



Manifeste

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

LETTRE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL

L'Association continue de travailler aux questions liées au plan stratégique quinquennal établi par le Conseil en avril dernier et présenté aux membres à l'AGA de St. John's. Le Conseil étudie encore certaines questions en suspens concernant le plan. Les membres recevront d'autres renseignements à ce sujet en temps utile. Cela étant dit, le plan d'action pour la première année de mise en oeuvre – en ce qui concerne le plan stratégique – a été élaboré et sera présenté au Conseil. Il faudra toutefois réexaminer certaines questions de provenance des ressources au cours des prochaines semaines. Cette année, nous devons notamment faire un sondage auprès des membres afin de savoir ce qu'ils pensent : comment ils voient les choses six ans après l'entrée en vigueur de la Loi maritime du Canada, quels sont les plus importants enjeux des APC dans leurs régions respectives et quel rôle l'Association peut jouer en vue de faire avancer son ordre du jour.

Le Conseil a décidé, en août, d'organiser un séminaire sur la gouvernance cette année, vu l'important roulement de la composition des Conseils des APC. La majorité des membres ont convenu que nous ne pourrions attendre une année entière avant la tenue du séminaire bisannuel sur la gouvernance. L'Administration portuaire de Toronto organise donc ce séminaire à la fin de novembre à Toronto. Comme toujours, cette réunion permettra aux administrateurs



et aux dirigeants de discuter de la gouvernance en ce qui a trait aux administrations portuaires canadiennes. Il y aura des exposés d'experts en ce domaine et d'intervenants du milieu portuaire. Je tiens à remercier tous les commanditaires du séminaire de cette année ainsi que le port hôte, l'Administration portuaire de Toronto.

Cette année, j'ai assumé le rôle de représentant portuaire au Conseil maritime et industriel national (CMIN), créé récemment et composé de neuf membres de l'industrie et de quatre sous-ministres de Transports Canada, du Commerce international, d'Industrie Canada et de Pêches et Océans. Le Conseil s'est réuni deux fois cette année et a créé des groupes de travail chargés d'étudier les principaux enjeux du mode maritime. Je préside le groupe de travail sur la compétitivité, l'infrastructure, le commerce et la vision stratégique. Le Conseil prévoit une autre réunion avant la fin de l'année, sous forme de conférence téléphonique, afin d'étudier son plan d'action. On espère que ce forum attirera davantage l'attention sur les grands enjeux du transport maritime en général, et particulièrement du secteur portuaire.

Outre le travail en cours du CMIN mentionné plus haut, l'AAPC continue de faire avancer le dossier des infrastructures. Étant donné que la Loi maritime du Canada empêche l'investissement direct dans le développement portuaire, l'Association cherche à travailler avec Infrastructure Canada pour évaluer l'état des infrastructures portuaires, les aspects économiques, sociaux et environnementaux des infrastructures, la gouvernance des infrastructures, les infrastructures futures nécessaires et les mécanismes

suite à la page 2

L'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) 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 plus de 100 milliards de dollars de marchandises chaque année. L'AAPC constitue la principale association pour la défense et le progrès du secteur portuaire canadien. Ses membres apportent une importante contribution à l'économie locale, régionale et nationale du Canada.



suite de la page 1

de financement pour l'aménagement des infrastructures. Ce sera la première fois qu'on mène une étude détaillée sur les besoins du développement portuaire en ce qui a trait à la compétitivité globale des principaux ports canadiens. J'étais également heureux de voir que le Plan stratégique de Transports Canada pour la prochaine année souligne que les infrastructures constituent l'une des principales priorités. Nous espérons avoir d'autres nouvelles à ce sujet à transmettre aux membres dès le début de l'an prochain.

Nous nous réjouissons de l'annonce de financement pour la sécurité portuaire faite par le gouvernement fédéral en mai dernier. Nous attendons maintenant l'annonce du programme de financement final. Tous ont été impressionnés par la manière dont les exploitants d'installations portuaires ont respecté la date limite du 1^{er} juin 2004 imposée par l'OMI pour la mise en oeuvre de nouvelles normes de sécurité plus rigoureuses. Nous sommes heureux de dire que les ports canadiens comptent maintenant parmi les plus sûrs au monde. Bien entendu, nous devons tous demeurer prudents en ce qui a trait à la question de la sécurité et à cette fin, nous continuerons de travailler

avec tous les intervenants à l'élaboration d'un programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes de Transports Canada, pour le Canada.

Les modifications à la Loi maritime du Canada (LMC) ont toujours été à l'ordre du jour des administrations portuaires canadiennes. Nous avons été très heureux des recommandations favorables faites par le Groupe d'examen de la LMC en juin 2003, dont bon nombre étaient contenues dans le mémoire de l'Association présenté à ce groupe. Nous sommes impatients que ces recommandations se concrétisent sous forme de modifications qui s'imposent à la LMC. Bien entendu, l'instabilité du contexte politique de la dernière année a retardé les activités législatives, mais nous continuons d'espérer que le nouveau gouvernement procédera sous peu aux amendements nécessaires à la LMC.

En tant que président de l'Association, je suis heureux de travailler au nom de toutes les APC à l'avancement des enjeux cruciaux des membres.

**Le président,
Capitaine Gordon Houston**

TRAVAUX DU CONSEIL

Mise à jour sur les infrastructures portuaires :

il y a eu une discussion générale au sujet des liens intermodaux en ce qui a trait aux infrastructures portuaires et du besoin que tous participent à la question du renouvellement des infrastructures. On a laissé entendre qu'il y avait eu un changement de l'attitude profondément ancrée dans les cercles d'Ottawa au sujet du besoin de renouveler les infrastructures, et que Transports Canada était

également bien en jeu. Il est important que tous les intervenants étudient le dossier des infrastructures à plus long terme et qu'ils déterminent les besoins pour les 10 à 15 années à venir.

Mise à jour sur la sécurité portuaire :

toutes les installations maritimes au Canada se sont bien conformées aux règlements de la LSMT/ISPS en vertu de la date limite du 1^{er} juillet. La prochaine initiative en matière de sécurité est le Programme

suite à la page 3

TABLE DES MATIÈRES

TRAVAUX DU CONSEIL	2	LE TRANSPORT MARITIME	12
L'AAPC TEND LA MAIN	4	ALLÉES ET VENUES À OTTAWA	19
PROFIL D'UN ADMINISTRATEUR DE L'AAPC	4	SUR LA COLLINE	19
ACTIVITÉS PORTUAIRES	5	CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'AAPC (2003-2004)	20
SCÈNE INTERNATIONALE	10	ÉVÉNEMENTS À VENIR	21
NOUVELLES DE LA CAPITALE	12		



suite de la page 2

d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes (PAZRIM), et Transports Canada souhaite que le nouveau règlement soit instauré avant la fin de l'année. Des consultations d'un bout à l'autre du pays ont eu lieu à ce sujet et d'autres suivront car Transports Canada souhaite obtenir un consensus de tous les intervenants en ce qui concerne son nouveau « Programme d'autorisation de sécurité en matière de transport ». Les APC continuent de s'inquiéter des répercussions potentielles sur les ressources humaines/la productivité des locataires portuaires et du coût global de la mise en oeuvre de ce programme.

Formule de la Conférence sur l'interface entre les ports et le gouvernement :

Cette année, la réunion pourrait comprendre une soirée à la Colline du Parlement suivie d'une conférence d'un jour. Cela permettrait de continuer à rehausser le profil général de la communauté portuaire sur la Colline et à Ottawa en général. La rencontre est prévue les 21 et 22 février 2005.

Programme de la gouvernance portuaire :

On déploiera plus d'efforts en vue de renseigner les nouveaux administrateurs des APC au sujet de la bonne gouvernance, à la lumière du fort roulement de la composition des conseils au cours de la dernière année. On songe à organiser un séminaire d'une journée qui serait offert dans les différents ports afin de donner plus de liberté aux administrateurs quand vient le temps de discuter de questions bien précises. Le Conseil a décidé que l'Association ne laissera pas s'écouler une autre année avant d'organiser le séminaire bisannuel sur la gouvernance. Il a décidé de demander au Comité des lois et de la gouvernance d'en prévoir un en novembre 2004. Ce séminaire aura lieu les 29 et 30 novembre au Westin Harbour Castle de Toronto, et sera organisé par l'Administration portuaire de Toronto.

Étude sur les avantages de l'industrie maritime :

Transports Canada et les représentants de l'industrie travaillent encore avec le consultant en recherche en vue de finaliser l'étude sur les avantages. Cette étude devrait être mise à la disposition de toute l'industrie d'ici la fin de l'année.



Étude sur les services de navigation maritimes :

L'ébauche de cette étude a été fournie à l'industrie maritime pour commentaires. Il semble qu'il y aurait des anomalies dans la manière dont elle a été menée, et d'autres associations maritimes ont soulevé cette question. De récentes discussions confirment que la deuxième étape de cette étude nécessitera une plus grande participation des représentants de l'industrie.

Mise à jour sur les activités des comités :

Le Conseil commencera à orienter les travaux des comités en leur demandant de lui fournir un plan de travail et des mises à jour régulières. Il est important que les comités soient présidés par des gens qui jouent un rôle actif dans la coordination du travail de leur comité. On a souligné que le Comité des opérations n'a pas de président et que les autres comités fonctionnent bien. Il y aura d'autres discussions sur le rôle des divers comités au cours des mois à venir.

Traduction simultanée à l'AGA :

L'estimation des coûts de la traduction simultanée à l'AGA et conférence a été fournie au Conseil pour étude. Il a été convenu à l'unanimité que la traduction simultanée serait offerte à la prochaine AGA et conférence. On prévoit que cette initiative sera subventionnée en partie par les programmes pertinents de Patrimoine Canada pour les organismes sans but lucratif comme l'AAPC.

Mise en oeuvre du plan stratégique :

Le plan stratégique de l'Association a été parachevé et présenté aux membres. Il y a des questions en suspens concernant la détermination de la provenance des ressources d'un plan ambitieux vu les niveaux de financement actuels. La première étape de la mise en oeuvre du plan stratégique consiste à clarifier la façon dont l'Association fonctionne présentement et à trouver des manières de la rendre plus efficace à l'avenir, compte tenu de ses ressources actuelles.

AGA/Conférence :

Le Conseil a exprimé à l'unanimité sa gratitude pour l'AGA et conférence de cette année. L'Administration portuaire de St. John's mérite des félicitations pour avoir organisé une assemblée des plus réussies. Un nombre exceptionnel de participants étaient présents et le Conseil et le personnel de l'APSJ's ont fait plus que leur devoir en vue d'organiser un événement mémorable pour l'Association. Chapeau au « Phare » de l'Atlantique!



L'AAPC TEND LA MAIN

Comme toujours, l'AAPC tend la main à d'autres secteurs en vue de transmettre d'importants messages concernant les défis actuels de la communauté portuaire. Nous devons déployer des efforts pour ne pas « prêcher aux convertis », et nous consacrer plutôt à d'autres intervenants en vue de faire progresser la cause d'un meilleur système de transports pour l'avenir. Voici un résumé des efforts déployés en ce sens.

L'AAPC est membre du Pacte d'optimisation des transports (POT) qui se compose d'associations de tous les modes de transport. Le POT s'est réuni avec le nouveau ministre des Transports à la fin de septembre et a eu un entretien franc et ouvert. Ce fut une discussion productive de deux heures sur toutes les questions qui touchent le secteur des transports. Le POT a fait savoir au ministre qu'il l'appuie dans sa démarche en tant que principal défenseur des transports au pays. D'autres réunions avec le ministre

sont prévues au cours de la prochaine année.

La Conférence sur le transport intermodal au Canada a eu lieu à Toronto en septembre et on a demandé à l'AAPC d'y faire un exposé. Il s'agit d'un important événement qui a souligné qu'il est nécessaire que l'on accorde plus d'attention aux questions intermodales. L'un des principaux éléments discutés à la conférence est le besoin d'étudier l'écart croissant de la capacité des transports au pays, à la lumière de l'essor des échanges commerciaux. En effet, on s'attend à ce que les échanges commerciaux doublent au cours des 10 à 15 prochaines années.

En octobre l'Association des importateurs et exportateurs du Canada a invité l'AAPC à faire partie d'un groupe sur les défis mondiaux avec des représentants du secteur ferroviaire, routier, maritime, transport maritime, les chargeurs et Transports Canada. Tout au long de la conférence, il a été question des expériences du client pour la fourniture de services de transport. En bout de ligne, tout se résume

aux besoins du client et à la façon dont les fournisseurs de services de transport peuvent mieux répondre aux besoins de la clientèle.

Au début de novembre, Transports Canada a organisé une Conférence maritime nationale à Montréal, axée sur les transports maritimes à courte distance. C'est un domaine que Transports Canada a identifié comme question clé dans son Plan stratégique. On le considère comme l'une des façons de résoudre le problème de congestion dans la chaîne logistique et de satisfaire aux exigences futures imposées par le Protocole de Kyoto. D'autres pays ont eu des expériences positives en ce qui a trait aux transports maritimes à courte distance et en fait, certains éléments démontrent que ces transports peuvent apporter d'autres avantages dans le contexte canadien.

Le quatrième numéro de la revue annuelle Canadian Ports Magazine a été publié à l'automne. Cette revue continue d'informer tous les intervenants de l'importance des efforts déployés par la communauté maritime au Canada.

PROFIL D'UN ADMINISTRATEUR DE L'AAPC

Alan Paul
Vice-président, Finances
Administration portuaire de
Toronto

Alan Paul est le directeur des finances de l'Administration portuaire de Toronto (APT) et il est responsable des finances, des ressources humaines, de la technologie de l'information, de la

gestion des risques et de l'administration de la pension. Alan travaille à l'APT depuis près de 18 ans et il occupe son poste actuel depuis sept ans. Il est président du Comité des finances de l'AAPC et du Comité de vérification du Conseil d'administration de l'AAPC.

Avant d'être nommé directeur des finances, Alan travaillait au Service

des finances et au Service des travaux de l'APT. Il a aussi travaillé à l'Aéroport du centre ville de Toronto, qui est géré par l'APT. Il est titulaire d'un B.A. de l'University de Toronto, avec une majeure en comptabilité et en économie et il est comptable général licencié (CGA). Alan est né et a grandi à Toronto et il vit maintenant à Ajax, en Ontario.



ACTIVITÉS PORTUAIRES

L'APV travaille en vue de réduire les émissions

L'Administration portuaire de Vancouver (APV) et deux exploitants de terminaux ont terminé une étude, en collaboration avec un fournisseur privé, dans le but de mettre à l'essai un additif de carburant conçu pour réduire les émissions nocives dans l'atmosphère, par le matériel de manutention de conteneurs à terre. Les résultats de l'étude démontrent que l'additif réduit considérablement les émissions de particules, d'oxydes de nitrogène et de monoxyde de carbone et qu'il améliore l'efficacité de la combustion. CombustAll, produit par la compagnie Catalyst Energy Inc. de Vancouver, est un catalyseur chimique ajouté au carburant diesel ou au combustible de soute lourd en vue d'augmenter l'efficacité de combustion des moteurs et des chaudières.

« À mesure que les échanges commerciaux augmentent au port de Vancouver, l'Administration portuaire continue de chercher des moyens d'améliorer l'environnement où elle évolue, de trouver des solutions pour réduire les répercussions de l'industrie sur nos communautés environnantes et de faire croître ses activités de manière responsable et durable », a déclaré le président-directeur général de l'APV, le capitaine Gordon Houston. Le Port de Vancouver participe, avec des ports de la côte ouest américaine et canadienne et des organismes de réglementation américains, à l'initiative intitulée West Coast Diesel Emissions Reduction Collaborative (WCDERC), qui

cherche des solutions pour réduire les émissions dans l'atmosphère découlant des opérations portuaires.

Vitesse de croisière pour les affaires

Une nouvelle étude confirme la contribution économique de l'industrie des croisières au Canada. Le rapport, commandé par l'Administration portuaire de Vancouver, la North West CruiseShip Association et l'Association des croisières du Saint-Laurent, révèle que les activités des navires de croisière ont apporté au total 1,8 milliard \$ à l'économie canadienne en 2003.

Les petites et les grandes entreprises de divers secteurs comme la vente au détail, les aliments et les boissons, l'hébergement, les circuits touristiques, les transports, la fabrication et les services professionnels de la Colombie-Britannique et de la région du Saint-Laurent sont parmi les bénéficiaires des dépenses des croisières.

Les activités de croisière sont bien établies sur la côte ouest, mais le capitaine Gordon Houston, PDG de l'Administration portuaire de Vancouver, estime que bien que le Port de Vancouver jouisse d'une industrie des croisières vigoureuse et qu'il demeure le port d'accueil d'attache préféré de la grande majorité des compagnies de croisière et de leurs passagers pour le marché des croisières en Alaska, il est aux prises avec une concurrence de plus en plus féroce du port de Seattle et d'autres ports américains.

Hamilton gagne

La 7^e édition des Annual Tourism Hamilton Awards, qui a eu lieu le 20 octobre, revêtait une importance particulière pour l'Administration portuaire de Hamilton. Le port est heureux d'avoir obtenu le prix du « Corporate Partner of the Year ». Ce prix a été remis à l'APH pour son appui au Canada Marine Discovery Centre et au HMCS Haida, deux nouvelles installations de Parcs Canada situées dans le secteur riverain de Hamilton. L'APH était heureuse de parrainer le programme bénévole « Les Amis du HMCS Haida », qui fournit des uniformes de bénévoles à ceux qui passent du temps à bord du navire en tant que guides touristiques et préposés à l'entretien et ce, bénévolement. « La renaissance des loisirs dans le secteur riverain occupe une place importante dans le port de Hamilton depuis un an. Nous sommes heureux de jouer un rôle soutenu dans l'accès public et les activités récréatives de notre port », a déclaré M. Brent Kinnaird, coordonnateur du marketing de l'APH.

Saguenay se souvient

Le ministre des Transports M. Jean-C. Lapierre s'est réjoui de la dénomination du quai du Terminal Grande-Anse de Port Saguenay en l'honneur de Marcel Dionne, député fédéral libéral de Chicoutimi de 1979 à 1984. « Je suis très heureux que la mémoire de Marcel Dionne soit ainsi perpétuée », a déclaré M. Lapierre. « Marcel Dionne a su tout au long de sa vie contribuer au développement économique, social et culturel de sa région qu'il aimait tant et pour laquelle il a travaillé

suite à la page 6

suite de la page 5



sans relâche. » Port Saguenay est situé à environ 54 milles nautiques au nord de la jonction de la rivière Saguenay et du fleuve Saint-Laurent. Le port joue un rôle clé pour l'économie locale et fournit des services essentiels aux industries de la région.

Greater Victoria Harbour Authority : encore plus grand

Le trafic des croisières a enregistré des augmentations remarquables au cours des dernières années. En 2003, l'Administration a reçu 147 escales de navires et plus de 250 000 passagers. Cela représente une relance considérable de plusieurs millions de dollars pour l'industrie du tourisme et pour la ville en général. « Nous travaillons étroitement avec la Ville de Victoria, les Premières nations et la Commission de la capitale provinciale et nous avons publié une formule de développement de l'arrière-port », a déclaré le PDG de l'Administration portuaire, M. Michael Cormier. La Commission de la capitale possède le terrain et l'Administration espère être l'exploitant de toute nouvelle installation.

Augmentation du trafic à Montréal

Le trafic de l'ensemble des marchandises manutentionnées au port de Montréal affiche un bond remarquable de 15,6 % pour les six premiers mois de 2004. Il s'élève à 11 millions de tonnes, en hausse de 1,5 million de tonnes par rapport à la même période l'an dernier. Principal port d'Amérique du Nord pour le transit de conteneurs sur le marché de l'Atlantique Nord, le port de Montréal a manutentionné 5,2 millions de tonnes de marchandises diverses en conteneurs dans le

premier semestre de 2004, une hausse d'environ 380 000 tonnes ou de 7,9 % par rapport à la période correspondante de 2003.

Au total 583 834 conteneurs EVP (équivalents 20 pieds) avaient transité par le port au 30 juin 2004, comparativement aux 527 735 conteneurs des six premiers mois de 2003, soit une hausse de 10,6 %. « Si l'économie demeure le moins vigoureuse d'ici la fin de l'année, et nous n'avons aucune raison de croire qu'il en sera autrement, nous allons connaître très certainement une autre année record dans le conteneur », a fait remarquer le président-directeur général de l'Administration portuaire de Montréal, M. Dominic J. Taddeo. « Le commerce international connaît actuellement une croissance canon, une poussée qui exerce une énorme pression sur les infrastructures et le matériel de transport intermodal partout en Amérique du Nord, a dit M. Taddeo. Au port de Montréal, par exemple, nous venons de connaître le meilleur semestre de notre histoire dans le secteur des conteneurs, mais également le mois le plus achalandé : 110 256 conteneurs de vingt pieds ou l'équivalent ont transité par nos quais en juin : un sommet sans précédent », a-t-il ajouté.

Virage modal à Hamilton

Dans le cadre de ses efforts courants déployés en vue d'élargir sa base de marchandises, l'Administration a entrepris une étude visant à déterminer s'il peut devenir une plaque tournante pour le commerce entre les lacs. L'Administration portuaire a retenu les services d'un cabinet d'experts conseils de Cambridge, en Ontario, Mariport Group, qui dirigera l'étude. Celle-ci sera axée sur la manière

dont les navires et les barges peuvent reprendre possession du fret transporté dorénavant par camion et par train, et déterminera de façon plus constructive si le mode maritime peut améliorer la composante de la logistique terrestre. La capacité de l'industrie maritime à transporter des camions et des boîtes chargées, ainsi que le vrac traditionnel et les marchandises conteneurisées et diverses pourrait en fait favoriser l'innovation au chapitre de la manutention du fret intermodal.

De solides résultats au port du fleuve Fraser

Le port du fleuve Fraser est en plein essor et demeurera un important générateur d'emplois et de prospérité des basses terres du Fraser, en Colombie-Britannique. C'est ce qu'ont déclaré les représentants du port à leur réunion publique annuelle, tenue le 14 octobre à New Westminster. « L'an dernier notre débit de marchandises a atteint le niveau record de 35,9 millions de tonnes », a déclaré Malkiat Dhami, président du Conseil de l'Administration portuaire du fleuve Fraser, soulignant qu'il s'agissait du deuxième plus important transit de tous les ports au Canada.

L'Administration portuaire prévoit que les résultats seront encore meilleurs cette année. « Les volumes de conteneurs pour l'année en cours dépassent déjà ceux de l'an dernier d'environ 27 p. 100 », a précisé le capitaine Allen Domaas, PDG de l'Administration portuaire du fleuve Fraser. « Et notre capacité de conteneurs aura presque doublé lorsque les travaux d'amélioration de nos terminaux et de nos installations seront terminés en 2005 ».

suite à la page 7



suite de la page 6

M. Domaas a également félicité la Lower Mainland Municipal Association, la Union of BC Municipalities et les maires des neufs municipalités qui entourent le port le long du bas Fraser des récentes résolutions qu'ils ont préparées, demandant un financement fédéral soutenu pour le dragage annuel d'entretien du chenal. Il a aussi remercié les députés provinciaux et fédéraux de leur appui.

Augmentation du trafic sur la Voie maritime

Au total, les marchandises transportées sur la Voie maritime sont en hausse de 11,5 p. 100 par rapport aux chiffres de juillet l'an dernier, l'augmentation étant de 1,6 million de tonnes sur le canal Welland et de 1,3 million de tonnes dans la section MLO. Le transport de céréales est en hausse de 15,5 p. 100, grâce aux expéditions canadiennes de la bonne récolte de l'an dernier qui ont compensé une diminution de 2 p. 100 des expéditions américaines. Les expéditions de céréales américaines demeureront sans doute faibles, mais la Voie maritime prévoit que les transports de

céréales canadiennes dépasseront en 2004 les 6,2 millions de tonnes prévues au budget et s'élèveront probablement à 6,7 millions de tonnes, soit 16 p. 100 de plus qu'en 2003 dans la section MLO et 21 p. 100 de plus sur le canal Welland. Cette augmentation du trafic ramène la Voie maritime aux niveaux qu'elle a connus à la fin des années 1990, mais elle a encore une ample capacité pour accueillir de nouvelles marchandises et d'autres solutions de transport.

Administration portuaire de Port Alberni

Port Alberni ne s'est pas reposé sur ses lauriers et garde un oeil sur les activités de croisière futures. Le Comité des croisières de Port Alberni a été formé et travaille en vue de développer le secteur des croisières. De même, la Polaris Minerals Corporation, de Vancouver, prévoit toujours construire une usine d'agrégats pour le granite à Port Alberni. Cette usine sera alimentée par une usine de sable et de gravier à Port McNeil. Les agrégats seront ensuite expédiés à une usine de réception à Richmond, C.A.

Ro/Ro : nominations

St. John's : M. James Raymond Duffett de St. John's, à Terre-Neuve-et-Labrador, a été nommé au conseil de l'Administration portuaire de St. John's. M. Duffett est à l'heure actuelle président et directeur de plusieurs entreprises du secteur privé, notamment à Duckworth Gallery and Framing. Il a été directeur général et président et chef des opérations pendant plusieurs années à Capital Construction Ltd., administrateur et secrétaire de la St. John's Junior Chamber of Commerce et président de plusieurs comités de collecte de fonds

Halifax : Judy A. Steele, c.a., de Halifax en Nouvelle-Écosse, a été nommée au conseil de l'Administration portuaire de Halifax. M^{me} Steele détient un

baccalauréat en relations publiques de l'Université Mount Saint Vincent et est comptable agréée. Elle est actuellement directrice des relations extérieures et des relations avec les investisseurs chez Emera Inc., à Halifax en Nouvelle-Écosse. M^{me} Steele a entrepris sa carrière dans le domaine des finances chez Ernst & Young en 1985 et a été directrice principale de la société à Halifax avant d'entrer au service d'Emera en 1999. M^{me} Steele est membre de l'Institut des comptables agréés de la Nouvelle-Écosse. Elle a aussi été présidente de la Fondation canadienne pour le cancer du sein.

Prince Rupert : Deux nouveaux membres ont récemment été nommés au conseil de l'Administration portuaire de Prince Rupert. M. Walter Paszkowski s'est distingué au cours de sa longue

carrière dans la fonction publique et dans la gestion des affaires. Élu à l'Assemblée législative en 1989, il a occupé les fonctions de ministre de l'Agriculture, de l'Alimentation et du Développement rural et ministre responsable de l'Office d'indemnisation foncière. Il a été nommé ministre des Transports et des Services publics et ministre responsable des services de sécurité publique en 1997, et ministre des Affaires municipales en 1999. Il a pris sa retraite de l'Assemblée législative de l'Alberta en mars 2001. Dale MacLean est présentement vice-président général de Taymor Industries de Vancouver. Il a occupé auparavant des postes de cadre en marketing et en logistique chez deux importants transporteurs ferroviaires canadiens et était responsable du mouvement des conteneurs intermodaux. Le PDG de

suite à la page 8



suite de la page 7

l'Administration portuaire de Prince Rupert, M. Don Krusel, a récemment été élu au Conseil d'administration de Western Transportation Advisory Committee (WESTAC). Il s'agit d'une association sans but lucratif de l'Ouest canadien qui regroupe les principaux organismes de transport représentés par les principaux décideurs d'entreprises, de syndicats et du gouvernement.

Nanaimo : M^{me} Jane Gregory a été nommée pour un mandat de trois ans en tant que représentante provinciale au Conseil de l'Administration portuaire de Nanaimo. M^{me} Gregory a siégé au Conseil des gouverneurs du Malaspina University College et terminera son mandat de deux ans à ce conseil en septembre 2004. Elle est enseignante et a travaillé dans diverses communautés de la province. Elle possède une vaste expérience en participation communautaire et a été administratrice de la Nanaimo Community Foundation, est ancienne administratrice de l'Association of Community College Trustees et ancienne administratrice du YM-YWCA de Prince George. Elle a également reçu un L.L.D. honorifique du Malaspina-University College en 1999.

Le mandat d'administratrice de M^{me} Carol Matthews expirait en juin et l'AAPC tient à la remercier du travail qu'elle a accompli au sein du Comité des lois et de la gouvernance au cours des dernières années. Nous lui souhaitons du succès dans ses futures entreprises.

Saint John : Le président-directeur général de l'Administration portuaire de Saint John, le capitaine Al Soppitt, a

récemment nommé M. Andrew Dixon au poste de vice-président, Commerce et Opérations. « Nous souhaitons la bienvenue à M. Dixon au sein de l'équipe de l'Administration portuaire de Saint John. Il possède une vaste expérience en logistique et en service à la clientèle et nous sommes heureux de l'avoir à bord », a déclaré le capitaine Soppitt. M. Dixon occupait jusqu'à tout récemment le poste de gestionnaire commercial des opérations, région de l'Atlantique, chez Logistec Stevedoring Atlantic Inc. Il travaillait depuis sept ans pour cette compagnie au bureau de Saint John (Forest Products Terminal Inc. et Brunswick Terminals Inc.). M. Dixon a travaillé auparavant chez Sunbury Transport à Fredericton, au Nouveau-Brunswick, en tant que gestionnaire des ventes et du trafic, avant de se joindre à la compagnie EMCO Distribution comme gestionnaire de la direction du district en 1991.

M. Dixon est né à Saint John et a obtenu un B.B.A. de l'Université du Nouveau-Brunswick en 1983. Il a terminé les exigences nécessaires à l'obtention d'un diplôme de l'Institut canadien du trafic et du transport (ICTT) en 1989 et il est président du conseil local de cet organisme et enseigne le cours de logistique intégrée au Collège communautaire du Nouveau-Brunswick, Campus de Saint John. En 1991, M. Dixon a parachevé le programme de gestion supérieure en commercialisation à la Western University et il est membre actif de l'International Forest Products Transport Association (IFPTA).

TSI Terminals : Norman Stark, PDG de TSI Terminals Inc., a annoncé

la nomination de Morley Strachan au poste de vice-président, Développement commercial et Planification stratégique. M. Strachan s'est joint à TSI en mai 1997 comme directeur du marketing et il était responsable de l'élaboration et de la mise en oeuvre des programmes de marketing de TSI dans le monde entier pour Vanterm et Deltaport. Il possède plus de 25 années d'expérience dans les secteurs privé et public, incluant CP Rail, BC Rail et Alberta Economic Development. Il est titulaire d'un B.Sc. et d'un M.B.A. de l'University of BC.

Thunder Bay : Un membre de longue date et respecté de la communauté portuaire a décidé de quitter son poste. M. Dennis Johnson était PDG de l'Administration portuaire de Thunder Bay depuis dix ans et il avait occupé d'autres fonctions au cours de ses 24 années de services au port. Il a décidé de prendre sa retraite. M. Johnson avait également agi comme capitaine de port et conseiller juridique et il continuera d'offrir son aide au besoin en vue d'assurer une transition harmonieuse sous la direction du PDG intérimaire, Tim Heney. Nous souhaitons à Dennis une retraite agréable.

Fraser River : L'Administration portuaire du fleuve Fraser a le plaisir d'annoncer la nomination de M. Abtar (Ab) Berar à son conseil d'administration. Le ministre des Transports, M. Kevin Falcon, a nommé M. Berar, vice-président retraité de RBC Dominion Securities à Vancouver, au conseil de l'Administration portuaire pour un mandat de trois ans débutant le 16 août 2004. Outre ses quelque 30

suite à la page 9



années d'expérience dans le domaine du financement des entreprises, M. Berar a également travaillé dans le domaine des pâtes et papiers de la C.-B. Actif au sein de la communauté, M. Berar est membre du Comité consultatif des nominations judiciaires de la C.-B., et président de l'Indo-Canada Chamber of Commerce. Il a aussi siégé à plusieurs conseils et organismes communautaires dont le BCIT Board of Governors, le Tribunal des régimes de pension du Canada et le Vancouver Police Board.

M. Kim Husband, un juge à la retraite de la Cour provinciale de la C.-B., a été à nouveau nommé au conseil de l'Administration pour un deuxième mandat de trois ans, entrant en vigueur le 28 août 2004. Cette nomination a été annoncée le 27 août 2004, par un décret, sur la recommandation de l'hon., Jean-C. Lapierre, ministre des Transports, et en consultation avec d'autres groupes d'utilisateurs.

Outre ses responsabilités au conseil de l'Administration portuaire, M. Husband est présentement président du comité des bourses du New Westminster Rotary Club, administrateur du Massey Theatre et administrateur de la Douglas College Foundation. M. Husband a siégé comme juge de 1978 à 2001. Il a été nommé administrateur du Port pour la première fois le 28 août 2001. Avant d'être nommé à la magistrature, il était associé principal d'un cabinet d'avocats de New Westminster. Il a aussi travaillé comme administrateur du Bureau d'aide juridique et est ancien président de la New Westminster Bar Association, secrétaire trésorier (élu) de l'Association du Barreau canadien (Section de la C.-B.). Il a toujours joué un rôle actif au sein de sa communauté et a été membre du City of New Westminster Planning Board, et président du YMCA/YWCA et du Club Kiwanis de New Westminster.

Toronto : Steve T. Mirkopoulos, d'Aurora, en Ontario, a récemment été nommé, au conseil de l'Administration portuaire de Toronto. M. Mirkopoulos détient un baccalauréat en sciences appliquées et en génie de l'Université de Toronto. Il est membre des Professional Engineers of Ontario, du Toronto Board of Trade et de la Building Owners & Managers Association International. Il est actuellement président-directeur général de Cinespace Film Studios à Toronto. De 1985 à 1994, il a été président-directeur général de Horizon General Contractors. Il a également été directeur général de Torontario Mechanical and Electrical Contractors et

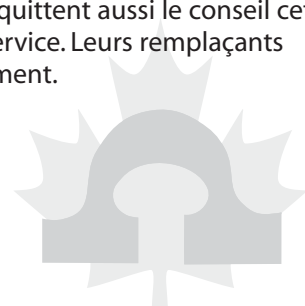
administrateur technique des contrats de combustible nucléaire à Hydro Ontario. M. Mirkopoulos siège également aux conseils d'administration de la York University Foundation comme président du comité des finances et de la vérification et de la Toronto East General Hospital Foundation comme vice-président du comité des programmes annuels.

Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) :

M. Doug Smith a été nommé à la présidence du conseil d'administration de la CGVMSL pour un mandat de deux ans. Membre du conseil depuis novembre 2000, M. Smith représente les armateurs domestiques membres de la Corporation; il a participé aux comités du renouvellement des actifs et de la vérification de la Corporation. Il succède à Bob Swenor, qui a été président du conseil pendant six ans et qui demeurera au conseil pendant deux ans, continuant de représenter les membres du secteur du minerai de fer et de l'acier.

Avant de se joindre au conseil d'administration de la CGVMSL, M. Smith a travaillé 26 ans à Ontario Hydro, assumant une grande variété de rôles touchant les finances, les achats et la planification d'entreprise. Après avoir pris sa retraite d'Ontario Hydro, il a travaillé à mi-temps comme président de la Chambre de commerce maritime de 1995 à 2000 et œuvré à titre d'expert conseil indépendant.

La CGVMSL est également heureuse du retour de Guy Véronneau au conseil d'administration en tant que représentant des « autres membres ». M. Véronneau a été président et chef de la direction de la CGVMSL de 1998 à 2003. Il a ainsi veillé à la transition de l'ancienne *Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent* appartenant au secteur public à l'entité commerciale qu'est la CGVMSL. M. Véronneau succède à Alan Holt, qui a quitté le conseil au terme de deux mandats de trois ans, le maximum autorisé selon les règlements de la Corporation. Denise Verreault, représentante du gouvernement fédéral, et Marc Dulude, représentant du gouvernement du Québec, quittent aussi le conseil cet automne après six ans de service. Leurs remplaçants seront annoncés ultérieurement.





Autres nouvelles dans le monde du transport modal

Camionnage en Ontario

M. David Bradley, président de l'Ontario Trucking Association, a présenté un mémoire à un Comité législatif de l'Ontario la semaine dernière, au sujet de la protection civile dans la province. « L'industrie du camionnage doit savoir quel rôle on s'attend à ce qu'elle joue afin de pouvoir intervenir rapidement et efficacement », a déclaré M. Bradley. « La composante des transports, qui consiste à transporter de la nourriture, des fournitures et de l'équipement où ils sont nécessaires ou à les commercialiser, constitue souvent une réflexion après coup. Les gouvernements et les organismes de secours font souvent passer en dernier les aspects liés au transport et ne savent pas à qui s'adresser parfois. » M. Bradley a discuté de questions comme l'accès au carburant en situation de crise (et a pressé instamment la province d'établir une réserve d'urgence) et les interruptions temporaires ou les exemptions de règlement d'exploitation comme les heures de service des chauffeurs et le poids et les dimensions des camions. Parmi les autres préoccupations soulevées on comptait l'assurance responsabilité en situations d'urgence, de même que la planification des itinéraires routiers et le nettoyage après un accident. M. Bradley a également déclaré qu'il faut s'attarder davantage aux problèmes à la frontière et que le gouvernement de l'Ontario doit établir un plan stratégique et un financement visant l'investissement dans les infrastructures frontalières comme les ponts et les approches, de même que l'amélioration des routes.

SCÈNE INTERNATIONALE

Conférence de l'AAPA

La Conférence de l'AAPA à Long Beach est toujours étonnante sur le plan de ce qui se fait dans le secteur portuaire américain en vue de faciliter les activités portuaires et de promouvoir la compétitivité des ports. Jeff Shane, sous-secrétaire des politiques, au U.S. Department of Transport, s'est adressé aux délégués. Il a souligné l'essor des échanges commerciaux et le fait que les États-Unis doivent se préparer à accueillir une augmentation à ce chapitre : « Les fonctionnaires

responsables du transport national doivent être au courant de vos besoins et faire preuve de créativité dans leurs approches en vue d'augmenter la capacité du système de transport ». Il a également souligné que le système intérieur transporte plus de 15 milliards de tonnes de marchandises par année, dont la valeur s'élève à plus de 9 trillions \$ et que même les prévisions les plus conservatrices indiquent que les volumes de fret augmenteront dans l'ensemble de 60 p. 100 d'ici 2020.

M. Shane a ajouté que le Secrétaire Mineta s'engage à établir un « programme détaillé, qui accorderait au secteur maritime une place plus importante que jamais dans l'ordre du jour politique national ». Le sous-secrétaire a cité le président Bush, qui a récemment affirmé que : « Pour livrer concurrence dans l'économie globale du 21^e siècle, les États-Unis ont besoin d'une politique maritime taillée en fonction des besoins du 21^e siècle. » M. Shane a aussi dit que bon nombre des nouvelles initiatives entreprises aux États-Unis répondent à l'appel à l'action du président.

Durant cette conférence, nous avons également été renseignés au sujet de la nouvelle *Oceans Policy* présentée au Congrès le 20 septembre 2004. Cette politique est affichée sur le site www.oceanscommission.gov. Elle contient des initiatives particulières, notamment au sujet de la main-d'oeuvre, de la gestion côtière, du financement de la politique en matière d'océans, de la valeur des océans pour l'économie américaine, de la gestion intégrée avec d'autres pays etc. La conférence comprenait plusieurs séances sur les tendances globales et la conclusion évidente : le commerce mondial est en plein essor et les ports doivent être prêts! Voici une des recommandations que contient l'*Oceans Policy* en ce qui a trait aux infrastructures (recommandation 13-5) : « Le U.S. Department of Transportation, en collaboration avec les entités pertinentes, devrait entreprendre une collecte de données, une recherche et un programme d'analyse nationaux en vue de fournir un tableau général des flux de marchandises aux États-Unis et d'améliorer le rendement du système de transport intermodal. Le DOT devrait évaluer les besoins futurs du pays et en définir les priorités périodiquement, de sorte que la capacité des ports et du transport intermodal puisse répondre aux besoins de la croissance future prévue au pays au chapitre du commerce maritime. »



Il y a eu d'excellents débats sur le fait que les ports doivent continuer à travailler avec les collectivités locales à propos de questions d'intérêt mutuel. Il a été très intéressant d'apprendre que des ports comme celui de Long Beach ont travaillé inlassablement de sorte que les activités portuaires représentent une expérience favorable pour tous les intervenants. Ce n'est pas toujours un but facile, mais il doit constamment faire partie de l'ordre du jour des ports.

Bien entendu, la question de l'investissement du gouvernement dans les ports passe à l'avant-plan. La question des gouvernements fédéral et des états qui investissent dans l'avenir des ports occupait une place importante à Long Beach. Plus d'une dizaine de porte-conteneurs étaient ancrés et attendaient en file d'être déchargés au port. Celui-ci demeure tourné vers l'avenir et a entrepris un important programme de dragage échelonné sur cinq ans. Par ailleurs, le port a récemment terminé la construction d'un quai de plusieurs millions de dollars et il doit recevoir un financement fédéral de plus de 700 millions \$ pour l'élargissement d'un pont qui lui permettra d'accueillir plus de navires post-panamax au cours des années à venir. Pour Long Beach, l'un des plus grands ports en Amérique du Nord, les infrastructures occupent une place prioritaire.

Sécurité des ports de mer

Le manque de ressources consacrées à la sécurité intérieure, surtout pour la protection des infrastructures de transport essentielles comme les ports et les systèmes qui transportent le

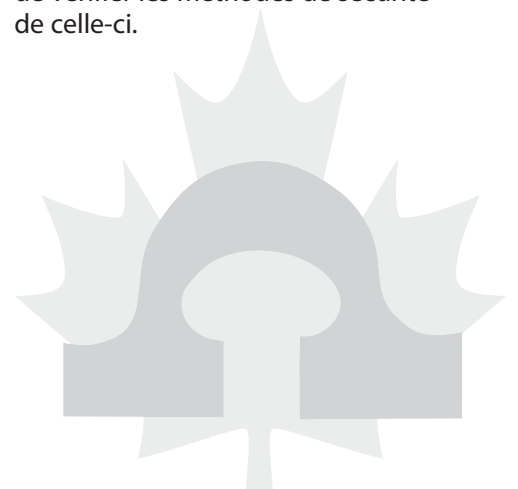
commerce conteneurisé, démontrent que le gouvernement des États-Unis ne songe pas encore sérieusement à prévenir une autre attaque terroriste catastrophique. C'est ce qu'a récemment affirmé un spécialiste en sécurité, Stephen Flynn, à un groupe du Congrès. Les efforts de la Coast Guard and Customs and Border Protection en vue de mettre en oeuvre des mesures de sécurité pour examiner des navires de charge étrangers ne sont pas suffisants. Les efforts des ports américains et étrangers et des conteneurs d'entrée se résument à des « pas de bébé », qui ne suffisent pas à faire face à la menace terroriste, estime M. Flynn. Il s'est joint à Jamie Gorelick et à John Lehman, membres de la Commission du 11 septembre, pour exhorter l'administration Bush à accélérer l'élaboration d'un plan stratégique détaillé sur la sécurité des transports qui couvre tous les modes.

Opération « Commerce sûr »

Il faut établir des normes internationales, incluant des politiques, des procédures et des processus partagés pour garantir des flux commerciaux sûrs et économiques, selon le sénateur américain Patty Murray, qui présentait les conclusions de la Phase un d'*Operation Safe Commerce* (OSC). Il s'agit d'un programme fédéral américain destiné à tester et à évaluer les pratiques, les politiques et les procédures visant à améliorer la sécurité du transport international de marchandises conteneurisées. Les premiers conteneurs-tests de l'OSC sont arrivés au Port de Tacoma en mars 2004. Depuis, des centaines de ces conteneurs ont

transité par le Puget Sound Load Center (Port de Seattle et Port de Tacoma). Les tests suivaient les expéditions depuis leur point d'origine jusqu'au centre de distribution de Washington. « Nous avons trouvé que la technologie à elle seule n'est pas la solution », a affirmé M. Murray. « La technologie ne constitue qu'une partie des politiques gouvernementales, des procédures logistiques et des processus physiques nécessaires au transport des conteneurs dans l'économie globale. »

Des vulnérabilités ont été identifiées et évaluées lors de chaque test de l'OSC. M. Murray, estime que ces vulnérabilités nécessiteront des relations de travail coopératives avec les partenaires commerciaux étrangers et les gouvernements en vue de réduire les risques. L'objectif de l'OSC consiste à créer une base de connaissances en vue d'établir des normes internationales futures relatives à l'expédition sûre des conteneurs. La Deuxième ronde de l'OSC, qui recevra un financement de 17 millions \$ du Department of Homeland Defense, Office for Domestic Preparedness, procédera à des « tests de tension » de certaines chaînes d'approvisionnement afin de vérifier les méthodes de sécurité de celle-ci.





NOUVELLES DE LA CAPITALE

Plan stratégique de Transports Canada

Le ministre des Transports a publié le Rapport des plans et des priorités du ministère, et ce qui suit est contenu dans le « Plan stratégique », en ce qui a trait au transport de surface, et a des répercussions évidentes sur les ports :

1. Cadre politique et projets intermodaux :

Transports Canada reconnaît l'importance croissante de l'intégration modale pour la circulation efficace des marchandises. Pour mieux comprendre les correspondances modales de marchandises, le Ministère a entrepris des consultations avec les provinces et les intervenants afin de cerner les obstacles à l'intégration modale, notamment les obstacles matériels et institutionnels. L'analyse

des données disponibles et des résultats des consultations servira de fondement à l'élaboration d'un cadre directif national intermodal en 2004 afin de cerner les éventuelles mesures qui serviront les intérêts des secteurs public et privé.

2. Études sur le choix modal pour les marchandises et les passagers :

Pour élargir la compréhension des choix des modes de transport des expéditeurs et des passagers, une série d'études de recherche est

prévue. Ces études consisteront à élaborer des modèles prévisionnels, à recueillir des données par le biais de sondages et à analyser la dynamique des préférences des modes de transport et leurs impacts. Ces études contribueront à améliorer l'analyse stratégique de la demande modale et à façonner les décisions futures sur l'offre modale et l'impact des décisions d'investissement sur les divers modes.

LE TRANSPORT MARITIME

Le Plan stratégique de Transports Canada comprend ce qui suit, qui se rapporte particulièrement au transport maritime :

1. Examen de la Loi maritime du Canada :

En 2002, un comité d'experts de l'industrie du transport maritime a procédé à un examen des problèmes de mise en œuvre survenus depuis l'adoption de la Loi maritime du Canada (LMC) il y a quatre ans. Le rapport du comité, déposé en juin 2003, contenait deux recommandations générales et 28 recommandations particulières au sujet des administrations portuaires canadiennes (APC), de la Voie maritime du Saint-Laurent, des ports publics, des services de pilotage et des traversiers. Le même rapport contient dix observations que le comité juge importantes pour les objectifs de la Politique maritime nationale et de la LMC. En 2004, Transports Canada lancera plusieurs études sur la compétitivité et les problèmes financiers des APC,

de même que des études sur l'impact économique des avantages et des tendances de l'industrie du transport maritime. Les résultats de ces études, combinés aux recommandations et aux observations du comité, orienteront l'examen par le Ministère des amendements à la LMC, l'orientation future de la politique de transport maritime et le recours à d'autres mécanismes pour promouvoir une industrie du transport maritime plus efficace et rentable.

Pour bien comprendre ces questions et tâcher de les régler, Transports Canada a entrepris des études, envisagera diverses options et consultera les organismes centraux au sujet de la réalité des infrastructures maritimes. En particulier, des questions comme les investissements, l'accès au financement des programmes de l'État (comme le PSIR et le FCIS, qui ne sont actuellement pas accessibles à l'industrie du transport maritime), les limites d'emprunt et d'autres problèmes financiers sont actuellement analysés dans le but de promouvoir

une industrie du transport maritime à la fois flexible et capable de parvenir à la compétitivité économique et de s'adapter efficacement à l'évolution des demandes du marché. La capacité des APC à être concurrentielles sur les marchés existants et émergents, à engager des investissements dans les infrastructures et à réagir aux changements du marché est mesurée par les rapports réguliers que l'on entretient avec les intervenants portuaires.

2. Accord général sur le commerce des services :

Une nouvelle série de négociations sur l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) de l'Organisation mondiale du commerce a débuté en 2002. Les services maritimes sont visés par ces négociations et le Canada a avancé une offre d'engagements qui repose sur deux principes particuliers : l'accès aux marchés (élimination des obstacles au commerce) et le traitement national (annulation de la partialité des gouvernements envers leurs entreprises nationales). L'aboutissement de ces

suite à la page 13



négociations favorisera l'accès aux marchés étrangers de notre industrie des transports.

3. Initiatives de transport maritime à courte distance

distance : Une plus grande utilisation du transport maritime peut aider à alléger les encombrements routiers, renforcer l'intégration modale et contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre. À cette fin, le transport maritime à courte distance, que l'on définit généralement comme le transport de marchandises et de passagers par eau entre des points situés à proximité l'un de l'autre sans qu'il soit nécessaire de franchir un océan, vise la navigation côtière et intérieure nationale de même qu'entre le Canada, les États-Unis et le Mexique. Des protocoles de coopération ont été signés avec les États-Unis et le Mexique afin d'échanger des informations et des expériences, et Transports Canada étudiera avec les intervenants les possibilités de renforcer l'utilisation de la capacité de transport maritime et d'améliorer l'intégration et les économies modales. À l'issue d'une série d'ateliers auxquels ont assisté de nombreux intervenants modaux, le Ministère élaborera une stratégie sur le transport maritime à courte distance en 2004.

Gros plan sur les infrastructures

Le Plan stratégique de Transports Canada tient aussi compte d'un des principaux enjeux du Réseau portuaire national, à savoir les infrastructures de transport. Voici textuellement ce qu'il contient à ce sujet.

Des infrastructures et des couloirs commerciaux sûrs et efficaces : Pour assurer la productivité et la compétitivité de l'économie, il faut

une coordination et une intégration efficaces entre tous les modes. Cela est indispensable à notre réussite, en particulier dans le contexte d'un marché nord-américain intégré. Cela est également essentiel si nous voulons atteindre nos objectifs d'un avenir plus respectueux de l'environnement. Compte tenu du rôle clé joué par les transports comme moteur de l'économie et des pressions croissantes qui s'exercent sur les infrastructures de transport, les investissements doivent être stratégiques et uniformes dans le contexte de l'économie nord-américaine.

Il faut une stratégie infrastructurelle multimodale et des instruments de financement durables pour appuyer les projets qui assureront l'efficacité du réseau et l'intégration des divers modes dans le cadre d'une stratégie holistique des choix de transport. Une telle stratégie déploiera les ressources là où l'on en a le plus besoin dans l'optique de la compétitivité et à l'appui du programme environnemental. Nous devons veiller à ce que nos ports, nos voies ferrées et nos couloirs de transport par camion les plus stratégiques s'interconnectent efficacement les uns avec les autres. La libre circulation des gens et des marchandises doit être l'un des critères au cœur des décisions sur le financement des infrastructures.

L'avenir de l'économie dépend de couloirs commerciaux efficaces qui permettent à tous les moyens de transport de tirer parti de l'avantage concurrentiel du Canada comme plaque tournante entre le marché nord-américain et les autres marchés mondiaux. Mais, tandis que nous devons continuer d'engager des investissements pour améliorer la circulation efficace et en douceur des biens et des gens à la frontière entre le Canada et les États-Unis, les flux commerciaux et le tourisme

dépendent de plus en plus de la sûreté du réseau de transport. Pour apaiser les préoccupations suscitées par la sûreté, il faut adopter une stratégie multi juridictionnelle à l'égard des problèmes frontaliers, ainsi que des stratégies interministérielles précises.

Transports Canada a pris l'engagement de mener à bien la cession de certaines activités, de peaufiner les régimes de gouvernance en fonction de l'expérience récente et d'étudier de nouvelles options pour assurer le développement commercial des infrastructures et des services de transport. Avec le concours d'Infrastructure Canada, des gouvernements provinciaux et territoriaux et d'autres intervenants, le Ministère continuera de favoriser les investissements stratégiques dans le réseau de transport du Canada.

Sécurité des installations maritimes

Les consultations de Transports Canada au sujet du Programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes ont pris fin en octobre. Le programme proposé renforcerait la sûreté maritime en exigeant des travailleurs portuaires qui doivent accéder à certaines zones réglementées désignées ou qui occupent certains postes désignés qu'ils se soumettent à une vérification de leurs antécédents. Le programme misera sur l'expérience acquise depuis la mise en oeuvre, en octobre 1985, du programme canadien de vérification des antécédents des employés d'aéroports.

« Ces modifications proposées représentent les mesures que Transports Canada prendra afin de



suite de la page 13

renforcer la sûreté maritime. Elles s'ajoutent aux nouvelles exigences en matière de sécurité portuaire et de sûreté des navires déjà en place depuis le 1^{er} juillet », a déclaré M. Lapierre. « Transports Canada est heureux à la perspective de travailler avec les intervenants de l'industrie maritime à l'élaboration de ces modifications, y compris du Programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes. »

Ces modifications sont proposées pour donner suite à la Politique de sécurité nationale du gouvernement du Canada annoncée le 27 avril 2004 par la vice-première ministre Anne McLellan, qui propose de renforcer la sûreté maritime au Canada en :

- * clarifiant et renforçant les responsabilités;
- * établissant des centres des opérations de la sûreté maritime;
- * accroissant la présence en mer des Forces canadiennes, de la GRC et de la Garde côtière canadienne, et en renforçant la surveillance aérienne exercée par le ministère des Pêches et des Océans;
- * sécurisant les communications des flottes civiles et navales;
- * intensifiant la coopération avec les États-Unis relativement à la sûreté maritime;
- * renforçant la sûreté des ports et des installations maritimes.

Transports Canada prévoit mettre en œuvre le nouveau règlement au début de 2005 et a établi des groupes de travail chargés de poursuivre les consultations auprès des intervenants.

Programme de contribution pour la sûreté des installations maritimes

L'annonce de financement de ce programme avait été faite par le ministre des Transports Tony Valeri au quai 21 du port de Halifax en mai dernier. Le Programme de contribution pour la sûreté des installations maritimes est assorti d'une enveloppe de 115 millions de dollars sur trois ans pour aider les ports et les installations portuaires à apporter des améliorations à la sûreté. Au moment de l'annonce le ministre Valeri a déclaré que : « Les ports du Canada sont parmi les ports les plus concurrentiels au monde. Cette annonce d'aujourd'hui atteste de la volonté du gouvernement du Canada d'aider les ports à demeurer parmi les plus sécuritaires. »

En octobre, tous les exploitants d'installations maritimes au Canada ayant un plan de sécurité ont reçu une trousse d'information sur le programme de contribution et ont été priés d'obtenir des commentaires des intervenants. Plus tard au cours de l'automne, Transports Canada lancera le processus de demande pour la première ronde de financement et publiera des « Lignes directrices concernant la demande » qui contiendront des renseignements détaillés au sujet de la demande et des exigences connexes. Voici certaines des dépenses admissibles pouvant être remboursées en vertu du programme : l'équipement de sûreté et de surveillance, les mesures de sûreté du périmètre et de contrôle d'accès, les mesures de protection de la sûreté des infrastructures, la formation, l'équipement de commandement, l'équipement de contrôle et de communication, les services fournis par des sous-traitants et d'autres parties et les études relatives à la

conception de la sécurité. Font partie des dépenses non admissibles les dépenses engagées avant le 1^{er} avril 2004 et notamment : les coûts de recherche et de développement, les coûts indirects (p. ex. les frais généraux), les consultants engagés afin de préparer la mise en application du Programme de contribution pour la sûreté maritime, les études économiques et les études de viabilité et les frais de sécurité du navire. Un « Comité national d'examen de projet » sera formé pour étudier les demandes.

Conseil consultatif sur la sécurité nationale

M^{me} Anne McLellan, vice-première ministre et ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, a invité tous les Canadiens intéressés à poser leur candidature à titre de membre du nouveau Comité consultatif sur la sécurité nationale, qui doit fournir au Comité du Cabinet sur la sécurité, la santé publique et la protection civile, par l'entremise du conseiller auprès du premier ministre en matière de sécurité nationale, des conseils spécialisés et confidentiels sur des questions liées à la sécurité nationale. Dans le cadre de ce processus de sélection, le gouvernement choisira un maximum de 15 personnes qui seront membres du Comité consultatif. Ses membres auront des connaissances pertinentes pour les questions de sécurité nationale parmi les domaines du renseignement, de la loi et des politiques, des droits de la personne et des libertés civiles, de la planification et de la gestion des opérations d'urgence, des urgences touchant la santé publique, de la sécurité publique, de la sécurité des transports, de la sécurité à la frontière, de même que de la sécurité internationale.

suite à la page 15



suite de la page 14

La Réglementation intelligente

Un comité consultatif externe a récemment annoncé la publication d'un rapport intitulé *Réglementation intelligente: une stratégie réglementaire pour le Canada*, qui a été présentée au premier ministre. Elle est disponible sur le site Web du comité, www.smartregulation.gc.ca. Elle contient une partie sur la réglementation intelligente qui se rapporte particulièrement à Transports Canada. Le comité a été créé en mai 2003 dans le but de recommander au gouvernement des façons de modifier son approche réglementaire pour le Canada du 21^e siècle. En s'acquittant de son mandat, le comité a écouté le point de vue de nombreux intervenants, experts et citoyens possédant l'expérience et les connaissances en matière de réglementation. Ce que nous avons entendu confirme que le règlement constitue un outil important du gouvernement, qui pourrait être utilisé plus stratégiquement en vue de faire progresser les politiques gouvernementales et les priorités nationales.

Les orientations proposées par le Comité dans ce rapport visent à mieux aligner le système de réglementation en fonction de l'accélération du rythme des changements qui s'opèrent dans le monde, de l'évolution des marchés mondiaux et des attentes élevées des citoyens, qui caractérisent le 21^e siècle. Le comité estime que la réglementation doit protéger la santé et la sécurité, appuyer la transition au développement durable et à la fois permettre l'innovation et la compétitivité d'une manière qui inspire confiance dans les produits, les marchés et les institutions du Canada. La transformation du système de réglementation proposée dans ce

rapport nécessite l'attention soutenue des hauts fonctionnaires.

Une étape importante est franchie

Transports Canada et la Corner Brook Port Corporation (CBPC) en sont arrivés à une entente sur les conditions générales de transfert du port de Corner Brook à une entité locale. La prochaine étape du processus de transfert constituera à rédiger l'accord de transfert final pour officialiser dans un document juridique la teneur des entretiens verbaux. Les conditions générales ayant été négociées prévoient une contribution financière de 15 millions de dollars du gouvernement du Canada.

La CBPC est une entité locale sans but lucratif mise sur pied pour soutenir le développement du port de Corner Brook. La propriété qui sera transférée comprend le quai du terminal à conteneurs de Corner Brook, un hangar de transit, un immeuble à bureaux, approximativement trois hectares d'un bien fonds littoral ainsi que le lit du port de Corner Brook. « La Corner Brook Port Corporation est extrêmement heureuse de pouvoir assumer la responsabilité de l'exploitation de nos installations portuaires et de faire la promotion de nos services à l'intérieur de la région de l'Atlantique ainsi que partout dans le monde, » a affirmé M. Pollett. « Une fois que nous serons propriétaires des installations portuaires, nous comptons faire de Corner Brook l'un des principaux ports des provinces de l'Atlantique. »



Initiatives de planification des transports et d'intégration modale

Des projets qui innovent en matière de planification des transports et favorisent l'intégration et les liens entre les modes de transport ont été récemment annoncés par le ministre des Transports Jean-C. Lapierre. « Le gouvernement du Canada reconnaît que l'innovation est essentielle pour relever les défis auxquels le Canada fait face en matière de transport », a déclaré M. Lapierre. « En encourageant la mise au point d'approches novatrices relativement aux questions de transport, nous pouvons accroître l'efficacité et l'intégrité du réseau de transport dans son ensemble et en améliorer la durabilité. »

Dans le cadre du programme Initiatives de planification des transports et d'intégration modale, les demandeurs présentent des projets à Transports Canada. Celui-ci sélectionne les projets et leur accorde un financement. Des 58 projets soumis en mai 2004, 17 ont été retenus à la suite d'un appel de propositions émis par le Ministère en février 2004.

Le financement de ces projets provient du Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR) de 600 millions de dollars du gouvernement du Canada, annoncé le 3 avril 2001.

Transport plus écologique des marchandises

Le ministre des Transports Jean-C. Lapierre a annoncé un financement pour quatre nouveaux projets destinés à aider le secteur du transport des marchandises à réduire l'accroissement des

suite à la page 16



suite de la page 15

émissions de gaz à effet de serre. Ce financement de 1 518 000 \$ provient du Programme d'encouragement au transport des marchandises de Transports Canada. « Ces projets ne sont que quelques-unes des initiatives mises de l'avant par le secteur du transport des marchandises pour réduire les émissions de gaz à effet de serre en utilisant de nouvelles technologies », a déclaré M. Lapierre. « Tous ces projets auront pour effet de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre produites par les compagnies de transport de marchandises concernées. » Les quatre projets retenus ont été proposés par le Canadien National, IDC Distribution Services Ltd., La Compagnie minière Québec Cartier et la Société des Chemins de Fer du Québec inc.

Le Programme d'encouragement au transport des marchandises, un programme quadriennal de 5 millions de dollars, a été mis sur pied pour encourager l'adoption et l'utilisation de technologies et de matériel qui réduisent les émissions de gaz à effet de serre de manière rentable dans les secteurs du transport ferroviaire, maritime et aérien des marchandises.

Amélioration à un poste frontalier

Le ministre de l'Industrie David Emerson a annoncé, au nom du ministre des Transports Jean-C. Lapierre, de concert avec le ministre des Transports de la Colombie-Britannique Kevin Falcon, l'achèvement des travaux de construction d'une voie réservée EXPRES/NEXUS, en direction sud, au poste frontalier de Pacific Highway. « L'achèvement de ce projet contribuera grandement à améliorer le mouvement des personnes et des marchandises à nos frontières, ce qui est essentiel à

la viabilité de notre économie », a déclaré M. Emerson. « Cette technologie novatrice réduira les délais d'attente des travailleurs et des habitants de la région et facilitera le mouvement des échanges commerciaux à destination et en provenance des États-Unis. »

« La construction de cette voie améliorera l'écoulement de la circulation, accélérera les mouvements à la frontière et accroîtra la sécurité et l'efficacité de la route 15 », a déclaré M. Lapierre. « C'est une bonne nouvelle tant pour le trafic commercial, qui utilise ce poste frontalier pour transporter les marchandises de l'autre côté de la frontière américaine, que pour les résidents et les entreprises des environs. » Les travaux d'amélioration, qui ont débuté cet été, ont été entrepris pour accroître la sécurité et l'efficacité au poste frontalier de Pacific Highway.

Transport plus écologique des marchandises au Québec

Le ministre des Transports Jean-C. Lapierre a annoncé un financement de 1 147 500 \$ pour trois nouveaux projets destinés à aider le secteur du transport des marchandises à réduire l'accroissement des émissions de gaz à effet de serre au Québec. Ce financement provient du Programme d'encouragement au transport des marchandises de Transports Canada. Les trois projets retenus ont été proposés par le Canadien National, la Société des Chemins de Fer du Québec inc. et La Compagnie minière Québec Cartier.

Transport plus écologique des marchandises en Colombie-Britannique

Le ministre de l'Industrie et ministre régional de la Colombie-Britannique David Emerson a annoncé, au nom du ministre des Transports Jean C. Lapierre, un financement de 370 000 \$ pour un nouveau projet destiné à aider le secteur du transport des marchandises à réduire l'accroissement des émissions de gaz à effet de serre en Colombie-Britannique. Le financement provient du Programme d'encouragement au transport des marchandises de Transports Canada.

IDC Distribution Services Ltd., de Vancouver, utilisera ces fonds pour l'achat d'une locomotive de manœuvre hybride Railpower, appelée Green Kid. Cette locomotive de manœuvre servira au transfert des wagons entre les voies de remisage d'usage commun qui appartiennent à l'Administration portuaire du fleuve Fraser et les voies d'accès situées sur l'installation. On estime qu'en utilisant une locomotive Green Kid plutôt qu'une locomotive traditionnelle, on pourra diminuer jusqu'à 57 p.100 la consommation de carburant.

Nouveau terminal maritime

Le ministre des Transports M. Jean-C. Lapierre a inauguré la nouvelle gare maritime au quai de traversier du port de Cap-aux-Meules. Le projet de construction de la gare maritime prévoit une deuxième phase qui devrait débiter sous peu. Les travaux consisteront principalement à démolir l'ancienne gare, à effectuer la réfection du stationnement et à rendre sécuritaire l'ensemble de l'aménagement extérieur. « Ce projet, d'une valeur totale approximative de 2 millions de dollars, contribuera au développement économique en

suite à la page 17



suite de la page 16

offrant à cette région des installations de transport renouvelées qui sauront bien desservir cette collectivité pendant de nombreuses années à venir », a ajouté M. Lapierre.

Le port de Cap-aux-Meules appartient à Transports Canada et fait partie de la catégorie des ports éloignés aux termes de la Politique maritime nationale. Il constitue le principal carrefour du transport de passagers et de marchandises en partance ou à destination des Îles-de-la-Madeleine. La gare maritime de Cap-aux-Meules est située au quai de traversier qui a été construit en 1998 pour accommoder le nouveau traversier *NM Madeleine* reliant Cap-aux-Meules à Souris, Île-du-Prince-Édouard.

Rapport de rendement de Transports Canada

Voici des extraits du « Rapport ministériel sur le rendement », publié récemment par Transports Canada pour la période se terminant le 31 mars 2004, en ce qui concerne le transport maritime au cours de la dernière année :

1. Examen de la Loi maritime du Canada : Après consultation auprès du secteur privé et des intervenants gouvernementaux, le ministre des Transports a achevé un examen juridique de la Loi maritime du Canada, qui a ensuite été déposé au Parlement en juin 2003. On peut consulter le rapport d'examen sur le site suivant : www.tc.gc.ca/pol/fr/transport_maritime/lmc_rapport.htm.

Le secteur maritime évolue rapidement et les questions qui surgissent sont complexes. Des recherches et des analyses susceptibles d'avoir des conséquences sur la *Loi maritime du Canada* se poursuivent. D'autres

secteurs font l'objet de recherches plus approfondies, notamment l'accroissement des dépenses consacrées à la sécurité portuaire par les États-Unis, la compétitivité des administrations portuaires canadiennes et l'évolution des tendances des marchés maritimes. Transports Canada rendra compte des mesures découlant de l'examen de la *Loi maritime du Canada* et des recherches connexes qui se poursuivront au cours des prochaines années.

2. Étude sur les avantages de l'industrie maritime : En 2003, Transports Canada a mis en œuvre l'étude sur les avantages de l'industrie maritime, une initiative conjointe de l'industrie et du gouvernement visant à évaluer l'incidence du transport maritime sur l'ensemble de l'économie canadienne. Le but de l'étude consiste à assurer une meilleure connaissance des conséquences et des avantages économiques de l'industrie canadienne de transport maritime. De plus, elle permet à Transports Canada de renforcer sa relation avec des intervenants clés de l'industrie maritime et de se tenir au fait des questions importantes pour celle-ci. Les résultats de l'étude feront l'objet de rapports au cours des prochaines années.

3. Loi sur la responsabilité en matière maritime : En janvier 2003, le Ministère a publié un rapport au sujet d'une proposition visant un nouveau régime d'assurance obligatoire des passagers en vertu de la Loi sur la responsabilité en matière maritime. On peut consulter le rapport sur le site suivant : www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/maritime/rcpi.htm. En août 2003, à la suite de consultations auprès des intervenants de l'industrie, des gouvernements provinciaux et d'autres ministères et organismes fédéraux, on a annoncé que le régime d'assurance obligatoire des

passagers serait adapté de manière à tenir compte des préoccupations des divers segments de l'industrie et à protéger les voyageurs en cas de blessure ou de décès (consultez le site suivant : www.tc.gc.ca/medias/communiqués/nat/2003/03-h085f.htm). Le nouveau règlement est en cours d'élaboration.

Le transport et les APC

Le Rapport sur le rendement soulignait également des domaines d'intérêt particulier en ce qui a trait aux administrations portuaires :

1. Surveillance de la conformité des administrations portuaires canadiennes : Transports Canada doit veiller à ce que les administrations portuaires canadiennes (APC) mènent leurs activités conformément aux dispositions de la *Loi maritime du Canada*, des règlements de gestion connexes et de leurs lettres patentes. Transports Canada a donc élaboré le cadre de surveillance de la conformité des APC et des procédures connexes, afin de s'assurer de l'uniformité nationale sur le plan de la surveillance législative, des méthodes de rapports et de la collecte de preuves documentaires. Afin de faciliter les activités de surveillance, on a mis en œuvre, en décembre 2003, une base de données nationale de surveillance des ports qui permet à Transports Canada de consigner et de déclarer des renseignements importants ayant trait à l'administration des APC, et ainsi s'assurer de l'uniformité du processus de surveillance.

En février 2004, on a mené une vérification afin de déterminer si un mécanisme efficace de coordination et de surveillance de la conformité avait ou non été mis en place par Transports Canada. Les vérificateurs ont conclu que le mandat du

suite à la page 18



suite de la page 17

Ministère à l'égard des APC était clairement défini, et que l'on avait établi un cadre satisfaisant pour exercer les responsabilités en matière de coordination liées à la conformité des APC, conformément à la *Loi maritime du Canada* et son Règlement, ainsi qu'aux lettres patentes des compétences

2. Questions liées aux biens des APC :

Transports Canada est responsable de l'approbation des transactions immobilières au sein des administrations portuaires canadiennes. À ce titre, il doit notamment s'assurer que le développement stratégique des ports est conforme à la *Loi maritime du Canada* et tient compte des préoccupations environnementales et de l'urbanisme, afin de veiller à ce que des mesures soient prises à l'égard des questions liées à la congestion des villes et aux liens intermodaux. De plus, Transports Canada doit consulter les Premières nations lorsqu'un droit ou un titre autochtone s'applique à des biens gérés par les APC.

3. Tarifs des ports publics et frais de revenus bruts des APC :

Transports Canada doit percevoir les frais de revenus bruts des administrations portuaires canadiennes, y compris l'intérêt connexe, le cas échéant. Une fois les frais payés, Transports Canada délivre aux APC un certificat de conformité, qui fait partie intégrante de leur processus de financement. En ce qui concerne les ports publics qui continuent d'être exploités directement par Transports Canada, le Ministère établit un système national de tarification des ports publics. Les fonds ainsi perçus contribuent à compenser les coûts liés à l'exploitation courante des ports, à leur entretien et à leurs besoins en matière d'immobilisations à long terme.

Accord général sur le commerce des services de l'OMC

Transports Canada continue de participer activement aux négociations commerciales bilatérales, plurilatérales et multilatérales du Canada. En ce qui a trait à la ronde actuelle de négociations multilatérales de Doha au sein de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), Transports Canada joue un rôle clé dans le cadre de la négociation de services, en vertu de l'Accord général sur le commerce des services. En avril 2003, l'offre conditionnelle initiale du Canada a été rendue publique en même temps qu'elle a été transmise aux membres de l'OMC. L'offre comporte de nouveaux engagements dans les secteurs des services de transport maritime international et des services maritimes auxiliaires, de même que des améliorations touchant les services de transport routier. De plus, en février 2004, Transports Canada a mis en œuvre de vastes consultations, afin de préciser la stratégie du Canada dans le secteur des services de transport, en vue des négociations de l'Accord général sur le commerce des services en cours, ainsi que d'autres négociations commerciales prévues.

Le changement climatique et les Grands Lacs

M. Frank Millerd, de la Wilfrid Laurier University, a récemment terminé une étude intitulée : « *The Economic Impacts of Climate Change on Canadian Commercial Navigation on the Great Lakes.* » Cette étude avait été commandée par Environnement Canada en vue de :

- déterminer les changements possibles aux coûts du transport maritime dans le système de transport des Grands Lacs et du

fleuve Saint-Laurent en raison des répercussions du changement climatique sur les niveaux d'eau;

- donner un aperçu du niveau selon lequel certains ports peuvent être exposés aux répercussions du changement climatique sur le niveau d'eau dans le système de transport des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent; et
- décrire d'autres modes de transport disponibles en vue de déplacer les expéditions faites via le système de transport des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent.

Le rapport final comprend deux autres composantes de l'étude : le coût des autres modes de transport ainsi que les renseignements concernant les risques que les changements prévus aux niveaux d'eau représentent pour les ports.

Les principales conclusions de l'étude sont que le changement climatique pourrait avoir des répercussions néfastes sur le système de transport des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent. On prévoit que le changement climatique diminuera les niveaux d'eau dans les Grands Lacs, limitera les chargements de navires et qu'il fera par conséquent augmenter les coûts de transport. Les plus faibles niveaux d'eau prévus en raison du doublement de la concentration de dioxyde de carbone dans l'atmosphère pourraient entraîner une augmentation des coûts de transport de 35 p. 100. D'autres changements climatiques modérés pourraient entraîner une hausse de 15 p. 100 des coûts du transport maritime. Les répercussions sur les coûts du transport maritime varieront entre les marchandises et les ports. Les coûts du transport par eau étant plus élevés, certaines marchandises pourraient alors être transportées par d'autres routes, ou

suite à la page 19



suite de la page 18

s'il n'y a pas d'autres modes de transport, la production d'une marchandise donnée pourrait cesser.

Nettoyage du port de Victoria

Le gouvernement du Canada et BC Hydro and Power Authority (BC Hydro) travaillaient ensemble à l'assainissement de Rock Bay dans le port de Victoria, l'un des emplacements les plus contaminés en Colombie-Britannique. Le

gouvernement du Canada versera 14,7 millions de dollars au projet d'assainissement de Rock Bay, et BC Hydro, 17,4 millions de dollars. Le coût total du projet s'élève à 32,1 millions de dollars. Rock Bay est l'emplacement d'une ancienne installation de gazéification du charbon qui a été en activité entre les années 1860 et le début des années 1950.

Le goudron de houille, la principale source de contamination de Rock Bay, était principalement un sous-produit du processus de

gazéification du charbon. Ce processus produisait du gaz qui a permis d'éclairer les lampadaires de la ville et de chauffer des résidences pendant plus de 90 ans. Outre le goudron de houille, l'emplacement est aussi contaminé par des hydrocarbures et certains métaux. Cette contamination résiduelle présente des risques minimes pour la santé. Cependant, le niveau de contamination est supérieur aux niveaux acceptables et limite les activités futures sur cet emplacement.

ALLÉES ET VENUES À OTTAWA

Dale Neufeld : La vice-première ministre et ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, l'honorable Anne McLellan, a annoncé récemment la nomination de M. Dale Neufeld au poste de directeur intérimaire du Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS). M. Neufeld était sous-directeur des Opérations au SCRS depuis avril 2001. Diplômé de l'Université de la Saskatchewan, M. Neufeld s'est joint à la Gendarmerie royale du Canada (GRC) en 1971. Au sein de cet organisme, il a occupé diverses fonctions un peu partout au pays, dont des postes dans l'Ouest, à Ottawa et à London (Ontario). Après s'être joint au SCRS en 1984, M. Neufeld a assumé de plus en plus de responsabilités dans le secteur opérationnel du

Service. Avant d'être nommé à son poste de sous-directeur, il était directeur adjoint des Opérations.

Baljinder S. Gill :

Baljinder S. Gill a été nommé membre de l'Office des transports du Canada. Il est président et chef de direction chez MG & BAL Business Services à Ottawa. M. Gill est titulaire d'un baccalauréat en éducation et d'une maîtrise en économie. Il a poursuivi des études de deuxième cycle en économie agricole et détient un baccalauréat en transports de la Canadian Institute of Traffic and Transportation (l'Institut canadien du trafic et du transport) de l'University of Toronto. Il a été, pendant près de 15 années, au service de Transports Canada en qualité d'agent principal de planification des installations, de gestionnaire de la section des évaluations environnementales du Programme de protection des eaux navigables et de

chef des services techniques et de soutien à la planification des installations maritimes. M. Gill a aussi fait partie du comité consultatif du ministre des Transports sur le transport accessible et du sous-comité des politiques du Comité consultatif du Conseil du Trésor sur les biens immobiliers.

Emilia Warriner : M^{me}

Warriner est la nouvelle directrice du Programme de contribution à la sûreté maritime à Transports Canada, à Ottawa. Elle est responsable du nouveau programme de financement de la sûreté des installations maritimes, annoncé par le ministre des Transports au printemps dernier. On peut la rejoindre au numéro 613-990-2208.



SUR LA COLLINE

La politique en général

Tout le monde sait qu'un gouvernement minoritaire évolue dans un contexte différent de celui d'un gouvernement majoritaire. Le gouvernement fédéral a entrepris son mandat et tous les partis le surveillent attentivement. Tous ceux qui prennent part à la défense du gouvernement fédéral **doivent** savoir qu'ils devront tenir compte des partis de l'Opposition lorsqu'ils mettront en oeuvre leurs diverses stratégies de relations gouvernementales. Comme toujours, aucune stratégie n'est complète sans qu'on ait d'abord informé les hauts fonctionnaires de nos principales questions. En fait, d'aucuns disent que cet aspect revêt encore plus d'importance avec un gouvernement

suite à la page 20



suite de la page 19

minoritaire, étant donné que des efforts axés sur les faits pour faire valoir les intérêts seront plus acceptables pour tous les partis.

Les principaux ministres sont maintenant bien en place, connaissent bien leurs portefeuilles respectifs et sont sûrs des orientations de politiques et de programmes de leur ministère. Paul Martin a fait passer le rôle de secrétaire parlementaire à celui de conseiller privé et bon nombre de ces conseillers participent maintenant aux réunions du Conseil des ministres régulièrement. Les secrétaires parlementaires ont toujours été d'importantes personnes à Ottawa étant donné qu'ils saisissent bien les enjeux du ministère qu'ils représentent et, qui plus est, qu'ils ont un accès direct au ministre responsable.

Il reste à voir comment fonctionneront les divers comités permanents de la Chambre au cours des prochaines semaines. Ces comités sont responsables de l'étude des nouvelles lois. Ils se composent de membres de tous les partis et ne sont plus du domaine exclusif du parti au pouvoir, qui depuis toujours présidait le comité, et qui avait la majorité au sein du comité. Ce déficit démocratique a été rectifié et il pourrait paralyser le processus législatif ou produire de bons résultats pour l'étude des lois. Au cours des prochains mois, cela intéressera peut-être de plus près les administrations portuaires canadiennes lorsque des projets de loi seront déposés pour étude.

Peu importe ce qui arrive, ce sera une session parlementaire intéressante.

Comité permanent des transports

Les membres des divers comités permanents de la Chambre des

communes ont été nommés et le nouveau président du Comité des transports est Roger Gallaway. M. Gallaway est l'ancien président du sous-comité des Transports maritimes, qui n'existe plus. Les membres du Comité sont : Jim Gouk et Caroline St-Hilaire, en tant que vice-présidents, Dave Batters, Raymond Bonin, Robert Carrier, Bev Desjarlais, Jim Karygiannis, Rob Nicholson, Francis Scarpaleggia, Andrew Scheer et Borys Wrzesnewski.

M. Gallaway est le député de Sarnia-Lambton et il a d'abord été élu au Parlement en 1993 et réélu en 1997, 2000 et en 2004. Il est présentement secrétaire parlementaire du Leader du gouvernement à la Chambre des communes et est responsable de la réforme démocratique. Il a siégé à de nombreux autres comités, dont

celui des Finances et du Patrimoine canadien.

Projets de loi dignes de mention

Le projet de loi C-9, Loi constituant l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, a été présenté le 9 octobre 2004. On a procédé à la deuxième lecture de la Loi sur la marine marchande du Canada, de la Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada et de la Loi sur les océans, le projet de loi C-3, qui ont été envoyés au Comité des transports. Le sort de la Loi sur les transports au Canada et de la Loi maritime du Canada demeurerait incertain au moment de mettre sous presse.

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

PRÉSIDENT

Gordon Houston

Administration portuaire de Vancouver

PRÉSIDENT SORTANT

Al 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

George Marcoux

Administration portuaire de Belledune

Allen Domaas

Administration portuaire du fleuve Fraser

Sean Hanrahan

Administration portuaire de St. John's

Alan Paul

Administration portuaire de Toronto

Pierre Gagnon

Administration portuaire de Sept-Îles

Tony McGuinness

Administration de pilotage de l'Atlantique



ÉVÉNEMENTS À VENIR

Réunions du Conseil de l'AAPC

Le 28 novembre 2004 Toronto, Ontario
Westin Harbour Castle

Le 21 février 2005 Ottawa, Ontario

Événements à venir de l'AAPC

Les 29 et 30 novembre 2004 Séminaire de l'AAPC sur la gouvernance
Westin Harbour Castle
Toronto, Ontario

Les 21 et 22 février 2005 Conférence de l'AAPC sur l'interface
entre les ports et le gouvernement
Ottawa, Ontario

Mai 2005 Séminaire de l'AAPC sur les opérations,
à Québec

Assemblées et conférences à venir

2005 L'Administration portuaire de Vancouver
organisera la 47^e Assemblée annuelle et
conférence de l'Association à l'hôtel
Fairmont Waterfront, du 2 au 7 août
2005.

2006 La Commission du port d'Oshawa
organisera la 48^e Assemblée annuelle et
conférence de l'Association,
à Oshawa, en Ontario.

2007 L'Administration portuaire de Montréal
organisera la 49^e Assemblée annuelle et
conférence, à l'hôtel Reine Elizabeth, à
Montréal, du 8 au 13 septembre 2007.

Congrès à venir de l'AAPA

2005 Tampa, Floride
2006 Nouvelle-Orléans, Louisiane
2007 Alaska

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, Services de
traduction Myriade inc.

Éditique et imprimerie :
Cindy Li,
Elm Printing Inc.

Pour de plus amples
renseignements ou pour
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.**