



ASSOCIATION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES



MARS 2011 | VOLUME 8, N°2

MANIFESTE DE L'AAPC

INTRODUCTION

L'Association continue d'offrir des événements de qualité à ses membres. Le prochain sera la Conférence annuelle sur l'interface entre les ports et le gouvernement, édition 2011, qui aura lieu les 30 et 31 mai à Ottawa, cette année. Il y aura de nouveau une réception pour les parlementaires et les fonctionnaires concernés par les ports canadiens. L'Interface fournit de précieux renseignements et elle offre aussi une excellente occasion de réseautage à tous les participants. Il reste des possibilités de commandites pour cette réunion.

Nous sommes impatients de tenir notre Conférence annuelle et AGA qui sera organisée cette année par l'Administration portuaire de Sept-Îles, sur la rive nord du Québec, du 6 au 10 août. En novembre, l'Association tiendra son Séminaire sur les opérations nationales et l'environnement à Montréal. On prêtera une attention renouvelée à la sécurité cette année, car la communauté portuaire doit régler plusieurs problèmes à ce chapitre. Le programme préliminaire sera envoyé aux membres en juin.

TABLE DES MATIÈRES

- 2** ACTIVITÉS DU CONSEIL
- 4** ACTIVITÉS PORTUAIRES
- 7** RO-RO : NOMINATIONS
- 8** SUR LA SCÈNE INTERNATIONALE
- 9** CROISIÈRES/VRAC & CONTENEURS
- 10** PERMIS SOCIAL ET PORT ÉCOLOGIQUE
- 11** MULTIMODAL
- 12** REGARD SUR OTTAWA
- 13** ÉVÉNEMENTS À VENIR
- 14** 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 connexes en un seul organisme national. Les administrations portuaires canadiennes manutentionnent chaque année des marchandises d'une valeur totale supérieure 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.

TRAVAUX DU CONSEIL

VOLUME 8, N°2 MARS 2011

Pour de plus amples renseignements sur les 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

1998-11

INTERFACE ENTRE LES PORTS ET LE GOUVERNEMENT, 2011

La prochaine Conférence sur l'interface entre les ports et le gouvernement aura lieu les 30 et 31 mai à Ottawa. L'événement a été reporté à la fin de mai en raison de la possibilité d'un déclenchement d'élections fédérales à la fin de mars. Cette rencontre très courue en est à sa 10^e édition et nous avons organisé une fois de plus une réception pour les députés, les sénateurs et les fonctionnaires. Ce sera une excellente occasion de réseautage pour les membres de la communauté portuaire, surtout si cela se fait immédiatement après l'élection et l'arrivée d'un nouveau Cabinet fédéral.

ÉTUDE SUR LES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

Le processus de DP lancé par l'Association pour trouver un consultant est terminé et l'Étude sur les infrastructures portuaires est en cours. CPCS Transcom a été retenue et terminera l'étude à la fin de mai. Cet important projet recueillera des informations sur les besoins d'infrastructures de nos membres pour les 15 années à venir. Elle aidera aussi les efforts de plaidoyer permanents de l'Association pour obtenir les programmes de financement fédéraux accessibles à nos membres, comme nous l'avons expliqué dans notre mémoire aux consultations prébudgétaires, en décembre dernier.

PROGRAMME D'ORIENTATION PORTUAIRE POUR LES FONCTIONNAIRES FÉDÉRAUX

Ce programme a commencé au début de l'année et 12 fonctionnaires de Transports Canada ont passé une journée et demie à l'Administration portuaire de Montréal pour en apprendre davantage sur les opérations portuaires, la sécurité, l'environnement, le marketing, les immobilisations et autres questions pertinentes. Le programme fournit aux fonctionnaires fédéraux des informations de première main sur les opérations portuaires afin de les aider lorsqu'ils traitent de questions portuaires. Nous préparons la deuxième visite qui aura lieu dans une autre APC au printemps.

ZONES DE CONTRÔLE DES ÉMISSIONS (ZCE)

L'Association travaille avec ses membres et avec d'autres intervenants pour recommander les modifications appropriées à la résolution sur les Zones de contrôle des émissions (ZCE), transmise par l'OMI. Transports Canada prépare une ébauche qui sera présentée à l'industrie à la prochaine réunion du CCMC, à la fin d'avril. Le ministre des Transports et son personnel étudient la question.

L'Association a envoyé une lettre demandant que les changements appropriés soient faits, accompagnée d'une récente étude d'impact économique décrivant les répercussions néfastes potentielles d'une ZCE sur le secteur des croisières au Canada. La North West Cruise Association ainsi que des représentants des lignes de croisières se sont réunis avec Transports Canada à la fin de janvier, afin de discuter de ce que souhaite l'industrie au chapitre du règlement sur le contrôle des émissions dans un périmètre de 200 milles. L'Association a aussi appris que le règlement proposé sera présenté au Cabinet pour étude, un processus inhabituel pour ce genre de modifications. L'Association accélérera ses efforts de revendication au cours des semaines à venir étant donné que le Cabinet examinera bientôt le dossier.

RESTRICTIONS CONCERNANT LES PÉTROLIERS

Le projet de loi C-606 d'initiative parlementaire, présenté en Chambre des communes, est une autre question d'actualité. Il interdit aux pétroliers de transporter du pétrole le long de la côte nord-canadienne du Pacifique et il pourrait avoir des répercussions néfastes sur l'ensemble du Canada s'il est adopté par le Parlement, car on songerait ensuite à le mettre en œuvre dans d'autres régions du Canada pour que les règles du jeu soient équitables. C'est une question d'importance nationale et l'Association doit agir de manière à faire connaître le point de vue de la grande communauté portuaire. Elle entreprendra donc plusieurs démarches au cours des semaines à venir, afin de contrer l'impact négatif de ce projet de loi. Ses efforts de plaidoyer se concentreront sur l'importance des activités des pétroliers pour le Canada, l'importance de l'huile de chauffage pour les foyers canadiens et la fiche de sécurité remarquable de l'industrie jusqu'à ce jour.

INITIATIVE NORD-AMÉRICAINE SUR LA SÉCURITÉ À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE

Le président des États-Unis et le premier ministre du Canada ont récemment annoncé le lancement de l'Initiative nord-américaine sur la sécurité à l'intérieure du périmètre. L'intention de cette annonce est claire, mais on a très peu de détails sur la façon dont cette initiative sera mise en œuvre et sur qui la dirige à Ottawa. L'Association veille à ce que ses membres aient leur mot à dire sur le sujet et elle déterminera comment procéder au cours des semaines à venir. Elle appuie la libre circulation des marchandises et des gens à la frontière, mais elle veut s'assurer que toute autre nouvelle initiative tiendra compte du point de vue des ports.



REPRISE DU COMMERCE MARITIME

Au début de mars, des représentants portuaires et des membres de la communauté maritime ont participé à un atelier à Ottawa, organisé par Transports Canada, en vue de poursuivre l'élaboration d'une stratégie de reprise du commerce maritime après une attaque terroriste ou une catastrophe naturelle. L'atelier a utilisé les résultats de récents projets pilotes menés avec les administrations portuaires de Vancouver-Fraser, Hamilton, Montréal et Halifax. Les efforts se poursuivront et nous tiendrons les membres informés des nouveaux résultats dans les semaines à venir.

FORUM NATIONAL INTERSECTORIEL

L'Association siège maintenant à ce forum, qui favorise une approche pancanadienne détaillée, afin de souligner la résilience des infrastructures essentielles. Ce forum a pour objectif d'obtenir une orientation des leaders nationaux au sujet des mesures prioritaires, en vue de renforcer la résilience des infrastructures essentielles. Il vise aussi à appuyer les efforts du secteur public-privé pour mettre en œuvre la Stratégie nationale et Plan d'action sur les infrastructures essentielles.

L'Association étudiera les liens entre ce forum et le travail qui ressortira de l'initiative de reprise du commerce maritime, car il existe des rapprochements importants entre ces deux éléments. Le sous-ministre de la Sécurité publique, William Baker, préside le forum.

COMITÉ CONSULTATIF DE L'ACSF SUR LES ACTIVITÉS COMMERCIALES À LA FRONTIÈRE

L'Association a aussi été invitée à siéger à ce comité créé pour consulter les intervenants concernés par le transport transfrontalier de marchandises. Le comité étudie un registre d'une trentaine de questions qu'il met à jour régulièrement. L'une d'elles sera la création d'un manifeste électronique pour le mode maritime. Il en a déjà terminé un pour le transport terrestre. D'autres détails seront fournis sur ce comité et sur d'autres questions dans les semaines à venir.

SÉCURITÉ CÔTÉ MER

Transports Canada participe à une étude sur la sécurité côté mer qui porte sur les questions de juridiction et d'exploitation ayant une incidence sur la communauté portuaire. Les consultants se réunissent avec les représentants de plusieurs administrations portuaires pour connaître leurs réactions sur cette étude et sur ce qui peut être fait à l'avenir. Il y a eu beaucoup de discussions à ce sujet depuis 10 ans, mais il reste de nombreuses discussions sur ce sujet. L'Association espère que l'étude répondra à certaines d'entre elles.

SONDAGE AUPRÈS DES MEMBRES DE L'AAPC

L'Association mènera un sondage professionnel afin d'obtenir l'opinion de toutes les catégories de membres sur les services essentiels qu'elle leur fournit et sur la gestion en général. Une étude semblable avait été effectuée en 2007. Le Carleton University Survey Centre mènera de nouveau ce sondage.

ACTIVITÉS PORTUAIRES

PORT-ALBERNI

Les activités qui génèrent les recettes de Port-Alberni et qui lui permettent d'investir sont : le mouillage et le chargement de navires hauturiers, la location de biens-fonds dont le Port est propriétaire ou administrateur et les services de marina. Au nombre des investissements portuaires récents, citons : des nouveaux quais flottants améliorés aux marinas de Clutesi Haven, Harbour Quay et China Creek; de nouveaux bollards d'amarrage au poste à quai 3; des remises à bateaux améliorées à la marina Clutesi Haven; un système/équipement d'alimentation en carburant modernisé aux marinas Clutesi Haven et China Creek; un déversoir respectueux de l'environnement à China Creek; des caméras de sécurité à Clutesi Haven, Harbour Quay et à PA Terminals et l'installation d'un système d'alerte au tsunami à China Creek. L'administration portuaire travaille avec la direction des Ports pour petits bateaux. Elle a aussi reçu de l'aide financière du Programme d'adaptation économique des collectivités de la côte ouest en vue du réaménagement du Fishermen's Harbour, dont le coût prévu s'élève à 8 millions \$.

NANAIMO

La nouvelle gare maritime de l'Administration portuaire de Nanaimo est presque terminée. La composante maritime de l'installation, qui comprend des ducs-d'Albe, une série de ponts de transfert et de passerelles et des pontons d'arrivée en béton, sera entièrement installée d'ici à la fin de mars. Le ponton de béton, qui mesure environ 300 pieds de longueur sur 50 pieds de largeur, et a une hauteur libre de 7 pieds au-dessus de l'eau, a été construit en deux parties et relié par un système complexe de câbles en vue de son remorquage final à l'emplacement de mouillage permanent, à côté du quai Assembly de Nanaimo. Le ponton représente environ 30 % du budget maritime du projet et, une fois opérationnel, le poste à quai pourra accueillir les plus grands navires de croisières sillonnant la côte ouest.

BCMEA

Les mesures syndicales des débardeurs de la province pourraient stopper les opérations à l'Administration portuaire de Nanaimo, au moment même où les volumes semblent enfin reprendre. Des pourparlers médiatisés doivent avoir lieu entre la B.C. Maritime Employers Association et l'International Longshore and Warehouse Union Canada. Le syndicat a déjà voté en faveur d'une grève, mais il dit ne pas prévoir publier un avis à cet effet. La BCMEA a déclaré que les mesures syndicales auront une

incidence majeure sur l'économie canadienne. Selon l'association, un nombre croissant de lignes maritimes internationales et de clients de conteneurs ont déjà transféré leurs activités au sud de la frontière, en raison de la menace de grève au port. Nanaimo est surtout un port d'exportation et il n'a pas encore subi de répercussions. Toutefois, une grève aurait un impact considérable sur le résultat net du port, alors que les niveaux de marchandises augmentent. Une augmentation imprévue dans le secteur des exportations de bois d'œuvre l'an dernier a entraîné une hausse de 18 % des volumes de marchandises à l'APN. Les volumes de marchandises sont passés de 1 526 661 tonnes en 2009 à 1 809 817 en 2010. Les volumes d'exportation, composés surtout de bois d'œuvre et de pâte, ont progressé de 268 868 tonnes à 447 710 l'an dernier. Les volumes d'exportation ont été de 332 787 en 2008. La hausse se traduira probablement par un meilleur tableau financier pour l'administration portuaire, qui rendra publics ses états financiers de 2010 au printemps. En 2009, elle avait connu une perte nette de 397 000 \$ et ses produits avaient chuté d'environ 28 %.

VANCOUVER

Port Metro Vancouver (PMV) a publié ses résultats de fin d'exercice, l'année 2010 ayant été très occupée dans la Porte du Pacifique du Canada. En effet, PMV a atteint des volumes record dans des secteurs clés et elle a enregistré une augmentation de 16 % du tonnage total, manutentionnant 118,4 millions de tonnes durant l'année. Le rapport de fin d'exercice 2010 indique que le trafic conteneurs a atteint un record sans précédent en termes de conteneurs manutentionnés, dont le nombre s'élève à 2,5 millions d'EVP, une hausse de 17 %. Dans l'ensemble, les volumes d'exportation ont été renforcés par des volumes record de charbon, de potasse et de céréales, qui ont progressé de 19 % pour s'établir à 80,3 millions de tonnes. Le tonnage total étranger a augmenté de 18 %, à 93,3 millions de tonnes, les exportations à l'étranger vers les économies asiatiques ont continué de montrer la voie. Le tonnage intérieur total a aussi progressé de 10 % par rapport à 2009, pour se chiffrer à 25,1 millions de tonnes. Le nombre de croisières a diminué comme prévu cette année, passant de 256 traversées en 2009, à 177 traversées 2010.

Le Canadien Pacifique et Port Metro Vancouver ont récemment signé une entente de collaboration qui améliorera la productivité et la performance dans la Porte du Pacifique du Canada. Cette entente établit le cadre qui permettra au Port, au CP et aux intervenants

portuaires d'élaborer des mécanismes qui détermineront, mesureront, surveilleront et évalueront la performance de chaque participant portuaire par rapport à des repères établis. L'entente établit aussi des processus pour communiquer activement au sujet des services et pour résoudre les litiges entre le CP, le Port et les participants de la chaîne d'approvisionnement sur une base commerciale. Quarante pour cent de l'ensemble du trafic de marchandises transportées par le Canadien Pacifique transitent par Port Metro Vancouver.

WINDSOR

Le tonnage du Port de Windsor s'est redressé en 2010. En effet le port a enregistré des gains importants au chapitre des marchandises manutentionnées : les volumes ont augmenté de près de 9 % par rapport à 2009, atteignant 5 327 256 tonnes.

CGVMSL

MITL a terminé, en décembre 2010, un projet pour la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent concernant l'évaluation d'une nouvelle technologie d'amarrage mains libres qui pourrait être déployée dans le Réseau de la Voie maritime. L'étude consistait à déterminer les taux de base des dernières années pour les incidents néfastes de navires passant par les écluses et d'évaluer les tests actuels de la nouvelle technologie comparativement à ces taux de base. De plus, on a procédé à des entrevues avec les intervenants pour connaître leur opinion sur la nouvelle technologie. La Voie maritime du Saint-Laurent a connu une reprise de l'activité dans la saison de navigation 2010, le volume des marchandises transportées ayant augmenté de 15 % pour atteindre le niveau estimé de 35,5 millions de tonnes. Les expéditions de minerai de fer ont progressé de 35 % par rapport à 2009, et les céréales, de 10 %. Comme le fret général – principalement les expéditions de fer et d'acier et les cargaisons spéciales comme des composantes d'éoliennes – a par ailleurs enregistré un essor de 63 %, la Voie maritime a terminé l'année sur une note positive. La décision du gouvernement du Canada de supprimer les droits de douane de 25 % sur les navires importés a suscité un renouvellement de la flotte.

MONTRÉAL

Le Canadien Pacifique, chemin de fer d'Amérique du Nord transportant des marchandises, et l'Administration portuaire de Montréal (APM) ont annoncé récemment la signature d'une entente de collaboration en matière de



rendement et de productivité qui officialise la collaboration actuelle de la chaîne d'approvisionnement entre le chemin de fer et le Port de Montréal. Le 3 février, l'APM et le CN avaient signé une entente visant l'amélioration de l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement pour le trafic conteneurs.

L'APM a annoncé que les investissements actuels consentis sur le territoire du port à Montréal permettront de porter la capacité maximum annuelle de manutention de conteneurs de 1,6 million à 2 millions de conteneurs en 2016. Parallèlement, l'APM a fait en 2010 des études techniques sur son site de Contrecoeur, 40 km en aval de Montréal, où le port pourrait procéder à des agrandissements, le moment venu. L'entreprise de ce projet, qui fait l'objet de plusieurs études préliminaires, pourrait porter la capacité conteneurs maximale du Port de Montréal à plus de trois millions de conteneurs, soit près du double de sa capacité actuelle.

Le CN, l'Administration portuaire de Montréal, la Société Terminaux Montréal Gateway et Termont Montréal ont conclu des ententes en vue d'améliorer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement pour le trafic conteneurs. Les accords entre le CN, l'APM et les exploitants de terminaux définissent des indicateurs clés de performance en vue d'améliorer la fluidité du point d'accès. Ces indicateurs incluent des paramètres de mesure précis pour les temps de séjour en terminal des conteneurs, la disponibilité des wagons, la ponctualité des services ferroviaires et la performance du service des

navires. Près de 44 % des conteneurs chargés et déchargés au Port de Montréal sont transportés par chemin de fer.

BELLEDUNE

Le Telegraph Journal a annoncé récemment que l'activité augmente à Belledune et le PDG de l'Administration portuaire de Belledune, Rayburn Doucett, passe le mot que le port est ouvert aux affaires et qu'il est impatient de transiger avec les entreprises. Tout va en effet pour le mieux au port à l'heure actuelle; il a connu plusieurs années de profits records, de plus en plus de navires venant de partout dans le monde y jettent l'ancre et le projet d'agrandissement majeur, au coût de 66 millions \$, est presque terminé.

Le 16 mars, l'honorable Keith Ashfield, ministre du Revenu national, ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique et ministre d'État de la porte d'entrée de l'Atlantique, au nom de l'honorable Chuck Strahl, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, a annoncé une contribution financière de 1,5 million de dollars pour la construction de la nouvelle infrastructure de transport au port de Belledune. Cette contribution financière appuie la construction d'une nouvelle installation qui permettra la conception et la production d'éléments en acier préassemblés qui seront utilisés pour des projets locaux, nationaux et internationaux. Grâce, entre autres, à de grandes grues de 20 tonnes et à des postes de soudage, l'installation permettra la fabrication, le travail, l'assemblage et l'entreposage des métaux. Avec sa nouvelle

capacité de transbordement multimodal, le port de Belledune pourra profiter des occasions de transport maritime à courte distance le long du littoral est. Le gouvernement fédéral finance ce projet dans le cadre du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, qui a été créé dans le but d'appuyer le transport et l'infrastructure liés au commerce aux portes d'entrée et aux passages frontaliers du Canada. Cette contribution s'ajoute aux contributions remboursables de 3,2 millions de dollars annoncées en janvier 2011, dans le cadre du Programme de développement des entreprises de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, lequel permettra de supporter les coûts du nouvel édifice et du développement du site.

SAINT JOHN

La Section locale 273 de l'Association internationale des débardeurs (la section locale 273 de l'AID) et l'Association des employés du Port de Saint John (AEPSJ) ont signé une nouvelle convention collective qui est entrée en vigueur le 13 février 2011, pour une durée de quatre ans expirant le 31 décembre 2014. Parmi les principales réalisations de cette nouvelle entente, on compte une stabilité à long terme qui permettra à toutes les parties de collaborer à l'élargissement de la base de clientèle. L'entente prévoit des économies de coûts pour les employeurs et une augmentation salariale de 6,1 p. 100 pour les employés pendant la durée de l'entente, ainsi qu'une augmentation de 8 p. 100 des cotisations de retraite et de bien-être, également pour toute la durée de l'entente.



Les gouvernements provincial et fédéral ont récemment annoncé un nouveau financement pour trois projets, incluant le Port de Saint John, qui améliorera l'efficacité et la sécurité du réseau de transport du Nouveau-Brunswick. Le port a reçu des fonds pour l'agrandissement de la porte d'entrée des croisières. Ce projet augmentera la capacité des postes à quai pour les voyages internationaux accrus vers la ville et pour maximiser les possibilités de croissance économique de l'industrie des croisières dans l'Atlantique. L'investissement total est de 14 millions et le gouvernement fédéral contribuera à hauteur de 4,5 millions \$. Le reste proviendra à parts égales du Port de Saint John et du gouvernement provincial.

Betty MacMillan, de l'Administration portuaire de Saint John (APSJ), a été récemment honorée par ses pairs récemment pour ses nombreuses années de travail dans l'industrie des croisières. Des prix sont remis durant le séminaire de trois jours sur les croisières de l'American Association of Port Authorities (AAPA) qui se déroulait à Miami cette année. Betty s'est rendu compte il y a bien longtemps que, pour attirer les navires de croisières, Saint John devait adopter une approche régionale. Elle est devenue administratrice de l'Atlantic Canada Cruise Association, qu'elle a d'ailleurs présidée à trois reprises. Betty a été témoin de la croissance des activités de croisières dans la région depuis qu'elle travaille au port, qui est passée d'une industrie artisanale de quelques milliers de passagers à un marché qui connaît maintenant la croissance la plus rapide de l'industrie touristique du Nouveau-Brunswick. D'ailleurs, le Port de Saint John a reçu l'an dernier plus de 200 000 passagers en une seule année et il a accueilli son 1,5 millionième croisiériste cumulatif. Il prévoit en accueillir deux millions d'ici les deux prochaines années probablement.

HALIFAX

American Feeder Lines a annoncé le lancement d'un service hebdomadaire entre les ports de Halifax, Boston et Portland, Maine. AFL, qui a aussi comme ambitieux projet de construire une flotte de 10 navires en vertu de la « Jones Act » et d'offrir des services maritimes à courte distance sur les côtes est et du golfe, a affirmé que le service suivra l'itinéraire de l'ancien "Yankee Clipper," qui assurait le service hebdomadaire régulier vers la Nouvelle-Angleterre, pour Hapag-Lloyd. Le nouveau service hebdomadaire sera lancé durant le deuxième trimestre, selon les dates de mise en exploitation graduelle d'un navire d'affrètement. AFL a aussi engagé Andrew Haines comme vice-président de la direction de la compagnie et elle ouvrira un bureau régional à Boston.

SYDNEY

Un groupe de travail qui a étudié un nouveau modèle de gouvernance pour le port de Sydney recommande que la Sydney Ports Corp. soit remaniée, qu'on nomme un nouveau conseil d'administration et qu'on trouve une source de financement durable. Le groupe de travail a utilisé les services de plusieurs consultants. Le sommaire exécutif précise que, bien que la Sydney Ports Corp. possède plusieurs caractéristiques d'un modèle de gouvernance réussi, elle devrait être restructurée en vue d'inclure davantage de représentants d'entreprises du secteur privé ainsi que d'autres intervenants qui ne font pas partie du secteur du transport maritime. L'une des principales conclusions est que la nouvelle structure de gouvernance doit obtenir une source de revenus à long terme afin que le port soit financièrement autonome. Le groupe recommande également un dialogue soutenu avec Transports Canada pour essayer de faire en sorte que le gouvernement fédéral cède le droit de prélever les droits portuaires. À défaut, il croit que Sydney devrait songer à demander le statut d'administration portuaire canadienne, et ses immobilisations, comme les terrains, les quais et les bâtiments, ainsi que le lit de mer, appartiendraient au gouvernement fédéral. Le sommaire explique que ce ne serait pas la meilleure option, car la Sydney Ports Corp. a été informée qu'un port doit démontrer qu'il est autonome financièrement, sans référence aux droits de port, pour pouvoir faire cette démarche.

NOMINATIONS RO-RO



ADMINISTRATION PORTUAIRE DU GRAND VICTORIA

Curtis Grad a été nommé PDG. Il possède de nombreux antécédents comme directeur d'une administration aéroportuaire. Il a en effet récemment dirigé les aéroports de Nanaimo et Abbotsford, en C.-B., et aussi celui d'Amman, en Jordanie. M. Grad a une longue fiche de leadership réussie en planification stratégique, en développement des marchés et en gestion des opérations. Il a aussi travaillé pour l'industrie touristique de la C.-B., et a nommé été membre du conseil de la Vancouver Coast and Mountains Tourism Association. Il entrera en fonction le 6 juin 2011.

VANCOUVER

Le Conseil d'administration de Port Metro Vancouver (PMV) a élu M. Craig Neeser comme nouveau président, avec effet le 1er mars 2011. M. Neeser s'est joint au Conseil de Port Metro Vancouver en août 2009 et il exerce son premier mandat de trois ans, qui se termine le 30 août 2012. Il succède à la présidente sortante Sarah Morgan-Silvester, nommée par la Province de la Colombie-Britannique, dont le mandat expire le 28 février 2011. M. Neeser est ancien président de Weyerhaeuser et premier vice-président de l'International Group. Il a été administrateur du Council of Forest Industries of British Columbia, de l'University of Alberta, de Global Forest Partners, du Maynards Advisory Board et de l'Aquarium de Vancouver. De plus, il a été président de la Coast Forest Lumber Association. M. Neeser détient un baccalauréat ès sciences (aménagement des ressources forestières) de l'University of Alberta et il a terminé le programme de gestion avancée de Harvard.

La Province a doté le poste vacant au Conseil de PMC. Philip Hochstein a été choisi pour remplacer Sarah Morgan-Silvester. M. Hochstein est président de l'Independent Contractors and Businesses Association of B.C. (ICBA). Il possède une vaste expérience en gouvernance et en administration ainsi que des connaissances de la Porte de l'Asie-Pacifique, principalement pour avoir siégé au conseil d'administration de la Table sur les compétences de la Porte et du Corridor de l'Asie Pacifique. De plus, Hochstein préside le Conseil du Construction Industry's Benefit Plan et il est administrateur de la SHARE Family and Community Services Society et de l'ICBA Benefit Services Ltd. Ancien président de la Coalition of BC Businesses, Hochstein possède une maîtrise en administration publique de l'University of Victoria (1984) et un diplôme spécialisé en histoire de l'Université McGill de Montréal.

HAMILTON

Bruce Wood, PDG de l'Administration portuaire de Hamilton, a annoncé la nomination de Janet Balfour au poste de vice-présidente, Ressources humaines et Services généraux. Janet s'est jointe à l'APH en novembre 2005 comme directrice des ressources humaines. Elle est diplômée de la British Columbia Institute of Technology (1993) et a obtenu son agrément comme conseillère en ressources humaines en 1998.

ARGENTIA MANAGEMENT AUTHORITY

L'AMA a annoncé la nomination de Harvey Brenton comme nouveau PDG. M. Brenton possède plus de 30 années d'expérience en développement commercial à Argentia. Tout au long de sa carrière, il a fait partie d'organismes communautaires et commerciaux, dont le St. John's Board of Trade et la Placentia Chamber of Commerce. M. Brenton succède à feu Ken Browne, qui fut un membre actif de l'Association et un précieux administrateur représentant la catégorie des associés.

M. Brenton a à son tour annoncé la nomination de Chris Newhook comme gestionnaire, Développement commercial et Marketing. Chris possède 27 années d'expérience en commerce et en gestion dans le secteur privé et sans but lucratif. Il était depuis 13 ans directeur général de la Placentia Area Chamber of Commerce. Chris a débuté sa carrière en gestion des opérations à la Banque de Nouvelle-Écosse en 1984, où il a gravi graduellement les échelons à Terre-Neuve-et-Labrador, puis à Toronto, Ontario. Il est revenu à Terre-Neuve en 1993 et il a accepté le poste d'enseignant en commerce au campus de Placentia du College of the North Atlantic. En 1997, il est entré à la Placentia Area Chamber of Commerce comme directeur général, où il a notamment travaillé diligemment, avec les partenaires de la communauté, à l'accroissement de la participation commerciale régionale dans le nouveau développement industriel dans le secteur. Chris possède un B.A. en commerce (1984) et un MBA (1998) de la Memorial University of Newfoundland. Il habite à Placentia.

SCÈNE INTERNATIONALE



LES PORTS AMÉRICAINS AUX PRISES AVEC DES DIFFICULTÉS DE FINANCEMENT FACE À L'AGRANDISSEMENT DU CANAL DE PANAMA

Transport Intelligence, le 8 février 2011

L'agrandissement du canal de Panama sera terminé d'ici 2014, selon le calendrier prévu, et les plus gros navires pourront dorénavant l'emprunter. De loin, la majorité du trafic passant par le canal se déplace entre la côte est américaine et l'Asie. Pour l'exercice 2010, le tonnage de la côte est-américaine-Asie a augmenté de 6 % par rapport à 2009. Les préparatifs en vue de l'augmentation prévue de marchandises transitant par le canal de Panama sont en cours depuis plusieurs années. Les compagnies ferroviaires américaines ont réussi à obtenir de l'aide publique pour financer des projets de réfection et d'agrandissement des infrastructures en vue de transporter le fret des ports vers l'arrière-pays. Les ports de la côte est se préparent aussi à l'agrandissement du canal. À l'heure actuelle, seuls deux ports de la côte est ont des chenaux assez profonds (50 pieds) pour accueillir les porte-conteneurs super post-Panamax - le Port de Virginie et le Port de New York/New Jersey. Ceux de Charleston, Miami et Savannah en sont à divers stades de préparation et ils ont demandé du financement additionnel en vue de mener à bien leurs plans. Il faut absolument approfondir les ports de la côte est afin de profiter des échanges commerciaux internationaux croissants. À défaut de quoi, selon Kurt Nagle, directeur général de l'American Association

of Port Authorities, « les ports américains ne profiteront pas pleinement des occasions d'exportations qu'offrira le canal de Panama élargi ».

GROS TRAVAUX DE MODERNISATION DES TERMINAUX AU PORT DE LONG BEACH

Dredging Today, le 17 février 2011

La Long Beach Board of Harbor Commissioners a approuvé à l'unanimité un contrat de dragage et de construction de quai au coût de 123 millions \$. Les travaux du singulier Middle Harbor Redevelopment Project, un des plus ambitieux et importants efforts entrepris par le Port de Long Beach, débiteront officiellement. Le contrat couvre la première partie de la modernisation et de la consolidation, au coût d'un milliard de dollars, de deux terminaux maritimes vieillissants qui seront transformés en un seul terminal à conteneurs ultramoderne dont la capacité marchandises sera doublée. Le méga-projet s'échelonnera sur neuf ans. La première étape, qui comprend la construction de quais, le dragage d'une rampe et le remplissage d'une autre, débutera ce printemps et durera 22 mois.

CROISIÈRES/VRAC & CONTENEURS



LES LIGNES DE CROISIÈRES RAYENT MEXICO DE LEUR ITINÉRAIRE EN RAISON DE LA VIOLENCE QUI Y RÈGNE

Reuters, le 15 février 2011

Trois lignes de croisières cesseront ou réduiront les voyages au Mexique depuis le sud de la Californie, une tendance que des représentants de l'industrie attribuent à la montée de la violence liée à la drogue au Mexique, qui fait fuir les touristes. Le luxueux navire de ligne Mariner of the Seas, de la Royal Caribbean Cruises, fera sa dernière croisière du Port de Los Angeles vers la côte ouest du Mexique. Le Norwegian Star de la Norwegian Cruise Lines cessera ses voyages à la Riviera mexicaine en mai et il aura son port d'attache à Tampa, en Floride. La Carnival Corp a aussi annoncé cette semaine que le Carnival Spirit aura dorénavant son port d'attache en Australie plutôt qu'à San Diego, en 2012.

LES CULTIVATEURS DE BLÉ DE L'OUEST CANADIEN PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES

American Shipper, le 9 février 2011

Les agriculteurs des Prairies seront bientôt propriétaires des navires qui transportent leur blé sur les Grands Lacs, en vertu d'un accord conclu récemment entre la Commission canadienne du blé (CCB) et les compagnies maritimes Algoma Central Corporation et Upper Lakes Group Inc. La CCB procède actuellement à l'achat de deux laquiers qui seront prêts à la mise à flot en 2013, dans le cadre d'un achat plus important effectué par Algoma et Upper Lakes. Les agriculteurs bénéficieront de contributions d'au moins 10 millions \$ de moyenne par an aux comptes de mise en commun de la CCB une fois que les navires seront en service. Ils bénéficieront également de gains d'efficacité dans le transport du grain grâce au renouvellement de la flotte. Les nouveaux navires seront des vraquiers de classe Equinox, exploités et gérés par Seaway Marine Transport, un partenariat formé par Algoma et Upper Lakes. La contribution financière de la CCB à l'achat des deux navires s'élève à 65 millions \$, soit près de 1 \$ la tonne, une fois cette somme répartie sur les quatre prochaines campagnes agricoles. Les agriculteurs des Prairies sont également propriétaires d'un parc de 3 400 wagons-trémies servant à acheminer le blé et l'orge aux ports d'expéditions et aux clients canadiens.

CONTENEURS

LES GROS NAVIRES : UN DÉFI POUR LES PORTS AMÉRICAINS

American Shipper, le 9 mars 2011

La commande de Maersk, le mois dernier, de navires de 18 000 EVP a fait apparaître l'inquiétude que les navires de 12 000-13 000 EVP puissent être « relégués » au commerce trans-Pacifique. De tels monstres créeront de nouveaux défis pour les terminaux de la côte ouest-américaine, comme l'ont souligné les conférenciers à la récente Trans-Pacific Maritime Conference. Ed DeNike, président de SSA Containers, a affirmé que ces navires transporteront des piles de conteneurs (parfois neufs empilés les uns sur les autres), sur le tablier du quai. « Nous avons 50 portiques sur la côte ouest et aucun d'entre eux ne peut atteindre cette hauteur », a-t-il indiqué. « Cela signifie que si nous voulons accueillir ces navires le long de la côte, nous devons élever les portiques ou en acheter des nouveaux. Dans bien des cas, les postes à quai ne peuvent supporter le poids des nouveaux portiques, alors ce n'est pas simplement une question d'achat de nouveaux portiques : il faut que l'administration portuaire prenne conscience que la majorité des postes à quai des terminaux ne peuvent supporter de plus gros portiques à conteneurs. » DeNike a ajouté que, selon lui, l'automatisation et la technologie permettront aux terminaux de manutentionner les volumes accrus des navires, mais que les chemins de fer seraient le facteur déterminant de

ce que les terminaux à marchandises pourront accueillir, car la majorité du fret provenant des ports de la côte ouest est constitué d'intermodal.

UNE AUTRE PÉNURIE DE CONTENEURS À L'HORIZON

American Shipper, le 8 mars 2011

Les chargeurs pourraient être de nouveau confrontés à une pénurie de conteneurs cette année, car selon un article de service de nouvelles Alphaliner, la demande de produits de l'Asie augmente plus rapidement que l'accroissement de l'approvisionnement, assuré par les fabricants de conteneurs chinois. Le rapport entre l'inventaire de conteneurs et la capacité de navires doit chuter à 1,99 d'ici à la fin de 2011, comparativement à 2,03 à la fin de 2010, en raison de plusieurs facteurs. Le manque de commandes en 2009 pendant le ralentissement de la demande a pesé sur la flotte mondiale de conteneurs. La production a repris, mais la pénurie de travailleurs qualifiés limite les fabricants chinois. Le rapport d'Alphaliner estime que ces usines fonctionnent à 66 % de leur capacité en raison du manque de main-d'œuvre et que les prix ont atteint un sommet depuis 20 ans, soit 3 000 \$ pour un conteneur sec de 20 pieds.



PERMIS SOCIAL / PORT ÉCOLOGIQUE



PERMIS SOCIAL

ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LE PAVILLON DE LA CULTURE À PRINCE RUPERT

Le 14 février 2011

Le PDG du Port de Prince Rupert, Don Krusel, et les chefs élus des communautés Lax Kw'alaams et Metlakatla, Garry Reece et Harold Leighton, ont récemment annoncé qu'ils poursuivent l'expertise et l'évaluation de la faisabilité de la création d'un pavillon de la culture dans le secteur riverain de Prince Rupert. La première étape du projet d'aménagement consiste en des consultations des intervenants et des communautés afin de définir le concept de l'entreprise et les objectifs communs des partenaires pour la réalisation du projet. Les services de l'expert-conseil Te Taru White, une sommité en aménagement et en leadership de centres de tourisme culturel en Nouvelle-Zélande, ont été retenus pour élaborer le concept et organiser des ateliers dans le cadre de l'étude.

PORT ÉCOLOGIQUE

ÉNERGIE : SE BRANCHER AU « PROPRE »

Vancouver Sun, le 9 mars 2011

Port Metro Vancouver offre à Place du Canada l'alimentation à quai aux navires de croisières depuis la fin de 2009. Le principal objectif de ce projet était de réduire les émissions de diesel marin dans l'atmosphère en permettant aux navires de croisières d'éteindre leurs moteurs et de se brancher au réseau électrique de BC Hydro quand ils sont à quai. Les navires peuvent ainsi réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre. La première saison de croisières avec l'alimentation électrique à quai a eu lieu en 2010 et le nombre de branchements est maintenant de 44. Le port est le premier au Canada à installer l'alimentation à quai pour les navires de croisières et seulement le troisième au monde à le faire. Port Metro Vancouver a reçu le prix d'excellence en environnement 2010 (phase de concept et d'évaluation) de l'Association of Professional Engineers and Geoscientists of BC pour son installation d'alimentation à quai pour navires de croisières, qui contribue à l'amélioration de la santé publique, de l'environnement et de l'économie. Les programmes de réduction des émissions de PMV ont été acclamés à l'échelle mondiale et lui ont valu le prix écoMarchandises

en transport durable du Globe 2010. Le port a aussi été félicité pour son Programme Action Air et il a été mis en nomination pour le Prix international de transport maritime durable.

TROIS LIGNES DE CROISIÈRES SE BRANCHENT AU RÉSEAU D'ALIMENTATION ÉLECTRIQUE À QUAI DU PORT DE LOS ANGELES

Business Wire, le 28 février 2011

Le Port de Los Angeles est récemment devenu le premier port au monde à fournir l'Alternative Maritime Power™ (AMP™) à trois différentes lignes de croisières. Au cours des dernières semaines, les navires de la Disney Cruise Line, Princess Cruises et Norwegian Cruise Line ont tous bénéficié de l'unique avantage de cette technologie « AMP Mobile » (énergie électrique maritime alternative). Le port compte trois AMP Mobiles, conçues pour le World Cruise Center par des ingénieurs portuaires et par Cavotec, une firme d'ingénierie internationale. L'AMP Mobile possède une grande versatilité : il offre 100 pieds de capacité de mouvement latéral et un bras de contrôle à distance pour ajuster le bras du câble-grue aux changements des marées et à l'emplacement des connexions des navires de croisières et il peut aussi s'adapter aux navires de configurations diverses. Le World Cruise Center est le seul port où deux navires de croisières peuvent se brancher simultanément.

LE PORT DE ROTTERDAM FORCÉ DE RÉDUIRE SES ÉMISSIONS POUR ÉVITER UNE ACTION EN JUSTICE DE NATURE ÉCOLOGIQUE

Hong Kong Shipping Gazette,
le 22 février 2011

Le Port de Rotterdam devra réduire ses émissions de diverses substances nuisibles d'ici 2020. Une entente à ce chapitre a été signée par l'administration portuaire et les Amis de la Terre, en vue d'éviter la menace du groupe écologique qui voulait tenter une action contre le port au sujet de la construction du nouveau terminal Maasvlakte 2. En vertu de l'entente, d'ici 2020 l'administration portuaire devra réduire ses émissions d'oxydes d'azote (NOx), de poussière fine (PM10) et de dioxyde de soufre (SO2) de 10 % du niveau prévu dans l'étude d'impact environnemental pour le nouveau terminal. Des stimulants ont été offerts aux utilisateurs portuaires, comme une diminution des droits de port pour les navires hauturiers propres, pour

l'équipement propre et peu énergivore aux terminaux à conteneurs, pour une maintenance plus efficace de navires pour le transport maritime et pour la réduction des émissions des propres navires de l'administration portuaire, tout cela en vue d'aider celle-ci à atteindre ses objectifs.

LA CONVENTION SUR LE BALLAST : BESOIN DE RÉALITÉ

BIMCO, le 16 février 2011

Les administrations portuaires de l'État de New York ont décidé de retarder leur inquiétante demande concernant les normes d'évacuation des eaux de ballast, qui ne sont pas réalisables présentement, décision qui apporte un discret soulagement à bon nombre d'entités concernées. Les nouvelles exigences devaient entrer en vigueur le 1er janvier 2010, en vertu du règlement promulgué par le département de la Conservation de l'environnement de l'État de New York. Ce règlement inquiète les armateurs américains et internationaux, car il permettrait aux états individuels d'établir leurs propres normes environnementales en l'absence de lignes directrices fédérales, alors que la convention de l'OMI sur les eaux de ballast est retardée par le manque de signataires. L'État de New York, qui est maintenant conscient de l'impossibilité technique de ses exigences compte tenu de l'équipement disponible à l'heure actuelle, semble accepter que les objections des armateurs fassent partie d'une des catégories ouvrant la voie à une prorogation. L'entrée en vigueur du règlement a donc été reportée.

MULTIMODAL



IL EST TEMPS DE MISER SUR LE COMMERCE TRANS-PACIFIQUE

Vancouver Sun, le 8 mars 2011

L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP) en est au milieu de son cycle de vie et de nombreux grands projets d'amélioration de la capacité des ports et du transport des marchandises en arrière-pays sont en cours dans l'Ouest canadien. Tout d'abord, les avantages ne se limitent pas aux ports de la côte Pacifique canadienne, car l'IPCAP ne concerne pas que les portes d'entrée (les ports et leurs installations), mais aussi les plaques tournantes (les centres de distribution en arrière-pays comme Edmonton et Regina). Les résultats d'un volume commercial accru avantageront l'Ouest canadien, mais aussi le reste du Canada et les États-Unis. L'IPCAP créera ou rehaussera en effet de nombreux avantages dans l'Ouest canadien, pour ne nommer qu'un très court temps de transit pour traverser le Pacifique à partir de la C.-B., en particulier du Port de Prince Rupert. Un autre avantage est le réseau ferroviaire efficace et concurrentiel qui va des ports de la côte ouest et traverse le Canada et se rend également aux États-Unis, car nos réseaux ferroviaires sont beaucoup plus rentables que ceux des États-Unis. Et enfin, un avantage que l'on qualifie souvent de « caché » : de nombreuses personnes d'origine asiatique habitent en C.-B. et elles vont s'établir de plus en plus dans d'autres provinces de l'Ouest. Nos installations intérieures et portuaires doivent pouvoir manutentionner non seulement les marchandises en vrac, comme le charbon et les céréales, mais aussi les sources d'énergie liquide comme le pétrole et le gaz naturel liquéfié. Les développements de l'IPCAP, comme tous autres, doivent tenir compte judicieusement des réalités de tous les grands projets d'investissement portuaire.

VOLUME INTERMODAL : CROISSANCE DE 14,7 % EN 2010

Journal Of Commerce, le 6 janvier 2011

Le volume intermodal des principaux chemins de fer nord-américains a augmenté de 14,7 % en 2010, et les chargements de wagons transportant des marchandises et du vrac comme les automobiles, le bois d'œuvre et les produits chimiques, ont progressé de 9,4 % dans l'ensemble. Les statistiques comprennent les sept grands chemins de fer de Classe 1, ainsi que celles de plusieurs lignes régionales des États-Unis, du Canada et du Mexique qui transmettent leurs données à l'Association of American Railroads.

LE CN ET LE CP SONGENT À TRANSPORTER DU PÉTROLE VERS LA CÔTE OUEST

La course en vue de livrer du brut canadien aux côtes asiatiques est devenue un duel à quatre, les compagnies de envoyer s'appêtant à signer des ententes avec des compagnies chinoises qui souhaitent transporter du pétrole de l'autre côté du Pacifique. Enbridge a attiré beaucoup d'attention par son projet de pipelines Northern Gateway, qui créerait un débouché sur le Pacifique pour les sables bitumineux de l'Alberta. La proposition de pipeline du Canadien National a également été accueillie favorablement. Le transport du pétrole vers d'autres destinations qu'aux États-Unis n'a jamais suscité beaucoup d'attention à ce jour, mais la situation est devenue très concurrentielle et la proposition du CN reçoit beaucoup d'intérêt.

REGARD SUR OTTAWA



CONCLUSION D'UNE ENTENTE AVEC LES PREMIÈRES NATIONS À PRINCE RUPERT

le 14 mars 2011

L'honorable Chuck Strahl, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, et M. Don Krusel, PDG de l'Administration portuaire de Prince Rupert, ont annoncé récemment qu'une entente avait été conclue avec les Premières nations de Lax Kw'alaams et de Metlakatla, ensemble connues sous le nom de Tsimshian de la côte, en vue d'agrandir le port de Prince Rupert en Colombie-Britannique. Cette entente s'ajoute à celles qui ont été conclues avec deux autres groupes des Premières nations situés près de Terrace, soit ceux de Kitselas et de Kitsumkalum.

« Nous sommes très contents d'avoir conclu ces ententes historiques avec nos partenaires des Tsimshian de la côte », a indiqué M. Krusel. « Ces ententes appuient notre intérêt pour le développement économique continu du port de Prince Rupert en établissant des occasions d'affaires pour leurs communautés. Plusieurs obstacles ont été surmontés lors des négociations entre les Tsimshian de la côte, le Canada et l'Administration portuaire de Prince Rupert. Ainsi, l'entente conclue grâce à ce nouveau partenariat entre l'Administration portuaire de Prince Rupert et les Tsimshian de la côte indique clairement à la clientèle que Prince Rupert est ouvert à l'investissement. »

LE CANADA ET LE JAPON AMORCERONT DES POURPARLERS DE LIBRE-ÉCHANGE

Vancouver Sun, le 23 février 2011

Le Japon et le Canada ont convenu de mener une étude conjointe des avantages potentiels de la négociation d'un accord de libre-échange « vaste et ambitieux ». Le Japon est la troisième puissance économique mondiale après les États-Unis et la Chine en fonction du PIB. Il est aussi la plus importante source asiatique d'investissements créateurs d'emploi au Canada, et notre quatrième marché d'exportation de marchandises, les exportations totales estimatives se chiffrant à 9,2 milliards \$ en 2010. Cette annonce marque la première étape de ce qui pourrait être un long processus de négociation avec le Japon, depuis toujours l'une des économies les plus isolationnistes. Le gouvernement Harper a signé des accords de libre-échange avec huit pays depuis 2006, dont la Colombie, la Jordanie, le Panama et le Pérou et avec les états membres de l'Association européenne de libre-échange (l'Islande, le Liechtenstein, la Norvège et la Suisse.). Le gouvernement poursuit également des négociations avec une cinquantaine d'autres pays.

LE PM SOULIGNE LA CRÉATION DE LA FONDATION CANADA-CORÉE

le 21 février 2011

Le premier ministre Stephen Harper a souligné récemment la création de la Fondation Canada-Corée, qui renforcera les liens entre le Canada et la République de Corée. La Fondation Canada-Corée poursuivra les objectifs suivants : bâtir et renforcer des relations bilatérales commerciales et diplomatiques; appuyer les initiatives visant à conclure un accord de libre-échange; favoriser des occasions d'accroître les liens commerciaux et sociaux entre les deux pays, particulièrement au sein de la communauté des affaires, et prôner une stratégie énergétique canado-coréenne, car la Corée du Sud voit le Canada comme une source sûre, stable et fiable d'énergie susceptible d'alimenter sa future croissance économique.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À L'EXAMEN DES SERVICES DE TRANSPORT FERROVIAIRE DES MARCHANDISES

En décembre dernier, le Comité d'experts a présenté son rapport définitif au gouvernement. Après avoir examiné ses recommandations avec soin, Transports Canada a annoncé qu'il prendra les quatre mesures commerciales suivantes pour améliorer le rendement de la chaîne canadienne d'approvisionnement du transport ferroviaire des marchandises :

- les compagnies de chemin de fer doivent fournir un avis de 10 jours avant d'effectuer des changements aux services;
- les compagnies de chemin de fer et les intervenants doivent négocier des accords de service;
- un mécanisme équitable, rapide et économique de résolution des différends commerciaux doit être établi;
- de meilleurs rapports de rendement doivent être présentés.

Le gouvernement incite tous les intervenants de la chaîne d'approvisionnement, y compris les ports, les terminaux et les exploitants de navire, à collaborer en vue d'améliorer son rendement. Ces mesures contribueront à parfaire les relations commerciales entre les intervenants et à améliorer le service.

Pour faciliter la mise en œuvre de ces mesures, il nommera un facilitateur, soit une tierce partie neutre qui travaillera avec les expéditeurs, les compagnies de chemin de fer et d'autres intervenants au cours d'une période de six mois. Le facilitateur aura deux tâches principales. Il devra d'abord élaborer un accord de service type. Le gouvernement favorise le recours à des accords de service pour appuyer un marché compétitif. Il recommande vivement à tous les intervenants de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, y compris les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs, à collaborer en vue de conclure les ententes commerciales requises. La deuxième tâche du facilitateur sera de faire participer les intervenants à l'élaboration d'un processus simplifié de résolution des différends commerciaux pour résoudre les questions litigieuses entre les parties concernées.

ÉVÉNEMENTS À VENIR



CONFÉRENCE SUR L'INTERFACE ENTRE LES PORTS ET LE GOUVERNEMENT

les 30 et 31 mai 2011
Hôtel Delta City Centre, Ottawa
Ottawa (Ontario)

24^e JOURNÉE MARITIME ANNUELLE

Dîner annuel, St. Claire Centre
le 5 mai 2011, à 17 h 30
à Windsor (Ontario)

Conférencier invité :
L'honorable Dwight Duncan
Ministre des Finances de l'Ontario

JOURNÉES DU PORT DE SAINT JOHN

Gare maritime Marco Polo
du 12 au 14 juin 2011

JOURNÉES DU PORT DE HALIFAX

Centre Cunard
Septembre 2011

SÉMINAIRE SUR LES OPÉRATIONS NATIONALES ET L'ENVIRONNEMENT

Novembre 2011
Montréal (Québec)

RÉUNIONS DU CONSEIL DE L'AAPC

LES 30 ET 31 MAI 2011

Hôtel Delta 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 ET TRÉSORIER

TIM HENEY

PDG
Administration portuaire de Thunder Bay

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

TONY BOEMI

Vice-président
Administration portuaire de Montréal

ADMINISTRATEURS

BRAD MADELUNG

PDG
Administration portuaire de Port-Alberni

ROBIN SILVESTER

PDG
Administration portuaire de 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