyages internationaux. Ces bâtiments devront être équipés de systèmes d'identification et de suivi à distance permettant de les identifier et d'indiquer leur position aux autorités côtières des autres pays qui appliquent les mêmes exigences en matière d'équipement à bord de leurs bâtiments. Le Règlement sur l'identification et le suivi à distance des bâtiments a été publié préalablement dans la Partie I de la Gazette du Canada le 19 septembre 2009. Après examen des commentaires reçus, le règlement a été publié dans la Partie II de la Gazette du Canada le 10 novembre 2010 et est maintenant en vigueur.

VERS UN ACCORD DE PARTENARIAT ÉCONOMIQUE GLOBAL CANADA-INDE :

L'Inde ambitionne de devenir la troisième économie du monde d'ici 2050; le Canada en fait un marché prioritaire. Lors d'une visite du ministre du Commerce international en Inde en janvier 2009, le Canada et l'Inde ont convenu d'entreprendre des discussions exploratoires en vue d'accroître leurs relations commerciales bilatérales, puis de conclure un accord de partenariat économique global. En novembre 2009, un Groupe d'étude conjoint formé de fonctionnaires des deux pays a été mis sur pied et chargé d'examiner la faisabilité d'un tel accord. En publiant un avis dans la Gazette du Canada le 8 mars 2009, le gouvernement du Canada a lancé des consultations publiques pour obtenir l'avis et le point de vue des Canadiens et des



Canadiennes sur une telle initiative. Le Groupe d'étude conjoint a terminé ses travaux en juin 2010. Ses conclusions posent les paramètres pour la négociation d'un accord commercial ambitieux et global entre le Canada et l'Inde tout en soulignant les avantages substantiels que pourraient retirer les deux pays s'ils supprimaient les obstacles au commerce entre eux. Le 12 novembre 2010, le premier ministre Stephen Harper et Manmohan Singh ont annoncé l'ouverture de négociations en vue d'un accord de partenariat économique global.

D'après une estimation contenue dans une étude conjointe des deux pays, un tel accord permettrait de hausser le PIB de chaque pays de quelque 6 milliards \$ et le commerce bilatéral de 50 %. Un accord de libre-échange avec l'Inde devrait profiter à nombre de secteurs d'exportation canadiens, notamment les produits forestiers; les minéraux; les produits manufacturiers et agricoles; les poissons et fruits de mer; la machinerie; les matériaux et l'équipement de construction; l'aérospatial; enfin, les technologies de l'environnement.

Cet accord profiterait également à des prestataires de services canadiens, particulièrement dans les domaines de l'énergie, des mines, de l'environnement, de l'ingénierie et des finances. Les entreprises canadiennes en sciences et en biotechnologie ainsi qu'en technologies de communication et d'information devraient également mettre à profit leur expertise dans ce marché déterminant et accroître leurs exportations en Inde. On peut lire les conclusions de l'Étude conjointe au site des Affaires étrangères et du Commerce international, soit à l'adresse

<http://www.international.gc.ca/trade-agreements-accords-commerciaux/>.

SIGNATURE DE L'ACCORD SUR LES MESURES DU RESSORT DE L'ÉTAT

Le ministère des Pêches et des Océans songeait à ratifier l'Accord sur les mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (AMREP). Le 19 novembre 2010, le Canada a signé l'AMREP au quartier général de la FAO, à Rome. Le Canada a la réputation d'appuyer les initiatives mondiales qui améliorent la gouvernance des pêches mondiales et luttent contre la pêche INN. Plusieurs des principaux alliés du Canada à ce chapitre ont signé l'AMREP—les États-Unis, l'UE, la Norvège, l'Islande, le Brésil et l'Australie. Certains d'entre eux, dont les États-Unis et l'UE, ont instauré des mesures unilatérales contre les produits de la pêche illicite et sont d'importants marchés d'exportation pour le poisson et les produits du poisson du Canada.

Premier traité mondial sur la pêche signé depuis une décennie, l'AMREP constitue un accord jalon pour la lutte contre la pêche INN. Il établit une norme minimale mondiale pour que des mesures soient prises par les États du port contre les navires qui prennent part à des activités de pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) ou à des activités connexes (bateaux d'approvisionnement) qui soutiennent une telle pêche. Le traité reconnaît aussi la souveraineté des États dans l'application de mesures plus rigoureuses concernant les navires étrangers qui cherchent à entrer dans leurs ports. Les listes des navires INN créées par les ORGP sont un des outils servant à déterminer si un navire de pêche ou connexe à la pêche a eu des activités de pêche illicite. Parmi les dispositions clés de l'AMREP, basées sur des mesures prises par certaines ORGP, on trouve :

- Interdire l'accès aux ports ou aux services portuaires aux navires qui pratiquent ou sont soupçonnés de pratiquer la pêche INN, ainsi qu'aux navires qui soutiennent ces activités.
- Normaliser les exigences quant aux renseignements que doivent fournir les navires désirant accéder aux ports.
- Améliorer la mise en commun de l'information, y compris les vérifications des permis de pêche, entre l'État du pavillon et l'État du port.
- Désigner les ports autorisant les débarquements.
- Normaliser l'inspection des navires et la formation des inspecteurs.
- Reconnaître le besoin de fournir de l'aide aux pays en développement pour la mise en œuvre de ces mesures.



Le traité s'applique aussi aux navires qui ne sont pas normalement associés à la pêche, comme les porte-conteneurs qui transportent du poisson non débarqué auparavant ou qui figurent sur une liste de navires connus pour le transport de poisson INN. Cette disposition a été révisée afin d'éviter une lacune potentielle et de veiller à ce que les activités de pêche INN ne se déplacent pas de bateaux de pêche à d'autres types de navires pouvant participer à ces activités ou les soutenir. La communauté mondiale de la pêche reconnaît qu'il est très rare qu'un porte-conteneurs transporte du poisson non débarqué antérieurement ou qu'il soit utilisé pour transborder du poisson en mer.

Lors de discussions précédentes à ce sujet, l'industrie du transport maritime a fait part de son inquiétude au sujet de la possibilité que des porte-conteneurs se voient refuser l'entrée dans un port ou l'utilisation de services portuaires. Ces préoccupations ont été notées et afin d'aborder ce problème dans la législation canadienne, le Canada a suggéré que la définition actuelle d'un navire de pêche dans la Loi sur la protection des pêches côtières (LPPC) soit élargie aux navires utilisés pour transborder du poisson en mer (c.-à-d. pour transborder du poisson n'importe où en mer), et qu'elle permette au Ministre des Pêches et des Océans de refuser à ces navires l'accès à un port ou à des services portuaires. Cela veillerait à ce que tous les navires, incluant les porte-conteneurs, pouvant transporter du poisson non débarqué antérieurement, c.-à-d. ayant transbordé du poisson en mer, soient assujettis à l'AMREP – autrement dit, il faudrait qu'un « acte » soit commis, pas seulement qu'un navire ait l'équipement requis pour commettre l'acte du transbordement en mer. Nous croyons que cette solution règle les inquiétudes de l'industrie du transport tout en permettant au Canada d'appliquer l'AMREP en bonne foi.

Un plan complet d'exploitation et de mise en œuvre sera élaboré par le MPO en collaboration avec TC, l'ASFC et les membres de l'industrie intéressés afin que cela n'ait pas de répercussions commerciales sur les échanges commerciaux du Canada.

LE POINT SUR LES PROGRÈS EN CE QUI CONCERNE LA PORTE DU PACIFIQUE

L'honorable Stockwell Day, président du Conseil du Trésor et ministre de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, a été l'hôte récemment d'une table ronde qui réunissait des intervenants clés de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP) provenant de l'industrie, venus discuter des moyens de miser sur les succès de l'Initiative. Dans le cadre de cette réunion, le ministre a déposé un exemplaire du

rapport de mi-parcours de l'IPCAP. Ce rapport souligne les progrès réalisés à ce jour en ce qui concerne l'IPCAP et fait état de ses perspectives.

Voici quelques points saillants du rapport :

- Des projets d'une valeur supérieure à 3,5 milliards \$ ont été annoncés, dont des contributions fédérales de plus de 1,4 milliard \$.
- Plusieurs projets d'infrastructure sont déjà terminés comme le pont Simon Fraser à Prince George, l'élargissement à quatre voies de la Transcanadienne dans Banff et l'ouverture à la circulation du pont de la rivière Pitt dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique.
- Le site Web amélioré de la porte du Pacifique qui renferme les toutes dernières ressources et publications, y compris une toute nouvelle vidéo promotionnelle, ainsi qu'une carte interactive qui fait le point sur tous les projets de l'IPCAP.

LE GOUVERNEMENT DU CANADA FINANCE UN PROJET ÉCOLOGIQUE À PRINCE RUPERT

Le gouvernement du Canada investira 2,5 millions \$ dans le projet du terminal Fairview de l'Administration portuaire de Prince Rupert (APPR). Ce projet permettra d'alimenter à quai les porte-conteneurs au moyen d'un système de câbles électriques. Prince Rupert sera le premier port du Canada à alimenter à quai des porte-conteneurs. Ce projet devrait permettre de réduire localement les émissions de gaz à effet de serre de plus de 4 000 tonnes et les principaux contaminants atmosphériques de 160 tonnes annuellement en permettant aux porte-conteneurs d'arrêter leurs moteurs et de se raccorder à un réseau électrique quand ils se trouvent à quai. Grâce à ce projet, le port de Prince Rupert et le gouvernement du Canada répondent aux demandes des compagnies de transport maritime en ce qui concerne la prestation de services portuaires écologiques.

Dans le cadre du Programme d'alimentation à quai des navires, Transports Canada consacra 1,8 million \$ à ce projet. Ce financement s'ajoute aux 700 000 \$ versés par Diversification de l'économie de l'Ouest Canada, aux 200 000 \$ consacrés par le gouvernement de la Colombie-Britannique, et aux 900 000 \$ provenant de l'APPR et de ses partenaires, CN Rail et Maher Terminals. Les travaux de construction rattachés à ce projet de 3,6 millions \$ devaient être terminés en 2011.

Ce projet permettra d'alimenter les porte-conteneurs grâce à un service offert par un leader de l'industrie dans le domaine des systèmes d'alimentation à quai des navires. Le raccordement électrique sera assuré par Cavotec au moyen d'un poste de ravitaillement électrique à quai et comprendra un système de câble permettant d'alimenter directement les navires en énergie électrique. BC Hydro fournira l'énergie au moyen d'une ligne de distribution existante de 69 kilovolts prévue à cette fin.

LE GOUVERNEMENT DU CANADA INVESTIT PLUS DE 4 000 000 \$ DANS LE PORT D'ESCALE DE CROISIÈRES INTERNATIONALES À BAIE-COMEAU

Le ministre d'État de Développement économique Canada, l'honorable Denis Lebel, a annoncé le versement d'une contribution non remboursable de 4 132 261 \$ à la Ville de Baie-Comeau pour lui permettre de consolider ses infrastructures d'accueil et, du coup, se positionner avantageusement parmi les escales de croisières internationales. Cette somme est consentie en vertu de l'Initiative d'appui au développement des croisières internationales, prévue au programme Diversification des collectivités de Développement économique Canada. La municipalité utilisera ces fonds pour construire un pavillon maritime et aménager une allée piétonnière afin d'accueillir les croisiéristes lors des escales à Baie-Comeau.

L'OPPOSITION RÉUSSIT À FAIRE ADOPTER UNE MOTION VISANT L'INTERDICTION DU TRAFIC DE PÉTROLIERS EN C.-B.

Les partis d'opposition se sont regroupés et ont adopté une motion exhortant le gouvernement à proposer sur-le-champ une loi qui « interdise le trafic de vrac de pétrole » dans l'entrée Dixon, le détroit Hecate et le détroit de la Reine-Charlotte, au large de la côte nord de la C.-B. Le manque d'intervention d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures et le besoin de clarifier les politiques deviennent pressants. D'autant plus que le trafic pétrolier le long des côtes ouest et arctique du Canada doit augmenter au cours des prochaines années, à mesure que les compagnies cherchent de nouvelles routes d'énergie vers l'Asie et que la fonte des glaces ouvre la voie à l'activité maritime accrue dans le Passage du Nord-Ouest.

ÉVÉNEMENTS À VENIR



CONFÉRENCE SUR L'INTERFACE ENTRE LES PORTS ET LE GOUVERNEMENT

Les 3 et 4 mai 2011
Delta Ottawa City Centre

SÉMINAIRE SUR LES OPÉRATIONS ET L'ENVIRONNEMENT

Novembre 2011
Montréal, Québec

RÉUNIONS DU CONSEIL DE L'AAPC

LE 28 FÉVRIER 2011

Minto Suites Hotel
Ottawa, Ontario

LE 4 MAI 2011

Delta Ottawa City Centre
Ottawa, Ontario

LE 6 AOÛT 2011

Sept-Îles, Québec

LE 10 AOÛT 2011

Sept-Îles, Québec

RÉUNIONS/CONFÉRENCES

AAPC 2011

53^e AGA ET CONFÉRENCE

organisée par l'Administration portuaire
de Sept-Îles, du 6 au 10 août

2012

54^e AGA ET CONFÉRENCE

organisée par l'Administration portuaire
de Hamilton

2013

55^e AGA ET CONFÉRENCE

organisée par l'Administration portuaire
de Nanaimo

AAPA 2011

organisée par le Port de Seattle, Washington

2012

organisée par la Detroit/Wayne County
Port Authority

2013

organisée par la Canaveral Port Authority

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'AAPC



2010 - 2011

PRÉSIDENT

BRUCE WOOD

PDG
Administration portuaire de Hamilton

VICE-PRÉSIDENT

PIERRE GAGNON

PDG
Administration portuaire de Sept-Îles

PRÉSIDENT SORTANT

TIM HENEY

PDG
Administration portuaire de Thunder Bay

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

TONY BOEMI

Vice-président, Croissance et Développement
Administration portuaire de Montréal

BRAD MADELUNG

PDG
Administration portuaire de Port-Alberni

ROBIN SILVESTER

PDG
Administration portuaire Vancouver-Fraser

ANGUS ARMSTRONG

Chef, Sécurité et capitaine de port
Administration portuaire de Toronto

RAYBURN DOUCETT

PDG
Administration portuaire de Belledune

KAREN OLDFIELD

PDG
Administration portuaire de Halifax

KEVIN OBERMEYER (AFFILIÉ)

PDG
Administration de pilotage du Pacifique