



Manifeste

ASSOCIATION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES
« Tracer l'avenir aujourd'hui »

LETTRE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL



À titre de port hôte de l'AGA et Conférence de cette année, l'Administration portuaire de Vancouver tout entière est très heureuse de vous accueillir dans la magnifique ville de Vancouver. Nous vous avons préparé d'excellents programmes administratif et social. Cette conférence permet à tous les intervenants de la communauté portuaire de se réunir afin de discuter de sujets d'intérêt mutuel en vue d'améliorer le réseau portuaire canadien.

Le conseil poursuit la mise en œuvre des divers éléments du plan stratégique de l'Association. Nous sommes heureux qu'une réunion spéciale des membres votants ait créé une nouvelle catégorie de membre et augmenté la cotisation versée par la catégorie de membre collectif. Cela témoigne du niveau élevé d'engagement des membres et de leur appui envers les activités courantes de l'Association. Soyez assurés que le conseil veille à fournir les produits et les services de l'Association de manière professionnelle et opportune. Nous continuons de chercher des façons de mieux servir nos membres.

Ce bulletin constitue l'une des manières de communiquer avec nos membres, mais ce n'est pas la seule. *Manifeste* est un outil qui permet de tenir les membres au courant de ce qui s'est passé dans le système portuaire au cours des trois derniers mois, de certaines questions d'opérations portuaires en cours, de diverses activités du conseil et des comités et des événements à venir. Les membres reçoivent également une

« Mise à jour des membres » qui traite de sujets d'importance pour eux et ce, de façon plus régulière au cours du mois. Ils ont également accès à un nouveau site Web qui contient des renseignements détaillés sur de nombreuses questions, ainsi qu'à une section qui leur est réservée et qui explique les développements et les travaux entourant des enjeux plus urgents.

Les modifications proposées à la Loi maritime du Canada ont été rendues publiques et le Comité d'examen de la LMC du conseil veillera à ce que tous les membres touchés par ces amendements soient consultés. Nous sommes impatients d'élaborer une position commune pour l'Association avec tous les intervenants concernés par cette loi. La façon dont elle sera modifiée aura des répercussions directes sur la compétitivité du réseau portuaire national pendant des années à venir.

N'hésitez pas à communiquer avec nous si vous avez des questions au sujet du contenu de ce bulletin ou d'autres choses. Au plaisir de vous voir à Vancouver!

Capitaine Gordon Houston

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

Le conseil étudie des questions de fond et de forme en ce qui a trait aux activités de l'Association à ses quatre réunions par année. Voici une liste partielle des sujets dont les administrateurs ont discuté lors de leur dernière rencontre, en mai.

Planification stratégique :

Le conseil poursuit la mise en œuvre de divers aspects du plan stratégique approuvé par les membres à la dernière AGA. Une réunion spéciale des membres votants a confirmé les nouvelles catégories d'adhésion de même que le changement de la cotisation de la catégorie de membre collectif. Il existe maintenant une nouvelle catégorie de membre « votant » appelée « associé » dont des représentants pourront par conséquent siéger au conseil. L'ancienne catégorie d'associé porte dorénavant le nom d'« affilié » et l'autre catégorie est réservée aux membres « à titre personnel ». Le conseil a renforcé la gouvernance de l'Association en établissant une nouvelle politique en matière de voyages et en rationalisant le processus de budgétisation, avec l'aide de son Comité de vérification.

Infrastructure :

La proposition de l'Association visant une étude détaillée de l'infrastructure portuaire a été étudiée et nous avons appris depuis que cette proposition ne sera pas financée dans le cadre de la première ronde du programme de Développement des connaissances, sensibilisation et communication d'Infrastructure Canada. Le travail portant sur l'infrastructure et la compétitivité se poursuit par l'entremise du groupe créé à cette fin par le Conseil maritime et industriel national, et dont le directeur exécutif fait partie.

Séminaires :

L'Association organise deux séminaires à l'automne 2005 : un sur les opérations, qui aura lieu les 27 et 28 octobre à Montréal et un sur la gouvernance, qui aura lieu les 28 et 29 novembre à Toronto. Le séminaire sur les opérations portera sur les importantes questions auxquelles est maintenant confrontée la communauté portuaire d'un bout à l'autre du Canada, et sur la manière dont l'Association veillera à ce que les points de vue des ports canadiens soient bien compris.

Les conseils des APC comptent de nombreux nouveaux administrateurs cette année et le conseil de l'AAPC estime qu'un autre séminaire sur la gouvernance s'impose et a décidé d'adopter une formule différente du séminaire biennal. Le conseil souhaite fortement que toutes les questions de gouvernance qui sont importantes pour les APC soient étudiées lors de ces séances.

Réunion des PDG :

Les PDG des APC ont exprimé le désir de se réunir deux fois l'an afin de discuter de questions de gestion portuaire. Le président du conseil s'est donc engagé à fixer des dates pour ces rencontres qui auront lieu à Ottawa et il confirmera la présence de la majorité des PDG.

Journée maritime nationale :

Le conseil est d'avis que le Canada devrait célébrer une journée maritime nationale, comme le font d'autres pays. Toutes les associations maritimes demandent maintenant que le 1^{er} juin soit proclamé Journée maritime nationale par le Parlement. Soulignons que le coût de cet événement serait probablement partagé avec Transports Canada. Le conseil croit que l'AAPC devrait maintenir sa conférence annuelle sur l'interface entre les ports et le gouvernement et participer également à la Journée maritime nationale.

Traduction simultanée :

Le conseil a décidé de fournir des services de traduction simultanée à toutes les séances administratives de l'AGA de cette année. L'Association s'est efforcée de trouver toutes les ressources en région afin de contrôler les coûts, étant donné que le gouvernement n'offre pas de subvention à ce chapitre. Après l'AGA, on procédera à un sondage pour déterminer s'il y a lieu de maintenir ces services à l'avenir. Ce travail sera effectué avec la participation du groupe du Saint-Laurent.

suite à la page 3

SOMMAIRE

TRAVAUX DU CONSEIL	2
ACTIVITÉS PORTUAIRES	3
AUTRES MODES EN BREF	4
PROFIL D'UN PDG	5
NOMINATIONS RO/RO	5
PROFIL D'UN PORT	9
SCÈNE INTERNATIONALE	9

CHANGEMENTS PORTUAIRES	10
REGARD SUR OTTAWA	11
CNUDCI	13
ÉVÉNEMENTS À VENIR	16
CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'AAPC (2003-2004)	16



suite de la page 2

Médaille du mérite :

le conseil a convenu à l'unanimité des candidatures soumises pour l'octroi du plus grand honneur de l'Association. Cette année, la médaille du mérite sera remise à deux individus méritants, Dan Doyle et Andrew Wilkinson, en reconnaissance de l'excellent travail qu'ils ont effectué pour la Stratégie des ports de la Colombie-Britannique, à titre de sous-ministres des portefeuilles économiques du gouvernement de la C.-B.

ACTIVITÉS PORTUAIRES

Halifax :

Un groupe d'importants détaillants canadiens a choisi le Port d'Halifax afin d'acheminer les volumes croissants de produits d'importation de l'Asie du Sud-Est et du sous-continent indien. Halifax sera la plaque tournante des activités de triage et de distribution des géants du détail comme Sears Canada Inc., Sony du Canada Ltée, Reitmans (Canada) Limitée et d'autres compagnies membres de la Canadian Retail Shippers' Association (CRSA). Depuis le 1^{er} juillet, une vaste gamme de produits d'importation, incluant des vêtements, des appareils électroniques et des meubles, sont expédiés de l'Asie du Sud-Est et du sous-continent indien vers le Port d'Halifax, par tous les services maritimes, en passant par le canal de Suez.

L'un des plus importants transporteurs d'autos, le *MV Torrens*, a fait son voyage inaugural au Canada et s'est arrêté le 28 mars au Port d'Halifax, le premier et seul port d'escale canadien de sa rotation autour du monde. Transportant des véhicules de Southampton, en Angleterre, le *Wallenius Wilhelmsen*, qui vient d'être construit, peut transporter l'équivalent de 6 500 autos. Mille vingt des quelque 3 000 unités qu'il transportait en Amérique du Nord ont été déchargées à Autoport Limited, à Dartmouth. Mesurant 32 mètres de largeur et 200 mètres de longueur, le navire pèse plus de 61 000 tonnes à pleine charge.

Halifax a été choisie comme lieu de la conférence annuelle de 2010 de l'American Association of Port Authorities. Ce choix attirera de nombreux délégués du monde entier et permettra de mettre en valeur la ville ainsi que ses nombreuses attractions en tant qu'excellente destination touristique.

Vancouver :

L'Administration portuaire de Vancouver a lancé, en partenariat avec la Vancouver International Airport Authority (YVR), une nouvelle initiative stratégique directe auprès des États-Unis pour le début de la saison de croisières de 2005 dans le but d'accroître les activités et de maintenir sa position prépondérante du marché des croisières en Alaska. L'initiative rationalise le traitement des passagers et améliore les temps de transit à Vancouver. Le Port de Vancouver a transporté l'équivalent de 43 mil-

liards \$ en marchandises en 2004, soit une augmentation de 48 p. 100 par rapport à la dernière étude d'impact économique du port, effectuée en 2000. D'autres secteurs importants ont également progressé et les activités portuaires génèrent 30 100 emplois directs au Canada, 4 milliards \$ en PIB et 8,9 milliards \$ d'extrants économiques, d'après une nouvelle étude menée par InterVISTAS Consulting Inc., une importante compagnie internationale de recherche, et publiée par l'Administration portuaire de Vancouver (APV).

L'APV et le Canadien Pacifique Limitée (le CP Rail) ont signé une entente de coopération en vue de travailler au développement conjoint de leur capacité. Cette entente constitue un pas important en vue de saisir davantage les possibilités commerciales croissantes de l'Asie du Pacifique et ce, dans l'intérêt de tous les Canadiens et de la croissance économique de la Colombie-Britannique. Les initiatives comprendront des programmes de commercialisation et de défense des politiques gouvernementales intérieures en vue d'améliorer la compétitivité, l'efficacité opérationnelle et le service à la clientèle au Port de Vancouver. Le CP Rail et l'APV s'engagent à ce que le Port de Vancouver soit le système portuaire le plus sûr de la côte ouest des Amériques.

Le programme d'agrandissement de CP Rail, dont le coût s'élève à 160 millions \$, augmentera de 12 p. 100, ou de plus de 400 wagons de marchandises par jour, la capacité de la compagnie dans l'Ouest canadien. Les travaux comprennent 25 projets, dont 10 projets entre Moose Jaw, Saskatchewan, et Calgary afin de prolonger les voies d'évitement et d'installer des sections de voie double; trois projets entre Edmonton et Calgary pour prolonger les voies d'évitement et en construire une nouvelle; 12 projets entre Calgary et le Port de Vancouver en vue de prolonger les voies d'évitement et d'installer des sections de voie double.

TSI Terminals :

Trois des plus grands portiques super post-panamax au monde sont maintenant au Port de Vancouver; ils avaient quitté la Chine au printemps pour effectuer ce long voyage. La livraison de ces grues marque l'exécution d'un Accord d'intention entre TSI Terminal Systems Inc. (TSI) et le fournis-

suite à la page 4



suite de la page 3

seur de portiques Zhenhua Port Machinery Co. Ltd. (ZPMC) de Shanghai, signé en présence du premier ministre de la C.-B., M. Campbell, et de l'ambassadeur du Canada en Chine, lors du Sommet économique mondial de Beijing, en novembre 2003. Les portiques font partie du programme de croissance équilibrée de TSI, qui consiste à investir 60 millions \$ dans l'équipement au cours des trois prochaines années en vue d'accroître sa capacité de 10 p. 100 par année. Les améliorations à Vanterm et à Deltaport font partie de la stratégie portuaire en vue de profiter des activités commerciales accrues avec l'Asie et de fournir d'autres possibilités aux exportateurs canadiens afin qu'ils pénètrent le marché asiatique.

Prince Rupert :

les gouvernements fédéral et provincial ont annoncé qu'ils procéderont au financement d'une installation portuaire à conteneurs à Prince Rupert en vue d'ouvrir la route commerciale entre la Chine et l'Amérique du Nord. Ce projet a le potentiel de modifier considérablement l'économie de l'Ouest canadien et comportera des améliorations de plus de

155 millions \$ au réseau ferroviaire du Nord de CN Rail. La compagnie Maher Terminals Inc., du New Jersey, qui a été choisie l'an dernier comme exploitant du nouveau port à conteneurs, doit également investir 60 millions \$ dans du nouvel équipement, des systèmes informatiques et des infrastructures pendant la première phase et aussi par la suite.

Toronto :

une entente à l'amiable est intervenue avec l'Administration portuaire de Toronto (APT) afin de résoudre des questions juridiques en suspens découlant de la décision d'interdire la construction d'un lien fixe avec l'Aéroport du centre ville de Toronto (ACVT). Cette entente entre le gouvernement du Canada et l'APT prévoit un dédommagement pour les répercussions financières de la non entreprise des travaux de construction du lien fixe avec l'ACVT. Elle comprend le versement de 35 millions \$ par le gouvernement du Canada à l'APT et stipule que cette dernière accordera une décharge complète et finale au gouvernement du Canada et qu'elle obtiendra des décharges semblables de tous les tiers concernés pour le gouvernement du Canada.

AUTRES MODES EN BREF

Coup de pouce au camionnage

Les gouvernements du Canada et de l'Ontario, ainsi que la Ville de Sault Ste. Marie, ont souligné le début des travaux de construction d'une nouvelle route pour camions dans Sault Ste. Marie au montant de 12,6 millions \$ afin d'y soulager l'encombrement et d'améliorer l'accès au pont international reliant l'Ontario et le Michigan. Le passage frontalier de Sault Ste. Marie est un point de passage important pour les marchandises transitant entre le nord de l'Ontario et le Midwest américain. Ce projet, qui rehaussera la sécurité et améliorera le débit de la circulation, profitera aux résidents de la région, ainsi qu'aux visiteurs et aux échanges commerciaux. Plus de 120 000 camions commerciaux transportant des marchandises d'environ 3,5 milliards \$ empruntent chaque année le pont international.

La sécurité ferroviaire : une priorité

Le titre choisi par Transports Canada pour son plan de sécurité ferroviaire, « En voiture », reflète sa ferme croyance qu'il est possible d'améliorer la sécurité ferroviaire uniquement en travaillant en étroite collaboration avec ses intervenants et partenaires. Au cours des 10 dernières années, le ministère a mis l'accent sur un programme à dimensions multiples de réduction des accidents et des incidents, ce qui a permis de réduire considérablement le nombre d'accidents et d'intrusions aux passages à niveau.

Le Programme de la sécurité ferroviaire a adopté les quatre orientations stratégiques suivantes pour la période 2005-2010, avec l'intention de changer sa façon de faire les choses : leadership en matière de sécurité publique; relations mutuellement avantageuses; excellence opérationnelle et excellence par l'entremise des ressources humaines. La Sécurité ferroviaire fera appel à une approche systémique en ce qui concerne la surveillance de la sécurité, cette approche visant à améliorer la sécurité à tous les niveaux au sein de l'industrie ferroviaire, en collaboration avec les autres intervenants. Transports Canada poursuivra et accélérera ses efforts dans plusieurs domaines clés, y compris les systèmes de gestion de la sécurité, la gestion de la qualité, et la gestion du risque et du rendement. Ces initiatives, et plusieurs autres, exigent un niveau élevé d'intégration du programme.



PROFIL D'UN PDG

Ross Gaudreault

Bien connu du milieu des affaires, M. Gaudreault possède une vaste expérience dans l'industrie et le secteur des transports. Né à Québec, il a fait ses études en administration à l'Université de Sherbrooke. Il s'est ensuite joint au Groupe Irving, où il a travaillé pendant 26 ans. Nommé PDG du Port de Québec en 1987, M. Gaudreault a revitalisé l'administration portuaire en la dotant d'une culture d'entreprise dynamique axée sur les besoins de ses clients et en enregistrant des résultats enviables, surtout dans le vrac minier, les produits chimiques et le secteur des croisières. Cette nouvelle culture d'entreprise a permis au Port de Québec d'établir

sa position stratégique sur l'échiquier commercial nord-américain.

Avec plus de 125 M\$ investis au cours des dix dernières années, M. Gaudreault a fait de la diversification du port l'une de ses priorités. La réalisation d'investissements avec des leaders mondiaux tels Falconbridge et Alcan, et le positionnement du Port de Québec comme plaque tournante du système Saint-Laurent-Grands Lacs pour les minerais et concentrés en transit comptent parmi cette diversification commerciale. Les efforts de mise en marché réalisés auprès des plus importantes lignes de croisières au monde, conjugués à l'aménagement du terminal de croisières à la Pointe-à-Carcy constituent un bon exemple de la vision et de la persévérance de Ross Gaudreault.

Le Port de Québec manutentionne plus de 18 millions de tonnes de marchandises d'au-

delà de 40 pays par année, crée des retombées économiques de 300 M\$ et 6 000 emplois. M. Gaudreault dirige donc l'un des principaux ports canadiens et l'un des meilleurs outils que possède la région en vue de faire face à la globalisation du marché. En tant que premier Canadien élu par acclamation président de l'American Association of Port Authorities, il a organisé la 90^e Assemblée annuelle de cette association à Québec, en octobre 2001, à laquelle ont assisté près de 800 participants de 34 pays.

M. Gaudreault est colonel honoraire de l'Escadron 439 de soutien au combat de Bagotville, Compagnon de l'Ordre militaire et hospitalier de Saint-Lazare de Jérusalem (C.I.J.), membre actif de l'Ordre de Saint-Jean et président de la Fondation de l'Hôpital de l'Enfant-Jésus. Il s'est distingué comme bénévole dans la région de Québec au cours des 20 dernières années et siège à plusieurs conseils d'administration.

NOMINATIONS RO/RO

Halifax :

M. William H. Richardson, de Bedford en Nouvelle-Écosse, a été nommé au conseil de l'Administration portuaire de Halifax. M. Richardson possède 35 années d'expérience en tant que dirigeant et gestionnaire dans les secteurs privé et public. Au cours des 11 années pendant lesquelles il a travaillé pour M. R.B. Cameron, un industriel de la Nouvelle-Écosse, M. Richardson dirigeait 19 compagnies. Il a également été PDG de Lawton Drugstores Ltd. et d'Empire Theatres Ltd. Il est propriétaire de la société William H. Richardson Consultants Limited.

M. Alan Abraham, Jr. a quitté son poste de président du conseil de l'administration portuaire après avoir complété deux mandats d'administrateur. M. Ian Oulton, président de RKO Steel, qui a effectué un mandat comme membre du conseil, le remplacera.

Hamilton :

M. John Holditch, de Burlington en Ontario, s'est joint au conseil de l'Administration portuaire de Hamilton (APH). M. Holditch détient un diplôme du Ryerson Polytechnical Institute ainsi qu'un baccalauréat ès arts en commerce de l'Université de Toronto. Il est actuellement membre de conseils consultatifs des sociétés Brickworks Communications Inc., Fellfab Limited et Joe Ng Group of

Companies. Il est aussi vice-président et directeur de la FNP Company et directeur général de Holditch Group Inc. Il a travaillé pour Dofasco Inc. en tant que directeur de la qualité et du développement de la technologie de fabrication et directeur général de la fabrication primaire. Il a aussi été président-directeur général de Gallatin Steel Company. M. Holditch a été membre de la Hamilton and District Chamber of Commerce et du Forum for Business Excellence du Conference Board du Canada. Il a aussi été président de la Iron and Steel Society.

Ont également été nommés au conseil de l'APH : M. David F. Mothersill, de Burlington en Ontario, M. Vito Anthony Sgro, de Hamilton en Ontario, et M^{me} Mary Wiebe, de Stoney Creek en Ontario. M. Mothersill détient un baccalauréat ès sciences appliquées et génie de l'Université de Toronto, une maîtrise en administration des affaires de l'Université McMaster et une maîtrise en gestion financière d'entreprise (MBA) de la University of Western Ontario. Il a occupé les postes de chercheur, de directeur de la comptabilité, de directeur des services d'approvisionnement et de gestionnaire des projets d'entreprise pour la compagnie Dofasco Inc. Il a aussi été directeur de la Chambre de commerce maritime, de la Compagnie minière IOC et de la Compagnie minière Québec Cartier, ainsi que membre du conseil d'administration du National Marine Advisory Board.

suite à la page 6



suite de la page 5

M. Sgro a étudié à la University of Western Ontario où il a obtenu son baccalauréat ès sciences (biologie) et son baccalauréat ès arts (finances et économie) avant de devenir comptable agréé. Il a commencé sa carrière chez Pannell Kerr MacGillivray comme vérificateur principal. Il a ensuite travaillé trois ans à Revenu Canada avant de devenir administrateur fiscal pour Wade & Partners. M. Sgro est partenaire à la société CBM Chartered Accountants LLP de Hamilton en Ontario.

M^{me} Wiebe a travaillé comme gestionnaire-représentante du service à Bell Canada. Elle a occupé le poste d'adjointe de circonscription de la province à Élections Ontario. Elle est membre fondatrice de Centennial Parkway Ratepayers, du Citizens' Expressway Committee, du Community Stakeholders' Committee et du Get Hamilton Moving Task Force.

Administration de pilotage des Grands Lacs :

M. Brian Charles Ducharme a été nommé à nouveau comme président du conseil de l'Administration de pilotage des Grands Lacs. La nomination proposée sera soumise à l'examen du Comité permanent des transports pour étude.

M. Ducharme a obtenu un baccalauréat ès arts de l'University of Windsor en 1972 et un baccalauréat en droit en 1977. Il a été appelé au Barreau de l'Ontario en 1978 et il travaille présentement dans un cabinet privé. M. Ducharme était le vice-président du Windsor Club; membre et président du conseil d'administration de Hiatus House, une maison pour femmes et enfants maltraités dans la région de Windsor; le président fondateur de la Windsor Essex Bilingual Legal Clinic et ancien commodore du Windsor Yacht Club.

Administration de pilotage des Laurentides :

M. Gilles Champagne a été nommé au poste de président de l'Administration de pilotage des Laurentides pour une période d'un an. La nomination proposée sera soumise à l'examen du Comité permanent des transports. M. Champagne détient un diplôme en administration des affaires de l'École des hautes études commerciales de Montréal. Il a entrepris sa carrière au sein du Clarke Group of Companies, où il a occupé différents postes en transport maritime, en exploitation des terminaux maritimes et en transport routier. Après deux ans au poste de vice-président exécutif d'Atlantic Freight Lines Limited, M. Champagne est devenu président d'Atlantic Container Express Incorporated où il est resté pendant huit ans. En 1990, il a accepté le poste de président-directeur général à Oceanex Limited Partnership, avant de devenir président du conseil d'administration d'Oceanex Limited Partnership en 1998, et ce, pour une période d'un an.

M. Robert Rocheleau s'est également joint à l'Administration de pilotage des Laurentides. Comptable agréé à Sainte-Adèle, au Québec, M. Rocheleau a obtenu son baccalauréat ès arts en 1960, sa licence en sciences commerciales des Hautes études commerciales en 1963, et est devenu comptable agréé en 1964. Il a occupé divers postes de direction, dont ceux de président chez Simard Beaudry Inc., et de président du conseil d'administration et de président de Bois Daigle Ltée. Il est présentement membre du comité consultatif du Groupe TNT GELCO Inc. où il est également conseiller auprès du président.

Belledune :

L'Administration portuaire de Belledune est heureuse d'annoncer la nomination de Rayburn Doucett au poste de président-directeur général. Cette nomination entraine en vigueur le 1^{er} avril 2005, et ce pour un mandat de trois ans.

M. Doucett a toujours habité dans la région de Jacquet River et Belledune et est un membre bien connu du milieu des affaires. Il a été député provincial de la région durant 25 ans (1970-1995) et a servi la population dans de nombreux dossiers du Cabinet, y compris pendant plusieurs années à titre de président du conseil d'administration d'Énergie Nouveau-Brunswick. Auparavant, il a été élu au premier conseil de la municipalité de Jacquet River et a siégé comme conseiller de 1967 à 1970. M. Doucett a été membre du conseil d'administration d'Exportation et développement Canada durant les neuf dernières années où il a entre autres présidé le Comité de développement des affaires. À la suite de sa nomination au premier CA de l'Administration portuaire de Belledune en 2000, M. Doucett a siégé à titre de président jusqu'à la fin de son mandat en 2004. Au cours de ses fonctions, il a grandement contribué à faire reconnaître le port de Belledune à l'échelle locale et nationale et à promouvoir son potentiel en tant que partenaire important dans l'économie de notre région.

Sept-Îles :

M. André Rioux de Sept-Îles, Québec, a été nommé au conseil de l'Administration portuaire de Sept-Îles. M. Rioux détient un baccalauréat en administration des affaires et une licence en sciences comptables de l'Université Laval. Il a été professeur de comptabilité et fiscalité, et directeur du département des sciences administratives à l'Université du Québec à Rimouski. M. Rioux a été nommé Fellow par l'Ordre des comptables agréés du Québec. Il est associé au cabinet d'expertise comptable Mallette. Il siège aussi au conseil d'administration de la Corporation de développement économique de Sept-Îles.

Québec :

M. Paul-E. Barbeau de Saint-Nicolas (Québec), M. Jean Chiasson de Charlesbourg (Québec) et M. Louis Rochette de

suite à la page 7



suite de la page 6

Sillery (Québec) ont tous été nommés au conseil de l'Administration portuaire de Québec. M. Barbeau est président et fondateur de NWC-EducExpert inc. et d'Aquaroute inc. Il a étudié l'architecture navale à l'Institut maritime du Québec avant d'obtenir un baccalauréat ès sciences en génie mécanique et en architecture navale de l'Université de Strathclyde à Glasgow, en Écosse. Il a été professeur à l'Institut de technologie maritime du Québec, ingénieur au Conseil des ports nationaux (aujourd'hui la Société canadienne des ports) au port de Québec, et administrateur d'Enerchem inc. M. Barbeau a aussi été président de différents conseils d'administration et vice-président de la Fondation les enfants d'amour.

M. Chiasson, qui est comptable agréé, est associé chez Raymond Chabot Grant Thornton & Cie. Il détient un baccalauréat en sciences administratives de l'Université de Moncton et une licence en sciences comptables de l'Université Laval. Il a débuté sa carrière comme vérificateur chez Ernst & Young avant de se joindre à la firme Corbeil Boudreau comme vérificateur et consultant en finances. Il est membre de la Turnaround Management Association, de l'Ordre des comptables agréés du Québec et de l'Association canadienne des professionnels de l'insolvabilité et de la restructuration.

M. Rochette détient un baccalauréat en droit de l'Université Laval. Il est membre du Barreau du Québec, du Barreau canadien, de l'Union internationale des avocats, de la Licensing Executives Society, et de la Chambre de commerce régionale des entrepreneurs de Québec. Il est en ce moment chef de direction du bureau de Québec du cabinet Lavery, de Billy.

M. Jean-Paul Morency a quitté son poste de président du conseil de l'Administration portuaire de Québec et M. Yvon Bureau a été élu comme remplaçant. M. Bureau connaît bien le réseau portuaire : il y a travaillé pendant de nombreuses années et a également effectué un mandat comme président de l'AAPC.

Montréal :

M. P. Jeremy Bolger de Montréal, M. Marc Y. Bruneau d'Outremont et M^{me} Marianna Simeone de Montréal, au Québec, ont été nommés au conseil de l'Administration portuaire de Montréal. M. Bruneau a ensuite été élu président du Conseil. M. Jeremy Bolger a obtenu son baccalauréat ès arts (économie et sciences politiques) du Collège Loyola en 1974. En 1978, il a obtenu son diplôme en droit de l'Université d'Ottawa. M. Bolger est un associé du cabinet d'avocats Borden Ladner Gervais s.r.l. où il se spécialise dans le droit maritime et le droit des transports en général. Il est le chef régional de leur groupe Assurance et responsabilité civile et le chef national du groupe de droit maritime. M. Bolger est vice-président et membre du comité de direction de l'Association canadienne de droit maritime du Québec.

M. Bruneau occupe le poste d'expert conseil chez Raymond Chabot Grant Thornton où il a également été associé de 1983 à 1998. Il est présentement président du conseil chez Groupe financier AGA Inc. M. Bruneau a obtenu son baccalauréat en commerce de l'École des hautes études commerciales de Montréal en 1957. La même année, il a reçu sa Licence ès sciences commerciales de l'Université de Montréal. Il a été reçu à l'Ordre des comptables agréés du Québec en 1958. L'Ordre lui a conféré le titre de Fellow (FCA) en 1990.

M^{me} Simeone est une éditorialiste reconnue. Elle est également animatrice et commentatrice à la radio et à la télévision. Elle anime maintenant sa propre émission d'actualité intitulée *7 Giorni* diffusée sur le réseau CH à Montréal. Elle est souvent invitée à commenter les nouvelles sur plusieurs émissions et est membre du conseil des fiduciaires du Musée canadien des civilisations à Gatineau et membre du comité de construction du nouveau musée national de la guerre.

M^{me} Marine-Claude Leroux s'est jointe à l'Administration portuaire en tant que gestionnaire, Ressources matérielles. Elle travaillait dans le domaine des transports et de l'approvisionnement depuis plusieurs années. Elle est notaire et a obtenu son diplôme de l'Université de Montréal et a exercé sa profession pendant sept ans avant d'entreprendre une carrière en approvisionnement chez Bombardier.

Port Alberni :

M. Denis White a pris sa retraite en tant que PDG de l'Administration portuaire de Port Alberni. M. Darryl Anderson le remplace depuis le 1^{er} juin et deviendra officiellement le nouveau PDG le 1^{er} août 2005.

M. Anderson occupait jusqu'à tout récemment un poste de gestionnaire au ministère de l'Énergie et des Transports du gouvernement de l'Alberta. Il a aussi participé à la commercialisation des havres pour petites embarcations alors qu'il travaillait à Pêches et Océans Canada. M. Anderson possède une expérience notamment dans le domaine du développement commercial, des opérations portuaires et de l'aménagement de secteurs riverains polyvalent. Il possède une maîtrise en administration de l'Australian Maritime College et un baccalauréat ès arts du Trinity Western University. Il a obtenu un diplôme en économie des terrains urbains de la University of British Columbia et un certificat en marine marchande et en opérations maritimes du British Columbia Institute of Technology. Ses articles ont été publiés dans le Journal of Maritime Studies, les comptes rendus du Groupe de recherche sur les transports au Canada et ceux du 8^e Symposium international sur les poids et les dimensions des véhicules lourds.

Administration de pilotage du Pacifique :

M. David K. Gardiner, de Chilliwack en Colombie-Britannique, a été nommé au poste de président du conseil

suite à la page 8



suite de la page 7

de l'Administration de pilotage du Pacifique. M. Gardiner détient un baccalauréat ès arts avec une majeure en économie de l'Université Concordia. Il est actuellement directeur principal de COMFAC Services Ltd. De 1994 à 2002, M. Gardiner a été président du Western Transportation Advisory Council (WESTAC). Auparavant, il a été président et chef de la direction de la Great Lakes Bulk Carriers Inc. et vice-président, Terminal Development, à la Federal Industries. M. Gardiner a aussi été membre du comité d'examen de la *Loi maritime du Canada* ainsi que du groupe de travail chargé de l'examen de la flotte des navires battant pavillon canadien. Il a aussi été président de l'Association des armateurs canadiens et de l'Association canadienne des armateurs des Grands Lacs.

Fleuve Fraser :

M. Mel Nunweiler, de Richmond en Colombie-Britannique, a été nommé au conseil de l'Administration portuaire du fleuve Fraser. M. Nunweiler a débuté sa carrière au Canadien National en Colombie-Britannique. Il a travaillé comme analyste et directeur du transport à la Prince George Pulp and Paper Limited avant de devenir directeur de la distribution générale aux Produits forestiers du Canada Ltée, à Vancouver. Il est ensuite devenu consultant en transport, et la Weldwood of Canada Ltd. comptait parmi ses clients. M. Nunweiler a fait partie de plusieurs comités d'associations, notamment le Council of Forest Industries de la Colombie-Britannique, la Western Canada Shippers' Coalition et l'Association canadienne des pâtes et papiers (aujourd'hui l'Association des produits forestiers du Canada), où il a aussi occupé le poste de président de la section du transport. M. Nunweiler a été directeur et vice-président de l'Administration portuaire du fleuve Fraser de 2000 à 2003.

North-Fraser :

M. Andrew Johnston s'est joint au conseil de l'Administration portuaire du North-Fraser. Il est retraité de la GRC et du Service canadien du renseignement de sécurité. Il a été gestionnaire de la sécurité du Council of Forest Industries et de la Coast Forest and Lumber Association pendant 10 ans avant de prendre sa retraite en 2000. Pendant qu'il travaillait pour l'industrie forestière, il siégeait pour cet organisme au PAEFF, au Comité de planification de l'utilisation des terrains portuaires et au Groupe des partenaires de gestion des débris.

Saguenay :

M. Martial Bouchard, de Chicoutimi au Québec, a été nommé au conseil de l'Administration portuaire du Saguenay. Après avoir reçu son diplôme en administration, M. Bouchard s'est joint à Produits BCM Ltée comme représentant technique. Il a travaillé comme conseiller en gestion avant de devenir actionnaire, et par la suite président-directeur général de l'entreprise. En 1988, il a fondé BBG Réfrigération Inc. M. Bouchard est aussi membre du Club Kiwanis de Chicoutimi.

Vancouver :

L'Administration portuaire de Vancouver (APV) a annoncé que M. George A. Adams a été élu comme nouveau président du conseil de l'APV. Il remplace M. David Stowe, qui a quitté son poste après avoir fait deux mandats de trois ans. M. Adams s'est joint au conseil de l'APV en 1999; il a effectué deux mandats jusqu'en 2003 et a été nommé à nouveau administrateur en 2004. Il occupait récemment le poste de président du Comité de la gouvernance et de membre du Comité de vérification.

M. Adams possède une vaste expérience au sein de l'industrie maritime et des transports de la Colombie-Britannique. Il a été vice-président des transports chez MacMillan Bloedel, d'où il a pris sa retraite en 1997 et a également occupé le poste de PDG de la Canadian Transport Company. Il a aussi été administrateur de nombreux organismes dont Empire International Stevedoring Services Ltd., le Vancouver Maritime Museum et l'Administration de pilotage du Pacifique. M. Adams est capitaine, fellow du Chartered Institute of Logistics and Transport et citoyen d'honneur de la Ville de Londres.

Le conseil a également élu M. John T. Willcox au poste de vice-président du conseil. M. Willcox s'était joint au conseil de l'APV en 2003 après avoir pris sa retraite comme PDG de Neptune Terminals en 2001. Il présidait jusqu'à tout récemment le Comité de vérification et était membre du Comité de la gouvernance.

M^{me} Kazuko Komatsu, de Vancouver, en Colombie-Britannique, a été nommée au conseil de l'Administration portuaire de Vancouver. M^{me} Komatsu est née au Japon et elle y a fait ses études. Elle a immigré au Canada en 1977 et s'est installée en Colombie-Britannique où elle a pris une part active dans le milieu des affaires. Elle s'est lancée dans l'exportation de bière au Japon en 1986 et a acheté la Pacific Western Brewing Company en 1990. Peu de temps après, elle a fondé Kowa Canada Ltd., Nika Marketing Corp. (maintenant Royal Canadian Homes) et Natureland Bio Products Ltd. M^{me} Komatsu a aussi récemment été élue présidente du conseil d'administration de la Chambre de commerce Japon-Canada.

Saint John :

M^{me} Keri Walker a démissionné en tant qu'administratrice et présidente du conseil de l'Administration portuaire de Saint John après avoir fourni de loyaux services pendant de nombreuses années. M. Peter Zed la remplacera. Il siégeait au conseil depuis deux ans et est avocat à Saint John.

suite à la page 9



suite de la page 8

Toronto :

M. Henry Pankratz, qui avait fait deux mandats comme membre du conseil de l'Administration portuaire de Toronto, a quitté son poste de président du conseil. M^{me} Michele D. McCarthy a été élue comme présidente du conseil et elle exerce le droit à Toronto, comme le mentionnait le dernier numéro de Manifeste.

Trois-Rivières :

M. François Massicotte, de Trois-Rivières au Québec, s'est récemment joint au conseil de l'Administration portuaire de Trois-Rivières. M. Massicotte a obtenu son baccalauréat en droit de l'Université Laval en 1992. Il occupe le poste de président pour le Groupe SFP ressources humaines inc. à Trois-Rivières. Il est aussi président du Regroupement des jeunes gens d'affaires du Québec et membre du conseil d'administration de la Fédération des chambres de commerce du Québec. Il a aussi été membre du conseil d'administration de la Chambre de commerce et d'industries de Trois-Rivières. M. Luc Forcier, qui a occupé le poste de directeur des finances de l'Administration portuaire de Belledune pendant huit ans, s'est joint à l'Administration portuaire de Trois-Rivières, où il occupera les mêmes fonctions. M. Forcier siège au conseil de l'AAPC en tant que représentant de la région

de l'Atlantique et il préside le Comité des finances et de l'administration de l'Association.

Prince Rupert :

M. Michael Graham s'est joint au port. Il possède plus de 20 ans d'expérience en conception et en construction d'envergure. Il a conçu et géré avec succès la construction, l'agrandissement et la restauration de nombreux projets portuaires à Vancouver et à Durban, en Afrique du Sud, y compris la construction d'un terminal à conteneurs de plusieurs millions de dollars.

Transports Canada :

M. Randy Morriss a pris sa retraite du gouvernement fédéral après 35 années de loyaux services à Sa Majesté comme officier en uniforme à la Défense nationale avant de se joindre à Transports Canada. Avant de prendre sa retraite, il occupait le poste de directeur général du Programme de cession des ports à Transports Canada. Cette direction générale est membre associé de longue date de l'AAPC, et M. Morriss a toujours soutenu avec empressement un réseau portuaire national solide. Nous lui souhaitons ainsi qu'à son épouse Agnes une agréable retraite à Nanaimo, où ils vivront dorénavant.

PROFIL D'UN PORT

Le **Port de Nanaimo** est le plus grand port de l'île de Vancouver; il administre environ 50 km de secteur riverain situés dans son périmètre. Les installations portuaires comprennent un quai général de 40,5 hectares d'espace d'entreposage, des entrepôts, une usine de traitement, une cale sèche et quatre postes à quai. Le site de Duke point qui s'étend sur 26 hectares comprend un poste à quai en eau profonde, une grande rampe de chargement polyvalente, un portique à conteneurs et des emplacements d'un acre sous licence. La compagnie B.C. Ferries transporte près de 5,8 millions de passagers et plus de 2,2 millions de véhicules par année en partance et à destination du havre. Deux compagnies d'hydravions transportent également environ 80 000 passagers et utilisent les quais flottants de l'hydroaérodrome du port.

SCÈNE INTERNATIONALE

L'AAPA demande un financement plus élevé

L'American Association of Port Authorities (AAPA), l'organisme qui représente les ports publics dans tout l'hémisphère occidental, avait accueilli favorablement la nouvelle du Département de la sécurité intérieure, qui affectera des fonds de près de 141 millions \$ en vue d'aider les ports de mer américains à payer pour la sécurité renforcée dans leurs terminaux et pour effectuer d'autres améliorations qui s'imposent à leur infrastructure et prévenir les actes de terrorisme. Toutefois, selon les estimations faites par la Garde côtière en 2002, les ports devront dépenser 5,4 milliards \$ en dix ans afin de respecter les nouvelles améliorations prévues par la Maritime Transportation Security Act (MTSA). L'AAPA continue de demander un niveau beaucoup plus élevé de subventions destinées à la sécurité des ports de mer américains.

Un autre changement que le Département de la sécurité a apporté à cette ronde de subventions est d'exiger que les entreprises privées qui demandent des subventions fournissent un montant équivalent à la moitié de la subvention reçue. Cette exigence fait suite à de récents commentaires de l'Inspecteur général à l'effet que les compagnies privées, comme les terminaux de produits pétroliers et chimiques, rivalisent avec les entités publiques, comme les administrations portuaires, afin d'obtenir de l'argent de ce programme fédéral.

suite à la page 10



suite de la page 9

Les États-Unis songent à mener une étude nationale sur les ports

La capacité et l'utilisation des ports aux États-Unis feront l'objet d'une vaste étude nationale en vertu d'un projet de loi qui vient d'être présenté au Sénat américain. La Water Resources Development Act of 2005 demande notamment au secrétaire des Transports d'évaluer les ports en eau profonde en tenant compte des autres destinations, de l'impact promis par les plus gros navires, des solutions de rechange en gestion en vue de réduire l'engorgement, ainsi que des avantages potentiels des installations proposées et des nouveaux ports. Si elle est approuvée par le Sénat et par la Chambre et ensuite signée par le président, l'étude devra être complétée en 180 jours. Outre cette étude, le projet de loi prévoit des centaines d'autres projets maritimes (revue Fairplay).

Un port mexicain au service de la Californie

Quatre importantes compagnies de transport maritime se sont groupées afin de construire un complexe portuaire au coût d'un milliard de dollars dans la péninsule de Baja, au Mexique. Ce projet vise à diminuer l'engorgement

croissant dans les ports du sud de la Californie. Evergreen, Yang Ming, Hanjin et China Shipping espèrent que l'installation, devant manutentionner un million d'EVP par année, sera opérationnelle d'ici à 2012. Le projet annoncé récemment aux médias par la société Oakland-based Marine Terminals Corp prévoit que l'installation sera construite sur une terre agricole inexploitée à Punta Colonet Harbour, à 150 milles au sud de la frontière américaine. Des médias mexicains avaient annoncé en décembre que Hutchinson Port Holdings songeait à aménager un port dans la péninsule Baja et que des représentants mexicains établiraient une entente exclusive. Ces allégations n'ont pas été confirmées. L'annonce de Marine Terminal précise que la compagnie et ses quatre partenaires en coentreprise sont en pourparlers avec le gouvernement mexicain à propos du projet qui nécessiterait le prolongement des voies ferrées afin de les relier au réseau de l'Union Pacific en Californie, ainsi que l'amélioration des liens autoroutiers à une ville en bordure de la mer, qu'il reste à construire. Le nouveau port permettrait à la firme d'arrimage d'éviter les syndicats ouvriers américains ainsi que les retards croissants dans les ports californiens (revue Fairplay).

Un port au Panama

Singapour, qui a récemment signé un pacte de libre-échange avec le Panama, abrite l'une des quatre compagnies qui tentent de construire un port de 600 millions \$ dans ce pays d'Amérique centrale, d'après des reportages de la presse asiatique. Julio Fabrega, directeur au ministère du Commerce de Panama, a déclaré que le contrat sera adjugé d'ici à la fin de l'année. Au nombre des soumissionnaires, on compte AP Møller, P&O Ports, China Ocean Shipping et PSA International, basé à Singapour. On affirme que la construction de ce port est nécessaire en vue de manutentionner le débit qui augmente rapidement dans le canal et d'accueillir les plus gros navires qui passeront par l'installation lorsque la troisième écluse sera installée. Sans nommer de favori, le ministre du Commerce de Panama, M. Alejandro Ferrer, a félicité la compagnie PSA pour son efficacité et a déclaré ce qui suit : « Nous souhaiterions ardemment que PSA mène des activités à Panama. » L'entente commerciale, qui devrait également être signée d'ici la fin de l'année, interviendrait au moment où les échanges commerciaux entre les deux pays ont atteint 1,3 milliard \$ en 2004, soit une hausse de 9,4 p. 100 par rapport à l'année précédente.

CHANGEMENTS PORTUAIRES

LA CHARLOTTETOWN HARBOUR AUTHORITY INC.

Transports Canada a cédé la propriété du port de Charlottetown à la Charlottetown Harbour Authority Inc. (CHAI). La propriété transférée comprend un quai, deux hangars de transit, le chemin d'accès et le lit du port, d'une superficie totale de 1 190 hectares. L'accord de transfert prévoit une contribution financière de 19 millions \$ du gouvernement du Canada qui devra servir exclusivement à absorber les coûts d'exploitation et d'entretien du port au cours des 15 prochaines années. Le port de Charlottetown est le principal quai d'usage commun à l'Île-du-Prince-Édouard. Le principal utilisateur du port est l'industrie des paquebots de croisières. Des pommes de terre à destination des marchés extérieurs, des agrégats nécessaires à la construction des routes provinciales et autres travaux de construction, des produits pétroliers et des engrais agricoles figurent parmi les autres produits importants qui transitent dans le port. Les visites des paquebots de croisières sont devenues populaires ces dernières années et on s'attend à ce qu'elles augmentent, procurant ainsi une importante source de revenus à l'industrie touristique provinciale.

suite à la page 11



suite de la page 10

INSTALLATION PORTUAIRE PUBLIQUE DE COAL HARBOUR

Transports Canada a cédé l'installation portuaire publique de Coal Harbour, au nord de l'île de Vancouver, à la Quatsino Community Society, une société à but non lucratif gérée par la Première nation Quatsino. La cession a eu lieu le 25 mars 2005. L'installation portuaire publique de Coal Harbour est située dans la baie Holberg, sur l'île de Vancouver, et comprend un quai, une approche et deux quais flottants. L'entente de cession comprend une contribution de 1,2 million \$ provenant du Fonds de cession des ports de Transports Canada pour compenser les coûts initiaux d'exploitation, comme les réparations et l'entretien régulier de cette installation portuaire. Depuis 1997, le gouvernement du Canada a cédé plus de 65 installations portuaires régionales à des intérêts locaux en Colombie-Britannique, en vertu de la Politique maritime nationale.

MUR PROTECTEUR AU PORT DE DALHOUSIE

Transports Canada a donné le feu vert aux travaux de réparation et de stabilisation d'une section d'environ 535 mètres de berges et d'espace littoral dans la zone est du port de Dalhousie, au Nouveau-Brunswick. Les travaux ont été faits par la firme L.C.L. Excavation Inc. de Charlo, au Nouveau-Brunswick. Le projet, d'une valeur de 961 390 \$, consistait à installer un mur en pierre de protection d'environ 535 mètres sur le littoral de la zone est du port afin de prévenir l'érosion et d'empêcher le déversement de matériaux intercalaires dans la Baie des Chaleurs. L'érosion du mur protecteur dans cette zone du littoral était principalement attribuable aux fortes marées et aux tempêtes de l'été 2003. Transports Canada est propriétaire-exploitant du port de Dalhousie. En vertu du Programme de cession des ports annoncé en 1995 dans le cadre de sa Politique maritime nationale, Transports Canada continuera de faire des travaux d'entretien liés à la sécurité de l'installation portuaire jusqu'à ce que le port soit cédé à des intérêts locaux.

LES PETITS PORTS COMMERCIAUX DU CANADA SONT VULNÉRABLES

Les plus petits ports commerciaux canadiens sont vulnérables aux actes terroristes et criminels et le gouvernement fédéral doit prendre plus de mesures afin d'aider à les rendre plus sécuritaires. Ces conclusions découlent des résultats d'un nouveau rapport d'Ipsos Reid qui a sondé l'opinion de dirigeants qui dirigent, financent et surveillent les ports secondaires du Canada. Le Conseil des travailleurs du secteur maritime du Canada a demandé à la firme Ipsos Reid de mener l'étude. Le rapport conclut que la majorité des personnes interviewées doutent que leur collectivité puisse prévenir le terrorisme, le trafic des stupéfiants et d'autres actes criminels dans leur port. Lorsqu'on leur a demandé de nommer leurs priorités pour améliorer la sécurité portuaire au Canada, beaucoup de sujets interrogés (42 p. 100 d'entre eux) ont répondu que le Ministre des Transports devrait établir un programme efficace et efficient d'examen des conteneurs, et 33 p. 100 ont dit que l'amélioration de la sécurité côté eau dans les ports canadiens constitue la plus grande priorité. Seulement un sur dix estime qu'Ottawa devrait accroître la vérification des antécédents des travailleurs portuaires.

REGARD SUR OTTAWA

Cette partie du bulletin porte sur certaines des activités du gouvernement fédéral des trois derniers mois pouvant avoir des répercussions sur les ports. Soyez assurés que les divers comités politiques et techniques de l'Association surveillent les développements en cours qui revêtent une importance directe pour la communauté portuaire.

La politique et les ports

Comme bon nombre de gens l'ont lu dans les journaux ou vu à la télévision, cette session du Parlement était en effet empreinte d'acrimonie. Un gouvernement minoritaire présente de nombreux défis et d'aucuns affirment qu'en bout de ligne, il fait un meilleur travail. Cela explique peut-être les nombreuses activités qui se sont déroulées au printemps. Comme vous le verrez dans les initiatives expliquées plus loin, le gouvernement fédéral s'est affairé dans plusieurs domaines. Toutefois, il y a aussi un inconvénient à un gouvernement minoritaire : les rouages sont plus lents que de coutume et les consultations se multiplient.

suite à la page 12



suite de la page 11

Maintenant que le Ministre des Transports a déposé les modifications à la Loi maritime du Canada (LMC), attendues depuis longtemps, on ignore encore quand ces modifications passeront par le dédale législatif. La première étape sera la deuxième lecture en Chambre des communes puis l'étude, clause par clause, par le Comité permanent des transports. Cela pourrait se produire vers la fin de l'année, mais il se peut que ce ne soit pas avant le début de l'année prochaine car le Comité pourrait avoir à étudier d'autres lois importantes. C'est à cette étape que nous aurons des renseignements détaillés au sujet de la pertinence des propositions de modification à la LMC. Cela sera en effet une étape intéressante, car le Comité compte une majorité de membres de l'opposition qui étudieront les modifications proposées par le gouvernement. Le Comité d'examen de la LMC de l'Association a établi un plan d'action afin de faire valoir les intérêts des intervenants les plus touchés par les propositions de modification.

Bien entendu, la sécurité prédomine encore l'ordre du jour du gouvernement fédéral, qui a déposé la politique officielle en matière de sécurité nationale. De toute évidence, toutes les mesures liées à la mise en œuvre de normes rigoureuses de sécurité sont dictées, en grande partie, par les impératifs des États-Unis. Ce pays constitue notre plus important partenaire commercial et le Canada est sage d'en faire autant et à bien des égards, nous avons respecté les attentes de la communauté internationale à propos de la sécurité. D'aucuns prétendent que le Canada a surpassé de nombreux pays dans ses initiatives liées à la sécurité. La sécurité maritime a connu un départ lent, certes, mais elle est maintenant prioritaire dans le monde entier par suite du travail approfondi effectué notamment par Transports Canada, l'Agence des services frontaliers, Sécurité publique et Protection civile et, bien entendu, par les intervenants maritimes.

Le dossier de l'environnement vient en deuxième place après la sécurité. Maintenant que le Canada doit respecter le rigoureux engagement du protocole de Kyoto, un plan dynamique a été élaboré en ce qui a trait à la mise en œuvre des programmes découlant de cet accord. Le secteur maritime a toujours été considéré comme l'un des modes de transport les plus écologiques, mais la question des émissions et d'autres polluants maritimes revêt de plus en plus d'importance dans le programme politique. Des efforts sont déployés afin que le secteur maritime ne perde pas de vue les prérogatives environnementales liées au transport durable.

Le gouvernement du Canada annonce de nouvelles initiatives touchant la sûreté maritime

Le gouvernement du Canada a donné des précisions sur un ensemble d'initiatives assorties d'une enveloppe de 300 millions \$ sur cinq ans visant à renforcer la sûreté du réseau de transport maritime et des frontières maritimes du Canada. Ces fonds pour la sûreté maritime nous permettent de voir à une composante clé de la Politique canadienne de sécurité nationale et de remplir notre engagement à collaborer avec les États-Unis afin de résoudre les questions reliées à la sécurité frontalière.

Programme proposé d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime

De vastes consultations ont eu lieu au sujet du programme susmentionné et de l'exigence de vérification d'antécédents pour les travailleurs portuaires. Le programme comprendra d'autres ports que ceux de Halifax, Montréal et Vancouver ainsi que des discussions avec plusieurs autres APC au sujet de leur participation à cette initiative. Le PPHSTM a pour but de réduire le risque

de menaces à la sécurité en empêchant les atteintes à la sécurité au sein du réseau de transport maritime et ce, en effectuant des vérifications d'antécédents des travailleurs du secteur maritime qui sont chargés d'effectuer certaines tâches ou qui ont accès aux zones d'accès réglementé.

Stratégie de sécurité en transports

Transports Canada travaille aussi à l'établissement d'une stratégie globale en matière de sécurité des transports, qui comprendra deux importants domaines pour les ports, le secteur maritime et le secteur intermodal. Cette démarche consiste à étudier les grands changements survenus au cours des 25 dernières années en ce qui touche les menaces à la sécurité, et les liens entre la sécurité et la prospérité. La stratégie déterminera comment l'industrie des transports doit évoluer ainsi que les domaines potentiels de vulnérabilité. Le projet de stratégie sera terminé en décembre 2005 et d'autres travaux débiteront dès l'an prochain. Cette stratégie portera aussi sur le besoin d'établir une politique sur la sécurité côté eau, question qui n'a pas encore été abordée et qui comporte d'importantes répercussions sur la communauté portuaire.

Projets visant à accroître la sûreté maritime

De nouveaux projets sélectionnés dans le cadre de la première tranche de financement du Programme de contribution pour la sûreté maritime ont été annoncés ce printemps. Ces projets ont pour objectif d'accroître la sûreté aux ports et installations maritimes du Canada. Le Programme, qui a été annoncé en mai 2004 et dispose d'une enveloppe de 115 millions \$ sur trois ans, aide les ports et les installations maritimes du Canada à moderniser et à renforcer leurs systèmes de sécurité et leurs programmes de sûreté. Le Programme s'inscrit dans la Politique

suite à la page 13



suite de la page 12

de sécurité nationale de 308 millions \$ annoncée le 27 avril 2004, qui précise un plan en six points pour accroître la sûreté maritime au Canada. Les fonds de ce programme de contribution s'ajoutent au financement annoncé en avril.

La première tranche de financement fournira 23,6 millions \$ à 69 ports et installations maritimes du pays. Les administrations portuaires canadiennes ont reçu 21 millions \$ dans la première ronde de financement. La présentation des demandes de financement prenait fin en juin et les fonds liés aux plans de sûreté particuliers seront acheminés vers les installations maritimes d'un bout à l'autre du pays. Ces fonds serviront à apporter des améliorations à la sûreté, notamment à acquérir de l'équipement de surveillance, à améliorer la sûreté des ports et de leur périmètre, à acquérir de l'équipement de commande, de contrôle et de communications, et à offrir de la formation.

Modifications à la LTC

Les modifications à la LTC sont axées sur l'atteinte d'un équilibre entre les intérêts des consommateurs, des chargeurs et des collectivités, et ceux des transporteurs aériens et ferroviaires, tout en tenant compte des régimes de gouvernance pour les ponts et les tunnels internationaux, de l'Office des transports du Canada et de VIA Rail. Ces modifications portent sur les questions de transport à long terme au Canada et on espère qu'elles amélioreront l'efficacité des secteurs ferroviaire et aérien, accroîtront la concurrence,

contribueront à protéger l'environnement et fourniront un cadre stable pour les investissements.

Modifications à la Loi maritime du Canada

Les modifications proposées à la Loi maritime du Canada ont été accueillies favorablement en juin, deux ans après que le Comité d'examen de la LMC ait remis son rapport contenant des recommandations positives de changement à la Loi. Le communiqué de presse de Transports Canada précise que : « 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. » On ignore encore dans quelle mesure ces modifications proposées amélioreront la compétitivité du réseau portuaire canadien, ni quand les amendements législatifs seront effectués. Le Comité d'examen de la LMC du conseil de l'AAPC étudie tous les aspects des modifications proposées à la LMC et travaillera étroitement avec les membres concernés au cours des prochaines semaines.

Règlement sur les eaux de lest

Les espèces nuisibles sont sur l'écran radar depuis de nombreuses années et Transports Canada a proposé un règlement visant à réduire davantage le risque d'introduction d'espèces aqua-

tiques nuisibles dans les eaux canadiennes par les eaux de lest de navires. L'eau transportée par les navires dans leurs citernes de ballast remplit une fonction importante pour la sécurité, car elle améliore la stabilité et la résistance du navire et protège la sécurité des membres d'équipage. Cependant, les eaux de lest peuvent quelquefois contenir des espèces nuisibles aux autres formes de vie aquatique. Le projet de règlement contribuera à protéger nos eaux de ce risque.

Le règlement proposé par Transports Canada prescrit comment les navires à destination de ports canadiens doivent gérer les eaux de lest. Les navires devront changer leurs eaux de lest à une distance d'au moins 200 milles de la côte, en eaux d'une profondeur de 2 000 mètres ou plus, avant d'entrer en eaux canadiennes.

Lorsque les navires naviguent à une distance inférieure à 200 milles de la côte ou lorsqu'ils ne peuvent changer leurs eaux de lest en pleine mer à cause du mauvais temps ou pour des raisons de sécurité, ils seront tenus d'observer d'autres pratiques exemplaires de gestion. Ils devront par exemple traiter les eaux de lest ou les conserver à bord. Le règlement proposé établit également des zones d'échange de lest alternatives, en eaux de compétence canadienne, où l'échange des eaux de lest comporte peu de risques. Ce plan devra indiquer les mesures et procédures établies par l'exploitant pour assurer que les eaux de lest sont gérées de façon sécuritaire et efficace.

CNUDCI

Transports Canada participe aux travaux de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) qui a entrepris récemment un examen des pratiques actuelles liées au transport de marchandises par voie maritime. Le but consiste à créer un traité qui contribuerait à l'uniformité et à l'harmonisation du droit international dans ce domaine particulier. Le projet de traité contient plusieurs concepts qui n'existent pas dans le droit international – Règles de La Haie-Visby, qui est incorporé dans la Partie 5 de la Loi sur la responsabilité en matière maritime, comme l'application porte-à-porte du régime de responsabilité, les amendes pour les retards et le commerce électronique. Les autres sujets de discussion comprennent des niveaux de responsabilité plus élevés, le fardeau de la preuve et la liberté contractuelle. La définition de la « partie maritime régissante » est encore à l'étude et pourrait avoir des répercussions particulières sur plusieurs membres de la communauté portuaire.

suite à la page 14



suite de la page 13

Début de la phase 2 des travaux d'amélioration au pont Peace

Le gouvernement du Canada et la Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority ont convenu d'entreprendre la Phase 2 des travaux d'amélioration au pont Peace dans le cadre du Fonds sur l'infrastructure frontalière. Ce projet marque la phase finale des travaux d'amélioration à l'esplanade canadienne au pont Peace. Ces travaux s'inscrivent dans le cadre d'une initiative de trois ans du gouvernement du Canada et de la Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority destinée à réduire l'engorgement à la frontière et à accroître la capacité de l'infrastructure de ce pont. Cette initiative est assortie d'un investissement de 42 millions \$ partagé à parts égales par le gouvernement du Canada et l'administration du pont.

Le Fonds sur l'infrastructure frontalière a été créé par le gouvernement du Canada pour appuyer les initiatives du Plan d'action pour une frontière intelligente en finançant des projets destinés à réduire l'engorgement à la frontière, faciliter la circulation des biens et des services, et accroître la capacité de l'infrastructure à moyen terme.

Plan d'action pour les océans du Canada

Transports Canada participe à une initiative gouvernementale, en collaboration avec ses partenaires de Pêches et Océans, d'Environnement Canada et de Ressources naturelles Canada. En vertu de l'engagement de Transports Canada envers le premier volet du Plan, des mesures ciblées seront prises pour réduire le nombre d'incidents de pollution par des navires et prévenir l'introduction d'espèces envahissantes provenant des eaux de lest des navires dans les eaux canadiennes. Des 28 millions \$, Transports Canada recevra près de 4,5 \$ millions pour mettre en oeuvre diverses initiatives à l'appui du premier volet du Plan.

Projets de transport durable des marchandises

Sept projets visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l'industrie du transport des marchandises ont été retenus et recevront un financement dans le cadre du Programme de démonstration de transport durable des marchandises de Transports Canada. Les projets sont diversifiés : on évaluera entre autres l'incidence des carburants de remplacement sur le rendement du moteur et le rendement des premiers camions de livraison hybrides diesels électriques offerts sur le marché.

Les organisations suivantes recevront un financement dans le cadre du Programme : Air Canada, Chemin de fer Canadien Pacifique, FedEx, FIBA Canning, la Compagnie de la Baie d'Hudson, Innovation Maritime et Saskatoon Diesel Services.

Le Programme de démonstration de transport durable des marchandises appuie la démonstration et l'évaluation d'ou-

tils, de technologies et de pratiques qui font appel à l'innovation afin de réduire la croissance des émissions de gaz à effet de serre produites par le secteur du transport des marchandises au Canada. Le gouvernement du Canada assume jusqu'à 50 p. 100 des dépenses admissibles des projets, jusqu'à concurrence de 250 000 \$. Les demandeurs et leurs partenaires versent le reste.

Étude sur la chaîne d'approvisionnement dans la région de Montréal

Transports Canada a versé un financement de 75 000 \$ au Comité interrégional pour le transport des marchandises de Montréal pour la réalisation d'une étude sur l'adoption et l'utilisation d'une chaîne d'approvisionnement dans la région de Montréal. L'étude de 150 000 \$, pour laquelle une approche en trois phases est proposée, devrait produire des résultats réalisables en moins de six mois. La première phase présentera diverses méthodes de gestion de la chaîne d'approvisionnement et leurs conséquences sur la demande en transport. La deuxième phase consistera à recueillir des données en vue de déterminer les besoins des entreprises de la région de Montréal en ce qui a trait à la chaîne d'approvisionnement. Dans le cadre de la troisième phase, on examinera de quelle façon l'industrie du transport peut mieux répondre à ces besoins. De plus, on déterminera des mesures destinées à favoriser l'efficacité des transports et à accroître la concurrence dans ce secteur.

Étude sur le transport maritime à courte distance

Transports Canada fournira 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. Ce projet permettra de déterminer l'efficacité des politiques actuelles du gouvernement à résoudre les défis que doit relever l'industrie du transport à courte distance et d'établir s'il y a lieu de les améliorer. L'étude vise à examiner le potentiel du transport maritime à courte distance sur la côte Est du Canada et des États-Unis en donnant un aperçu du mouvement actuel et futur des marchandises le long de la côte de l'Atlantique.

Forum national sur le perfectionnement des compétences

Transports Canada a accueilli à Toronto, du 13 au 15 juin 2005, un forum de l'industrie sur le perfectionnement des compé-

suite à la page 15



suite de la page 14

tences en transport. Des représentants de plusieurs conseils sectoriels et d'associations de l'industrie des transports de tout le pays ont participé à des discussions pour traiter des défis et des possibilités en matière de perfectionnement des compétences dans le secteur des transports. Ce forum a rassemblé des intervenants en vue d'élaborer un plan d'action national présentant une approche basée sur la collaboration et la coopération en matière de perfectionnement des compétences dans tout le secteur des transports. Le forum met l'accent sur les intérêts conjoints, l'engagement et la coopération pour traiter des défis communs présents dans des domaines tels que la promotion et l'éducation, ainsi que le recrutement, la rétention et la formation de la main-d'œuvre.

Près de 160 intervenants ont participé au forum, notamment des représentants des conseils sectoriels en transport, des associations de l'industrie, des associations professionnelles, des établissements d'enseignement, des syndicats et des groupes d'employés, des gouvernements fédéral, provinciaux, territoriaux et municipaux et de l'industrie privée.

Transports Canada et des États des Caraïbes signent une convention relativement au contrôle des navires par l'État du port

Transports Canada a signé une convention avec les États membres du Mémorandum d'entente des Caraïbes sur le contrôle des navires par l'État du port. En vertu de cette convention, les inspecteurs maritimes des Caraïbes pourront utiliser le logiciel de Transports Canada appliqué au contrôle des navires par l'État du port pour mettre au point leur propre base de données sur l'inspection des navires par l'État du port. Les 12 États membres du Mémorandum d'entente des Caraïbes sur le contrôle des navires par l'État du port utiliseront le logiciel de Transports Canada comme outil de base pour emmagasiner et retracer les renseignements sur leurs inspections de navires entrant dans les eaux des Caraïbes. Cela leur permettra de transmettre aux bases de données internationales des renseignements plus détaillés sur leurs inspections.

Annnonce d'une étude portant sur les risques de déversements accidentels d'hydrocarbures dans les eaux canadiennes

Un appel d'offres a été lancé pour la réalisation d'une étude portant sur les risques de déversements accidentels d'hydrocarbures dans les eaux canadiennes le long de la côte sud de Terre-Neuve-et-Labrador, y compris dans la baie Placentia, car le trafic maritime augmente dans la région. Le trafic de navires commerciaux a augmenté dans certaines régions et plus particulièrement le long de la côte sud de Terre-Neuve-et-Labrador. Il existe déjà un certain nombre de règlements et de programmes pour aider à prévenir les déversements potentiels d'hydrocarbures, mais Transports Canada et la Garde côtière

canadienne, qui relève du ministère des Pêches et des Océans, veulent s'assurer que nous continuerons d'être prêts à intervenir adéquatement advenant un déversement accidentel d'hydrocarbures.

Prix de navire écologique du Canada

Transports Canada a incorporé la réduction des répercussions des navires sur l'environnement dans ses stratégies de développement durable et aimerait créer un programme de prix de navire écologique. D'autres pays ont adopté ce genre de programme et Transports Canada consultera toute la communauté portuaire afin de déterminer si ce type de programme est faisable au Canada. On appuie en général ce projet de prix afin d'aborder les problèmes particuliers comme l'eau de ballast, la pollution de l'air par les eaux d'égout, la promotion de l'utilisation de meilleurs carburants, etc. Aucun engagement n'a été avancé en ce qui a trait aux stimulants financiers, mais d'aucuns conviennent que ces stimulants ne peuvent provenir uniquement des ports canadiens.

Initiative pour la sécurité et la prospérité

Les dirigeants du Canada, des États-Unis et du Mexique se sont réunis à Crawford, au Texas, en début d'année et ont décidé de créer une nouvelle initiative pour la sécurité et la prospérité. Ils conviennent que ces deux aspects ont un lien intrinsèque et ont décidé qu'il y aurait des discussions à un haut niveau sur divers sujets entourant la sécurité et la prospérité. Ils ont imposé des délais serrés aux représentants de leurs trois pays, qui devaient leur présenter un rapport d'ici au 27 juin 2005. Ce rapport décrivait divers projets particuliers dans tous les secteurs, tel que proposé par les groupes de travail créés pour la mise en œuvre de l'initiative.

Certains éléments de l'*Initiative pour la sécurité et la prospérité (ISP)* pourraient faire avancer les transports en général et le transport maritime en particulier. Il faudrait que le transport soit reconnu en tant que « facilitateur de l'économie » dans les trois pays. Les principales questions sur lesquelles nous devons nous concentrer à cet égard sont : les lois et les règlements en matière de compétitivité, la sécurité et la capacité des infrastructures. Les représentants du Bureau du Conseil privé encouragent les associations de l'industrie à adopter une approche active auprès d'autres associations de ces pays.

L'ISP a notamment pour objectif « de ménager de nouvelles voies de collaboration qui contribueront à accroître la sécurité de nos sociétés ouvertes, la compétitivité de nos entreprises et la résistance de nos économies ». Les objectifs énoncés ne concernent pas tous la communauté portuaire, mais certains d'entre eux revêtent une importance primordiale pour nous. L'Association a recommandé fortement que Transports Canada profite de cette possibilité afin de faire avancer des initiatives commerciales clés du transport maritime en général et de la communauté portuaire en particulier.



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 27 et 28 octobre 2005 à Montréal (Québec)

Séminaire sur la gouvernance de l'AAPC

Les 28 et 29 novembre 2005 à Toronto (Ontario)

RÉUNIONS À VENIR DU CONSEIL DE L'AAPC

Le 3 août 2005 à Vancouver (Colombie-Britannique)

Le 6 août 2005 à Vancouver (Colombie-Britannique)

Le 27 novembre 2005 à Toronto (Ontario)

Le 23 février 2006 à Ottawa (Ontario)

ASSEMBLÉES ET CONFÉRENCES À VENIR DE L'AAPC

Du 2 au 6 août 2005

à l'Hôtel Fairmont Waterfront, à Vancouver (Colombie-Britannique)

Du 13 au 16 août 2006

La Commission du port d'Oshawa organisera la 48^e Assemblée annuelle et conférence de l'Association.

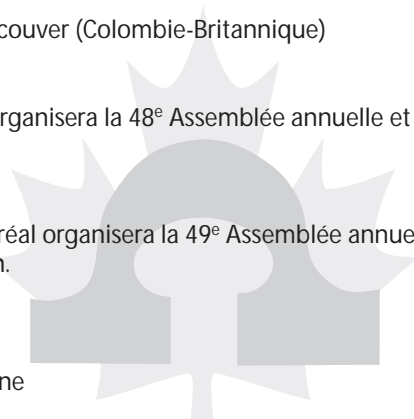
Du 25 au 30 août 2007

L'Administration portuaire de Montréal organisera la 49^e Assemblée annuelle et conférence, à l'Hôtel Reine Elizabeth.

Congrès à venir de l'AAPA

2005 – Tampa, en Floride

2006 – Nouvelle-Orléans, en Louisiane



CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'AAPC (2003-2004)

PRÉSIDENT

Gordon Houston

Administration portuaire de Vancouver

PRÉSIDENT SORTANT

Capitaine Alwyn Soppitt

Administration portuaire de Saint John

1^{ère} VICE-PRÉSIDENTE

Donna Taylor

Commission du port d'Oshawa

2^e VICE-PRÉSIDENT

Patrick Robitaille

Administration portuaire de Québec

Sean Hanrahan

Administration portuaire de St. John's

Luc Forcier

Administration portuaire de Trois-Rivières

Allen Domaas

Administration portuaire du fleuve Fraser

Alan Paul

Administration portuaire de Toronto

Pierre Gagnon

Administration portuaire de Sept-Îles

Représentant associé

Anthony McGuinness

Administration de pilotage de l'Atlantique

ASSOCIATION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES

Tél. : (613) 232-2036

Télé. : (613) 232-9554

Courriel :

leroux@acpa-ports.net

Site Web :

www.acpa-ports.net

Publié par :

l'Association des administrations portuaires canadiennes

Rédaction et révision :

J. Gary LeRoux, directeur exécutif

Traduction :

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

Éditique et imprimerie :

Elm Printing Inc.

Pour obtenir des renseignements supplémentaires ou transmettre vos commentaires au sujet de ce bulletin, veuillez communiquer avec le bureau national de l'AAPC.

Association des administrations portuaires canadiennes
85, rue Albert, bureau 1502
Ottawa (Ontario)
CANADA K1P 6A4

Note : ce bulletin est disponible électroniquement en format pdf à www.acpa-ports.net.