



ASSOCIATION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES



ÉTÉ 2011 | VOLUME 8, N°3

MANIFESTE DE L'AAPC

INTRODUCTION

Les élections fédérales ont eu lieu en mai, le discours du Trône a été prononcé et le budget a été déposé en juin. L'Association a fourni sa rétroaction sur le budget dans une mise à jour aux membres diffusée peu après le budget. Il y a eu peu de surprises et les choses étaient assez prévisibles et tranquilles sur la scène fédérale. Le budget fédéral était pratiquement identique à celui présenté en mars, l'austérité étant le mot d'ordre dans les deux. Cela étant dit, le travail permanent de défense des intérêts de l'Association au niveau fédéral s'est poursuivi lors de la 10^e Conférence sur l'interface entre les ports et le gouvernement, tenue les 30 et 31 mai à Ottawa. Une fois de plus, cet événement a été très couru et une centaine de personnes y ont participé. Quatre membres du Cabinet fédéral, ainsi que plusieurs hauts fonctionnaires étaient présents à la réception de réseautage de la Conférence. Comme de coutume, les membres, les représentants fédéraux et d'autres intervenants ont eu une intéressante occasion de discuter de diverses questions.

Un des moments phares de la conférence de cette année fut la remise de certificats à neuf représentants fédéraux qui ont assisté au premier Programme d'orientation portuaire à l'intention des fonctionnaires fédéraux organisé par l'Association. L'AAPC a offert la première séance avec l'aide précieuse de l'Administration portuaire de Montréal, qui a accueilli deux représentants pendant une journée et demie à Montréal en février. Ce programme consiste à expliquer les

activités portuaires canadiennes aux représentants fédéraux travaillant à d'importants dossiers portuaires qui touchent notre communauté.

Soulignons également que l'Association a parachevé son Étude sur les infrastructures des administrations portuaires canadiennes, portant sur les projets qui nécessiteront un important financement au cours des quinze années à venir afin d'accueillir le niveau croissant d'importations et d'exportations du Canada. Nous informerons les membres des détails de l'étude au cours des semaines à venir. L'étude fera partie des efforts de plaidoyer de l'Association auprès du gouvernement, car elle concerne les programmes de financement des infrastructures qui s'imposent au Canada.

L'AAPC s'est occupée de plusieurs dossiers dont traite ce numéro de *Manifeste*, et aussi couverts dans des Mises à jour et avis aux membres, diffusés au cours des derniers mois. Comme d'habitude, ce bulletin porte sur d'importantes questions dont certains membres ne sont peut-être pas encore au courant en raison de leur emploi du temps chargé. Il contient aussi les récentes annonces de ministères et de lois pertinentes du fédéral.

N'hésitez pas à communiquer avec le bureau national de l'Association si vous avez des questions sur un ou l'autre de ces sujets.

L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE TORONTO CÉLÈBRE SON 100^e ANNIVERSAIRE

L'Administration portuaire de Toronto (APT) célèbre son 100^e anniversaire en 2011. Créée en mai 1911 sous le nom de Toronto Harbour Commissioners, l'APT a annoncé récemment le renouvellement de sa participation dans *Doors Open Toronto*, ainsi que la tenue d'un « événement cinéma flottant », en août, dans le cadre des fêtes du centenaire. L'APT sera l'hôte de cet événement pour la toute première fois grâce à l'appui de son voisin du secteur riverain, Redpath Sugar. Le Cinéma flottant de l'APT se déroulera en août, au pied de la rue Jarvis, dans le secteur riverain. Deux écrans géants à deux faces permettront au public de regarder des films en plein air dans le port de Toronto, que ce soit de la terre ferme ou à bord d'un bateau.

Depuis le printemps, le drapeau de la Ville de Toronto flotte maintenant à côté de ceux du fédéral, du provincial et de l'APT, au bureau national. « Nous sommes les

fiers partenaires de la Ville de Toronto », a déclaré le PDG de l'APT, Geoff Wilson. « En tant qu'intendant du havre, voisin de la communauté riveraine et fervent défenseur de la renaissance du centre-ville de Toronto, l'Administration portuaire s'engage à rendre cette ville extraordinaire. » M. Wilson a ajouté que la levée du drapeau de Toronto témoigne du type de relation qui existe entre le port et la ville. « Nous travaillons ensemble, trouvons des solutions communes et aidons à transformer le centre-ville de Toronto en un centre dynamique de notre magnifique ville. »

Outre le lever du drapeau, l'APT participera cette année à plusieurs activités emblématiques de Toronto. Elle est notamment le principal partenaire du *Hot Spot Summer* du Harbourfront Center, événement fixe au calendrier estival urbain qui attire des gens du monde entier.

Félicitations à l'APT pour ses 100 ans d'activité portuaire!

TABLE DES MATIÈRES

- 2 ACTIVITÉS DU CONSEIL
- 4 ACTIVITÉS PORTUAIRES
- 8 RO-RO : NOMINATIONS
- 9 MAIN-D'OEUVRE PORTUAIRE
- 10 SUR LA SCÈNE INTERNATIONALE
- 12 CROISIÈRES, VRAC ET CONTENEURS
- 14 PERMIS SOCIAL ET PORT ÉCOLOGIQUE
- 15 MULTIMODAL
- 16 REGARD SUR OTTAWA
- 17 EN CHAMBRE
- 18 ÉVÉNEMENTS À VENIR
- 19 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.

ACTIVITÉS DU CONSEIL

VOLUME 8, N° 3

ÉTÉ 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

Publié par :

**L'Association des administrations
portuaires canadiennes**

Traduction :

Services de traduction Myriade inc.

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

2051-11

MISE À JOUR SUR LES ZCE PAR CONFÉRENCE TÉLÉPHONIQUE

Les transporteurs de croisiéristes, représentés par la Cruise Lines International Association (CLIA) et la Northwest and Canada Cruise Association (NWCCA), discutent régulièrement avec Transports Canada d'aspects techniques de la nouvelle norme de l'OMI qui a été acceptée par les États-Unis et par le Canada. Des représentants de la CLIA et de la NWCCA ont présenté au Conseil de l'AAPC une mise à jour par conférence téléphonique, le 31 mai, au sujet du travail en cours avec Transports Canada pour la rédaction du règlement sur les ZCE.

La CLIA appuie les ZCE en principe, tout comme le Comité des croisières de l'AAPA. Étant donné qu'il n'y a pas à discuter de la limite de 200 milles qui sera imposée en vertu des ZCE, les discussions techniques portent sur une nouvelle méthodologie pour obtenir une équivalence avec la norme de l'OMI, sans nécessairement devoir utiliser du carburant à faible teneur en soufre. Cela comprend notamment une approche axée sur la moyenne des émissions de la flotte, l'utilisation de diverses technologies et la moyenne pondérée des émissions près des fortes densités de population c. les faibles densités de population. L'opinion générale est que le modèle est solide, mais ni l'EPA ni Transports Canada ne l'ont encore accepté. La CLIA et la NWCCA continuent de se réunir avec l'EPA et avec Transports Canada pour discuter de cette méthodologie proposée. Le Conseil de l'AAPC s'engage à continuer de surveiller les progrès de l'élaboration d'un règlement sur les ZCE en ce qui a trait aux éléments techniques demandés par les lignes de croisières, ce qui a été fait à ce jour, et il fera valoir les intérêts de ses membres au besoin.

INTERDICTION VISANT LES PÉTROLIERS SUR LA CÔTE OUEST

Le Conseil continue de souligner que l'Association doit maintenir un mandat d'observateur du projet de loi C-606, qui refera surface comme projet de loi d'initiative parlementaire (tout comme à la mi-juin, en tant que projet de loi C-211 avec le même libellé et la même intention). Le gouvernement actuel n'appuie pas ce projet de loi, mais les intervenants qui ne l'appuient pas non plus doivent informer les politiciens et les fonctionnaires qu'il s'agit d'une politique défavorable, qu'il faut empêcher. L'Association travaillera avec les intervenants intéressés afin que le message soit transmis aux législateurs en fonction des faits. Il faut les orienter vers une solide approche de gestion des risques, comme celle qui a obtenu des résultats remarquables

pour les mouvements des pétroliers au Canada et à l'étranger.

INITIATIVE CANADO-AMÉRICAINE SUR LA SÉCURITÉ DU PÉRIMÈTRE ET LA COMPÉTITIVITÉ

Le Conseil a souligné qu'il faut que l'Association présente un mémoire officiel concernant cette nouvelle initiative entre le Canada et les États-Unis, pour appuyer une frontière plus fluide et plus sûre en ce qui a trait au transport de marchandises. Ainsi, les fonctionnaires des deux côtés de la frontière pourront saisir le point de vue de la communauté portuaire et convaincre les expéditeurs que les marchandises transbordées dans les ports canadiens ne connaîtront pas de retards excessifs à la frontière. Ce mémoire appuie aussi la création d'un Conseil de coopération réglementaire comme important moyen de réduire la bureaucratie à la frontière et d'accélérer davantage le mouvement des marchandises à la frontière terrestre.

AIDES À LA NAVIGATION DE LA GCC

Il semble que la Garde côtière canadienne (GCC) souhaite que les aides à la navigation sur la côte ouest deviennent la responsabilité exclusive des administrations portuaires, ce qui s'écarte des pratiques antérieures. Il est donc important pour le secteur portuaire, représenté par l'Association, de déposer une position officielle ou un énoncé de principes sur les activités portuaires en ce qui a trait au rôle de la GCC par rapport aux aides à la navigation. Cela a été fait avec les représentants de la GCC en juin et par le biais d'une déclaration formelle de l'Association au sujet du rôle des administrations portuaires, en vertu de l'article 4 de la *Loi maritime du Canada* concernant les échanges commerciaux, l'infrastructure, le développement économique et l'environnement.

INTERFACE ENTRE LES PORTS ET LE GOUVERNEMENT

La conférence de cette année a été très courue : quelque 100 personnes y ont assisté malgré le défi que représentaient les élections au Canada. Ces élections ont d'ailleurs empêché la tenue de la réception sur la Colline du Parlement, dont la date a dû être changée, et de nouveaux députés et ministres y ont été conviés. Quatre ministres et ministres d'État étaient présents, dont le ministre d'État aux Transports, l'hon. Stephen Fletcher. Nous étions également heureux que les dirigeants d'organismes comme Westac, la Fédération maritime du Canada, l'Association des chemins de fer du Canada, l'Association des



armateurs canadiens et l'Association canadienne de transport industriel y participent. L'événement portait sur divers enjeux de la communauté portuaire et il a aussi été question d'améliorer la formule de cette conférence à l'avenir. Au nombre des modifications proposées : l'utilisation de présentations en PowerPoint, la formule de la réception, les séances intensives sous forme d'ateliers/de tables rondes; les groupes d'experts interactifs. On suggère aussi de demander d'avance aux participants les sujets dont ils souhaitent discuter afin d'établir le programme et de prévoir une séance Q et R. L'Association communiquera avec les membres quelque temps avant la tenue de la conférence de l'an prochain.

MISE À JOUR SUR L'ÉTUDE SUR LES INFRASTRUCTURES

L'étude finale sur les infrastructures a été terminée en juin et présentée pour examen avant d'être finalisée. L'Association travaille avec le consultant afin que certaines données plus sensibles soient traitées de manière confidentielle avant la publication de l'étude en dehors de l'Association.

SÉMINAIRE SUR LES OPÉRATIONS NATIONALES ET L'ENVIRONNEMENT

Le Conseil a étudié un projet de programme pour le prochain séminaire national sur les opérations et l'environnement, qui aura lieu à Montréal. On veillera à ce qu'il ne coïncide pas avec la réunion d'automne (novembre) du CCMC.

RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL DU PACIFIQUE

Le Conseil a été informé de la récente réunion du Groupe du Pacifique, tenue au début de mai, par deux représentants siégeant au Conseil. Le groupe a souligné l'importance des questions touchant les Premières nations et des discussions en cours avec Transports Canada, le MAINC, et le ministère de la Justice concernant divers éléments reliés à cette question. Il y a des inquiétudes semblables au Québec par rapport à cette question, surtout sur la Côte-Nord. Elles touchent particulièrement les redevances du développement portuaire et le précédent établi par des ententes dans plusieurs territoires. L'Association décidera peut-être d'établir une position unifiée sur les paramètres des questions liées aux Premières nations. L'interdiction concernant les pétroliers préoccupe aussi beaucoup les ports de la côte ouest et on recommande fortement que l'Association continue à déployer des efforts à ce chapitre.



En ce qui concerne les PERI, le Groupe de la côte ouest appuie fortement la demande de l'Association d'obtenir le statut d'intervenant concernant l'appel de la Ville d'Halifax en Cour suprême en ce qui a trait aux pouvoirs discrétionnaires que le ministère des Travaux publics exerce sur les PERI pour la Citadelle d'Halifax, où la Ville d'Halifax demande plus de 13 millions \$ en PERI sur une période de 10 ans (voir le paragraphe suivant).

POSITION DE L'AAPC SUR LES PERI

Le Conseil a discuté des inquiétudes qui entourent les PERI et de la façon dont sont maintenant perçues les administrations portuaires à la lumière des récentes décisions de la Cour suprême du Canada. La Municipalité régionale de Halifax en a appelé de la décision de la Cour fédérale appuyant Travaux publics. La Ville d'Halifax a interjeté appel à la Cour suprême et si l'appel est maintenu, la décision limitera énormément la portée des administrations portuaires pour déterminer la valeur des terrains qu'elles gèrent aux fins des PERI. Si la Ville d'Halifax a gain de cause, toutes les villes canadiennes réviseront probablement leurs ententes avec les administrations portuaires concernant les PERI. Par conséquent, il a été décidé que l'Association demande le statut d'intervenant à la Cour suprême du Canada en ce qui a trait à l'appel interjeté par la Ville d'Halifax au sujet des PERI.

ACTIVITÉS PORTUAIRES

PRINCE RUPERT

L'année 2010 a été marquée par un record de volumes de marchandises et de produits. Quelque 16,4 millions de tonnes ont été traitées par les exploitants des terminaux du port, ce qui représente une hausse de près de 35 % par rapport à 2009. Dans l'ensemble, les produits ont atteint 19,6 millions \$, une progression de 35 % par rapport à 2009. Ces chiffres dépassent ceux des années record précédentes en termes de tonnage et de produits. Les produits record de 2010 ont permis à l'APPR de presque quadrupler le Fonds d'investissement communautaire pour l'année. Lors d'une cérémonie dans le cadre de la réunion publique annuelle de l'APPR, plus de 475 000 \$ ont été distribués à 6 projets communautaires répondant aux critères du Fonds d'investissement communautaire. L'an dernier, le montant total se chiffrait à environ 130 000 \$.

La première escale du M/S NORWEGIAN PEARL sera suivie de 21 escales de navires durant la saison de croisières 2011 où quelque 50 000 passagers et 20 000 membres d'équipage visiteront la ville de Prince Rupert entre mai et septembre. La saison marquera aussi l'escale inaugurale du M/S OCEANIA REGATTA d'Oceania Cruises, en août. Le Port de Prince Rupert doublera le nombre des services de porte-conteneurs au terminal Fairview. Divers navires de COSCO et Hanjin viendront aussi au port, où COSCO exploite déjà deux services pour sa compagnie et pour des membres de l'alliance CKYH. Le South China/U.S. Southwest Coast Express (SEA) de COSCO, qui a récemment fait escale à Oakland, s'est arrêté à Prince Rupert en mai.

PORT-ALBERNI

Le récent tremblement de terre de magnitude 9 et le tsunami qui ont secoué le Japon nous ont rappelé durement que notre monde peut basculer en un instant. L'Administration portuaire de Port-Alberni a établi des procédures et politiques détaillées que tout son personnel connaît bien. Le Port encourage les organismes, les entreprises, les groupes et les familles à créer leurs propres trousseaux et plans de préparation d'urgence.

NANAIMO

La Gare maritime de Nanaimo a accueilli son premier navire en mai, après une cérémonie d'ouverture réunissant environ 150 invités triés sur le volet. Les quelque 2 000 passagers du *Norwegian Pearl* ont été les premiers d'une saison de croisières qui sera relativement calme, mais le port a de grandes attentes futures.

VICTORIA

Le navire aux couleurs vives *Disney Wonder* a accosté à la jetée B de pointe Ogden le 29 avril à 10 h. Il s'est repositionné de San Francisco à Vancouver, qui sera son port d'attache pendant la saison des croisières 2011 vers l'Alaska. Le navire *Disney* sera en cale sèche à Esquimalt en septembre pendant deux semaines et il retournera à Victoria pour ses visites hebdomadaires durant la saison de croisières 2012. À l'automne 2010, l'APGV a commandé un sondage de la compagnie d'étude de marché R.A. Malatest & Associates pour déterminer la réputation dont elle jouit auprès des intervenants, des clients et des résidents de la région de la capitale. Ce sondage a révélé que les résidents et les utilisateurs des propriétés portuaires aiment les activités et les services offerts dans le port. L'approbation de la manière dont les biens-fonds sont gérés et de la qualité des services de la marina est en général élevée, tant chez les résidents que chez les clients.



VANCOUVER

Neptune Bulk Terminals (Canada) Ltd. (Neptune) investit 63,5 millions \$ dans du nouvel équipement pour améliorer la capacité de manutention du terminal charbonnier, optimiser l'efficacité énergétique et accroître la performance environnementale à son installation de North Vancouver. Neptune achètera et installera un nouvel empileur-récupérateur de 45 millions \$, fabriqué en C.-B. L'empileur remplacera l'unité plus petite présentement utilisée au terminal. Le nouvel équipement accroîtra la capacité de manutention du charbon qui passera à 12,5 millions de tonnes par année. Il permettra à Neptune de transporter simultanément du charbon pour la fabrication d'acier des trains aux piles de stockage et directement des piles aux navires, améliorant ainsi l'efficacité et la flexibilité d'exploitation. L'empileur-récupérateur améliorera les mesures environnementales de Neptune, dont le système

de dépoussiérage deviendra le meilleur de sa catégorie. Neptune Terminals installe aussi un nouveau système de positionnement des wagons, au coût de 6,5 millions \$, pour le déchargement de ceux-ci, et procède à la réfection du système électrique (12 millions \$) pour optimiser son efficacité énergétique. Tous ces projets doivent être terminés d'ici l'automne 2012.

Le navire de croisières *Disney Wonder* a fait son escale inaugurale à Port Metro Vancouver en mai, dans le cadre de la première saison de croisières en Alaska de Disney. Il effectuera 18 croisières aller-retour de sept jours de Vancouver au fjord Tracy Arm, à Skagway, à Juneau et à Ketchikan.

Port Metro Vancouver prévoit une saison de croisières occupée en 2011 : 200 escales de navires transportant plus de 650 000 passagers au départ et à l'arrivée des deux gares maritimes du port, Place du Canada et Ballantyne. Le premier navire de croisières de la saison 2011, le *Crystal Symphony*, est arrivé à Place du Canada le 17 avril. Port Metro Vancouver jouit d'une renommée internationale; il a reçu de nombreux prix, dont le prix Berlitz de « port le plus convivial d'Amérique du Nord », le prix « Best Turnaround Operations » ainsi que le prix « Best Turnaround Destination » de la revue *Dream World Cruise Destinations*.

THUNDER BAY

L'Administration portuaire de Thunder Bay fera l'acquisition, grâce à l'aide du gouvernement ontarien, d'une nouvelle machine qui accroîtra sa concurrence. Il s'agit d'un nouveau portique qui rendra le déchargement du vrac plus efficace. Ce portique rehaussera le profil du port et il attirera de nouvelles entreprises grâce à sa capacité de levage de 80 tonnes et de déchargement au rythme de 500 tonnes à l'heure. Le portique a aussi l'avantage de prendre les marchandises au milieu du navire, sans devoir déplacer d'autres conteneurs ou cargaisons en vrac. La Northern Ontario Heritage Fund Corp. investira un million de dollars pour l'achat du portique qui sera transporté d'Europe à Thunder Bay à l'automne.

La saison de navigation 2011 a commencé le 26 mars par l'arrivée de quatre navires au port de Thunder Bay. *L'Ojibway*, de la Lower Lakes Shipping, était le premier à arriver, suivi de près par le *Robert S. Pierson* et le *Cuyahoga*, aussi de Lower Lakes, et par le *Pineglen*, dont Groupe CSL Inc. est propriétaire et exploitant. *L'Ojibway* était le récipiendaire du haut-de-forme cérémonial, remis au premier navire de la saison au port.



HAMILTON

Un plan stratégique ambitieux, élaboré en 2008 par l'Administration portuaire de Hamilton (APH), prévoyait des investissements de 500 millions \$ dans les infrastructures et les améliorations au port. À l'AGA de l'APH, les administrateurs étaient heureux d'annoncer que le port a dépassé la croissance de développement prévue en 2010. En fait, 47 % des investissements énoncés dans le plan stratégique sont terminés, en cours ou en négociation. Les améliorations aux routes, aux chemins de fer, aux édifices et à la sécurité portuaires sont parachevées. Le dernier grand projet terminé consistait en la rénovation de la propriété du 450, avenue Sherman. De nouvelles installations de Parrish and Heimbecker et de McAsphalt Industries permettront d'augmenter la capacité de débit du vrac, ainsi que le transport de cargaison surdimensionnée liée à un projet, dont les cuves de fermentation de Molson, les lames d'éoliennes et les appareils à pression. Le port prévoit dépasser la marque des 4 millions de tonnes de marchandises non liées à l'acier d'ici 2020.

Le terminal portuaire exploité par Parrish & Heimbecker (P&H) a été agrandi par l'ajout de deux dômes d'entreposage monolithiques pouvant accueillir plus de 28 000 tonnes de céréales chacun. La structure du premier dôme a été gonflée sur place et le second dôme a été érigé à la fin d'avril. Chaque dôme a 90 pieds de hauteur et 190 pieds de diamètre. Ils ont été encastrés dans des structures de béton. Le terminal sera entièrement opérationnel pour les récoltes du début d'août. Le terminal sera le principal centre de P&H pour le transport de céréales et d'autres produits agricoles. Des convoyeurs à l'intérieur des dômes permettront de charger les céréales à bord des navires.

TORONTO

L'Administration portuaire de Toronto (APT) a terminé 2010 par un bénéfice net de 7,1 millions \$, cinq fois plus qu'en 2009. Pour la troisième année consécutive, l'APT, fondée en 1999, a enregistré un profit. Le président du Conseil de l'APT, Mark McQueen, a déclaré que ces résultats témoignent de la popularité d'un aéroport au centre-ville, d'un rigoureux contrôle des coûts et de l'amélioration de la croissance économique dans la région du Grand Toronto. Au cours des 12 derniers mois, l'APT a versé 3,1 millions \$ sous forme de redevances et de paiements versés en remplacement d'impôts (PERI) aux organismes gouvernementaux. L'Aéroport Billy Bishop et la Marina de l'avant-port ont tous deux été rentables : l'aéroport a enregistré un bénéfice d'exploitation de 12,5 millions \$, soit plus du

double des résultats de 2009. L'activité maritime portuaire traditionnelle devrait commencer à reprendre en 2011; en effet, la mollesse qui s'est poursuivie en 2010 a entraîné une légère perte d'exploitation de 0,5 million \$. L'APT promeut activement le port comme plaque tournante pour le rassemblement des produits de construction destinés au développement du centre-ville.



MONTRÉAL

Le trafic total au port de Montréal a atteint 25,9 millions de tonnes de marchandises en 2010, soit une augmentation de 5,7 % comparativement à 2009. Tous les secteurs de marchandises manutentionnées au port de Montréal ont connu une croissance. En 2010, le volume des marchandises conteneurisées manutentionnées au port de Montréal a atteint 12,3 millions de tonnes comparativement à 11,3 millions de tonnes en 2009, soit une augmentation de 6,8 %. Traduit en nombre de conteneurs EVP (équivalent 20 pieds), le port a manutentionné un peu plus de 1,33 million de conteneurs en 2010 comparativement à 1,24 million en 2009, soit une augmentation de 6,7 %. L'augmentation des livraisons de produits pétroliers a été le principal facteur de la hausse globale de 4,9 % enregistrée dans le secteur du vrac liquide. Le marché du vrac liquide a atteint 8,15 millions de tonnes en 2010. En ce qui concerne le vrac solide, la reprise enregistrée dans les secteurs du minerai de fer, de zinc, des engrais, et dans la réception de grain par rail et camions a largement contribué à la hausse globale de 5,1 % enregistrée dans ce secteur. Le marché du vrac solide a atteint 5,58 millions de tonnes. Du côté des infrastructures, l'APM a investi 41,2 millions \$ en 2010, incluant une première tranche de 5,2 millions \$ du gouvernement fédéral via le Fonds de stimulation de l'infrastructure, pour accroître l'efficacité des installations portuaires

et répondre aux besoins des locataires. Trois projets d'importance ont été mis en chantier : l'allongement d'un quai au terminal CAST, l'augmentation de la capacité du réseau électrique du port et l'aménagement d'un portail commun d'entrée des camions.

La compagnie Vittera et l'Administration portuaire de Montréal (APM) ont annoncé récemment qu'elles ont signé un accord final pour la location et l'exploitation du terminal céréalier de l'APM. Le terminal céréalier de l'APM est un élévateur à grain agréé par la Commission canadienne des grains (CCG). Il est exploité toute l'année et possède une capacité d'entreposage de 262 000 tonnes métriques. L'entente signée fait suite à un processus de sélection mené par l'APM, et une vérification diligente conduite par Vittera. Vittera exercera la totalité de l'exploitation du terminal à partir du 1^{er} juillet 2011.

Pour la troisième année consécutive, les activités de croisières au port de Montréal ont été primées par le prestigieux magazine *Dream World Cruise Destinations*. Cette année, le port de Montréal a reçu le prix Most Efficient Terminal Operator. Il a également reçu, pour la deuxième année consécutive, le prix Best Turnaround Destination. En 2010, le port de Montréal a accueilli 27 croisières internationales et 13 croisières intérieures Montréal-Îles-de-la-Madeleine transportant plus de 48 000 passagers et membres d'équipage. Cette année, la saison des croisières débutera dès le 7 mai avec le *Maasdam*, qui sera le premier navire de croisière de la saison 2011 à accoster à Montréal.

TROIS-RIVIÈRES

L'inauguration officielle de la Phase I du plan de modernisation et d'aménagement des infrastructures portuaires Cap sur 2020 a eu lieu le 19 mai. Les travaux réalisés au cours des derniers mois ont permis l'aménagement de 26 000 mètres carrés d'espace d'entreposage extérieur additionnel, la construction de deux nouveaux hangars, le 10A pour la marchandise générale et le 15 pour le vrac solide, l'expansion du réseau ferroviaire, l'amélioration de l'accès routier et la délimitation du périmètre portuaire pour des raisons à la fois de sûreté, de sécurité et de productivité. Globalement, l'ensemble de ces travaux aura permis d'augmenter la capacité du port de 22 %. De plus, l'exercice de planification de Cap sur 2020 a créé l'opportunité pour l'APTR et la Ville de Trois-Rivières de développer une vision commune du développement des rives du Saint-Laurent et de la rivière Saint-Maurice. Ainsi, l'aménagement de l'entrée principale dans la partie industrielle des installations

portuaires entraînera l'élimination du trafic lourd empruntant le centre-ville. La démolition du hangar 9 a ouvert une fenêtre sur le fleuve à partir de la rue St-Roch et une bande de terrain a été octroyée par l'APTR à la Ville de Trois-Rivières pour revoir l'intersection des rues St-Roch, Notre-Dame et de la Fosse alors qu'un parc a été aménagé en lieu et place du stationnement voisin des bureaux de l'APTR. De plus, un passage le long du hangar 1 sera aménagé en 2011 conjointement avec la Ville pour relier le Parc portuaire et le projet « Trois-Rivières sur Saint-Laurent ». L'APTR a arrêté son choix sur une clôture ornementale pour délimiter la partie de ses installations située le plus près des zones résidentielles et commerciales du centre-ville.

Parmi les faits saillants de l'année, l'APTR a rappelé la réalisation de la Phase I de son plan de modernisation Cap sur 2020. L'ensemble du port a été touché par les travaux effectués en 2010. Mais, malgré les inconvénients que cela a pu occasionner aux utilisateurs, le trafic portuaire a connu une hausse de 15 % par rapport à 2009 pour atteindre 2,9 millions de tonnes métriques, un niveau inégalé depuis 25 ans. Les revenus d'exploitation de l'APTR ont augmenté de 4,16 millions \$ en 2009 à 5,04 millions \$ en 2010. Une étude des retombées économiques du port a montré que les activités portuaires ont généré, en 2010, 848 emplois directs et 887 emplois indirects et induits, une augmentation de 8 % par rapport à 2008, soit avant la mise en œuvre de Cap sur 2020. Les retombées économiques totales des activités en 2010 ont atteint les 138,1 millions \$ et les recettes fiscales pour les gouvernements du Québec et du Canada ont totalisé 20,7 millions \$.

SEPT-ÎLES

Située à plus de 900 km de Montréal et à 672 km de Québec, dans la région de la Côte-Nord, Sept-Îles est loin des centres urbains industrialisés et sa population d'à peine 26 000 habitants est relativement petite. Mais il se passe de grandes choses à Sept-Îles, notamment dans le secteur minier qui connaît un regain et qui attire l'attention au Canada et outre-mer, de la Chine et de l'Inde et, récemment, des producteurs d'acier de Russie dont l'appétit augmente pour les dépôts de minerai de fer considérables, communément appelés la Fosse du Labrador. Si tous les projets vont bon train, les investissements totaux dans le secteur du minerai de fer de la région pourraient dépasser 15 milliards \$ au cours de la prochaine décennie, selon des estimations préliminaires. L'activité actuelle à elle seule placera probablement le Port de Sept-Îles en deuxième place au chapitre du volume après Vancouver, devançant ainsi Saint John et Montréal. Il est déjà la principale porte du minerai de fer et le premier centre de transbordement d'aluminium en Amérique du Nord.



BELLEDUNE

La revue Atlantic Business Magazine a dévoilé son palmarès des 50 meilleurs PDG de 2011 le 18 mai au World Trade and Convention Centre, à Halifax, en Nouvelle-Écosse. Il s'agit de la troisième année consécutive où M. Rayburn Doucett, PDG de l'Administration portuaire de Belledune (APB), reçoit ce prix prestigieux, en reconnaissance de son excellent leadership d'entreprise, lors de la cérémonie de remise des prix. M. Doucett a décrit le succès général du port comme « un effort concerté » pour créer une installation de plus en plus fréquentée et de plus en plus lucrative. Les candidats sont jugés selon leur habileté éprouvée en matière de gestion, leur réaction aux situations difficiles, leur philosophie de leadership, la croissance de leur organisation sur trois ans et leur engagement à l'égard de l'industrie et du développement communautaire.

À la clôture de l'exercice 2010, l'actif de l'APB dépasse de 20 millions de \$ le double de qu'il était il y a six ans, et son niveau d'endettement demeure essentiellement le même. Grâce au nouveau terminal ro-ro, aux aires de dépôt agrandies, à la modernisation des infrastructures et aux nouvelles installations de fabrication modulaire, le port est maintenant en mesure d'attirer de nouveaux clients et d'augmenter ses revenus encore davantage.

L'APB a récemment invité les candidats intéressés et qualifiés à manifester leur intérêt à exploiter un service de vaisseau cargo entre le port de Belledune, au Nouveau-Brunswick, et le port d'Argentia, à Terre-Neuve-et-Labrador. La voie de transport proposée pour relier le port de Belledune et le port d'Argentia offrirait un choix concurrentiel pour assurer le service à Terre-Neuve-et-Labrador, en particulier vers la péninsule d'Avalon, avec un service de remorques sans tracteur en provenance du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario. L'objectif des administrateurs des ports est d'assurer un service régulier, toute l'année durant, reliant les ports deux fois par semaine au moyen de deux navires.

Le gouvernement fédéral a annoncé une contribution financière de 1,5 million \$ 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 préassemblés en acier. Grâce, entre autres, à de grandes grues de 20 tonnes et 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.

SAINT JOHN

En 2010, le tonnage total de marchandises au Port de Saint John a augmenté de 13 p. 100 par rapport à 2009, faisant passer ce chiffre annuel à 30 millions de tonnes métriques pour la première fois de son histoire. Plus de 30,4 millions de tonnes métriques de marchandises ont été manutentionnées aux installations privées et à celles de l'Administration portuaire de Saint John. Une bonne partie de ce volume est attribuable à des hausses de près de trois millions de tonnes métriques des produits pétroliers, et de près de 650 000 tonnes métriques surtout constituées de vrac solide. Aux installations portuaires de Saint John, on a enregistré une augmentation marquée de 73 p. 100 comparativement à 2009. Soulignons toutefois que 2009 a été une année inhabituelle pour le transport maritime dans le monde entier, compte tenu du ralentissement économique amorcé à la fin de 2008. En 2010, les expéditions de potasse et de sel conjuguées ont repris leur niveau d'un peu plus d'un million de tonnes métriques; le métal recyclé a plus que doublé et les marchandises conteneurisées ont progressé de 5 p. 100. Le divers et les cargaisons liées à un projet totalisaient 140 100 tonnes métriques, ces dernières étant une note positive après des baisses continues au chapitre des produits forestiers. En 2010, le trafic conteneurs a augmenté légèrement, passant de 265 000 tonnes métriques (2009) à 278 900 tonnes métriques (2010).

L'élargissement des opérations d'American Iron & Metal (AIM) du côté ouest du Port de Saint John se poursuit, au coût de 30 millions \$. Le contrat de location de 40 ans signé avec l'Administration portuaire de Saint John (APSJ) constitue le récent jalon de ce projet. AIM a fait l'annonce de l'élargissement le 2 octobre 2010 et elle a poursuivi le processus d'obtention des permis visant les opérations de déchetage de métal au Port de Saint John.

La saison 2011 accueillera deux nouvelles lignes de croisières, MSC (Mediterranean Shipping Company) et Oceania. En 1998, environ 25 000 passagers avaient débarqué au port de Saint John. En 2004, près de 140 000 passagers sont venus et ce nombre a augmenté graduellement depuis. Dans l'ensemble, plus de 200 000 croisiéristes et 70 000 membres d'équipage feront escale au port cette année lors de 70 escales de navires. Entre temps, Saint John a été reconnue comme étant une des meilleures expériences au monde entier de destination organisée. Pour la deuxième année d'affilée, Aquila Tours Inc. de Saint John a reçu des félicitations de compagnies reconnues comme offrant un service remarquable aux passagers, aux membres d'équipage et aux navires. *Dreamworld Cruise Destinations*, une publication de grande renommée, a félicité le Port lorsque qu'une délégation du Nouveau-Brunswick a assisté au salon annuel du commerce des croisières, Cruise Shipping Miami, le plus grand événement de ce genre au monde.

HALIFAX

American Feeder Lines a récemment annoncé le début de son service de collecte entre le Port d'Halifax, Portland, Maine et Boston, Massachusetts.

La saison des croisières 2011 a débuté en avril par l'escale inaugurale du *Princess Danae*. Le Port de Halifax accueillera sept nouveaux navires de croisières au port au cours des sept prochains mois. Il a récemment reçu le prix Most Efficient Port Service de la revue *Dream World Cruise Destinations*.

Le propriétaire du terminal à conteneurs Halterm, au Port de Halifax, a récemment annoncé que le port recevra deux nouveaux portiques navire-quai post-panamax en 2012, ce qui portera à sept le nombre total de ces portiques à Halterm, qui appartient à Macquarie Infrastructure Partners. Halifax possède les postes à conteneurs les plus profonds, et un projet de 35 millions \$ est en cours afin d'agrandir et d'approfondir la jetée pour accueillir simultanément deux des plus gros navires au monde.

ST. JOHN'S

L'Administration portuaire de St. John's (APSJ) a publié les résultats d'une nouvelle étude d'impact économique menée par un cabinet de la région, Goss Gilroy Incorporated, 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. Les retombées totales du Port de St. John's sur le produit intérieur brut (PIB) de la province atteignent près de 255 millions \$ par année. L'étude souligne aussi le rôle du port en tant qu'importante source d'emplois générant plus de 3 000 emplois (directs et indirects) à la fin de 2008 et fournissant un gagne-pain à des travailleurs très qualifiés et une importante assiette fiscale à tous les paliers du gouvernement. L'étude d'impact économique estime que les retombées globales du Port de St. John's sur le PIB provincial augmenteront d'environ 11 % entre 2008 et 2011 pour atteindre un total annuel de 283,1 millions \$; le nombre d'emplois liés à l'activité portuaire augmentera de 5 % pour se chiffrer à 3 182.

SYDNEY

La Sydney Ports Corporation accueillera 52 navires de croisières à Sydney cette année, à commencer par le *Princess Danae* (qui a fait escale le 18 avril). La dernière visite aura lieu le 25 octobre. Quelque 54 navires devaient venir au port en 2010, mais 8 d'entre eux ont dû annuler leur escale à Sydney en raison du mauvais temps. L'année d'avant, 44 grands navires avaient accosté à la gare maritime de Sydney. La Cape Breton Regional Municipality et Enterprise Cape Breton Corp. se sont récemment engagées à investir 750 000 \$ chacune pour acheter une parcelle de terrain dans le secteur riverain en vue de prolonger la promenade et de créer plus d'espace d'accostage pour les navires de croisières.

QUÉBEC

Le Port de Québec a remporté deux prix pour l'excellence de ses services donnés aux navires de croisières. Il s'est vu décerner pour la première fois le prix « Most Efficient Port Services » et a reçu pour la deuxième fois celui de « Most Responsive Port » par les passagers et membres d'équipage interrogés par le magazine *Dream World Cruise Destinations* lors de la plus importante conférence de l'industrie des croisières internationales.

RO-RO : NOMINATIONS



SAINT JOHN

L'honorable Denis Lebel, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, a annoncé la nomination de M. Philip Brewer de Saint John, au Nouveau-Brunswick, au conseil de l'Administration portuaire de Saint John. Le mandat de M. Brewer sera de trois ans et entrera en vigueur le 23 juin 2011. En tant que propriétaire et président de Cox Electronics & Communications durant plus de 30 ans, M. Brewer a une solide expérience en matière de direction d'entreprise et de gestion financière. Il a de plus été membre du conseil d'administration de plusieurs entreprises et organisations communautaires, y compris comme administrateur de MEGA-Brand Source et comme ancien président de la Saint John Executive Association.

PORT-ALBERNI

L'Administration portuaire de Port-Alberni a renouvelé le mandat de Darren DeLuca au conseil pour une durée de trois ans commençant le 11 avril 2011. Agent immobilier agréé et grand amateur de plein air possédant sa propre compagnie de pourvoirie et de guide, M. DeLuca est bien conscient du riche actif naturel et commercial qui contribue à la diversification économique et aux possibilités offertes dans la région. Homme d'affaires actif, M. DeLuca a aussi siégé à plusieurs conseils et associations, dont la Guide Outfitters Association of BC, le West Island Treaty Regional Advisory Committee, la Regional Aquatic Management Society, la Chamber of Commerce ainsi que

d'autres. En tant qu'administrateur dont le mandat est renouvelé, M. DeLuca travaillera pour que le port demeure un moteur économique pour la communauté.

THUNDER BAY

M. Greg Arason de Winnipeg, au Manitoba, a été nommé au conseil de l'Administration portuaire de Thunder Bay. Son expertise dans le négoce agricole, le transport et le marketing international sera un atout précieux pour le conseil. Il a occupé des postes de cadre de façon progressive à la Manitoba Pool Elevators pendant 25 ans avant de devenir PDG de la Commission canadienne du blé où il a été directeur général de 1998 à 2002 et de 2006 à 2008. Il a étudié à l'Université du Manitoba et à la Banff School of Advanced Management. Il a été administrateur de plusieurs entreprises et associations industrielles, ainsi que de nombreux conseils et d'une vingtaine d'associations, dont le Conseil des grains du Canada, l'Administration portuaire de Vancouver et le Western Transportation Advisory Council.

APGV

L'Administration portuaire du Grand Victoria souhaite la bienvenue au nouveau directeur général, Curtis Grad. M. Grad est depuis peu à Victoria, car il occupait récemment un poste en Jordanie où il gérait l'Aéroport international Reine Alia. Ancien gestionnaire des aéroports de Nanaimo et d'Abbotsford, il possède une vaste expérience en logistique du transport, en gestion de projet et en renouvellement et agrandissement des infrastructures. Il est entré à fonction à l'APGV le 6 juin.

BELLEDUNE

Tracy E. Eddy, directeur de l'ingénierie et de la gestion de propriété de l'Administration portuaire de Belledune (APB), a accepté le poste de président de la Chambre de commerce du Grand Bathurst (CCGB). M. Eddy a siégé pour la première fois au conseil d'administration de la CCGB dans les années 1990 et il a entamé son deuxième mandat en 2009. M. Eddy prête son savoir-faire à l'APB depuis 2006. Titulaire d'un baccalauréat en génie de l'Université du Nouveau-Brunswick, il travaille depuis plus de 20 ans en tant qu'ingénieur dans le domaine de la gestion immobilière, surtout dans les secteurs commercial et industriel.

MAIN-D'ŒUVRE PORTUAIRE



LA MINISTRE FÉDÉRALE DU TRAVAIL ESTIME QUE L'ENTENTE PORTUAIRE SERA TRÈS AVANTAGEUSE POUR LE CANADA

Vancouver Sun, le 11 mai 2011

La ministre fédérale du Travail, Lisa Raitt, s'est rendue à Vancouver pour la signature de la convention portuaire de huit ans récemment conclue entre l'International Longshore and Warehouse Union Canada (ILWU) et la B.C. Maritime Employers Association. À la cérémonie qui s'est déroulée au centre-ville, M^{me} Raitt a déclaré que cette entente est gagnante, tant pour les travailleurs — dont le salaire, les avantages sociaux et la sécurité en milieu de travail sont améliorés — que pour les ports, qui ont besoin de sécurité et de fiabilité pour concurrencer d'autres ports de la côte ouest. La convention comprend une prime dès la signature, une augmentation salariale annuelle d'environ 3,5 % et un nouveau programme élargi de congé de maternité/paternité. Elle prévoit également une protection contre l'inflation pour les dernières années de l'entente.

CONVENTION COLLECTIVE INÉDITE DANS LE SECTEUR PORTUAIRE DE LA CÔTE OUEST CANADIENNE

The News, le 5 mai 2011

Les représentants portuaires, les employeurs maritimes et les porte-parole des syndicats de débardeurs réjouissent de la nouvelle ère de stabilité dans le secteur du débardage dans les ports de la côte ouest du Canada grâce à une nouvelle convention collective inédite de huit ans ratifiée par l'International Longshore Warehouse Union (ILWU), représentant 4 500 travailleurs, et la BC Maritime Employers Association (BCMEA). Le Conseil de la BCMEA a ratifié l'entente historique le 4 mai, quelques jours après que les membres du syndicat aient fait de même par une grande majorité. La convention précédente expirait le 31 mars 2010. L'incertitude prolongée entourant les négociations a dévié un volume imprécis de marchandises en vrac et conteneurisées vers des ports du nord-ouest du Pacifique. L'entente prévoit une augmentation globale des salaires et des avantages de 2,6 % en huit ans. En Colombie-Britannique, le programme actuel de salaires et d'avantages sociaux des débardeurs représente environ 150 000 \$ par année.

GRANDS LACS : 400 EMPLOIS POUR LES GENS DE MER

The Standard, le 5 mai 2011

Jim Given, vice-président général du Syndicat international des marins, a souligné qu'il y a une importante pénurie de travailleurs maritimes dans le Niagara et dans le pays entier. On manque de candidats pour doter les nouveaux postes et remplacer les gens de mer qui prennent leur retraite. Par conséquent, M. Given a annoncé que le syndicat lancera le mois prochain une campagne de recrutement pour trouver 400 nouveaux employés qui travailleront à bord de navires sur les Grands Lacs et dans les ports des côtes est et ouest. Une partie des pressions exercées sur la main-d'œuvre découle des changements apportés à une loi fédérale, mettant fin aux droits de 25 % sur l'importation de navires de charge construits outre-mer. Algoma Centre Corp. a annoncé en février la construction de nouveaux navires dans un chantier naval chinois pour remplacer ses laquiers vieillissants. La compagnie et le syndicat ont déclaré que les nouveaux navires protégeront les emplois locaux.

LE SYNDICAT DES DÉBARDEURS- PORTS DE TROIS-RIVIÈRES ET BÉCANCOUR ET L'ASSOCIATION DES EMPLOYEURS MARITIMES SIGNENT UNE NOUVELLE CONVENTION COLLECTIVE DE 5 ANS

MEA, le 26 avril 2011

Le Syndicat des débardeurs-Ports de Trois-Rivières et Bécancour (section locale 1375 de la SFCP) et l'Association des employeurs maritimes ont procédé à la signature d'une nouvelle convention collective d'une durée de 5 ans. Outre les ajustements salariaux, elle prévoit l'embauche de 28 nouveaux travailleurs et une amélioration des programmes de formation. M. Stéphane Morency, directeur, Relations de travail et Main-d'œuvre de l'Association des employeurs maritimes (AEM), a souligné l'importance de ce contrat qui assure une paix industrielle propice au développement des affaires.

LES DÉBARDEURS ET LES EMPLOYEURS PORTUAIRES SIGNENT UNE CONVENTION DE QUATRE ANS

Saint John, le 21 février 2011

La Section locale 273 de l'Association internationale des débardeurs et l'Association des employeurs du Port de Saint John (AEPSJ) ont signé une nouvelle convention collective qui est entrée en vigueur le 13 février 2011, pour une période de quatre ans expirant le 31 décembre 2014. Parmi les principaux avantages 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 d'assistance, également pour toute la durée de l'entente. Une amélioration a été apportée en ce qui a trait à l'industrie des croisières : la manutention des bagages se limitera aux passagers seulement, avec des dispositions concernant les congés pour des raisons médicales et familiales.

SUR LA SCÈNE INTERNATIONALE

Cette partie contient des nouvelles internationales pouvant intéresser la communauté portuaire canadienne dont les membres n'ont pu se mettre à jour au cours des derniers mois.

IFW FREIGHT AND LOGISTICS NEWS

Le 28 juin 2011

L'Inde a dévoilé des projets d'exploitation portuaire mondiale, un peu à l'instar de DP World à Dubaï. La nouvelle compagnie, Indian Ports Global (IPG), exploitera des terminaux un peu partout dans le monde pour stimuler les échanges commerciaux et garantir une capacité aux lignes de transport maritime indiennes. IPG, qui agira comme organe d'investissement du ministère du Transport maritime indien, sera créée au cours des mois à venir et aura accès à un coffre de 25 milliards Rs (555 millions USD), financé par les 13 ports d'État de l'Inde. Si d'autres fonds sont requis pour des acquisitions, il pourrait amasser 50 milliards de Rs de plus en émettant des obligations. Des rapports révèlent que l'argent servira à acheter des ports en Asie de l'Est, en Afrique, en Australie et dans d'autres régions ayant des liens commerciaux avec l'Inde. Ils démontrent aussi que la raison qui motive la création de nouvelles activités portuaires est de contrer l'utilisation croissante des ports par la Chine pour garantir le commerce extérieur en créant des projets portuaires au Sri Lanka, au Pakistan, en Birmanie et au Bangladesh – une démarche qui déplaît à l'Inde, qui avait annoncé récemment qu'elle investirait dans les ports pour accueillir le trafic qui doublera au cours des neuf prochaines années. Selon le ministère, environ 90 % du commerce extérieur de l'Inde s'effectue par voie d'eau et l'économie du pays augmente à un rythme supérieur à 9 % chaque année. Le ministère prévoit aussi que le trafic dans les grands ports augmentera, passant de 560 millions de tonnes à 1,2 million de tonnes d'ici 2019-2020.

Le pays accroîtra sa capacité de 963 millions de tonnes à 3,23 milliards de tonnes d'ici 2020 afin de satisfaire à la demande et d'éviter la congestion dans les ports, dont le taux d'utilisation atteint déjà 90 %. La compagnie de transport maritime qui appartient à l'État, la Shipping Corporation of India, prévoit aussi acheter une centaine de navires au cours des 10 prochaines années afin d'accueillir les augmentations du commerce.

MAERSK INSTAURE DES FRAIS SUPPLÉMENTAIRES POUR LA PIRATERIE

American Shipper, le 2 juin 2011

Maersk Line a annoncé qu'elle imposera des frais supplémentaires de risque d'urgence de 70 \$ par conteneur de 40 pieds transporté sur ses navires entre le sous-continent indien et divers pays du Moyen-Orient et passant par les eaux foisonnantes de pirates somaliens. Ces frais supplémentaires visent à compenser partiellement les dépenses des traversées sur de plus longues distances, la navigation à vitesse plus rapide, l'accroissement du nombre de navires de service et l'équipement des navires en mesures et engins de sécurité supplémentaires.

KENYA : LA MODERNISATION PORTUAIRE PEU PROBABLE AVANT 2013

Ratio Magazine, le 10 mai 2011

Mombasa manutentionne 80 % des marchandises arrivant par bateau dans la région. Le port traite 19 millions de tonnes de débit par année. L'augmentation doit atteindre de 10 à 12 % par année, mue par la croissance économique, un solide commerce régional, le début de la production pétrolière en Ouganda et la montée de nouveaux marchés dans les zones postconflit du Sud Soudan et de l'est de la RD du Congo. Trois projets de partenariats publics-privés ont été proposés par la Commission de la privatisation du Kenya et évalués par CPSC Transcom, une firme d'experts-conseils en transport du Canada. La Kenya Ports Authority (KPA), qui appartient au gouvernement, demeurerait propriétaire du port même, mais les principaux services seraient construits et exploités par des compagnies privées. Dans un rapport présenté par le gouvernement en début d'année, CPSC Transcom conclut que ces partenariats constituent la meilleure option du Kenya pour satisfaire à la demande.

LATOURETTE S'ATTAQUE À LA TAXE DES TRAVERSERS DES GRANDS LACS

The News-Herald, le 18 avril 2011

Le représentant américain Steven C. LaTourette a déclaré qu'il espère que la loi qu'il a coprésentée pour éliminer la taxe sur la valeur des marchandises dans les Grands Lacs supprimera un important obstacle à la création d'un service de traversier du lac Érié vers le Canada depuis un port du nord-est de l'Ohio. Cette taxe, la Harbor

Maintenance Tax, fait que les propositions de traversiers sont en suspens à Grand River, Cleveland, Ashtabula et Conneaut, a affirmé M. LaTourette, (rep. du comté de Bainbridge). La *Short Sea Shipping Act*, présentée la semaine dernière par M. LaTourette et par le rep. Brian Higgins, D-N.Y., créerait une mince exemption pour la Harbor Maintenance Tax en ce qui a trait au Réseau des Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent. La principale raison étant que les ports canadiens n'ont pas d'incitatif à finaliser le service de traversier du lac Érié si l'imposition de la taxe demeure en vigueur.

INITIATIVE NATIONALE D'EXPORTATION POUR CRÉER DES PARTENARIATS AVEC LES PORTS

The Journal of Commerce Online, le 22 mars 2011

Le département du Commerce et l'American Association of Port Authorities (AAPA) conjuguèrent leurs efforts pour encourager les petites et moyennes entreprises à accroître leurs exportations. En vertu de ce programme, les ports travailleront avec la NEI en vue d'améliorer et d'élargir ses activités de promotion et de faire partie des missions commerciales à l'étranger à l'avenir. L'aide des ports est essentielle pour permettre aux exportateurs potentiels de trouver des débouchés et du financement et atténuer les risques liés aux ventes à l'étranger. Le programme conjoint s'inspirera du programme Trade Connect que le département du Commerce dirige depuis cinq ans avec le port de Los Angeles.

LA CHINE DÉPENSERA 2,8 MILLIARDS USD D'ICI 2015 POUR LES PORTS INTÉRIEURS

Dredging Today, le 16 mai 2011

La Chine a annoncé, le 3 mai 2011, un ambitieux programme d'investissement de 18 milliards de yuans (2,8 milliards USD) de 2011 à 2015 pour approfondir une partie du chenal de navigation du bas fleuve Yangtze en vue de permettre aux navires allant jusqu'à 50 000 tpl d'emprunter l'estuaire jusqu'à Nanjing. Les travaux doivent débuter à la fin de l'année et ils seront financés par le ministère des Transports et le gouvernement de Jiangsu. Des projets semblables seront annoncés tout au long de l'année.



MIAMI POURRAIT DEVENIR LE « SHANGHAI DU SUD-EST »

American Shipper, le 19 mai 2011

Le Port de Miami prévoit une importante augmentation des volumes de marchandises et accroître ses services dans l'arrière-pays qu'il dessert grâce à un nouveau chenal de navigation principal, approfondi de 42 à 50 pieds. M. Olafson, dirigeant du port, a déclaré que, grâce aux investissements dans un chenal plus profond, un nouveau tunnel routier vers le port et un lien ferroviaire rétabli, Miami devrait devenir une « plaque tournante logistique, le « Shanghai du sud-est ». Nous transformerons le port, qui dessert principalement la Floride et la péninsule, en un port qui dessert le pays tout entier. » Le port, qui a manutentionné 847 249 EVP en 2010, prévoit que ses volumes doubleront au cours des cinq prochaines années, a précisé M. Olafson. Il a ajouté que le Port prévoit lancer un appel d'offres en janvier pour l'approfondissement du chenal, d'une longueur d'environ 2,5 milles de la bouée extérieure jusqu'aux postes à quai. Il entreprendra les travaux l'été prochain et les terminera à temps pour l'ouverture du canal de Panama élargi, en 2014.

LES PORTS EUROPÉENS APPUIENT LE POSTE DE « GESTIONNAIRE COMMUNAUTAIRE »

American Shipper, le 16 mai 2011

La gouvernance des ports européens a changé considérablement depuis quelques années : les administrations deviennent davantage des facilitateurs que des exploitants, selon un rapport publié par l'European Seaports Organization. Le rapport conclut notamment que : les fonctions traditionnelles des administrations portuaires ont subi d'importants changements, la tâche de l'exploitant faisant place à celle de propriétaire et d'organe de réglementation; la plupart des administrations portuaires tentent activement d'adopter une politique de « gestionnaire communautaire » et de jouer un rôle de « facilitateur »; la grande majorité des administrations portuaires européennes appartiennent à l'État, sauf certains grands ports du Royaume-Uni et de plus petits ports industriels du continent. De plus, la majorité des administrations portuaires assument le lourd fardeau financier de l'investissement et du personnel, mais bon nombre d'entre elles ne semblent pas avoir la totale maîtrise des produits de leurs activités et manquent d'autonomie financière à divers degrés.

LA COLOMBIE ET LE CANADA : SUR LE POINT DE CONCLURE UN ALE

American Shipper, le 31 mars 2011

La Cour constitutionnelle colombienne a récemment terminé l'étude de l'Accord de libre-échange (ALE) entre la Colombie et le Canada et elle a affirmé sa constitutionnalité. Cette décision marque la dernière étape de procédure du pays pour aller de l'avant avec la mise en œuvre de l'ALE. L'accord, qui doit entrer en vigueur d'ici le 1^{er} juillet, éliminera les tarifs douaniers de 98 % des produits canadiens, immédiatement dans certains cas et d'ici cinq à dix ans dans d'autres cas. Les produits canadiens qui auront l'accès en franchise de droits de douane au marché colombien comprennent le blé, l'orge, les lentilles, les pois, le boeuf, les produits du papier, la machinerie et l'équipement. De même, les fabricants, exportateurs et producteurs colombiens pourront accroître leurs exportations vers le marché canadien.

LES PORTS VEULENT UNE PLUS GRANDE PART DU FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES

American Shipper, le 31 mars 2011

« Le Congrès devrait se concentrer sur l'allègement de la congestion du fret en finançant le transport terrestre », a affirmé récemment Kurt Nagle, PDG de l'American Association of Port Authorities, devant le Congrès réuni. Le groupe souhaite avoir une part plus grande des fonds pour les ports que ce qui lui a été accordé en vertu des programmes de subvention TIGER et TIGER II. (TIGER est l'acronyme de Transportation Investment Generating Economic Recovery.) Témoignant devant le sous-comité de la Chambre sur les routes et le transport en commun, M. Nagle a exhorté le gouvernement à « mettre en œuvre une politique nationale de transport coordonnée avec les organismes de transport de marchandises des états afin d'assurer la connectivité et la capacité du transport national et d'atteindre les objectifs voulus ». Il a ajouté qu'au moins 25 % des fonds disponibles devraient être consacrés aux besoins d'infrastructures portuaires. Les ports ont reçu une part moindre du financement en vertu des programmes TIGER – environ 8 % des 1,5 milliard \$ en vertu du TIGER I et environ 17 % des 600 millions \$ accordés dans le cadre du TIGER II, a précisé un porte-parole de l'AAPA.

LE PDG DE MAERSK LINE DEMANDE DES CHANGEMENTS RADICAUX DANS L'INDUSTRIE

The Journal of Commerce Online, le 7 juin 2011

Le PDG de Maersk Line, Eivind Kolding, demande que des modifications soient apportées aux pratiques de l'industrie et il estime que celle-ci doit accepter les changements radicaux pour « conserver un permis d'exploitation à l'avenir ». M. Kolding demande un meilleur dialogue sur les tendances fondamentales des services et des pratiques commerciales. Il craint que le transport maritime des conteneurs soit complètement dépassé par la nouvelle technologie d'ici quelques années. Le marché et le comportement de la clientèle obligent les compagnies à ne « jamais oublier ce que les clients veulent vraiment – incluant des besoins dont ils ne sont même pas conscients ». L'industrie arrive à un autre moment décisif : ou elle garde ses habitudes bien ancrées ou elle redécouvre l'aptitude à l'innovation et au changement », a-t-il ajouté. Maersk a identifié trois domaines où elle estime qu'elle pourra satisfaire à la demande de la clientèle : une fiabilité hors pair, une souplesse commerciale et une excellente performance environnementale. « Et si nous pouvions garantir que les marchandises arrivent toujours à temps? Qu'une commande de transport maritime soit aussi facile que l'achat d'un billet d'avion? Et si l'industrie du transport maritime était réputée pour dépasser les attentes environnementales, sans efforts? », a dit M. Kolding. « Pas de discussions au sujet des tarifs. Les compagnies maritimes donneraient plutôt aux clients exactement ce qu'ils veulent ». Maersk a créé une campagne à cet effet affichée sur le site pour permettre les discussions sur l'avenir de l'industrie.

changingthewaywethinkaboutshipping.com

CROISIÈRES, VRAC ET CONTENEURS

DISNEY RÉDUIT SES COÛTS EN METTANT L'ACCENT SUR LES ÉTATS-UNIS

Leader Post, le 15 avril 2011

Le Disney Wonder avait à peine quitté le quai en Alaska, lors de sa croisière inaugurale, que la compagnie annonçait qu'elle a opté pour le port de Seattle comme port d'attache l'an prochain, plutôt que Vancouver. Les croisières en partance de Seattle sont avantageuses financièrement, mais pas énormément selon mes sources. La raison : le coût du billet d'avion. Une étude a démontré qu'environ 80 % des passagers voyageant à bord de grandes compagnies de croisières, incluant Disney, sont Américains. Les coûts des vols sont élevés, surtout compte tenu de la forte proportion d'enfants à bord de navires Disney. Il semble que Disney ait décidé d'emboîter le pas au modèle de Carnival, c'est-à-dire plus de ports américains en 2012 – moins de vols et de trajets routiers – avec des navires basés à Los Angeles, Houston (Galveston) et New York, trois des plus grands marchés américains.

VRAC

ANALYSE : LES ÉTATS-UNIS REDEVIENT UN DES PRINCIPAUX EXPORTATEURS DE CHARBON GRÂCE À L'ASIE

Reuters, le 12 mai 2011

Les États-Unis pourraient revenir au premier rang des exportateurs charbonniers cette année grâce à la demande de combustible de l'Asie. Les principaux producteurs américains tentent d'accroître leur présence sur ce continent. Le seul problème est de réussir à transporter assez de charbon dans les ports et sur les chemins de fer surchargés, mais des efforts sont en cours afin d'ouvrir de nouveaux débouchés grâce à la confiance croissante dans le secteur. Les analystes affirment que les exportations totales de charbon des États-Unis pourraient atteindre environ 100 millions de tonnes (91 millions de tonnes) cette année; ils ne seraient ainsi précédés que de l'Australie et de l'Indonésie dans les rangs de l'exportation mondiale.

LE QUÉBEC À LA RECHERCHE D'INVESTISSEURS POUR SES PROJETS ÉNERGÉTIQUES ET MINIERS

The Wall Street Journal, le 10 mai 2011

Le Québec, la province francophone du Canada, a récemment dévoilé un ambitieux plan de développement économique pour attirer 80 milliards CAD (82,7 USD) de nouvel investissement dans des projets énergétiques, miniers et économiques dans le Grand Nord au cours du prochain quart de siècle. En faisant cette annonce, le Québec a précisé qu'il a identifié 11 nouveaux projets de développement minier qui attireront quelque 8,24 millions CAD d'investissement. Ces projets créeront 11 000 emplois durant les phases initiales de construction, puis 4 000 autres une fois que les nouvelles mines seront exploitées.

LE SERVICE RÉGULIER DE TRANSPORT DE POTASSE À HORAIRE FIXE DU CN STIMULE L'EFFICACITÉ DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT DE CLIENTS IMPORTANTS

PRNewswire, le 3 mai 2011

Le CN a déclaré que son service de transport de potasse à horaires fixes a amélioré l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement pour des producteurs de l'Ouest canadien et leur a permis d'accéder plus rapidement aux marchés. Le service de transport de potasse à horaires fixes du CN est axé sur une gestion de bout en bout de la chaîne d'approvisionnement, en collaboration avec les clients. Afin d'améliorer l'efficacité, le CN a innové en utilisant un outil qui donne au personnel des Ventes et de l'Exploitation une bonne visibilité sur les demandes des clients et lui permet ainsi de mieux planifier l'utilisation des actifs ferroviaires et de mieux organiser les expéditions. Avec cette nouvelle méthode, le CN travaille en étroite collaboration avec les clients afin de réduire le plus possible les retards, d'acheminer rapidement les envois et de créer un équilibre dans la chaîne d'approvisionnement entre la mise en place des wagons vides et le ramassage des wagons chargés. Le CN a également créé une nouvelle équipe de gestion du parc de wagons de potasse qui travaillera avec les clients pour améliorer la distribution des wagons-trémies de particuliers vides vers les mines pour un rechargement. Cette nouvelle façon de faire, avec les locomotives qui circulent entre la plaque tournante de la potasse du CN à Winnipeg et les mines en Saskatchewan, a réduit le nombre de manœuvres nécessaires ainsi que le temps de séjour des wagons dans les terminaux.

Par conséquent, le CN a considérablement réduit ses temps de parcours aller-retour entre la mine et les points de destination.

LE CANADIEN PACIFIQUE PRÉVOIT UNE FORTE CROISSANCE DE LA DEMANDE CETTE ANNÉE

Vancouver Observer, le 26 avril 2011

Il semble y avoir de l'espoir à l'horizon : les prix des marchandises augmentent, comme en témoignent les dirigeants commerciaux de plusieurs industries, ce qui sera un bienfait des plus avantageux pour CP. La compagnie de Vancouver Teck Mining, un des principaux clients de CP, a annoncé une production accrue d'un à six pour cent par rapport à l'an dernier, allant jusqu'à 24,5 millions de tonnes métriques de charbon métallurgique passant par les ports de la C.-B. cette année à destination d'aciéries asiatiques. Les marchandises représentent le début de la chaîne d'approvisionnement de la production, comme les chemins de fer, et elles constituent donc un excellent pronostic de l'activité des macros entreprises. Le CP prévoit que les expéditions de potasse et d'engrais reprendront leurs niveaux antérieurs au ralentissement économique, les solides prix des céréales éperonnant la demande renouvelée. Un grand nombre d'exportations du Canada passent par Vancouver et on prévoit un regain des activités du CP qui auront une incidence favorable en région, ainsi que des retombées économiques positives dans d'autres importants terminaux de la C.-B à Prince Rupert et à Kelowna.

WESTSHORE ANNONCE UNE NOUVELLE ENTENTE DE MANUTENTION AVEC GRANDE CACHE COAL CORPORATION

Le 31 mars 2011

Westshore Terminals Investment Corporation (TSX: WTE.UN) (la « Société ») a annoncé que Westshore Terminals Limited Partnership a conclu une entente avec Grande Cache Coal Corporation pour la manutention exclusive de ses tonnages annuels de charbon qu'elle expédiera des ports de la côte ouest du 1^{er} avril 2012 au 31 mars 2022. Les modalités commerciales de l'entente sont confidentielles. Le contrat précédent, qui couvrait les expéditions de charbon de la mine de Grande Cache, devait expirer le 31 mars 2013 et ce nouveau contrat le modifie et le remplace. En 2010, Grande Cache a expédié 1,3 million de tonnes de charbon par Westshore.



LA CATASTROPHE AU JAPON POURRAIT AVOIR UNE INCIDENCE SUR LE TRANSPORT MARITIME DU VRAC

American Shipper, le 16 mars 2011

Le courtier de Londres, Freight Investor Services (FIS), a affirmé récemment que le séisme qui a durement frappé le Japon pourrait avoir des répercussions considérables sur le marché du transport maritime de vrac solide. « À court terme, le transport maritime a été interrompu et Reuters a annoncé que 13 ports ont fermé, plusieurs d'entre eux ne prévoyant pas être opérationnels avant plusieurs mois, voire, des années », selon FIS. « Les premières évaluations de Macquarie et du Steel Index (un fournisseur d'informations sur l'industrie) estiment que la production dans les cinq grandes aciéries des régions les plus touchées est à risque; cela représente de 15 à 18 millions de tonnes de capacité de production annuelle d'acier. » Cela pourrait soustraire à la demande entre 20 et 25 millions de tonnes de minerai de fer et de 9 à 10 millions de tonnes de charbon cokéifiable. Toutefois, à long terme, la reconstruction devrait stimuler la demande d'acier et accroître de manière significative les importations de matières premières.

LE CONSEIL CANADIEN DU BLÉ PRÉVOIT UNE CONGESTION MAJEURE DANS LES PORTS JAPONAIS

Mb.com.ph, le 15 mars 2011

Les cultivateurs de blé du Canada se préparent à des retards potentiels des expéditions de céréales vers les clients japonais, bien qu'aucun ne se soit encore produit. Un des plus grands enjeux des expéditions à destination du Japon est l'accessibilité aux ports du pays pour décharger les marchandises. « Il y aura sûrement une importante congestion à court terme, les fermetures des ports au Japon obligent les navires à attendre pour décharger et charger le fret, surtout parce que le Japon est un important importateur de nombreuses marchandises », a précisé M. Fitzhenry. La moyenne sur dix ans pour les exportations annuelles de blé au Japon, incluant le blé dur, par le Conseil canadien du blé, se chiffre à 1,2 million de tonnes métriques. Les exportations en 2009-2010, incluant le blé dur, s'élevaient à un million de tonnes, plus 212 000 tonnes d'orge en vrac.



CONTENEURS

LE PORT DE SEATTLE DRESSE LE BILAN DES OBSTACLES COMMERCIAUX : LA TAXE SUR LES CONTENEURS INCITE LES NÉGOCIATEURS À DONNER LEUR CLIENTÈLE AUX PORTS CANADIENS ET MEXICAINS

Capital Press, le 12 mai 2011

Davantage de produits importés de Chine et d'autres pays d'Asie sont expédiés au Midwest par les ports de Vancouver et de Prince Rupert, en Colombie-Britannique. Cela s'explique par le fait que le Canada a investi dans ces ports et dans le transport et qu'il n'impose pas de taxe d'entretien portuaire, selon les représentants portuaires de Seattle. « Si nous voulons demeurer concurrentiels, il nous faut procéder à des investissements stratégiques pour que l'Interstate 90 soit ouverte l'année durant, pour terminer les autoroutes 509 et 167 (près de l'aéroport Sea-Tac) et pour avoir un chemin de fer sans failles », a déclaré le président de la Seattle Port Commission, Bill Bryant. Le port, qui fête son centenaire cette année, participe à de nombreux projets pour arriver à ces fins et il collabore avec les ports de Los Angeles, Long Beach, San Francisco et Oakland afin de concurrencer les ports mexicains et canadiens.

ALPHALINER : COMMANDE RECORD DE PORTE-CONTENEURS POUR 2013

American Shipper, le 24 mai 2011

Le service d'information Alphaliner a annoncé que les livraisons de nouvelle capacité de porte-conteneurs devraient atteindre un nouveau record en 2013. « Attirés par les prix intéressants

des navires neufs et par la force de la reprise du marché l'an dernier, les propriétaires de porte-conteneurs se sont rassemblés pour commander une nouvelle capacité globale de 1,6 million d'EVP depuis juin 2010, selon ce qu'a précisé la compagnie dans son dernier bulletin. Elle a annoncé que les livraisons pour 2013 sont passées de 380 000 EVP il y a un an à 1,59 million d'EVP aujourd'hui et que les chantiers navals ont encore de la capacité pour des livraisons en 2013. Elle a déclaré que si toutes les options, les lettres d'intention et les commandes prévues se concrétisent, les livraisons de navires en 2013 dépasseront 2 millions d'EVP, ce qui serait « le plus haut niveau annuel de nouveaux porte-conteneurs ».

PROFITS RECORDS POUR LES CHARGEURS DE CONTENEURS EN 2010

Journal of Commerce, le 20 avril 2011

Les chargeurs hauturiers de conteneurs ont gagné environ 14 milliards \$ en 2010, l'année la plus rentable de l'histoire de l'industrie, qui neutralise presque la perte d'exploitation totale de 15 milliards \$ en 2009. L'ensemble des bénéfices d'exploitation de 19 des 25 principaux chargeurs étudiés par l'analyste du marché des conteneurs Alphaliner a atteint 11,4 milliards \$ l'an dernier, comparativement à une perte de 13,2 milliards \$ en 2009. Alphaliner estime que les six chargeurs qui restent sur les 25 et qui ne publient pas leur rendement financier -- MSC, Hamburg-Sud, PIL, UASC, HDS Lines et TS Lines -- ainsi que d'autres lignes plus petites ont fait plus de 2,5 milliards \$. OOCL et Wan Hai ont eu les plus importantes marges d'exploitation en transport maritime de conteneurs des deux dernières années, selon Alphaliner.

PERMIS SOCIAL ET PORT ÉCOLOGIQUE



APL COMMENCE L'ALIMENTATION ÉLECTRIQUE À OAKLAND

American Shipper, le 31 mai 2011

La compagnie de transport maritime de conteneurs APL, basée à Singapour, est devenue la première à éteindre les moteurs de ses navires au port d'Oakland. APL convertit cinq navires assurant le service entre l'Asie et les États-Unis pour qu'ils utilisent l'alimentation à quai cette année. Les engins éteints, environ 1 000 livres d'émissions d'oxydes d'azote (une des principales composantes du smog), 165 livres d'oxydes de soufre et 30 livres de matières particulaires sont éliminées durant une escale de 24 heures dans un port. APL dépense 11 millions \$ pour rénover cinq porte-conteneurs et recâbler son terminal pour l'alimentation électrique. Elle a reçu 4,8 millions \$ en subventions du California Air Resources Board et du Bay Area Air Quality Management District pour mener à bien ce projet.

UNIS POUR L'ÉCOLOGIE

PortStrategy, le 16 mai 2011

Impossible d'avoir des politiques environnementales distinctes à Long Beach et Los Angeles, qui partagent le même air et les mêmes eaux. Les inquiétudes écologiques croissantes pourraient-elles inciter les ports et les terminaux à adopter une méthode de regroupement, où les ports d'une même région s'unissent pour présenter un front uni au programme environnemental? Cela serait fort possible si les ports veulent faire partie du nouvel ordre environnemental. De toute manière, deux «offres écologiques» distinctes ne feraient qu'engendrer divers problèmes car les compagnies de navigation choisiraient ce qui leur convient et mettraient les ports en concurrence les uns avec les autres. De plus, le port d'Argentina, à Terre-Neuve, ainsi que d'autres ports de la côte est canadienne souhaitent obtenir le statut de plaque tournante pour le trafic de l'Extrême-Orient destiné aux États-Unis, évitant le lourd fardeau financier et environnemental des camions qui transportent des marchandises des ports en eau profonde de l'Ouest. Si les plus petits ports peuvent coopérer dans la chaîne de distribution vers le Canada et tout le long de la côte est américaine, les avantages de fournir un trafic régulier d'une plaque tournante en eau profonde pourraient rendre cette proposition très intéressante pour toutes les parties concernées.

UN EXPLOITANT DE REMORQUEURS DE LA C.-B. ADHÈRE AU PROGRAMME L'ALLIANCE VERTE

Canadian Transportation & Logistics, le 9 mai 2011

SMIT Marine Canada, qui fournit des services de remorquage dans six ports de la Colombie-Britannique, s'est joint au programme d'amélioration environnementale l'Alliance verte. Le groupe de compagnies de SMIT au Canada est propriétaire et exploitant de 21 remorqueurs pour ses opérations de remorquage portuaire. Les représentants de SMIT ont déclaré que la compagnie travaille activement à trouver des solutions pour diminuer l'impact environnemental de ses activités à l'échelle mondiale – incluant la création de remorqueurs hydrohybrides utilisant de l'hydrogène et des piles à combustible – et ils estiment que le programme l'Alliance verte constitue une bonne norme d'excellence à atteindre pour les opérations de SMIT au Canada.

DES BAILLEURS DE FONDS POUR L'ÉTUDE SUR L'ALIMENTATION À QUAI

Harbour Currents, le 4 mai 2011

La Ville de Victoria et la Vancouver Island Health Authority se sont engagés à payer le coût d'une étude de faisabilité sur l'alimentation à quai pour Ogden Point. L'étude coûtera environ 20 000 \$ et déterminera les exigences techniques pour l'alimentation à quai, incluant les besoins électriques et d'infrastructures.

VANCOUVER RÉCOMPENSE LES LIGNES MARITIMES DONT LES NAVIRES SONT ÉCOLOGIQUES

Portworld, le 9 mai 2011

Port Metro Vancouver (PMV) a décerné 11 prix Blue Circle en 2010. Ce prix a été créé l'an dernier pour reconnaître les navires les plus écologiques qui font escale au Port de Vancouver. Le prix souligne l'engagement de l'industrie envers la durabilité portuaire en reconnaissant les réalisations environnementales extraordinaires des navires qui participent au Programme de transport maritime ÉcoAction. Ce programme encourage les lignes maritimes à réduire les émissions de leurs navires hauturiers par le biais d'incitatifs financiers. Les programmes de réduction des émissions de PMV ont fait sa renommée internationale et lui ont valu le Prix écoMarchandises en transport durable, de Globe 2010, et il a été en nomination pour le prix international de transport maritime durable. L'alimentation à quai à Place du Canada est une initiative clé qui a contribué au succès du programme Air Action du port. PMC prévoit une augmentation de 40 % de l'alimentation à quai des navires durant la saison de croisières 2011.



MULTIMODAL



LE CN AUGMENTE LA CAPACITÉ DU TERMINAL INTERMODAL DE BRAMPTON

PRNewswire, le 17 mai 2011

Le CN a annoncé avoir apporté une série d'améliorations sur le plan de la capacité à son terminal intermodal de Brampton (TIB) afin d'être en mesure d'y traiter les volumes croissants de conteneurs et d'offrir un excellent service aux clients de l'intermodal sur l'ensemble de son réseau. Le TIB, situé dans la région du Grand Toronto, secteur de premier choix pour les services de logistique, est le plus important terminal intermodal ferroviaire du Canada, et un élément clé du réseau de distribution du CN ; en effet, près de 60 % du trafic intermodal sur l'ensemble du réseau du chemin de fer passe par ce terminal. Le trafic ferroviaire intermodal du CN consiste principalement en des marchandises conteneurisées acheminées en collaboration avec d'autres modes de transport.

LE GAO DONNE UNE MAUVAISE NOTE AU PROGRAMME TWIC

Today's Trucking.com, le 12 mai 2011

Le Government Accountability Office (GAO), aux États-Unis, remet en question l'efficacité du programme TWIC (Transportation Worker Identification Card), et certains membres du Congrès s'interrogent au sujet du système après avoir pris connaissance des conclusions du GAO. Le TWIC est un authentifiant biométrique de sécurité exigé en vertu de la *Maritime Transportation Security Act* de 2002. La Transportation Security Administration délivre cette carte aux conducteurs de camion ayant accès aux ports américains. (Les conducteurs canadiens ayant la carte FAST n'ont pas à se soumettre à un autre contrôle de sécurité, mais ils doivent quand même obtenir une carte TWIC au coût de 105 \$). Il apparaît que les enquêteurs du GAO ont pu entrer dans un port munis de cartes acquises de manière frauduleuse. Ils en ont conclu que le TSA contient des lacunes de contrôle interne pour vérifier l'admissibilité des demandeurs de TWIC en ce qui concerne la carte biométrique.



REGARD SUR OTTAWA

MINISTRES DES TRANSPORTS

L'hon. Denis Lebel

Denis Lebel a été élu pour la première fois à la Chambre des communes en 2007, puis réélu en 2008. Il avait alors été nommé ministre d'État de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec. Réélu pour un troisième mandat en 2011, Denis Lebel cumule maintenant les fonctions de ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et de ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec.

Denis Lebel a une vaste expérience dans le domaine du développement économique régional. En plus d'avoir été maire de Roberval de 2000 à 2007, il a notamment été membre du conseil d'administration, du conseil exécutif et du comité sur l'avenir des forêts de l'Union des municipalités du Québec, en plus d'avoir été président du Caucus des municipalités voisines des Premières Nations, et membre du conseil d'administration d'Infrastructure Québec.

Le ministre Lebel a également siégé au sein du comité exécutif de la Conférence régionale des élus du Saguenay–Lac-Saint-Jean et il a été président du Comité de transport de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean, en plus d'avoir été membre des comités sur les ressources naturelles et le transport.

Il a également occupé les fonctions de président du CLD du Domaine du Roy, de vice-président de la Société d'aide au développement des collectivités Lac-Saint-Jean Ouest et de président du programme de marketing international de l'Association touristique régionale du Saguenay – Lac-Saint-Jean. De plus, il a été vice-président de l'Agence régionale de santé du Saguenay – Lac-Saint-Jean et membre du comité du transport aérien pour les régions du Québec.

Également connu pour ses nombreuses années d'implication dans la Traversée internationale du Lac-Saint-Jean, monsieur Lebel compte utiliser son bagage professionnel, son écoute, son ouverture d'esprit et sa passion pour le développement économique régional, afin de s'assurer que les régions du Québec puissent réaliser leurs initiatives entrepreneuriales et qu'elles aient la capacité de relever les défis qui leur sont propres.

M. Lebel et son épouse Danielle ont deux enfants.

L'hon. Stephen Fletcher

Steven Fletcher est ministre d'État (Transports) du Canada. Il a été élu pour la première fois à la Chambre des communes en 2004 dans l'ouest de Winnipeg, dans la circonscription fédérale de Charleswood-St. James-Assiniboia. Il a été réélu en 2006, en 2008, et en 2011 avec une majorité croissante.

En 2004, après sa première élection, il a été nommé porte-parole officiel de l'opposition en matière de santé et membre du Comité permanent sur la santé. Pendant cette période, M. Fletcher s'est fait le promoteur de l'indemnisation des victimes de l'hépatite C. Il a aussi travaillé avec d'autres partis, afin de faire réduire de façon significative la quantité de gras trans dans la chaîne d'approvisionnement alimentaire canadienne.

Lorsque le premier ministre Stephen Harper est devenu premier ministre en 2006, il a nommé M. Fletcher secrétaire parlementaire du ministre de la Santé. Puis, en 2008, M. Fletcher a été nommé ministre d'État (Réforme démocratique). M. Fletcher a proposé et fait la promotion d'une motion au Parlement qui soutenait le besoin de mettre en œuvre et de financer une stratégie nationale de lutte contre le cancer, de même qu'une approche nationale en matière de santé mentale et de maladies du cœur. Les efforts de M. Fletcher ont été récompensés en 2006, lorsque le gouvernement s'est engagé à financer et à mettre en œuvre la Stratégie canadienne de lutte contre le cancer. Le gouvernement a par la suite créé la Commission de la santé mentale du Canada et un cadre national pour les maladies cardiovasculaires.

En 2006, le ministre Fletcher a reçu le prix d'inauguration du Forum national des chefs de file de la lutte contre le cancer pour souligner son leadership individuel remarquable. La même année, il a été récipiendaire du prix de leadership et de courage de la Société canadienne du cancer et du prix de Champion de la santé mentale pour son travail de sensibilisation en matière de santé mentale. En 2005, le ministre Fletcher a été intronisé au Temple de la renommée Terry Fox, après avoir reçu, en 2004, le prix King Clancy. Il a par ailleurs été récipiendaire de la médaille du jubilé de la reine en 2003 pour sa contribution envers le Canada. En 2010, l'Association canadienne des paraplégiques lui a remis le prix Christopher Reeve.

Avant d'être élu, M. Fletcher a travaillé comme ingénieur dans l'industrie minière, jusqu'au jour où l'automobile à bord de laquelle il prenait place est entrée en collision avec un orignal. Depuis cet accident, il est quadriplégique, paralysé à partir du cou. M. Fletcher est par la suite retourné à l'université et a obtenu sa maîtrise en administration des affaires. Il est titulaire d'un baccalauréat en génie de l'Université du Manitoba. Il est aussi le premier Canadien ayant une incapacité permanente à avoir été élu à la Chambre des communes. M. Fletcher est né à Rio de Janeiro, au Brésil, en 1972, et il habite présentement à Winnipeg. Sa biographie, *What do you do if you don't die? The Steven Fletcher Story*, a été publiée à l'automne 2008.

CONFERENCE BOARD : INVESTISSEZ DANS L'INFRASTRUCTURE

Toronto Sun, le 9 mai 2011

Un nouveau rapport publié par le Conference Board of Canada encourage le gouvernement conservateur à penser à long terme, maintenant qu'il est majoritaire. On y lit que les vieilles infrastructures du Canada qui tombent en ruine devraient être une priorité et qu'il existe un manque d'infrastructures de 125 milliards \$ au chapitre de routes, ponts, services ferroviaires voyageurs et ports, qui drainent l'économie en rendant le transport plus dispendieux.

LE GOUVERNEMENT DU CANADA DÉVOILE LA STRATÉGIE SUR LA PORTE ET LE CORRIDOR DU COMMERCE DE L'ATLANTIQUE

Le 23 mars 2011

L'honorable Keith Ashfield, ministre d'État de la porte d'entrée de l'Atlantique, et l'honorable Chuck Strahl, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, ont dévoilé récemment la Stratégie sur la Porte et le Corridor de commerce de l'Atlantique. La Stratégie, de même que des investissements dans des projets précis au Canada atlantique, contribuera à libérer le potentiel de la région. À la suite des récentes annonces sur un financement relativement au transport en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve-et-Labrador, le gouvernement du Canada annonce un financement supplémentaire de 2,5 millions \$ pour la commercialisation de la Porte de l'Atlantique, une priorité clé destinée à accroître le commerce international



dans la région. Avec le nouvel investissement annoncé récemment, c'est plus de 200 millions \$ provenant du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers qui ont été prévus pour appuyer le réseau de transport stratégique de la région lié au commerce.

LE GOUVERNEMENT DU CANADA PREND DES MESURES POUR AMÉLIORER LE SERVICE DE TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

Progressive Railroading, le 21 mars 2011

Le gouvernement canadien a publié un rapport final sur l'Examen des services de transport ferroviaire des marchandises. L'Examen a été lancé en 2008 pour traiter des questions courantes liées aux services de transport ferroviaire des marchandises soulevées par les utilisateurs de la chaîne d'approvisionnement des marchandises ferroviaires, incluant les problèmes qui touchent les chargeurs, les exploitants de terminaux, les ports et les exploitants de navires. L'Examen, maintenant terminé, a été effectué par un groupe d'experts indépendants qui a procédé à de vastes consultations. Le gouvernement accepte l'approche commerciale du comité et a l'intention de prendre les mesures suivantes pour améliorer le rendement de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement du transport ferroviaire :

- lancer un processus de facilitation de six mois avec les expéditeurs, les compagnies de chemin de fer et d'autres intervenants afin de négocier un accord de service type et un processus simple de résolution des différends commerciaux;
- présenter un projet de loi sur le droit des expéditeurs de mettre en place des accords de service pour appuyer les mesures commerciales;
- établir une table ronde sur la chaîne d'approvisionnement des marchandises pour traiter des questions de logistique et élaborer des paramètres de rendement afin d'améliorer la compétitivité. Cette table ronde comprendrait la participation de partenaires de la chaîne d'approvisionnement qui expédient des marchandises par voie ferroviaire;
- en collaboration avec Agriculture et Agroalimentaire Canada, Transports Canada mènera une analyse approfondie de la chaîne d'approvisionnement du grain

pour se concentrer sur les questions qui ont une incidence sur ce secteur et cerner des solutions potentielles.

Toutefois, le CN s'est dit très préoccupé par le rapport final du comité d'examen des services de transport ferroviaire de marchandises et déçu de la position du gouvernement. Claude Mongeau, président-directeur général, a déclaré : « Le CN est en désaccord avec l'orientation et la teneur des recommandations du comité. Nous sommes préoccupés par les recommandations formulées, qui semblent marquer un recul vers une plus grande réglementation au lieu de favoriser l'élan actuel de changement positif. » Il a ajouté que le comité a omis de reconnaître les importants changements positifs effectués au cours des deux dernières années afin de régler les principaux problèmes de service, notamment en améliorant l'engagement auprès des clients et en optimisant les activités ferroviaires tout en recherchant une efficacité et une transparence accrues en ce qui a trait à la chaîne d'approvisionnement.

BCIT INAUGURE LE MARINE TRAINING SIMULATION CENTRE, MONDIALEMENT RECONNU

Marketwire, le 17 mai 2011

Le British Columbia Institute of Technology (BCIT), conjointement avec le gouvernement du Canada et Transports Canada, et avec les partenaires industriels maritimes d'un océan à l'autre, incluant BC Ferries, Kongsberg Maritime Simulation, Kinder Morgan Canada, l'Administration du pilotage du Pacifique, Port Metro Vancouver, Seaspan, et le Council of Marine Carriers, a inauguré un centre de simulation maritime de pointe au coût de plusieurs millions de dollars, au campus maritime du BCIT, à North Vancouver. Le parachèvement du projet de simulateur procure au BCIT le plus haut niveau de simulation au monde et la capacité de répondre aux besoins en recherche et en formation de l'industrie maritime de la Colombie-Britannique et de l'Amérique du Nord.

EN CHAMBRE

PROJET DE LOI C-211

Loi modifiant la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, 2001 (interdiction de pétroliers dans l'entrée Dixon, le détroit de Hécaté et le bassin Reine-Charlotte). Ce projet de loi parrainé par Fin Donnelly (NPD - New Westminster-Coquitlam) a été présenté en première lecture en Chambre. Il est semblable au projet de loi C-606, d'initiative parlementaire, présenté avant la dernière élection. Il stipule qu'« il est interdit de transporter du pétrole par pétrolier dans les régions de la mer adjacentes à la côte canadienne connues sous les noms d'entrée Dixon, de détroit de Hécaté et de bassin Reine-Charlotte ».

PROJET DE LOI C-231

Loi de 2001 modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada (bâtiments abandonnés et épaves). Il est parrainé par Jean Crowder (NPD - Nanaimo - Cowichan). Le texte modifie la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* afin de renforcer les exigences relatives aux bâtiments abandonnés et aux épaves en prévoyant la prise de règlements qui établissent les mesures à prendre pour l'enlèvement, l'aliénation ou la destruction de ces bâtiments et épaves. Il prévoit la désignation de la garde côtière canadienne à titre de receveur d'épaves pour l'application de la partie 7 de la Loi et oblige les receveurs d'épaves à prendre des mesures convenables pour déterminer et localiser les propriétaires des épaves.

PROJET DE LOI C-205

Loi modifiant le Code canadien du travail (travailleurs de remplacement). Le texte a pour objet d'interdire aux employeurs visés par le *Code canadien du travail* d'embaucher des travailleurs de remplacement pour remplir les fonctions des employés en grève ou en lock-out. Il prévoit également l'imposition d'une amende en cas d'infraction.

ÉVÉNEMENTS À VENIR



JOURNÉES DU PORT DE HALIFAX

Centre Cunard
14 et 15 septembre 2011

SÉMINAIRE SUR LES OPÉRATIONS ET L'ENVIRONNEMENT

Novembre 2011
Montréal, QC

RÉUNIONS DU CONSEIL DE L'AAPC

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

ADMINISTRATEURS

BRAD MADELUNG

PDG
Administration portuaire de Port-Alberni

TONY BOEMI

Vice-président,
Administration portuaire de Montréal

RAYBURN DOUCETT

PDG
Administration portuaire de Belledune

ROBIN SILVESTER

PDG
Administration portuaire Vancouver-Fraser

KAREN OLDFIELD

PDG
Administration portuaire de Halifax

ANGUS ARMSTRONG

Chef, Sécurité et capitaine de port
Administration portuaire de Toronto

KEVIN OBERMEYER (AFFILIÉ)

PDG
Administration de pilotage du Pacifique