



# Manifeste

ASSOCIATION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES

« Tracer l'avenir aujourd'hui »

## LETTRE DE LA PRÉSIDENTE DU CONSEIL



À titre de membre de l'Association depuis 30 ans, je suis heureuse d'être votre présidente en 2005-2006 et je suis impatiente de vous accueillir à notre prochaine conférence annuelle qui se tiendra à Oshawa. Je vous remercie de prendre le temps de lire ce numéro de *Manifeste*. Nous sommes bombardés de nouvelles 24 heures sur 24, et recevons des bulletins par courriel, des revues et des journaux. Pas étonnant que personne n'ait plus le temps de rien lire. *Manifeste* résume les événements pouvant concerner les membres de l'AAPC et qui se sont déroulés le trimestre précédent. Vous serez peut-être au courant de certains d'entre eux et il y en aura peut-être d'autres que vous ignorez. Un cadre supérieur de Transports Canada, nouvellement affecté au secteur portuaire, a récemment déclaré que ce bulletin lui permet d'être bien au fait des questions importantes pour la communauté portuaire. Ce numéro contient plusieurs nouvelles sections qui vous informeront au sujet des activités portuaires canadiennes pertinentes. Je vous invite à me faire part de vos suggestions sur la manière d'améliorer notre bulletin, qu'il s'agisse de sa présentation ou de sujets dont vous aimeriez qu'il y soit question dans les numéros à venir.

Comme vous pouvez le voir d'après les événements présentés ici, l'Association continue d'ajouter de la valeur pour ses membres en organisant des séminaires et des conférences tout au long de l'année. Grâce à ses deux séminaires (Opérations et Gouvernance), à la conférence sur l'interface entre les ports et le gouvernement et à l'AGA, l'Association veille à ce que les membres obtiennent le perfectionnement professionnel qui les aidera à aborder les enjeux portuaires importants. De plus, les comités techniques se penchent sur les questions qui touchent la communauté portuaire, et les prochains événements prévus par l'Association traiteront de certaines d'entre elles. Les comités du Conseil travaillent également avec le Comité de la Loi maritime du Canada (LMC) pour s'assurer que les modifications proposées à la LMC permettront le bon fonctionnement des ports canadiens et ce, jusqu'au 21<sup>e</sup> siècle. Le Conseil de l'AAPC respecte son plan stratégique quinquennal et veillera à atteindre les buts fixés pour cette année pour faire progresser les objectifs de l'Association.

Donc, bonne lecture et n'hésitez pas à participer à la rédaction de *Manifeste*. J'en profite pour inviter ceux qui ne sont pas membres à se joindre à notre association afin de promouvoir les intérêts de toute la communauté portuaire canadienne.

La présidente du Conseil,  
Donna Taylor

L'Association des administrations portuaires canadiennes a été créée en 1958 et regroupe les ports, les havres et les intérêts maritimes connexes en une seule association nationale. Les administrations portuaires canadiennes manutentionnent collectivement plus de 100 milliards \$ en marchandises par année. L'AAPC constitue la principale association pour la défense et le progrès de l'industrie portuaire canadienne. Ses membres apportent une importante contribution à l'économie locale, régionale et nationale du Canada.



## TRAVAUX DU CONSEIL

**Nouveau Conseil de l'AAPC :** la nouvelle présidente du Conseil, Donna Taylor, PDG de la Commission du port d'Oshawa, a souhaité la bienvenue aux huit nouveaux administrateurs, portant ainsi leur nombre total à onze, ainsi qu'à un nouveau membre votant qui représente la nouvelle catégorie d'associé. La liste complète des membres du Conseil se trouve à la fin de ce bulletin.

**Conférence annuelle couronnée de succès :** l'événement de cette année a connu un succès retentissant grâce aux efforts de l'Administration portuaire de Vancouver. La direction et le personnel ont été louangés pour leur excellent travail.

**Budget 2005-2006 de l'AAPC :** le budget de 2005-2006 a été déposé ainsi que la recommandation du Conseil sortant qu'il soit accepté.

**Questions budgétaires :** vu les changements apportés au détail du budget de l'Association, les états financiers futurs seront appariés au budget, au besoin. Il y a eu une discussion générale au sujet de la modification de la fin de l'exercice de l'Association afin d'avoir suffisamment de temps pour élaborer le budget et pour la vérification officielle habituelle qui précède l'AGA du mois d'août. La date de la fin de l'exercice tombe le 30 juin et il a toujours été difficile de préparer le budget et de procéder à la vérification à temps pour l'AGA. Le Comité de la vérification déterminera si ce change-

ment s'impose et présentera une recommandation au Conseil.

**Comité d'examen de la LMC :** le président du Comité d'examen de la LMC, Sean Hanrahan, a fourni une mise à jour sur l'entente conclue avec les PDG des APC pour qu'ils expliquent leurs principaux enjeux en ce qui a trait à la LMC et ce, en vue de préparer la position officielle de l'Association au sujet des modifications proposées à la LMC dans le projet de loi C-61.

**Comités de l'AAPC et liaison avec le Conseil :** le Conseil a décidé de nommer un administrateur comme personne-ressource pour chaque comité technique de l'Association. Voici la liste : Comité des opérations, Gordon Houston; Comité des finances, Bob Hart; Comité des lois, Sean Hanrahan; Comité de l'environnement, Mike Cormier; Comité de la gestion immobilière, Darryl Anderson. Gary Brush sera responsable du Comité spécial de la mise en œuvre du plan stratégique. Chacun de ces administrateurs communiquera avec le président du comité concerné au sujet des plans de travail et des rapports trimestriels au Conseil.

**Mise en œuvre du plan stratégique quinquennal de l'AAPC :** le Conseil sortant a fait 14 recommandations concernant les buts de la mise en œuvre stratégique pour l'année qui vient.

## SOMMAIRE

TRAVAUX DU CONSEIL .....	2	AUTRES MODES EN BREF .....	11
PROFIL D'UN ADMINISTRATEUR DE L'AAPC .....	3	REGARD SUR OTTAWA .....	12
IN MEMORIAM .....	4	MOT À MOT .....	15
IMPORTANTS ÉVÉNEMENTS À VENIR .....	4	DIGNE DE MENTION .....	16
ACTIVITÉS PORTUAIRES .....	5	ALLÉES ET VENUES À OTTAWA .....	16
ALLIANCES DE L'AAPC .....	7	À TITRE D'INFORMATION .....	17
NOMINATIONS RO-RO .....	8	CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'AAPC 2005-2006 ...	18
SCÈNE INTERNATIONALE .....	9	ÉVÉNEMENTS À VENIR .....	19
DÉCLARATION DU PRÉSIDENT DE L'AAPC DEVANT LE CONGRÈS .....	10		



## TRAVAUX DU CONSEIL suite

**Comité de la gouvernance du Conseil de l'AAPC :** le Conseil a convenu que le Comité de la gouvernance du Conseil devrait se composer du Comité de direction du Conseil, dirigé par le président du Conseil sortant. Le comité doit préparer un guide sur la gouvernance qu'il présentera à la prochaine réunion du Conseil.

**Position de l'AAPC concernant la politique fiscale :** vu les préoccupations courantes de la Fédération canadienne des municipalités et d'autres intervenants au sujet des taxes en général et surtout des PTLIF, le Comité de la gestion immobilière a été chargé d'étudier la situation actuelle entourant l'imposition des ports canadiens. Il a été question d'une récente résolution de la FCM visant l'augmentation des paiements fédéraux dans le cadre des PTLIF en ce qui a trait aux biens immobiliers fédéraux, incluant les ports, qui passeraient de 400 millions \$ par année à 4 milliards de dollars éventuellement. Il y a aussi la question des diverses approches municipales vis-à-vis de l'imposition des ports canadiens et de l'étude que mène le gouvernement fédéral sur les meilleures pratiques relatives aux biens-fonds portuaires.

**AGA de 2008 :** le Conseil sortant a approuvé que le port de Saint John soit l'hôte de la Conférence et AGA de 2008.

**Recouvrement des coûts des douanes :** la politique des douanes du Canada demeure un problème pour l'industrie canadienne en général et pour les ports en particulier. Il est généralement reconnu que la politique de recouvrement des coûts du gouvernement fédéral de 1987 inhibe l'investissement. En effet, plus de 6 milliards de dollars sont recouverts à chaque année. Les dispositions d'antériorité de la Loi en ce qui a trait aux douanes font en sorte qu'il est difficile de lancer certaines activités portuaires et qu'une fois lancées, elles ne sont pas concurrentielles. Cela est devenu évident surtout pour les activités portuaires. Citons entre autre l'exemple du port Toronto qui doit payer des douanes pour son nouveau service de traversier, alors que le port Prince Rupert est exempt de frais de douanes pour les activités de croisière qu'il vient de rétablir. Il faut approfondir cette question afin de déterminer l'ampleur de cet enjeu pour les ports canadiens avant que l'Association n'adopte une position ferme à ce sujet.

**Gouvernance des APC :** il y a eu une discussion générale au sujet de la gouvernance des APC et somme toute, cette question progresse très bien. Le Conseil a donné des instructions afin que le séminaire de cette année explique ce que les APC doivent faire pour respecter le règlement rigoureux de la LMC et qu'on discute des succès accomplis à ce jour.

## Profil d'un administrateur de l'AAPC

M. Cormier s'est joint à l'Administration portuaire du Grand Victoria (APGV) après avoir occupé le poste de capitaine de port et de directeur principal, Opérations maritimes, au Port de Vancouver. Il est un dirigeant chevronné de type interventionniste dans un port de mer actif. M. Cormier a également travaillé chez Terminal Systems Inc., à Vancouver, et Cerescorp Ltd., à Halifax. Il possède une maîtrise en administration des affaires et un brevet de capitaine. Après neuf ans comme officier de la marine des Forces armées canadiennes, il a obtenu un diplôme

en transport et opérations maritimes alors qu'il était officier de la Réserve navale.

Parmi ses activités communautaires, M. Cormier est membre du conseil d'administration de la Victoria Symphony et du Victoria Tall Ships Society. Il est aussi président de la Boat for Hope Foundation et membre du Victoria Harbourside Rotary Club. Il fait également partie du Nautical Institute, de la Company of Master Mariners of Canada et de la Naval Officers Association of Vancouver Island. Il est



### Profil d'un administrateur de l'AAPC suite

administrateur de la Cruise BC Association et de la Cruise Industry Association of BC (CIABC). Il représente l'APGV au sein de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) et de l'American Association of Port Authorities (AAPA). M. Cormier est ancien vice-président du Chartered

Institute of Logistics and Transport (région du Pacifique) et ancien sous-directeur de la Company of Master Mariners (division de Vancouver). Il vit à East Saanich avec son épouse Cathie et leurs deux fils, A.J. et John.

## In memoriam

### *William Bellamy Rest, c.r., LL.B.*

William Rest s'est éteint à 90 ans le 12 septembre 2005 au William Osler Health Center, à Etobicoke, entouré de ses enfants. Pendant la Deuxième guerre mondiale, Bill a combattu outremer au sein du 46<sup>e</sup> escadron de l'ARC, de 1942-1945. À son retour chez lui, il a fait ses études en droit à Osgoode Hall et a été admis au Barreau de l'Ontario en 1949. Il a occupé le poste d'avocat de la Commission du port de Toronto. À sa retraite, en 1980, il a siégé bénévolement à plusieurs comités d'Etobicoke. Il a été nommé citoyen de l'année en 1989 et Aîné de l'année en 1994. En 1997, il a reçu la médaille du mérite de l'AAPC pour ses dévoués services en tant que trésorier de 1961 à 1980 et administrateur et ancien président de l'Association, alors appelée l'APHC. Pendant sa retraite, il a notamment été président de l'Etobicoke Senior Sports Council, de l'Etobicoke Senior Citizens Advisory Board et de la Senior Golfers Association. Il a aussi été membre fondateur de l'Etobicoke Sports Hall of Fame. Il fut un ardent soutien de l'AAPC jusqu'à la fin et a assisté à toutes les conférences annuelles de l'Association. Il sera regretté de tous et les efforts qu'il a déployés au nom de l'Association ne tomberont pas dans l'oubli.



### *George Colquhoun*

C'est avec grand regret que nous vous annonçons le décès de George Colquhoun, le 11 octobre 2005. George avait commencé à travailler comme comptable à l'Administration portuaire du North-Fraser en 1977 et il avait été promu directeur en 1982. Sa relation avec le fleuve Fraser datait de très loin. Il a grandi à New Westminster, à un pâté de maisons du fleuve. Il s'y baignait avec ses amis et le père de George se souvenait d'avoir même patiné sur ce cours d'eau. George avait pris sa retraite en tant que PDG en décembre 2000. Ses collègues se souviendront de ses dévoués services et du temps et des efforts qu'il consacrait sans compter au port et qui ont mené à la réussite de son exploitation. Nous offrons nos sincères condoléances à sa famille.

## IMPORTANTS ÉVÉNEMENTS À VENIR

Le séminaire national de l'Association sur les opérations aura lieu à l'hôtel Hilton Bonaventure de Montréal les 7 et 8 novembre 2005. Tous les renseignements sur le programme et l'inscription sont affichés dans le site Web de l'Association. Cette réunion portera sur les nombreuses questions qui revêtent de l'importance pour la communauté portuaire, comme la sécurité, la planification d'urgence, la gestion des risques et plus encore.

Le séminaire de l'Association sur la gouvernance se tiendra à l'hôtel Radisson Admiral Harbourfront de Toronto les 28 et 29 novembre 2005. Une fois de plus cette rencontre est remplie d'une foule de renseignements utiles destinés aux administrateurs et aux dirigeants. Les conférenciers invités au déjeuner viennent d'autres organismes semblables aux administrations portuaires canadiennes. Andy Brandt, président de la Régie des alcools de l'Ontario et Andrew Poprawa, PDG de la Société ontarienne d'assurance-dépôts, seront présents. Les deux séminaires comprennent un programme détaillé qui traite de la gouvernance en général et de questions plus importantes liées à la gouvernance des APC en particulier.



## ACTIVITÉS PORTUAIRES

### **Vancouver :**

(Camionnage) Au début d'août, le Port de Vancouver avait exigé que les compagnies dont les camions ont accès à ses terminaux à conteneurs aient un permis provisoire comprenant une déclaration à l'effet qu'ils respecteront les dispositions d'indemnité énoncées par le médiateur, Vince Ready. Le Port avait donné un délai aux compagnies de transport de courte distance pour la signature d'une déclaration statutaire et l'obtention de leur permis. Elles ont accepté d'indemniser leurs chauffeurs conformément à un protocole d'entente signé le 29 juillet. Cette mesure a pour but de rétablir les activités de camionnage à court terme afin de trouver une solution à long terme. L'entente de permis provisoire sera en vigueur pendant 90 jours, et le groupe de travail fédéral-provincial nommé récemment élabore une solution à long terme.

(Environnement) L'Administration portuaire de Vancouver et la Seaboard International Shipping Company Ltd. ont déclaré qu'elles avaient obtenu des résultats prometteurs lors de tests effectués à bord d'un navire hauturier démontrant que « CombustAll », un additif pour carburant, réduit les émissions nocives dans l'atmosphère déversées par les navires. CombustAll a été mis à l'essai dans le diesel d'un navire de Seaboard, le *Skaybryn* lors d'une traversée entre le Canada

et le Japon en juillet et lors d'une autre traversée, de San Francisco à l'île de Vancouver, en septembre. Les résultats démontrent que cet additif de carburant réduit les émissions d'oxydes d'azote de 5 p. 100, de particules de 45,5 p. 100 et de monoxyde de carbone de 5,9 p. 100, tous d'importants participants au smog et à la pollution de l'air dans le District régional de Vancouver (DRV). Produit par la compagnie Catalyst Energy Inc. de Vancouver, CombustAll est un catalyseur chimique ajouté au diesel ou au combustible de soute lourd en vue d'améliorer l'efficacité de la combustion des moteurs et des chaudières.

### **TSI Terminals :**

L'Administration portuaire de Vancouver (APV) a conclu une entente avec TSI Terminal Systems Inc. (TSI) visant un bail d'exploitation de 50 ans, une fois terminé l'agrandissement proposé de Deltaport. L'APV prévoit ajouter un troisième poste à quai qui augmentera de moitié la capacité de Deltaport. Un examen réglementaire et environnemental est présentement mené par les organismes fédéraux et provinciaux et une décision doit être rendue au début de 2006. « Cette entente est significative car elle témoigne de la confiance de nos exploitants envers l'avenir du Port de Vancouver et surtout envers notre programme d'expansion de la capacité conteneur

à Roberts Bank », a déclaré le capitaine Gordon Houston, PDG de l'APV.

« TSI s'engage à travailler avec le Port en vue d'améliorer l'efficacité de cette porte d'entrée », a déclaré le capitaine Norman Stark, PDG de TSI. « Nous avons déjà fait d'importants investissements pour accroître la capacité du terminal Vanterm de près de 30 p. 100, en la faisant passer à 600 000 EVP (unités équivalent 20 pieds), et Deltaport constitue la prochaine étape de ce processus. » Un investissement en capital d'environ 300 millions de dollars sera nécessaire en vue d'aménager le troisième poste à quai. Une fois terminé l'agrandissement du terminal, soit vers le 1<sup>er</sup> janvier 2009, le contrat de location de 50 ans remplacera les baux existants et les ententes d'exploitation que TSI a conclus avec le port.

### **Neptune Bulk Terminals :**

La compagnie Neptune Bulk Terminals (Canada) Ltd. a annoncé qu'elle prévoyait demander l'approbation à l'Administration portuaire de Vancouver (APV) concernant l'agrandissement et la réfection de ses installations d'entreposage de potasse, au coût de 93 millions \$. La décision d'entreprendre l'agrandissement proposé découle de la demande mondiale croissante de potasse, un nutriment culturel essentiel utilisé couramment. La première phase



## ACTIVITÉS PORTUAIRES suite

de 26,2 millions \$ comprendra l'agrandissement d'un hangar à potasse existant et la seconde, au coût de 66,8 millions \$, prévoit le remplacement d'un hangar d'entreposage adjacent. Une fois terminé, l'agrandissement ajoutera 190 000 tonnes métriques à la capacité d'entreposage du terminal. « Neptune a été choisi parmi des terminaux de la côte ouest de l'Amérique du Nord par notre principal actionnaire, Canpotex Bulk Terminals Limited, en raison de ses installations ultramodernes, de son personnel qualifié et de ses mesures de protection de l'environnement », a déclaré Glenn Taylor, PDG de Neptune Bulk Terminals (Canada) Ltd.

### **Fleuve Fraser :**

Le débit de marchandises internationales et intérieures au Port du fleuve Fraser a atteint 10 131 951 tonnes au cours du second trimestre de 2005, dépassant celui de 9 366 715 tonnes établi au même trimestre de 2004. Les totaux cumulatifs de l'année se sont établis à 19 156 711 tonnes, soit une hausse de 11 p. 100 par rapport aux mêmes deux trimestres de 2004. Les exportations de chargements internationaux sont demeurés dans l'ensemble à 1,5 million de tonnes, soit environ le même niveau qu'aux deux mêmes trimestres de l'an dernier. Le port a enregistré sa plus importante hausse d'exportations du bois d'œuvre au cours des deux trimestres, qui ont augmenté de 72 p. 100 et ainsi neutralisé les baisses à d'autres chapitres. Les importations ont augmenté de 9 p. 100 au

cours de la même période, cette croissance étant principalement tributaire du bois d'œuvre et de l'acier. Les importations d'automobiles ont progressé de 7 p. 100 pour atteindre 239 994 véhicules au cours des deux premiers trimestres. Le trafic conteneurs a augmenté de 33 p. 100 comparativement aux deux premiers trimestres de 2004, pour s'établir à 194 354 EVP. Le taux de croissance des importations et des exportations pour le trafic conteneur était sensiblement le même au cours de la période, les exportations ayant augmenté de 31 p. 100 et les importations de 35 p. 100.

Une faible diminution a été enregistrée au chapitre des arrivées de navires à la fin du second trimestre et ce, malgré l'augmentation du débit. Dans l'ensemble 350 navires ont fait escale au port par rapport à 359 en 2004.

### **CP Navigation :**

Il y a déjà eu deux importantes fusions dans le monde du transport océanique et si les analyses de marché sont exactes, d'autres suivront. Si la transaction est effectuée, CP Navigation et la filiale de TUI, Hapag-Lloyd, fusionneront en un seul transporteur océanique. Au début d'août AP Møller-Maersk A/S avait fait l'acquisition de Royal P&O Nedlloyd NV. Après février 2006, les lignes maritimes Maersk Sealand et P&O Nedlloyd porteront le nouveau nom de Maersk Line. M. Ray Miles, PDG de CP Navigation, a précisé que son conseil avait recommandé la transaction avec TUI en partie parce

que l'augmentation subite du transport maritime transpacifique a infusé aux transporteurs du commerce asiatique de l'argent au point où ils ne sont plus matières d'acquisition potentielles pour le transporteur de conteneurs canadien. « Il ne nous restait plus beaucoup de possibilités : opter pour la croissance par le biais de l'acquisition ou pour la croissance organique », a déclaré M. Miles lors d'une conférence téléphonique tenue avec des analystes. Il a aussi déclaré que la fusion Maersk-P&O Nedlloyd et la croissance du commerce asiatique ont « modifié considérablement le paysage de notre industrie. »

### **Prince Rupert :**

La démolition des bâtiments du terminal est presque terminée et l'emplacement Fairview du terminal à conteneurs de Prince Rupert est prêt pour la construction. Les travaux commenceront à la fin de cette année par le prolongement de 18 mètres du quai en eau profonde, qui pourra dorénavant accueillir les plus grands navires qui seront lancés très bientôt. Le quai aura 55 pieds à marée basse. Une étude récente du projet a déterminé que la Phase 1 de la construction et l'exploitation du nouveau terminal à conteneurs Fairview créera 585 nouveaux emplois années-personnes dans le domaine de la construction et plus de 150 postes à temps plein au terminal, ainsi qu'une multitude d'emplois dans des entreprises existantes.



## ALLIANCES DE L'AAPC

Cette nouvelle section du bulletin porte sur les nombreuses alliances que crée l'Association avec d'autres organismes en vue de promouvoir divers aspects du programme maritime en particulier, et du programme des transports en général.

### **Coalition maritime et industrielle nationale**

Cette coalition créée il y a plusieurs années compte huit associations maritimes qui travaillent au nom de leurs membres à divers titres. La Coalition a récemment préparé le *Canevas d'avenir pour l'industrie maritime du Canada* (voir le site Web de l'AAPC) après y avoir travaillé pendant un an, et élabore maintenant un plan d'action afin de veiller à ce que le Canevas continue de faire avancer le programme maritime. Le ministre a suggéré à la Coalition de dresser une « liste d'irritants » dans le secteur maritime et il s'est dit prêt à les étudier dans les trois mois qui suivront la présentation de cette liste. D'autres informations sur cette initiative vous seront fournies au fur et à mesure que nous avançons.

### **Coalition pour une frontière sécuritaire et efficace**

La Coalition s'est réunie en juillet avec des hauts fonctionnaires d'Ottawa en vue d'obtenir une mise à jour sur les initiatives de sécurité en cours. M. William Elliott, conseiller à la sécurité nationale auprès du premier ministre, et l'hon. Colin S. Kenny, sénateur et président du Comité sénatorial de la sécurité nationale et de la défense, ont assisté à cette rencontre. M. Elliott a parlé de la stratégie du gouvernement fédéral visant l'amélioration de la sécurité nationale face aux nouvelles menaces à la sécurité en Amérique du Nord. Il a aussi parlé des récents attentats à la bombe commis à Londres et a souligné que le Canada continue de travailler étroitement avec ses alliés par le biais de divers réseaux existants. Il a expliqué les engagements financiers du gouvernement en matière de sécurité nationale (9,5 milliards \$ au total dans le dernier budget). M. Elliott a fourni un bref aperçu du premier rapport annuel sur la sécurité nationale, publié récemment et intitulé *Protéger une société ouverte*. Il a aussi traité des initiatives sur le continent comme l'Accord sur la frontière intelli-

gente et le Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité (PSP), une entente trilatérale sur la sécurité. Il a souligné que plusieurs recommandations de la Coalition ont été intégrées dans l'ébauche du PSP.

Le sénateur Kenny a passé en revue des aspects importants du rapport préparé récemment par son comité au sujet de la sécurité. Il a souligné plusieurs recommandations, dont celle de l'augmentation et de l'harmonisation des exemptions à 2 000 \$ d'ici à 2010, de l'augmentation à 16 semaines de la durée de la formation des agents à la frontière, de l'armement des agents à la frontière, de veiller à ce que tous les postes frontaliers soient dotés d'au moins deux agents et qu'ils aient tous l'accès en temps réel à l'ordinateur central des douanes, de l'introduction de l'interchangeabilité des services d'inspection à tous les ponts, de l'introduction de machines infalsifiables pour la documentation et de l'introduction de vérifications régulières pour les participants au FAST/NEXUS. Le sénateur Kenny s'est aussi entretenu avec les membres de la Coalition au sujet de nombreuses questions, notamment de l'introduction d'une carte d'identité nationale protégée. Il a souligné l'importance d'aller dans le même sens à ce sujet. Il a aussi parlé de la question sérieuse de la sécurité des aéroports et a mentionné que Transports Canada doit prendre des mesures en vue d'assurer immédiatement la sécurité aérienne.

### **Conseil maritime et industriel national**

Ce conseil, créé il y a un peu plus d'un an, se compose de quatre sous-ministres et de neuf représentants de l'industrie. Sa prochaine réunion aura lieu à la fin novembre et l'AAPC continue de faire partie d'un des groupes de travail du CMIN sur les infrastructures maritimes et la vision stratégique. Les résultats des divers groupes de travail devraient être prêts au début de 2006 et seront communiqués à tous les membres.



## NOMINATIONS RO-RO

### **Belledune :**

M. Ligouri Roy, de Beresford au Nouveau-Brunswick, a été nommé au conseil de l'Administration portuaire de Belledune. M. Roy a commencé sa carrière comme soudeur en 1966 et est devenu mécanicien diplômé en 1975. Il a par la suite été propriétaire de plusieurs entreprises dont une station-service et deux concessions de voitures neuves importées. M. Roy est président de la Chambre de commerce du Grand Bathurst et du Réseau Service Chaleur pour personnes handicapées. Il est aussi ancien président de United Commercial Travellers.

De plus, M. Léo Saunier a été nommé directeur, Finances et Administration, à la fin d'août. Avant de se joindre à l'APB, M. Saunier était directeur, gestion des matières de l'Autorité sanitaire d'Acadie-Bathurst.

### **North-Fraser :**

John C.R. Allan et Doug Butterworth, tous deux de Vancouver en Colombie-Britannique, ont été nommés au conseil de l'Administration portuaire du North-Fraser. M. Allan détient un baccalauréat en sciences forestières et un diplôme en ventes et commercialisation de l'Université de la Colombie-Britannique. Il travaille en ce moment à son propre compte dans l'industrie forestière et l'industrie des pâtes et papiers. Il a déjà travaillé pour la Pacific Papers et la MacMillan Bloedel Ltd. M. Allan est membre de l'Association of British Columbia Professional Foresters.

M. Butterworth détient un baccalauréat en commerce et en administration des affaires de l'Université de la Colombie-Britannique. Il est cofondateur de Taiga Forest Products Ltd. et d'Envirofor (Alberta) Ltd. Il a également été expert-conseil pour le British Columbia Lumber Trade Council et le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international. M. Butterworth a été administrateur de la North American Wholesale Lumber Association et a siégé au comité sur les résineux du ministère des Forêts de la Colombie-Britannique.

### **Administration de pilotage du Pacifique :**

M. Ulf R. Eriksen, de Vancouver en Colombie-Britannique, a été nommé au conseil de l'Administration de pilotage du Pacifique. M. Eriksen est vice-président et directeur général de Star Shipping (Canada) Ltd. M. Eriksen a été président, directeur et chef des opérations à la Peraco Chartering (USA) Inc. et courtier maritime pour les marchés des céréales, des engrais et des produits forestiers pendant plus de 30 ans. Il a également siégé au conseil d'administration de l'Association of Shipbrokers and Agents

### **Administration de pilotage des Laurentides :**

M. Roger Demers a récemment été nommé au conseil de l'Administration de pilotage des Laurentides. M. Demers, qui est diplômé de la Faculté des sciences de l'administration de l'Université Laval, est associé au cabinet Raymond Chabot Grant Thornton, où il siège au conseil de direction et est chargé des bureaux régionaux de Québec et de Chaudière-Appalaches. Il est membre de l'Institut canadien des comptables agréés, fellow de l'Ordre des comptables agréés du Québec et membre de la Chambre de commerce de Lévis et de la Chambre de commerce de Québec.

### **Prince Rupert :**

La nomination de M. Odd Eidsvik au conseil de l'Administration portuaire de Prince Rupert a été renouvelée pour un mandat de trois ans. M. Eidsvik, F.C.A., est le directeur d'Eidsvik & Associates, un cabinet de comptables agréés qui a des bureaux à Prince Rupert et à Richmond. Il a travaillé pendant plus de 45 dans le domaine de la comptabilité, de la vérification et de la fiscalité. Il préside le Comité de la vérification du Conseil.

### **Nanaimo :**

Bob Bennie et Mike Hunter ont récemment été nommés au conseil de l'Administration portuaire de Nanaimo. M. Bennie a fait une longue carrière au sein d'institutions financières. Il a commencé à la Banque de Nouvelle-Écosse, puis il est entré au service de la Bank of B.C. en 1972 et a ensuite assumé le poste de directeur général adjoint de la Nanaimo Credit Union en 1978. Il est devenu PDG de la Coastal Community Credit Union en 1990. Mike Hunter a débuté comme fonctionnaire au ministère des Pêches et Océans. Il est devenu président du Fisheries Council of B.C. en 1984 et a décidé, quinze ans plus tard, de lancer sa propre entreprise d'experts-conseils. Il a été nommé membre de l'Assemblée législative pour Nanaimo en 2001, poste qu'il a occupé pendant quatre ans. C'est à ce titre qu'il a agi comme président et responsable du Sommet économique de Vancouver.

### **Fleuve Fraser :**

M. Peter Podovnikoff a été élu président du Conseil de l'Administration portuaire du fleuve Fraser le 22 octobre. Il siège au Conseil depuis mai 2005. Il a pris sa retraite du poste de président d'Envision Credit Union à Langley. Il possède une vaste expérience en tant que dirigeant de projets de fusion aux paliers local, provincial et national et de plusieurs rapports d'évaluation et de développement internationaux. M. Podovnikoff est administrateur de plusieurs autres organismes et il préside également le Co-operator Group of Insurance Companies et fait partie du Comité consultatif d'alphabétisation créé par le Premier ministre de la Colombie-Britannique.



# SCÈNE INTERNATIONALE

## **Bush lance l'avenir du transport des marchandises**

En août, la Coalition for America's Gateways and Trade Corridors approuvait la décision du président Bush d'autoriser le projet de loi visant une aide fédérale de 280 milliards \$ pour le transport terrestre et qui prévoit l'octroi de plus de 4 milliards \$ pour les infrastructures de transport de fret et de marchandises. « Nous attendions l'adoption de cette nouvelle loi fédérale depuis plus de deux ans », a déclaré M. Mort Downey, président de PB Consulting et porte-parole législatif de la Coalition. « Mais notre travail est loin d'être terminé. Grâce aux efforts inlassables de nombreux groupes et de dirigeants de l'industrie, le transport des marchandises a une voix et une assise solide. Nous devons maintenir notre élan et promouvoir de nouvelles lois qui consolideront l'appui et augmenteront le financement du transport des marchandises ». Une partie du projet devant être financé comprend 1,8 milliard \$ dans le cadre du National Corridors Program; 1,5 milliard \$ destinés aux Projects of National and Regional Significance; 883 millions \$ pour le Borders Program; 140 millions \$ pour la planification et l'élaboration du National Corridor et les Coordinated Border Infrastructure Programs pour l'exercice 2005.

## **Recul des taux d'affrètement des porte-conteneurs**

Les taux d'affrètement des porte-conteneurs demeurent instables. En effet, ils ont chuté d'environ 8 p. 100 au cours des deux derniers mois. Selon Braemar Seascope : « Il va sans dire que le recul des taux au cours des deux derniers mois découle en partie de facteurs saisonniers, mais il reste à savoir dans quelle mesure le manque de demande exerce des pressions sur la situation? » Le marché disposera de très peu de navires au cours des mois à venir et, bien que Braemar croit que la plupart des transporteurs maritimes ont couvert leurs besoins à long terme en ce qui a trait au tonnage affrété, il y a eu plusieurs demandes hors marché qui pourraient stabiliser le marché. Citons l'ajout récent du *Manila Bay*, un navire polyvalent de classe B181. Dans les secteurs intraméditerranéens, le Marguisa Naviera a obtenu la cote de confiance pour le *CEC Challenge* (656 EVP) pour un affrètement de trois ans à raison de 12 000 \$ par jour. Entre temps, la compagnie China Navigation, établie à Hong Kong, a obtenu l'affrètement de l'*Achilles* (419 EVP) à 6 025 \$ par jour pour une durée de 12 mois. Le carnet de commandes des porte-conteneurs compte présentement quelque 1 100 navires ayant une capacité globale d'affrètement de 4,5 millions d'EVP dont le dernier doit être livré à la fin de 2008 – ce qui représente plus de la moitié de la flotte actuelle en service. **(Fairplay, 15 août 2005)**

## **Les ports maîtrisent la situation**

Il faudrait que les choses aillent vraiment de travers pour que la congestion de la saison de pointe aux États-Unis s'avère aussi grande que celle de l'an dernier. À la mi-août, il n'y avait aucun signe de catastrophe imminente et les prévisions sont presque universelles : il y aura des retards causés par la congestion, mais rien qui ressemble au chaos de 2004. Pour mieux contrôler la planification, après la débâcle de l'automne dernier, la National Retail Federation a créé un outil d'analyse de la congestion mensuelle dans les ports, comprenant un « congestomètre », qui jauge les conditions. Le premier rapport de suivi portuaire de la NRF publié la semaine dernière faisait état d'une faible congestion dans le trois quart des principaux ports américains (incluant ceux de Los Angeles/Long Beach et de New York/New Jersey) et d'une congestion moyenne dans 25 p. 100 d'entre eux (dont ceux de Seattle et Tacoma) et d'aucune congestion de niveau élevé. La NRF prévoit que le trafic aux États-Unis atteindra un sommet de 1,32 million d'EVP en octobre, soit une hausse de 7,6 p. 100 par rapport à octobre dernier, et qu'il s'établira ensuite à 1,23 million d'EVP en décembre, soit une augmentation de 6,8 p. 100.

## **Du financement pour la sécurité des ports américains**

L'American Association of Port Authorities (AAPA) s'est réjouie de l'annonce, en septembre, du département de la Sécurité intérieure (DSI) concernant le versement de subventions fédérales de 141,97 millions \$ en vue d'aider 36 zones portuaires américaines à améliorer la sécurité physique de leurs installations. La majeure partie de cette ronde de subventions est destinée au secteur public, incluant les ports de mer. Selon le communiqué de presse du DSI, des subventions paritaires du secteur privé totalisaient 33 millions \$, laissant 77 p. 100 des subventions pour les installations publiques.

Ce programme prévoit aussi des fonds pour les navires et les traversiers inspectés aux États-Unis. Cette année, le programme de subventions pour la sécurité portuaire était axé sur les ports que le DSI jugeait le plus à risque, la priorité étant accordée aux menaces d'explosifs et aux menaces non conventionnelles qui causeraient un dérèglement majeur du commerce et d'importantes pertes de vie. Seules 66 zones portuaires ont été jugées « admissibles » à une demande de subventions dans le cadre de cette ronde, et de nombreux ports devront se débrouiller seuls. L'AAPA a demandé un niveau de financement de 400 millions \$ par année pour mieux protéger les ports contre les actes de terrorisme et pour resserrer la sécurité dans tous les ports de mer, de sorte qu'ils soient conformes à la Maritime Transportation Security Act (MTSA).



## Déclaration devant le Congrès du président de l'AAPA,

**Gary LaGrange**  
**PDG du Port de la Nouvelle-Orléans**

**Voici les commentaires textuels du président de l'AAPA, qui s'adressait au Congrès. Ce fut une année très difficile pour le réseau portuaire américain, mais comme le démontre l'allocation de M. LaGrange, les ports ne baissent pas les bras et ils méritent d'être félicités pour leur courage et leur persévérance.**

Notre pays est fortement tributaire du commerce. Les ports des États-Unis sont nos portes d'entrée sur le monde et une composante essentielle de la santé économique et de la défense nationale du pays. Lorsque les ports sont touchés, il y a un effet d'entraînement rapide et appréciable dans toute l'économie. Les ports américains manutentionnent plus de deux milliards de tonnes de marchandises par année. La majorité de ces échanges commerciaux transitent par les ports touchés de la Louisiane, du Texas, de l'Alabama et du Mississippi. Ces ports sont liés de près aux secteurs du pétrole, des céréales, des produits agricoles, des fruits, de la volaille, du café, des produits chimiques et de l'acier. Le Port de la Nouvelle-Orléans sert de centre pour le transport maritime de marchandises vers 28 états. Cette activité a eu des retombées économiques de 37 milliards \$ au pays et a généré des recettes fiscales fédérales de 2,8 milliards \$.

Les produits agricoles de 17 états du Midwest sont transportés par le fleuve Mississippi. Plus de la moitié des exportations de céréales de ce pays partent des ports ayant été ravagés par Katrina. Le secteur pétrolier, agricole et chimique est fortement tributaire des infrastructures dont disposent ces zones portuaires. De plus, ces ports du golfe constituent les plus importantes portes d'entrée du pays pour les exportations de volaille, et l'inaptitude à manutentionner les produits de volaille congelés dans ces installations à quai uniques aurait des conséquences sur l'industrie dans le monde entier. Des estimations pour le Port de la Nouvelle-Orléans démontrent que si l'on devait recourir à des moyens de transport moins efficaces pour ces produits, les coûts augmenteraient de 7 à 8 \$ la tonne, ce qui minerait véritablement la compétitivité des produits de volaille américains sur le marché international.

L'acier est une autre marchandise que manutentionne le Port de la Nouvelle-Orléans. Le coût de la déviation des importations d'acier de la Nouvelle-Orléans augmenterait le coût de ces produits d'environ 80 à 90 \$ la tonne métrique en raison d'un accès réduit aux systèmes de transport intérieur par barge et par train et des coûts de retard connexes.

Le secteur des croisières est une autre composante importante des activités portuaires, dont celles du Port de la Nouvelle-Orléans qui, avant le passage de Katrina, était le port de croisière ayant la croissance la plus rapide au monde. Les croisières fournissent des emplois, des recettes et des échanges commerciaux touristiques importants à la Nouvelle-Orléans et à sa région, et leur reprise dépendra largement de l'aptitude de la Nouvelle-Orléans à reconstruire.





## AUTRES MODES EN BREF

### Le CN augmente les taux d'entreposage

Le Canadien National a annoncé qu'à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2005, le coût d'entreposage des conteneurs impex vides à Brampton, en Ontario, et à Montréal, au Québec, augmentera de 200 \$ par jour après deux jours à Toronto et de 100 \$ par jour après trois jours à Montréal. Les nouveaux taux d'entreposage s'appliquent aussi aux conteneurs vides qui arrivent par train. « Pour protéger vos besoins de croissance à long terme et maintenir une exploitation efficace, tous les conteneurs en partance ou à destination de ces terminaux doivent y demeurer pendant une période de temps minimale », a déclaré le CN dans son annonce.

### Le secteur du camionnage accuse un recul en 2005

L'industrie du camionnage n'est pas aussi solide en 2005 qu'elle l'était en 2003 et en 2004, surtout à cause des augmentations de coûts et de la réduction de la capacité, a déclaré le PDG de l'Alliance canadienne du camionnage, M. David Bradley. « Il va sans dire qu'avant les conséquences de l'ouragan Katrina, l'année 2005 s'annonçait plus calme que celle de 2003-2004, où de nombreux secteurs de l'industrie du camionnage avaient connu un excellent rendement », a déclaré M. Bradley. « Malgré le ralentissement de l'activité économique dans presque tout le pays et le fait que certains transporteurs se sont sentis obligés de redonner une partie des gains financiers des deux années précédentes, ce n'est qu'une question de temps avant que la réalité de l'augmentation constante des coûts de la main-d'œuvre, du carburant et de l'équipement du camionnage ne soit établie et entièrement transférée ». L'ACC prévoit aussi que le manque de chauffeurs empirera et absorbera toute capacité pouvant se présenter.

### Des groupes commerciaux appuient le projet de passage frontalier

Des organismes commerciaux canadiens et américains ont annoncé qu'ils appuient la construction rapide et le parachèvement du Projet de passage international de la rivière Detroit, une initiative conjointe du Canada, des États-Unis, de l'Ontario et du Michigan. « L'âge de l'infrastructure actuelle (qui date de 75 à 100 ans), la croissance prévue des échanges bilatéraux, les volumes de trafic transfrontière et le besoin essentiel de capacité redondante, rendent le passage Detroit-Windsor crucial pour la sécurité et la prospérité économique du Canada et des États-Unis », affirmait l'Association canadienne des importateurs et exportateurs dans un communiqué de presse. Voici les organismes qui appuient le projet : l'American Chamber of Commerce au Canada, la Canadian/American Border Trade Alliance, l'Association canadienne des importateurs et exportateurs (IE Canada), les Manufacturiers et Exportateurs du Canada, la Chambre de commerce de l'Ontario et l'Ontario Trucking Association.

### Retards à la frontière

Selon un sondage d'opinion sur le commerce transfrontalier, commandé par FedEx Canada et effectué auprès des exportateurs canadiens, la méconnaissance des procédures et règlements douaniers des entreprises canadiennes augmenterait inutilement le nombre de retards à la douane. Lors de ce sondage mené par Léger Marketing pour le compte de FedEx, la grande majorité des entreprises canadiennes ont affirmé que les exportations étaient vitales pour leurs activités. Néanmoins, le trois quart des exportateurs canadiens ont indiqué que leurs envois étaient retenus de temps à autre à la douane, l'autre quart alléguant que cette situation touchait au moins la moitié de leurs expéditions. Les répondants ont indiqué que les envois étaient fréquemment retenus en file à la frontière, en instance d'être traités et examinés par les douaniers, souvent en raison de documents inappropriés ou de renseigne-



## AUTRES MODES EN BREF suite

ments erronés transmis à la douane. « Le quart des exportateurs ont dit avoir remarqué une augmentation des retards à la frontière canado-américaine, situation qu'ils attribuent à une réglementation plus sévère destinée à accroître la sécurité frontalière », explique M. Dave Scholz, vice-président de Léger Marketing. « En outre, ces retards s'étirent souvent sur plus d'une journée et ont des effets néfastes sur

la bonne marche des affaires, induisant des pertes financières et une altération de la réputation des compagnies. » Selon une estimation conservatrice de la Chambre de commerce de l'Ontario, les pertes pour le Canada dues aux retards à la frontière s'élèveraient à 8,34 milliards de dollars canadiens par année, soit 952 000 \$ par heure.

## REGARD SUR OTTAWA

Le programme législatif continue d'avancer à Ottawa, avec le Parlement minoritaire. L'hon. Tony Valeri, leader parlementaire du gouvernement, a annoncé les projets de loi qui devraient progresser au cours des semaines à venir. En ce qui a trait aux projets de loi sur le transport, il a fait savoir que le projet de loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur Air Canada passeront à l'étape de la deuxième lecture en Chambre des communes avant le projet de loi C-61, modifications proposées à la LMC. Si le projet de loi sur la LTC passait devant le Comité permanent des transports avant le projet de loi C-61, il est fort probable qu'il captera l'attention du comité pendant un certain temps. Cela étant dit, le Comité de la LMC de l'AAPC, présidé par Sean Hanrahan, a préparé la position officielle de l'Association et continue de surveiller les progrès de cette loi ou le manque de progrès. Les travaux se poursuivront au cours des prochaines semaines afin de s'assurer que lorsque les modifications à la LMC avanceront, elles permettront au réseau portuaire canadien de devenir plus concurrentiel.

Les principales questions identifiées par les parties concernées par la LMC, soit les membres collectifs, sont notamment les suivantes : 1) les paiements tenant lieu d'impôts fonciers; 2) les APC devraient avoir un accès direct au financement fédéral, tout comme le secteur privé et d'autres organismes admissibles; 3) la capacité d'emprunt des APC doit se fonder sur des tests de banques commerciales et non pas sur un règlement bureaucratique; 4) les droits de revenu brut que versent les APC au gouvernement fédéral devraient être éliminés afin que cet argent serve plutôt aux infrastructures por-

tuaires et 5) les APC devraient pouvoir conserver une partie du produit de la vente de biens-fonds excédentaires, ce produit pouvant être destiné aux infrastructures portuaires connexes. Difficile de prédire ce qui arrivera, car tout est relié aux impératifs législatifs plus vastes du gouvernement fédéral.

Les ministres Lapierre, Emerson et Owen se sont réunis à Vancouver le 21 octobre pour annoncer la Loi sur la porte d'entrée du Pacifique visant à promouvoir l'économie de la Colombie-Britannique et à générer des avantages dans l'Ouest et dans tout le Canada. Cette initiative tient compte de l'activité commerciale croissante dans le couloir commercial du Pacifique et de l'évidence de cette croissance, dont le ministre des Transports a pu se rendre compte lors de sa récente visite en Chine. Cette loi pourrait ne pas apporter directement du financement aux ports, mais elle manifeste l'intention du gouvernement fédéral d'investir dans les chemins de fer, les routes et les ponts qui faciliteront grandement le transport de marchandises en provenance et à destination des ports de la côte ouest.

Ces jours-ci à Ottawa, on utilise beaucoup l'expression : « être ou ne pas être ». C'est le mantra des politiciens et des pontifes, qu'il s'agisse de politiques, de programmes, de lois ou de préparatifs d'élection. Un parlement minoritaire crée de constants chassés-croisés quant au fond et à la forme de tout ce qui concerne le gouvernement. La plupart des gens prédisent qu'il y aura des élections générales au début du printemps, et si l'on tient compte de l'arrêt des travaux pendant les Fêtes, il restera peu de temps en février pour le programme législatif. Un budget sera probablement présenté en février également, alors le calendrier sera chargé.



### **Loi maritime du Canada**

Le ministre des Transports Jean-C. Lapierre a déposé les modifications à la *Loi maritime du Canada* au Parlement à la fin de juin. Ces modifications donneront aux administrations portuaires canadiennes (APC) accès aux programmes fédéraux de contribution afin d'apporter des améliorations essentielles aux infrastructures. Elles renforceront aussi la sécurité et l'efficacité des voies navigables du Canada en modernisant le régime d'application. « Les ports du Canada se doivent d'être modernes, efficaces, compétitifs et capables de saisir rapidement les occasions qui se présentent sur le marché mondial et de répondre au volume croissant des activités avec la Chine et d'autres marchés », a déclaré M. Lapierre. « J'estime que les modifications proposées à la *Loi maritime du Canada* aideront nos ports à cet égard. »

La *Loi maritime du Canada* régit le secteur maritime au pays. Elle a amélioré l'efficacité des principaux ports en créant un réseau portuaire national composé d'administrations portuaires gérées indépendamment pour les ports qui sont essentiels au commerce international et intérieur du Canada. Elle donne également aux principaux ports du Canada les outils nécessaires pour fonctionner de manière efficace et selon des principes commerciaux.

### **Étude sur la VNGLSL**

L'étude conjointe de Transports Canada et du Département américain des Transports sur la Voie navigable des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent est en cours. D'aucuns savent que cette voie navigable a été construite pour une durée de 50 ans et qu'elle en est maintenant à sa 52<sup>e</sup> année. L'étude porte sur sa modernisation et se concentre principalement sur : les besoins en infrastructures, la vitalité et l'efficacité économique, les transports maritimes à courte distance, les nouveaux marchés et le réseau maritime stratégique. Les groupes de travail présenteront une première étude au Comité directeur pour examen en mars-avril 2006. Le coût global de l'étude s'élève à 1,5 million \$. Une fois que le rapport final et l'évaluation de la politique seront terminés, ils seront présentés au ministre et au secré-

taire du département américain des transports probablement à l'automne 2006.

### **Mission des transports en Chine**

Le ministre des Transports Jean-C. Lapierre a terminé ses séances de travail en Chine en septembre. La délégation commerciale qui accompagnait le ministre Lapierre dans sa mission comprenait plus de 30 cadres supérieurs représentant des aéroports, des transporteurs aériens de passagers et de marchandises, des ports, des compagnies de chemin de fer et des associations oeuvrant dans le secteur des transports au Canada; les députés fédéraux Roger Gallaway et Don Bell; le ministre des Transports de la Colombie-Britannique, Kevin Falcon, et des représentants des provinces de la Colombie-Britannique, de l'Alberta et de la Saskatchewan. Cinq représentants d'APC (Halifax, fleuve Fraser, Prince Rupert, Vancouver et Montréal) étaient du groupe.

La visite à Shanghai portait surtout sur le transport maritime, ferroviaire et intermodal. Pour amorcer le programme officiel à Shanghai, M. Lapierre a lancé la table ronde Canada-Chine sur le transport intermodal. Plus de 30 représentants canadiens et chinois participaient à ces discussions. Il a été question des nouvelles possibilités et des pratiques exemplaires en matière de gestion du transport des marchandises, compte tenu de l'expansion des échanges commerciaux accrus entre le Canada et la Chine. Une attention particulière a été accordée aux considérations de politiques générales nécessaires pour appuyer l'expansion des échanges commerciaux. Il a aussi été question de la nécessité d'accroître nos infrastructures essentielles de transport maritime et de transport intermodal.

### **Environnement Canada veut un échange des droits d'émission**

Les compagnies, les agriculteurs et les municipalités qui trouvent des moyens de réduire les gaz à effet de serre pourraient recevoir des crédits en vertu d'un programme d'échange de droits d'émission, proposé par Ottawa dans le cadre de son plan de Kyoto. La proposition d'Environnement Canada ferait en sorte qu'il serait plus facile pour les gros



émetteurs, comme les usines de fabrication, les raffineries de pétrole et les centrales électriques, d'atteindre leurs buts pour la réduction des émissions de carbone en vertu du protocole de Kyoto. Les gros émetteurs pourraient acheter des soi-disant crédits « neutralisants » de divers secteurs de l'économie plutôt que de réduire leurs propres émissions. Parmi les vendeurs potentiels de crédits, on compte les agriculteurs qui cultivent sans labour, ce qui maintient le carbone au sol, et les compagnies forestières qui plantent de nouvelles forêts, qui absorbent le carbone. Les promoteurs immobiliers qui utilisent d'autres sources d'énergie pour leurs projets pourraient être admissibles aux crédits, tout comme les municipalités qui captent le méthane des dépotoirs.

### **Le fédéral crée un groupe de travail sur le camionnage en Colombie-Britannique**

Le gouvernement fédéral et la Colombie-Britannique ont créé un groupe de travail chargé d'examiner les questions de transport, de structure et de représentation sous-jacentes au différend qui touche depuis peu le camionnage au port de Vancouver et à d'autres ports du Lower Mainland en Colombie-Britannique. Le groupe de travail, qui est constitué de trois membres et a été créé en collaboration avec les ministres fédéraux du Travail et du Logement et de l'Industrie et la province de la Colombie-Britannique, recommandera une stratégie à long terme pour faciliter les relations avec l'industrie, assurer le mouvement efficace des conteneurs et aider à améliorer l'efficacité et la fiabilité des réseaux de transport régional et national. M. Vince Ready, qui a facilité la résolution du différend, agira à titre de conseiller spécial auprès du groupe de travail. Font partie de ce groupe de travail : Ken Dobell, sous-ministre du Premier ministre et secrétaire du Cabinet de la Colombie-Britannique, Randy Morris, jusqu'à tout récemment directeur général des Programmes portuaires à Transports Canada, et Eric Harris, associé fondateur de Harris & Company.

Le groupe de travail soumettra ses recommandations et un rapport final au ministre des Transports dans les trois prochains mois. Un rapport provisoire est attendu d'ici à un mois.

### **Conseil consultatif sur la sécurité nationale**

La vice-première ministre et ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, l'honorable Anne McLellan, a annoncé la composition du Comité consultatif sur la sécurité nationale. Le Comité consultatif travaillera avec le Conseiller en matière de sécurité nationale auprès du Premier ministre pour fournir à la vice-première ministre et au Comité du Cabinet sur la sécurité, la santé publique et la protection civile des conseils sur des questions liées à la sécurité nationale. Voici les membres du Conseil : l'hon. Leo Kolber (président), D<sup>r</sup> Rachad Antonius, D<sup>r</sup> Sami Aoun, l'hon. Perrin Beatty, D<sup>r</sup> David Bercuson, M. James Bertram, D<sup>r</sup> David Charters, M. John Dalzell, D<sup>r</sup> Pierre Duplessis, M. Brian Flemming, M. Norman Inkster, M. James Clifford Mackay, D<sup>re</sup> Lindsay Nicolle, M. Bud Streeter et D<sup>r</sup> Wesley Wark.

### **Contrat accordé visant des travaux de dragage à Saint John**

Transports Canada a accordé un contrat à la Harbour Development de Dartmouth, Nouvelle-Écosse, aux fins de dragage de l'aire d'accostage du terminal traversier de Saint John, Nouveau-Brunswick. Le *Princess of Acadia* navigue à partir de l'embarcadère de Saint John et assure un service de traversier à destination et en provenance de Digby, Nouvelle-Écosse. « Ce projet de dragage permettra au *Princess of Acadia* de continuer à naviguer en respectant son horaire existant dans des conditions plus sûres », a dit M. Lapierre.

Les derniers travaux de dragage de l'aire d'accostage du terminal traversier remontent à 1990; le secteur s'est depuis lors rempli au point où la navigation des traversiers se trouve gênée à marée basse. Transports Canada a réalisé un relevé hydrographique du secteur et a déterminé qu'il fallait extraire environ 15 000 mètres cubes de matériel de l'aire d'accostage du terminal traversier et de la zone d'évitage. Le contrat de 422 500 \$ prévoit que la société enlèvera le matériel visé d'ici le début novembre prochain, lorsque les conditions météorologiques conviendront et que les travaux pourront être exécutés en dérangeant au minimum les



## REGARD SUR OTTAWA suite

industries locales. Tous les travaux reliés à ce projet seront surveillés conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. Le projet devrait créer environ 12 emplois.

### Halifax Gateway Council

Transports Canada et l'Agence de promotion économique du Canada Atlantique (APÉCA) ont uni leurs efforts afin de financer la recherche qui permettra de faire de Halifax une plaque tournante du transport régional. Transports Canada apportera une contribution de 50 000 \$ pour l'élaboration d'un plan stratégique et l'APÉCA allouera 75 000 \$ pour la réalisation d'une étude d'impact économique. Ces deux investissements sont octroyés au Halifax Gateway Council, formé par un groupe d'intervenants en transports de la région de Halifax. Le plan stratégique sera axé sur une vaste gamme de questions de transport régional comme la planification de l'utilisation des terres et les besoins en matière de financement et d'aménagement des infrastructures. Le Halifax Gateway Council a été créé à l'automne 2003 afin d'offrir un forum aux intervenants en transport régional qui travaillent ensemble à l'amélioration de la compétitivité et de l'efficacité du transport des marchandises et des passagers transitant par la région de Halifax.

### Transport maritime à courte distance

Le ministre des Pêches et des Océans Geoff Regan a annoncé, au nom du ministre des Transports Jean-C. Lapierre, que Transports Canada fournirait un financement de près de 26 000 \$ pour une étude sur le transport maritime à courte distance sur la côte est de l'Amérique du Nord, qui sera réalisée par la faculté d'administration de l'Université Dalhousie. Le transport maritime à courte distance consiste au transport de marchandises et de passagers par voie maritime le long des côtes, à destination et en provenance d'îles avoisinantes, ou sur les lacs et les rivières, mais sans traverser les océans. Une plus grande utilisation du transport maritime à courte distance pourrait contribuer à soulager la congestion qui touche le transport de marchandises et à améliorer la qualité de l'air.

« Cette étude aidera le gouvernement et l'industrie à développer le potentiel du transport maritime à courte distance en jetant la lumière sur les défis qu'il doit relever », a déclaré M. Regan. « Des études comme celles-ci sont importantes, car elles permettent à l'industrie de livrer concurrence plus efficacement. »

## MOT À MOT

### Allocution du ministre des Transports devant la table ronde Canada-Chine (Shanghai, Chine – 5 septembre 2005)

Ce n'est un secret pour personne : notre monde change. Un nouveau dynamisme s'installe et la Chine montre la voie à suivre. De nouvelles économies prennent leur essor. La structure du pouvoir à l'échelle planétaire évolue et la Chine joue de plus en plus un rôle crucial sur le plan international. Le « dragon chinois » s'est mis en marche et Shanghai se trouve aux premières loges de la forte expansion économique. Comme l'a déjà dit Deng Xiaoping : « Si la Chine est un dragon, Shanghai en est la tête. » Quand le premier ministre Paul Martin s'est rendu à Beijing au début de l'année, il a déclaré que le Canada

accueillait favorablement ce nouveau dynamisme. « Nous souhaitons développer notre relation avec la Chine – créer un véritable partenariat qui comprenne non seulement des activités économiques, mais aussi le programme politique mondial : santé publique, questions environnementales, droits de la personne et culture. »

Et le premier ministre Martin a ajouté : « Nous voulons essentiellement rapprocher davantage nos deux pays – encourager la circulation des capitaux et des biens et services dans les deux sens, tout en élargissant notre dia-



logue, nos échanges d'idées et de croyances. Car c'est ainsi que des amitiés sont approfondies et que le monde se renforce. » La Chine est le deuxième partenaire commercial du Canada. Nos échanges commerciaux bilatéraux se chiffrent à environ 25 milliards de dollars annuellement, alors qu'il y a 10 ans à peine, ils se chiffraient à 5 milliards de dollars annuellement. De fait, nos échanges commerciaux se sont accrus de 50 p. 100 l'an dernier seulement. Et il ne fait aucun doute que cette croissance se poursuivra.

La Chine est maintenant le principal partenaire commercial du Japon et le deuxième partenaire commercial de l'Europe et de la Russie. Elle totalise six pour cent des exportations mondiales et 5,3 p. 100 des importations mondiales. La Chine est le deuxième pays consommateur de pétrole et le sixième pays importateur de pétrole.

Vancouver en Colombie-Britannique abrite le principal port en eau profonde et le plus grand aéroport international les plus près de l'Asie Pacifique en Amérique du Nord. Et l'on procède à l'expansion des ports en eau profonde de la côte ouest du Canada qui ont des liens commerciaux de plus en plus importants avec l'Asie.

On n'a qu'à regarder le globe pour voir les avantages géographiques que présente la Colombie-Britannique. Vancouver n'est qu'à 5 092 milles marins de Shanghai et donc plus près que tout autre port des États-Unis. En fait, si on passe par la mer, Shanghai est plus près de Vancouver que de Los Angeles, soit 58 heures de moins. En somme, pour acheminer rapidement et efficacement des produits chinois au cœur de l'Amérique du Nord, il est plus simple de passer par le Canada que par les États-Unis.

## DIGNE DE MENTION

### Un nouveau port pour Iqaluit?

Les projets visant la construction d'un port en eau profonde sont en cours et l'étude finale de faisabilité a été présentée au conseil municipal à sa réunion d'octobre. « Il y a une multitude de raisons de construire ce port », a déclaré Kim Rizzi, agente de développement économique d'Iqaluit. « Le conseil m'a d'ailleurs donné le feu vert afin de trouver du

financement. » Industrie Canada avait mené une étude de faisabilité en 1980, qui avait établi que la création d'un port coûterait 10 millions \$. Vingt-cinq ans plus tard, on estime qu'il faudra 49 millions \$ pour le construire, et 2,4 millions \$ en coûts d'exploitation et d'entretien par année. La nouvelle étude de faisabilité conclut que des frais d'utilisation couvriraient les coûts d'exploitation annuels. Rizzi est en train de former un comité de groupes intéressés qui fera du lobbying cet automne auprès des gouvernements fédéral et territorial afin d'obtenir des fonds. (Northern News, octobre 2005)

## ALLÉES ET VENUES À OTTAWA

**Tribunal d'appel des transports :** M. Pierre Coutu, de Montréal, M. John Saba de Brossard, au Québec, et M. James Edward Foran, de Winnipeg, ont été récemment nommés au Tribunal d'appel des transports du Canada. M. Coutu possède un

baccalauréat en relations industrielles de l'Université de Montréal et un doctorat en éducation de la Nova Southeastern University (Miami). Il a également complété des études supérieures en transport aérien à la Northwestern University (Chicago). Au cours des 13 années où il a été au service de Transports Canada, il a été directeur des projets spéciaux au quartier général du Groupe Aéroports et membre du comité de travail sur la cession des aéroports, créé pour superviser la cession



des aéroports de propriété fédérale aux secteurs public et privé. **M. Saba** détient un baccalauréat et une maîtrise en économie et en sciences politiques, un baccalauréat, une maîtrise et un doctorat en droit civil, et un diplôme en droit aérien et spatial de l'Université McGill. À McGill, il est chargé de cours en économie et professeur auxiliaire en droit à l'Institut de droit aérien et spatial, secrétaire général de l'Association des anciens de l'Institut de droit aérien et spatial et rédacteur en chef de son bulletin. Il est également professeur en économie et en sciences politiques au cégep Champlain Saint-Lambert, à Saint-Lambert, au Québec, et directeur de son programme d'études internationales.

**M. Foran** est associé au cabinet Aikins, MacAulay & Thorvaldson de Winnipeg au Manitoba, où il pratique le droit administratif et plus spécialement le droit des transports. Il possède un baccalauréat en droit de l'Université du Manitoba et a été reçu au Barreau du Manitoba en 1962 et au Barreau de la Saskatchewan en 1981. En 1985, il est devenu conseiller de la reine. Tout au long de sa carrière, M. Foran a fourni des conseils juridiques à divers clients des secteurs public et privé, que ce soit devant la Cour suprême du Canada, la Cour fédérale, des cours provinciales, l'Office des transports du Canada et divers organismes provinciaux.

### Association des transports

Le prix de la **Personnalité de l'année dans le domaine des transports** est décerné à une personne qui a assumé des rôles de leadership ayant contribué à l'amélioration ou à l'avancement de l'industrie des transports. M. Dan Doyle de Burnaby en Colombie-Britannique, ancien sous-ministre des Transports de la Colombie-Britannique, a reçu ce prix pour sa contribution exceptionnelle à l'industrie des transports pendant sa longue et fructueuse carrière au sein du ministère. M. Doyle a consacré toute sa carrière à l'industrie des transports. Il a aussi obtenu la médaille du mérite de l'AAPC lors de la conférence annuelle de 2005 à Vancouver.

Le **Prix d'excellence** peut être décerné à un maximum de deux personnes qui ont apporté durant plusieurs années une contribution exceptionnelle à l'amélioration de l'industrie des transports dans les

domaines de la sécurité, du développement durable, de la technologie, de l'éducation, de l'élaboration de politiques ou de stratégies d'entreprise. Les deux lauréats de cette année sont MM. Dan Di Tota et John Lawson, tous deux d'Ottawa. **M. Di Tota**, directeur national d'Opération Gareautrain, un programme national d'éducation du public parrainé par l'Association des chemins de fer du Canada et Transports Canada, a reçu ce prix pour ses travaux dans le cadre de ce programme national. Ce programme a pour objectif de réduire les pertes de vie, les blessures et les dommages causés par des collisions à des passages à niveau ou des incidents mettant en cause un train et un piéton.

**M. Lawson**, l'un des économistes les plus réputés du secteur des transports au Canada, a été récompensé en cette qualité. Il a pris sa retraite de Transports Canada en avril dernier après plus de 30 ans de services. Pendant sa longue carrière à Transports Canada, il a occupé entre autres les postes de chercheur principal à la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada et de directeur de la recherche du Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*. Il compte beaucoup d'autres réalisations à son actif.

**Brian Bohunicky** s'est récemment joint à Transports Canada comme directeur général, Politique stratégique, après avoir passé quelque temps au Bureau du Conseil privé. Il avait travaillé au cabinet du ministre des Transports il y a des lunes. **Helena Bourges** connaît bien ce ministère elle aussi car elle y a assumé divers postes. Elle a récemment été nommée directrice générale, Projets spéciaux. **Allan Bartley** succède à Laureen Kinney en tant que directeur, Politique de la sûreté maritime, et Laureen assumera d'autres fonctions au sein des Transports. **Rod Dean**, directeur général, Cession des aéroports, assume les fonctions de Randy Morriss qui vient de prendre sa retraite. Il était directeur général des Programmes portuaires et cessions.

### Comité permanent des transports

Il y a de nouveaux visages au sein du Comité, mais il demeure contrôlé par l'Opposition.



## ALLÉES ET VENUES À OTTAWA Suite

Dave Batters (C- Palliser); Don Bell (L-North Vancouver); Raymond Bonin (L-Nickel Belt); Robert Carrier (BQ-Alfred-Pellan); Roger Gallaway (L-Sarnia-Lambton); Jim Gouk (C-Southern Interior BC); Charles Hubbard (L-Miramichi, NB); Peter Julian (NDP-Burnaby-New Westminster); James Moore (C-BC Port

Moody-Port Coquitlan); Francis Scarpaleggia (L-Lac-Saint-Louis, QC); Andrew Scheer (C-Regina-Qu'Appelle); Caroline St-Hilaire (BQ-Longueuil, QC).

James Moore et Caroline St-Hilaire sont les porte-parole en transports de leurs partis respectifs.

## À TITRE D'INFORMATION

Voici une nouvelle rubrique qui permet de communiquer à nos lecteurs des renseignements utiles au sujet d'organismes, de programmes et de politiques du fédéral.

### Sécurité et Préparatifs d'urgence

Dans le cadre des opérations quotidiennes normales, Transports Canada assure l'application de mesures appropriées à une variété de situations d'urgence, soit au niveau du ministère ou aux paliers national et international.

#### Mandat et mission

La Direction des préparatifs d'urgence a une responsabilité des plus importantes, reflétée dans notre mandat :

Veiller à ce que dans tous les incidents, toutes les urgences et les crises, Transports Canada, moyennant l'appui d'autres ministères, agences et l'industrie du transport, soit en mesure de maintenir le meilleur système de transport à la fois pour le Canada et les Canadiens.

Afin de nous acquitter de notre devoir envers la population, nous avons mis au point un énoncé de mission. Cet énoncé constitue la base de notre approche aux préparatifs d'urgence : la planification, la formation et l'entraînement en vue d'intervenir efficacement dans les situations d'urgence qui affectent et/ou requièrent l'appui de l'un ou l'autre des secteurs du système de transport.

**Équipe des préparatifs d'urgence :** sous la direction du directeur, Préparatifs d'urgence, notre équipe s'efforce de respecter les priorités établies pour chacun des secteurs de responsabilité : la planification, l'entraînement et l'intervention. Chacune des trois divisions de qui relèvent ces secteurs est dirigée par un gestionnaire.

**Plans :** sous la direction du gestionnaire des plans, la division élabore et revoit l'élément transport dans les plans d'urgence et appuie les autres plans fédéraux. La division compte des spécialistes de la planification qui sont responsables du transport terrestre, maritime et aérien. Chaque planificateur prépare ses plans en consultation avec son représentant modal au sein des groupes de la sûreté des chemins de fer, la sûreté maritime et l'aviation civile, l'industrie des transports, et les autres ministères du gouvernement et agences privées.

**Exercices :** le gestionnaire des exercices est responsable des exercices, des stratégies de communication, de la formation et du contrôle de la qualité. Il est appuyé par un spécialiste des préparatifs d'urgence et, au besoin, par d'autres membres de l'équipe des préparatifs d'urgence afin de s'acquitter efficacement de ces fonctions.

**Intervention :** notre intervention dans les situations d'urgence est coordonnée par un Gestionnaire des opérations, par le biais du Centre d'intervention de Transports Canada (CITC). Le CITC offre un soutien informatique à temps complet et les services d'un Agent qui, entre autres choses, voit à la formation régulière de ceux qui interviennent



## À TITRE D'INFORMATION Suite

dans les situations d'urgence de sorte qu'ils soient en mesure d'exploiter toutes les ressources que le Centre met à leur disposition.

**Partenariats et comités** : notre Direction maintient des liens étroits avec plusieurs organismes visés par la protection civile. Ces liens assurent que notre contribution à la protection civile est pertinente à l'ensemble du programme de PU.

**Partenariats internationaux : OTAN et Canada/États-Unis** : notre Direction se livre également à une collaboration internationale en matière de protection civile. Cela assure une collaboration en douceur avec les autres pays durant les urgences internationales et nous permet d'obtenir l'aide de l'étranger dans le cadre de nos propres urgences. Cette collaboration est assurée par un échange d'approvisionnements, d'information et de main-d'oeuvre.

## CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'AAPC

**2005 - 2006**

**PRÉSIDENTE**

Donna Taylor  
Commission du port d'Oshawa

**1<sup>er</sup> VICE-PRÉSIDENT**

Dominic Taddeo  
Administration portuaire de Montréal

**PRÉSIDENT SORTANT**

Gordon Houston  
Administration portuaire de Vancouver

**2<sup>e</sup> VICE-PRÉSIDENT**

Sean Hanrahan  
Administration portuaire de St. John's

Karen Oldfield  
Administration portuaire de Halifax

**ASSOCIÉ**

Michael Cormier  
PDG  
Administration portuaire du Grand Victoria

Robert Masson  
Administration portuaire de Trois-Rivières

**AFFILIÉ**

Robert Lemire  
PDG  
Administration de pilotage  
des Grands Lacs

Darryl Anderson  
Administration portuaire de Port Alberni

Gary Brush  
Administration portuaire du fleuve Fraser

Bob Hart  
Administration portuaire de Hamilton



## ÉVÉNEMENTS À VENIR

Pour obtenir plus de détails au sujet des prochains événements de l'AAPC et d'autres activités de l'industrie maritime, veuillez consulter le Calendrier des événements sur le site Web de l'Association.

### Séminaire sur les opérations de l'AAPC

Les 7 et 8 novembre 2005  
Hilton Bonaventure  
Montréal (Québec)

### Séminaire sur la gouvernance de l'AAPC

Les 28 et 29 novembre 2005  
Radisson Harbourfront  
Toronto (Ontario)

### RÉUNIONS DU CONSEIL DE EAAPC

Le 27 novembre 2005 à Toronto (Ontario)  
Février 2006 à Ottawa (Ontario)  
Mai 2006 à Ottawa (Ontario)  
Le 13 août 2006 à Oshawa (Ontario)

### AGA ET CONFÉRENCES DE EAAPC

#### Du 13 au 16 août 2006

La Commission du port d'Oshawa organisera la 48<sup>e</sup> Assemblée/conférence annuelle de l'Association au Holiday Inn d'Oshawa.

#### Du 25 au 30 août 2007

L'Administration portuaire de Montréal organisera la 49<sup>e</sup> Assemblée/conférence annuelle à l'Hôtel Reine Elizabeth.

#### Du 17 au 21 août 2008

L'Administration portuaire de Saint John organisera la 50<sup>e</sup> Assemblée/conférence annuelle au Hilton Saint John.

### Congrès de l'AAPA

2006 – Nouvelle-Orléans, en Louisiane

Pour obtenir 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 CANADIENNES

85, rue Albert, bureau 1502  
Ottawa (Ontario)  
CANADA K1P 6A4

**Téléphone :** (613) 232-2036

**Télécopieur :** (613) 232-9554

#### Courriel :

leroux@acpa-ports.net

#### Site Web :

www.acpa-ports.net

#### Publié par :

L'Association des administrations portuaires canadiennes

#### Rédaction :

J. Gary LeRoux,  
directeur exécutif

#### Traduction :

Services de traduction  
Myriade inc.  
(Anne Laliberté, trad. a)

#### Éditique et imprimerie :

Elm Printing

NOTE : ce bulletin est disponible électroniquement en format pdf à [www.acpa-ports.net](http://www.acpa-ports.net)