



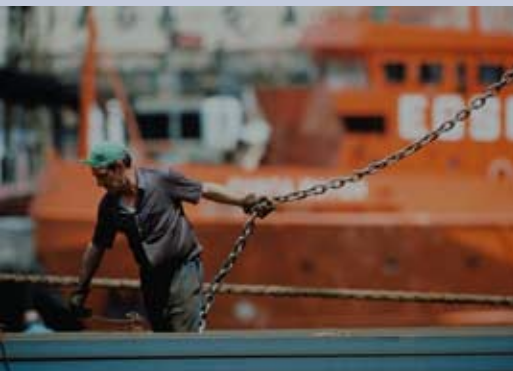
ASSOCIATION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES

MANIFESTE

« La voix prépondérante des ports canadiens » Volume 7, N° 2 • ÉTÉ - AUTOMNE 2010

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	2
Travaux du Conseil	3
Activités portuaires	4
Nominations RO-RO	9
Pleins feux sur l'économie	10
Sur la scène internationale	11
Croisières & vrac	13
Conteneurs	14
Permis social & port écologique	15
Multimodal & Regard sur Ottawa	16
Événements à venir	21
Conseil d'administration de l'AAPC	22



L'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) a été créée en 1958 et elle regroupe les ports, les havres et les intérêts maritimes connexes en un seul organisme national. Les administrations portuaires canadiennes manutentionnent chaque année des marchandises d'une valeur totale supérieure à 152 milliards \$. L'AAPC est la principale association pour la défense des intérêts et le progrès de l'industrie portuaire canadienne et l'apport de ses membres à l'économie locale, régionale et nationale du Canada est considérable.



INTRODUCTION

Après notre conférence annuelle organisée par l'Administration portuaire de St. John's et couronnée de succès, le Conseil de l'AAPC s'est penché sur plusieurs questions. D'abord, il rajeunira le plan stratégique triennal (2009-2012), la grande priorité de celui-ci ayant porté sur le financement fédéral pour les infrastructures portuaires. Plusieurs administrations portuaires ont reçu du financement fédéral depuis la création de ce plan, principalement en vertu du *Fonds de stimulation* et du *Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers*. Le financement fédéral total s'élevait à près de 250 millions \$, ce qui signifie qu'environ 400 millions \$ ont été affectés à l'investissement dans les infrastructures portuaires en 2009-2010. Leur financement demeure prioritaire pour les administrations portuaires et l'Association fera en sorte qu'il reste au programme du gouvernement fédéral.

Toujours à ce même chapitre, l'étude de l'Association sur les infrastructures, qui débutera en novembre et se terminera au début de février, dressera l'inventaire des projets portuaires nécessitant un investissement privé et public, maintenant et à l'avenir. Les détails de l'étude seront divulgués à toutes les administrations portuaires une fois reçue l'approbation finale de l'étude.

L'Association s'est réunie avec le nouveau Ministre des Transports en septembre afin de discuter du besoin de financement futur pour l'investissement portuaire dans le prochain budget fédéral. Le prochain budget fédéral sera complexe en raison du déficit prévu, mais le Ministre estime qu'il devrait être possible que les grands ports canadiens continuent d'investir dans les infrastructures essentielles. Il sait qu'il faut veiller à ce que le Canada assure la croissance commerciale future.

En ce qui concerne la gestion, comme nous l'expliquons plus bas, l'Association doit se pencher sur plusieurs questions que le Conseil a étudiées. Ces questions demeureront à l'ordre du jour du Conseil pour un avenir prévisible. Certaines d'entre elles nécessiteront une étroite collaboration avec d'autres intervenants en transport afin d'obtenir un résultat positif. Les comités techniques suivront bon nombre de ces questions afin de communiquer efficacement le point de vue des ports aux décideurs clés et aux membres de l'Association.

Nous encourageons tous les membres à transmettre à l'Association leurs questions et suggestions sur des sujets contenus dans ce bulletin ou ailleurs.

Pour de plus amples renseignements au sujet des articles de ce bulletin ou pour faire part de vos commentaires, veuillez communiquer avec le bureau national de l'AAPC :

Association des administrations portuaires canadiennes
85, rue Albert, bureau 1502
Ottawa, ON
Canada K1P 6A4
T 613 232-2036
F 613 232-9554
E leroux@acpa-ports.net
W www.acpa-ports.net

Personnel de l'AAPC :

Gary LeRoux
Directeur exécutif

Mike Ircha, Ph. D.
Conseiller principal

Nelly Altherr
Administration

Publié par :

L'Association des administrations portuaires canadiennes

Rédaction :

Gary LeRoux

Traduction :

Services de traduction Myriade inc.

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

1895-10





TRAVAUX DU CONSEIL

Groupes de l'Association

Les quatre groupes de membres collectifs de l'Association (Atlantique/Saint-Laurent/Grands Lacs/Pacifique) se réunissent à la conférence annuelle afin de discuter de sujets d'intérêt mutuel pour leurs régions respectives. Les conclusions de ces rencontres sont ensuite transmises au Conseil de l'AAPC, pour décision et orientation. Auparavant, les questions étaient présentées au Conseil d'administration de l'Association par les représentants des conseils régionaux. Certains de ces groupes régionaux se sont réunis de façon informelle durant l'année pour s'entretenir de questions régionales et nationales d'importance pour la communauté portuaire. Le président et le directeur exécutif assistaient aux réunions de groupe par le passé afin de présenter une mise à jour du travail de l'Association et d'obtenir les commentaires des groupes sur des questions pertinentes.

Sécurité portuaire

À la lumière des déficits du budget fédéral, d'aucuns estiment que le prochain budget ne contiendra probablement pas de financement pour la sécurité. Le Conseil estime toutefois que l'Association doit : 1) identifier les enjeux/problèmes précis liés aux mesures de sécurité portuaire; 2) déterminer les questions liées à l'équipement/aux systèmes de sécurité actuels devenus défectueux et ce qu'il faut faire pour y remédier; 3) étudier la question de la sécurité côté eau ainsi que les avantages/désavantages de l'adoption d'une politique dans ce domaine et ses répercussions sur les ports et 4) se réunir avec le nouveau Sous-ministre adjoint, Sûreté et Sécurité de Transports Canada, afin de déterminer comment faire valoir la question du financement de la sécurité portuaire à l'avenir.

Décision concernant les PERI

Le Conseil estime que la décision de la Cour suprême concernant les PERI et l'Administration portuaire de Montréal pourrait avoir des conséquences futures sur les APC. Le Conseil propose que l'Association surveille cette question afin de s'assurer qu'elle n'ait pas de répercussions néfastes éventuelles. Le Conseil reconnaît que toutes les administrations portuaires ont une entente unique au sujet des PERI avec leurs municipalités respectives, mais nous savons aussi que les administrations portuaires ne souhaitent pas que d'autres mesures soient prises par les municipalités individuelles, ou collectivement par la Fédération des municipalités canadiennes (FMC), qui pourraient considérer cela comme une manière d'obtenir plus d'argent des ports. La FMC avait adopté une résolution à cet effet il y a plusieurs années où elle proposait d'obtenir plus de financement de tous les immeubles fédéraux assujettis à la *Loi sur les paiements versés en remplacement d'impôt*. L'Association déterminera ce que cela signifie pour les administrations portuaires à l'avenir.

Adhésion à l'APEC

L'Association a accepté une invitation à devenir membre régulier du Réseau de services portuaires (RSPA) de l'APEC (Coopération économique Asie-Pacifique). Le RSPA est un organisme international établi en 2006 sous les auspices du Groupe de travail sur les transports de l'APEC, à la demande des leaders économiques et des ministres en transports de l'APEC. Les membres du Conseil sont de hauts représentants de l'autorité compétente de chaque

économie membre de l'APEC. Ce nouvel organisme permet aux intervenants des ports internationaux et de la communauté des services portuaires d'établir des liens et de discuter entre eux et avec des représentants de l'APEC des répercussions des règlements et des politiques sur les diverses industries maritimes.

Processus de négociations avec l'UE

L'Association fournira des renseignements sur le processus de négociations de libre-échange avec l'UE en ce qui a trait à l'approvisionnement portuaire futur, une fois l'accord signé. Cela vise à ce que les administrations portuaires soient d'accord avec les modalités de cet article précis, alors que les représentants canadiens finalisent l'accord final qui doit être ratifié en 2013.

Étude sur les infrastructures

L'Association attend maintenant l'approbation de Transports Canada concernant la demande de financement au Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (FPEPF) afin que la moitié des frais de l'étude soient couverts. L'étude a pour objectif d'établir une plate-forme de données communes qui documente les besoins actuels et futurs d'agrandissement et de capacité des ports (besoins d'infrastructures).

Zones de contrôle des émissions

L'OMI a rendu sa décision sur les Zones de contrôle des émissions (ZCE), mais bon nombre d'activités se poursuivent pour l'élaboration du règlement connexe. Les pays concernés s'efforcent d'établir un règlement raisonnable pour la mise en œuvre de la décision de l'OMI concernant le carburant à faible teneur en soufre dans un périmètre de 200 milles. L'industrie, incluant les administrations portuaires ayant d'importantes activités de croisières, estime qu'il faut y procéder sans nuire aux activités de croisières actuelles et à la croissance future de ce secteur. Le Conseil juge que cette question est importante et l'Association y consacrera plus d'attention au cours des mois à venir afin de prôner l'adoption d'un règlement adéquat.

Modifications à la LMC

Le Conseil se préoccupe aussi de la mise à jour qui s'impose à la LMC en ce qui a trait aux Lettres patentes, compte tenu des modifications entrées en vigueur en août 2008. Cela concerne plus particulièrement le temps nécessaire à la modification des Lettres patentes, même pour les opérations les plus simples. Transports Canada procède aux changements nécessaires en fonction des modifications apportées à la LMC, comme il l'a confirmé lors de plusieurs réunions avec l'Association durant l'année. Ces modifications n'ont pas encore été mises à jour. L'Association réitérera son inquiétude à ce sujet afin que la question soit résolue une fois pour toutes.

ACTIVITÉS PORTUAIRES

Les grands ports du Canada ont enregistré des activités à la hausse en général au cours des derniers mois et les mouvements de conteneurs ont augmenté considérablement durant le premier semestre de 2010. Cela sous-entend que l'économie se redresse, mais des observateurs estiment qu'il faut compter avec l'économie déclinante en Europe et aux États-Unis avant de parler d'une reprise plus solide. Par exemple, le nombre de conteneurs (EVP) transitant par Port Metro Vancouver au cours des cinq premiers mois de 2010 a progressé de 10 % (par rapport à la période correspondante de 2009) et les importations et les exportations ont augmenté respectivement de 14 % et de 7 %. Au Port de Montréal, le nombre de conteneurs (EVP) a augmenté de 8 % pour atteindre 670 128 EVP. Au Port de Halifax, le nombre de conteneurs a progressé de 34,4 %, totalisant 205 178 EVP durant le premier semestre de 2010 comparativement à 152 713 EVP pendant la même période en 2009. Le nombre d'EVP manutentionné au Port de Prince Rupert a beaucoup augmenté, atteignant 157 657 durant les six premiers mois, soit une hausse impressionnante de 61,5 %. Les importations ont progressé de 55,6 % et les exportations de 70,5 % en termes d'EVP durant la même période.



Belledune

SNC-Lavalin voit du potentiel dans le projet de construction de l'Administration portuaire de Belledune (APB) d'un centre de fabrication de modules au nord du port. Le vice-président de la firme d'ingénierie, Jacques Landry, a affirmé que sa compagnie songerait sérieusement à s'approvisionner en composantes modulaires d'une telle installation si l'un des fournisseurs de la firme au Nouveau-Brunswick en assume l'exploitation avec un consortium d'autres entreprises métallurgiques. L'APB a présenté ce projet, dont l'intention est de faire du nord du Nouveau-Brunswick un centre de fabrication de modules. Le port discute avec la province et avec le gouvernement fédéral du financement de ce projet de 15 millions \$.

L'APB a récemment procédé au lancement officiel d'un micro site Web promouvant le transport maritime dans l'Arctique (www.thearticgateway.ca), une nouvelle façon pour le Port de démontrer ce qu'il peut offrir à la clientèle : une longue saison de navigation vers les régions du nord et un port sans congestion; l'accessibilité intermodale permettant le transport de marchandises de tous les marchés intérieurs et l'efficacité des arrimeurs, des remorqueurs et des exploitants de matériel qui rendent le transport maritime depuis Belledune tout à fait idéal!

Saint John

Deux ans à peine après avoir accueilli le millionième croisiériste au port (Helen Camper, le 6 août 2008), Saint John a souhaité la bienvenue au 1,5 millionième passager qui a débarqué le mercredi 6 octobre du *Norwegian Dawn*, de la ligne de croisières Norwegian, à Long Wharf. L'heureux passager a eu droit à une visite guidée privée de Saint John et des environs à bord d'une limousine, suivie d'un déjeuner gracieusement offert par le restaurant Caves de St. Martin. La saison 2010 est l'année record des croisières à Saint John : en effet, on a accueilli 77 navires transportant au total 200 000 passagers. La saison s'est terminée à la fin d'octobre.

Des signes de reprise, après le ralentissement économique qu'ont connu les marchés mondiaux à la fin de 2008 et en 2009, se manifestent maintenant au Port de Saint John. Les résultats de trafic de mi-année révèlent que l'ensemble du tonnage, qui se chiffrait à 15,9 Mt métriques de marchandises au 30 juin, était de 17 % plus élevé que durant la même période l'an dernier. Dans les secteurs particuliers de marchandises, ces points de reprise étaient au chapitre du vrac liquide (+14 %) surtout dans les installations privées, le vrac solide (+316 %) et les conteneurs (+8 %). Le changement marqué dans le secteur du vrac solide est principalement attribuable aux exportations de potasse et de sel qui ont connu un regain par rapport à l'année 2009, où le volume a été particulièrement faible. Les tonnages des marchandises en vrac solide depuis le début de l'exercice atteignent 537 000 tonnes métriques au 30 juin. Par rapport à 2009, cela représente une augmentation de 316 % depuis le début de l'exercice, mais si on compare ces chiffres à une année plus représentative, comme 2008, cette hausse aurait été de 19 %.

L'APSJ a récemment entrepris la réfection du terminal à conteneurs Rodney, qui vise le remplacement et la remise en état de la plate-forme, des pieux et des structures de liaison du terminal situé dans la partie ouest du port de Saint John. Les travaux représentent environ la moitié du projet de 1,4 million \$ qui devrait être terminé en septembre 2011. Il a pour but d'améliorer le terminal à conteneurs pour les utilisateurs du port, notamment les entreprises d'expédition et de manutention de Saint John et les compagnies de camionnage de la province.

Vancouver

Les expéditions à Port Metro Vancouver ont augmenté considérablement; soulignons aussi que 2008 a été une année record pour le port, et qu'il en sera presque de même en 2010. Dans l'ensemble, le port a manutentionné 58,4 Mt à la fin de juillet, une progression de 20 % comparativement à la période correspondante de 2009. Les expéditions de vrac ont augmenté de 22 % grâce à la croissance des économies asiatiques et à la forte demande de marchandises canadiennes comme le charbon et la potasse. Le trafic conteneurs a progressé de 12 % en raison des dépenses de consommation et la demande de biens de consommation s'accroît à mesure que la reprise s'établit.

Toutefois, Teck Resources Ltd., la plus grande compagnie minière canadienne diversifiée a annoncé récemment qu'elle a revu à la baisse ses prévisions de ventes de charbon en raison des restrictions de capacité dans un port de la C.-B., comme l'a annoncé Bloomberg. La compagnie, basée à Vancouver, a déclaré que les ventes au troisième trimestre se chiffraient entre 5,2 millions et 5,5 millions de tonnes métriques par rapport à la cible antérieure

de 5,8 millions à 6,2 millions de tonnes. Teck a réduit ses prévisions de 2010 de 23,5 millions-24,5 millions de tonnes à 23-23,8 millions de tonnes. Par ailleurs, les expéditions d'exportations de potasse de CP Rail ont augmenté de 200 % cette année après que le marché ait ralenti pendant la récession de l'an dernier. Le trafic intermodal de CP Rail, qui comprend le transport par plus d'une forme de transporteur, en ce cas par train et par camion, a augmenté de 40 % à ce jour cette année au port de Vancouver.

Prince Rupert

Deux petites villes de la côte ouest canadienne se livrent concurrence afin de devenir d'importants joueurs pour les besoins logistiques de la Chine en Amérique du Nord, et elles font valoir l'avantage d'un temps de livraison plus rapide vers le centre de l'Amérique et d'un environnement commercial plus stable et plus sain. Au cours des dernières années, en vertu du programme de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, une initiative de 2,8 milliards \$ US lancée en 2006 avec la participation du gouvernement fédéral canadien, des paliers provinciaux et municipaux, les villes de Prince Rupert et de Prince George, au nord de la C.-B., sont devenues des éléments importants du processus. Des représentants des deux villes se sont joints à « Team Northern B.C. » et sont allés en Chine du 2 au 10 septembre afin de promouvoir leur offre. La mission commerciale, composée de représentants d'entreprises, du tourisme, de l'éducation et du gouvernement, a tenu une série de séminaires afin de promouvoir le commerce et l'investissement durant la semaine de la C.-B. au Pavillon du Canada à l'Expo Shanghai. La délégation a aussi participé à la Foire internationale de Chine pour l'investissement et le commerce, à Xiamen, dans la province de Fujian.

Victoria

Ogden Point ne performe pas assez selon l'Administration portuaire du Grand Victoria, qui a récemment entrepris un processus de réaménagement. Auparavant utilisés pour l'entreposage de bois d'œuvre, les 12 hectares de béton plat servent à l'entreposage de véhicules, de pistes d'hélicoptères et à quelques autres entreprises. L'administration portuaire prévoit rezoner le terrain pour permettre à l'industrie maritime d'y entreposer des marchandises plus près de l'eau ainsi que d'autres activités commerciales et de détail connexes en haute terre. Des services publics supplémentaires pourraient être installés près de la digue à Ogden Point. L'association du voisinage s'inquiète depuis longtemps du bruit, de la pollution et du trafic provenant de l'industrie touristique croissante.

Nanaimo

Des discussions de dernière minute concernant les préoccupations des Premières nations ont été réglées et la nouvelle gare maritime flottante de Nanaimo sera construite l'an prochain au coût de 22 millions \$. Nanaimo fera installer un quai flottant de 350 pieds de longueur sur 50 pieds de largeur – en acier ou en béton – où pourront accoster les plus grands navires sillonnant la côte ouest. Côté terre, Herold Engineering Limited, de Nanaimo, construit l'accès routier et met à niveau les services d'approvisionnement en eau, d'égout et électriques et construira le Centre d'accueil qui comprendra également l'installation d'inspection de l'Agence des services frontaliers du Canada et les aires d'attente et de services aux passagers.

Thunder Bay

Le « plus beau des petits navires de croisières » a fait sa 6^e escale à Thunder Bay le 25 juillet avant de se rendre à sa prochaine destination : Nipigon Bay/Red Rock. Le navire, qui est exploité par la Great Lakes Cruise Company, a fait l'objet d'une remise à neuf complète en 2009. Il peut transporter 100 passagers par traversée et il ne compte que des suites avec vue sur mer. Par ailleurs, le port prévoit cet automne un tonnage céréalier inférieur à de coutume en raison des pluies printanières et estivales qui ont nui aux récoltes dans les Prairies. Des millions d'acres de terres cultivées ont été abandonnées dans les Prairies canadiennes au printemps à cause des longues périodes de forte pluie. Selon certaines estimations, seulement quelque 82 % de la superficie en acres ont été ensemencés. Par ailleurs, les tonnages de charbon et de potasse au port seront beaucoup plus élevés que ceux de 2009. Au milieu de juillet, ces tonnages avaient augmenté respectivement de 60 et 70 %, par rapport à la même période l'an dernier.

Windsor

L'Administration portuaire de Windsor, ainsi que Borealis Infrastructure, une division du Régime de retraite des employés municipaux de l'Ontario (OMERS), et Canadian Pacifique (CP), ont formé la coalition Continental Rail Gateway (CRG) afin de tirer parti des débouchés liés au développement, au financement et à la construction d'un tunnel ferroviaire de remplacement sous la rivière Détroit. Le tunnel actuel pour les marchandises, où passent environ 350 000 wagons par année, a ouvert en 1909 et il demeure en excellent état. Toutefois, il ne peut accueillir les conteneurs gerbés de neuf pieds six pouces de hauteur ni certains wagons nouvelle génération multiniveaux utilisés par les expéditeurs et les fabricants d'autos. Le tunnel ferroviaire à grand dégagement permettra aux trains à conteneurs gerbés venant du Port de Montréal d'utiliser le corridor Montréal/Windsor/Détroit/Chicago. C'est important pour la région, car le Port de Montréal prévoit doubler sa capacité de manutention de conteneurs au cours des dix prochaines années.

freefoto.com



photo Jealav



Hamilton

Un nouveau type de navire transite par les eaux du port de Hamilton. L'Administration portuaire de Hamilton (APH) a accueilli le *MV Grande Mariner*, un navire de croisières spécialisé transportant 96 passagers, qui a ajouté Hamilton à son itinéraire. Une délégation de représentants de l'APH, Tourism Hamilton et du Hamilton Waterfront Trust a accueilli officiellement le navire. Des efforts ont été déployés récemment afin de promouvoir le port comme porte de la ville par le biais de plusieurs initiatives incluant la participation au Toronto Boat Show et une collaboration avec des agents maritimes pour promouvoir la région comme destination touristique attrayante. L'escale de Hamilton fait partie d'une croisière de 10 jours entre New York et Toronto.

L'APH a récemment annoncé la finalisation de l'entente de location d'un terrain de 380 000 pieds carrés avec Parrish and Heimbecker, Limited (P&H), qui s'est installée à la Jetée 10 de Hamilton. Le contrat de location prévoit aussi un important investissement dans l'infrastructure au cours des dix prochaines années. P&H s'occupe de commerce et de transport de céréales ainsi que de mouture, d'aviculture et de transformation des aliments.

L'APH a récemment annoncé le renouvellement et l'élargissement de son bail avec Vopak Canada. L'installation peut servir à l'intégration modale complète, au transfert du mode maritime, ferroviaire et terrestre et à la distribution par une tierce partie. Vopak offre des solutions sûres et des normes de sécurité rigoureuses. Ses solutions de services offrent une qualité uniforme, peu importe la destination des expéditions et le conditionnement des marchandises, en veillant à leur sûreté et à leur sécurité durant tous les transferts modaux. Grâce à la gestion optimale de la chaîne d'approvisionnement, Vopak fournit des processus fiables et efficaces de chaîne d'approvisionnement mondiaux et régionaux en recourant à son vaste réseau de terminaux d'entreposage dans le monde entier.

La capacité logistique de Hamilton a été soutenue par le retour de l'exploitation d'une installation stratégique dans les terrains de l'Eastport. Un important investissement sera fait dans la jetée 25 de l'APH, louée à CareGo Innovative Solutions Inc., en vue d'améliorer ses capacités. L'installation, appelée Usine 19 et exploitée par la division Steelcare de la compagnie, consiste en un centre de distribution devant à l'origine servir aux transferts automatisés d'acier en bobine. CareGo a investi 200 000 \$ de plus dans la mise à niveau du matériel du bâtiment d'abord construit comme installation de manutention automatisée devant uniquement servir aux bobines d'acier, afin d'accueillir le populaire programme

de conteneurs de sa division Careport, qui croît rapidement. Les deux divisions mèneront des activités dans l'installation située sur la promenade Eastport, offrant un accès facile aux modes routier, ferroviaire et maritime. Les capacités logistiques de Steelcare offrent un service complet; il s'agit de la seule installation complètement automatisée en Amérique du Nord avec un bâtiment d'entreposage de bobines d'acier à deux niveaux, d'une superficie de 80 000 pi² et d'une capacité de débit de 4,3 Mt par année et ce, avec un seul opérateur.

L'APH a été retenue par la Ville de Hamilton pour la gestion d'un important projet de dragage dans la partie est du havre, un rôle qui se traduit déjà par des économies considérables pour la ville. Des comparaisons entre le plan original d'élimination hors site et un site de mise en dépôt contrôlé proposé (CDF) ont déterminé que ce dernier représentait des économies de coûts estimatives de 4,35 millions \$. Le projet révisé comprend le dépôt unique de matériau dragué directement dans le CDF de la jetée 27 de l'APH.



Toronto Port Authority

Toronto

L'Administration portuaire de Toronto a reçu 14 déclarations d'intérêt concernant le tunnel piétonnier reliant l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (« ABBT ») sous le Western Gap du havre de Toronto. Le 7 juillet 2010, l'APT a lancé la demande officielle de déclaration d'intérêt aux parties intéressées. Les 14 répondants représentent une grande variété de firmes de construction internationales et intérieures, d'institutions investissant dans des infrastructures et d'institutions financières réglementées. Tel que déjà annoncé, l'APT a procédé à l'évaluation environnementale en février 2010, conformément à la loi applicable. Le rapport d'évaluation environnementale préalable devrait être distribué et mis à la disposition du public pour commentaires cet automne. L'APT décidera ensuite si elle ira de l'avant avec le projet à la lumière des résultats de l'évaluation environnementale et en tenant compte des questions connexes, incluant les commentaires issus de la consultation publique.

L'APT a annoncé que la macro entente de règlement entre l'APT et la Ville de Toronto (la « Ville ») a été signée à la satisfaction de toutes les parties. Cette entente, approuvée par le Conseil municipal le 4 décembre 2009 par un vote unanime de 36 voix, comprenait le règlement concerté de diverses questions entre les organismes, à savoir :

- la vente d'une parcelle de terrain de 18,4 acres par l'APT à la Ville en contrepartie de la somme de 1,00 \$. Cette parcelle de terrain, à l'angle de la rue Leslie et du boulevard Lakeshore, fait partie intégrante de l'initiative de transport en commun de Toronto visant l'élargissement du service de métro léger rapide au cours des années à venir;

- le paiement, par l'APT à la Ville de 6,419 millions \$ pour les PERI pour la période de 1999 à 2009;
- le versement par la Ville à l'APT de 11,7 millions \$ pour les paiements en souffrance liés aux transactions foncières en vertu de l'Accord de règlement de 2003 et
- une nouvelle entente pour les droits d'utilisation portuaire où la Ville consent à verser environ 6 cents par passager aller-retour utilisant les traversiers de la ville vers les îles de Toronto.

L'APT a aussi confirmé que son Conseil d'administration a convenu à une récente réunion de verser 1,44 million \$ en PERI, une somme supplémentaire pour 2009, ainsi qu'une somme pour les six premiers mois de 2010. La Ville a convenu d'accepter ces deux PERI, conformément aux PERI établis dans le macro accord de règlement susmentionné, jusqu'à ce qu'on détermine définitivement les PERI payables à la Ville par l'APT pour les périodes concernées.

Oshawa

Le gouvernement du Canada a annoncé récemment un investissement dans des améliorations importantes au port d'Oshawa afin de le promouvoir comme endroit attrayant pour les familles et les visiteurs, et pour appuyer la création d'emplois et les occasions d'affaires dans la région. Le gouvernement du Canada investit 10,2 millions \$ pour transférer les activités industrielles du quai ouest au quai est du port. De nouvelles clôtures seront installées et on y fera de l'aménagement paysager, de façon à permettre à ceux qui utilisent les parcs et les sentiers récréatifs de la ville de rester à une distance sécuritaire du secteur industriel du port. Cette annonce coïncide avec la conclusion d'une entente entre le gouvernement du Canada, la Ville d'Oshawa et la Commission portuaire d'Oshawa au sujet de questions relatives à des terrains au port d'Oshawa. Cette entente donne aussi à la Ville, aux utilisateurs et aux intervenants du port d'Oshawa plus d'assurance, tout en permettant d'établir un équilibre dans l'utilisation du port et de ses environs.

Montréal

Le trafic au Port de Montréal a repris les niveaux d'avant la récession après avoir augmenté de près de 8 % comparativement à l'an dernier et atteignant environ 11,8 Mt au cours des six premiers mois de 2010. Les deux principaux moteurs de la croissance ont été les marchandises conteneurisées et le minerai de fer. Le trafic conteneurisé a affiché une progression d'environ 12,6 % pour le premier semestre, totalisant 6,1 Mt par rapport à 5,4 Mt au cours de la même période en 2009. La plus forte croissance de trafic est liée au fret de la Méditerranée et des Caraïbes, avec des hausses respectivement de 35 % et 19 %, d'après des données préliminaires publiées par l'APM. Le port a affirmé que le trafic de l'Europe du Nord s'est également amélioré de trois pour cent. Du côté du trafic de marchandises en vrac, le vrac liquide a enregistré une baisse de 2,9 % et le vrac solide une augmentation d'environ 13,7 %. La croissance la plus prononcée se situe au niveau du minerai de fer, avec une augmentation de 37,6 % comparativement à la même période en 2009.

L'Administration portuaire de Montréal est heureuse de l'entente qui a été conclue entre l'Association des employeurs maritimes (AEM) et ses employés débardeurs afin de permettre la reprise du travail dans les terminaux du port de Montréal. Elle se réjouit aussi de l'annonce de la reprise des négociations pour le renouvellement de la convention collective et souhaite que les parties s'entendent rapidement à ce propos afin d'assurer la poursuite du développement du port de Montréal à long terme.

Le gouvernement du Canada va contribuer au dynamisme économique du Canada et du Québec en investissant dans un important projet d'optimisation des infrastructures du port de Montréal. Ce projet de plus de 10 millions \$ consiste à maximiser la capacité du terminal Cast pour mieux répondre aux attentes des transporteurs maritimes qui utilisent le port de Montréal. Le gouvernement du Canada versera jusqu'à 5,1 millions \$ pour ce projet provenant du Fonds de stimulation de l'infrastructure. L'Administration portuaire de Montréal assumera le reste des coûts de ce projet. Le projet de maximisation de la capacité du terminal Cast permettra d'accueillir deux navires de 280 à 300 mètres de longueur. Les travaux incluent le prolongement de 45 mètres au poste à quai 76 et l'aménagement d'un accès pour la circulation des équipements de manutention vis-à-vis la section 75.



Trois-Rivières

Le maire de Trois-Rivières, M. Yves Lévesque, ainsi que M. Pierre Ducharme, président du Conseil de l'APTR, ont présenté leur vision partagée du développement des rives du Saint-Laurent et de la rivière Saint-Maurice. Trois-Rivières, à la fois Ville portuaire et Port urbain, doit rechercher l'équilibre entre les sphères sociale, environnementale et économique dans l'utilisation de ses zones riveraines. En effet, le plan de modernisation du Port, Cap sur 2020, et le projet de développement Trois-Rivières sur Saint-Laurent de la Ville représentent une occasion de collaboration unique qui a mené à l'arrimage de ces deux visions de développement. La Ville et le Port ont conclu une convention touchant la réalisation de plusieurs projets qui seront à la fois bénéfiques aux activités portuaires et aux citoyens de Trois-Rivières. Cette entente comprend, entre autres, la consolidation du périmètre portuaire par un réaménagement des voies de circulation, l'aménagement de l'intersection des rues Notre-Dame Centre, Saint-Roch et de la Fosse ainsi que la création d'un nouveau parc urbain et d'un passage piétonnier.

Québec

Le Port de Québec, un exploitant de terminal au port et le CN ont annoncé la conclusion d'un accord de service qui permettra de réduire de près de 30 % les temps de parcours des envois destinés à Toronto, les faisant passer de 53 heures à 38 heures. Cette amélioration est attribuable au fait que le port et l'exploitant du terminal se sont entendus pour offrir des temps de libération plus uniformes pour les envois et que le CN modifiera ses horaires afin d'accélérer le mouvement des trains sur son réseau entre Québec et Toronto. Le CN étudiera la possibilité d'accélérer l'expédition ferroviaire d'autres marchandises transitant par le Port de Québec, notamment des métaux et des concentrés de minéraux. Le carburant aviation d'Air Canada arrive par navire au terminal d'IMTT du Port de Québec et est acheminé par le réseau ferroviaire du CN à un terminal de carburant situé à proximité de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto.

À l'occasion de la 99^e convention annuelle de l'American Association of Port Authorities (AAPA) tenue à Halifax en septembre, Ross Gaudreault, président-directeur général de l'APQ, a reçu le prix Distinguished Service Award de l'AAPA, remis à des membres de l'AAPA ayant contribué de façon exceptionnelle au développement de l'industrie portuaire et maritime nord-américaine. Cette récompense n'a été remise qu'à 12 personnes au cours des 20 dernières années.

Sept-Îles

Le Port de Sept-Îles et Développement Économique Sept-Îles sont fiers d'annoncer que le premier chargement de 165 225 tm de minerai de fer de la compagnie Consolidated Thompson Iron Mines Ltée (CLM) a quitté le port récemment en direction de la Chine, à bord du Navios Aurora. C'est une toute nouvelle destination maritime qui vient s'ajouter aux autres destinations internationales qui constituent plus de 85 % du trafic du Port. Dans les faits, la compagnie CLM a effectué dans les derniers jours le démarrage de son terminal d'entreposage terrestre ainsi que la mise en service de son système de chargement maritime novateur qui met à profit un navire navette autodéchargeur, l'*Atlantic Superior* de la compagnie CSL, qui effectue le transbordement dans un navire océanique ancré dans la baie de Sept-Îles. Ce n'est que tout récemment, au mois de décembre dernier, que la société minière a entrepris sur les terrains du Port des travaux d'importance visant l'aménagement d'un secteur de la Pointe-Noire de plus de 20 hectares avec l'implantation de voies ferroviaires, d'équipements majeurs de manutention du minerai de fer, tels que culbuteur, empileur/récupérateur et réseau de convoyeurs. Ces travaux ont nécessité des investissements privés représentant plus de 150 millions \$ et ont généré des retombées majeures en contrats divers pour la communauté régionale.

Vancouver

L'honorable Stockwell Day, président du Conseil du Trésor et ministre de la Porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, a marqué, le 14 juillet, le début des travaux de construction du pont ferroviaire sur le ruisseau Lynn et du passage inférieur sous l'avenue Brooksbank à North Vancouver, en Colombie-Britannique. Cet investissement fédéral de plus de 21 millions \$ améliorera l'accès aux ports et aux voies ferrées. Il contribuera aussi à générer des possibilités de création d'emplois avec une main-d'œuvre qualifiée au moment où nous renforçons nos relations commerciales avec les pays d'outremer. Ce projet, effectué par l'intermédiaire de Port Metro Vancouver, porte sur la construction d'un nouveau pont à huit voies ferrées en vue d'élargir le corridor ferroviaire portuaire

et d'agrandir le passage inférieur sous l'avenue Brooksbank. Ces élargissements amélioreront l'accès ferroviaire à destination et en provenance des terminaux ouest Neptune et Lynnterm de Port Metro Vancouver à North Vancouver.

Ce projet contribue à l'augmentation des voies ferrées dans la zone commerciale de la rive nord, un centre commercial et économique de la Colombie-Britannique en pleine expansion. En 2008, ce secteur a traité 23,7 Mt de marchandises, d'une valeur d'environ 10,7 milliards \$. D'ici 2020, on prévoit que les terminaux de la rive nord créeront 31 000 emplois au Canada, ce qui représente des salaires de plus de 1,4 milliard \$ annuellement, et 2 milliards \$ en produit national brut (PIB).

Halifax

Le fret conteneurisé s'est chiffré à 205 178 EVP durant les six premiers mois de 2010, comparativement à 152 713 EVP pendant le premier semestre de 2009, une progression de plus de 52 000 EVP (34,4 %) qui démontre que la nouvelle vague de navires introduite durant l'année a une influence positive. Le divers a augmenté de 0,8 % pendant le deuxième trimestre de 2010 par rapport à la période correspondante de 2009 et il a atteint 34 411 Mt. Le volume de vrac a diminué de 27,1 % pour s'établir à 1 261 115 Mt au deuxième trimestre de 2010 comparativement à la même période en 2009. Les marchandises ro-ro ont progressé de 22,1 % et ont atteint 70 941 Mt pendant le deuxième trimestre de 2010 comparativement à la même période en 2009.

St. John's

Le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador a félicité une commission du travail fédéral d'avoir affirmé que l'expédition de marchandises vers la province via le Port de Montréal constitue un service essentiel. Le gouvernement provincial a déclaré que la moitié des marchandises expédiées à l'île de Terre-Neuve passe par les ports de Montréal et de Halifax. La commission a tenu une audience le 17 septembre en vue de déterminer le niveau de service indispensable.

MacDonnell Group

Le British Columbia Institute of Technology a signé un protocole d'entente avec le MacDonnell Group de Halifax, N.-É. L'entente prévoit que les programmes de formation en sécurité maritime de MacDonnell seront offerts au campus de la Colombie-Britannique. Ces programmes ont été élaborés conformément au Code international pour la sécurité des navires et des installations portuaires et du règlement de Transports Canada en matière de sûreté du transport maritime. L'approche canadienne pour le développement d'une main-d'œuvre chevronnée et bien formée est très respectée et elle a constitué un important facteur dans la sélection de MacDonnell pour ce partenariat. La compagnie appuie le programme de sécurité maritime par le biais de services d'ingénierie, de formation nautique maritime et de consultation en gestion.



NOMINATIONS RO-RO

Saint John

L'Administration portuaire de Saint John a récemment annoncé la nomination de James Quinn au poste de président-directeur général. M. Quinn possède plus de 30 années d'expérience dans le secteur maritime et le secteur public. Il a commencé sa carrière au milieu des années 1970 sur des bateaux qui partaient du port de Saint John. En 1981, il a repris du service à la Garde côtière canadienne où il a été promu à des postes de direction, notamment directeur régional, Région du Centre et de l'Arctique, et directeur général, Communications et trafic maritimes. Son expérience à la Garde côtière l'a amené dans des ports du Canada et du monde entier. Après 23 années à la Garde côtière, il est entré au Secrétariat de l'appareil gouvernemental et au Secrétariat de la politique du développement social du Bureau du Conseil privé, à titre de conseiller principal. En 2002, il devient directeur général, Secteur des terres, au ministère des Affaires indiennes et du Nord, avant d'être promu à divers postes de direction jusqu'à celui de dirigeant principal des finances/sous-ministre adjoint. Plus récemment, M. Quinn a exercé des fonctions semblables à l'Agence canadienne de développement international. Il possède un diplôme de l'Université Dalhousie (BSc) et la désignation de comptable en management accrédité (CMA).

Vancouver

M. Eugene Kwan, de Vancouver, en Colombie-Britannique, a été nommé au conseil de l'Administration portuaire de Vancouver Fraser pour un mandat de trois ans. M. Kwan détient un diplôme en droit de l'Université de la Colombie-Britannique. Il est actuellement président et premier dirigeant de l'Agincourt Capital Corporation et avocat principal chez Stikeman Elliott LLP, un cabinet international d'avocats en droit commercial dont le siège est au Canada. Ancien associé de la firme, il a dirigé le bureau de Hong Kong avant de se joindre au Hutchison Whampoa Group en tant que cadre supérieur. M. Kwan fera profiter l'Administration portuaire de sa vaste expérience dans le domaine des investissements, de l'immobilier et des communications. Très actif au sein de sa communauté, M. Kwan est président de la Fraser Valley Wineries Association et administrateur de la VGH & UBC Hospital Foundation.

Montréal

A PDG de l'Administration portuaire de Montréal, Sylvie Vachon, a annoncé la nomination de Réal Couture, ASC, FCA comme vice-président, Finances et Administration, à compter du 21 juin 2010. M. Couture est responsable de la qualité de la communication



de l'information financière, de la proposition de stratégies financières et du contrôle des dépenses. Il sera aussi responsable des services suivants : Approvisionnement et Risque; Technologie de l'information; Amélioration continue et Service immobilier. M. Couture possède plus de 29 années d'expérience comme cadre dans diverses compagnies de tailles et de domaines variés. Avant de se joindre à l'APM, M. Couture travaillait à la Société des établissements de plein air du Québec (SEPAQ), l'organisme provincial qui gère et aménage les territoires publics et les installations touristiques. Cette année, l'Ordre des comptables agréés du Québec lui a décerné le titre de fellow pour son dévouement professionnel exceptionnel et pour son rôle décisif dans la préparation et la mise en œuvre du plan stratégique de la SEPAQ qui a mené à la reprise et à la croissance de la Société. M. Couture siège à plusieurs conseils d'administration en tant que président du comité de vérification, administrateur ou trésorier.

Québec

M. Yvon Bureau, président du conseil de l'Administration portuaire de Québec (APQ), a annoncé la nomination de M. Mario Girard au poste de président-directeur général de l'APQ. Ce dernier succédera, dès janvier 2011, à M. Ross Gaudreault qui a annoncé sa retraite du Port de Québec pour le 31 décembre prochain. Comptant plus de 25 années d'expérience dans le domaine des affaires tant à l'échelle locale qu'internationale, M. Girard offre à l'APQ le profil correspondant aux attentes identifiées par le conseil d'administration de l'APQ. M. Girard a entre autres œuvré dans le secteur des technologies de l'information où il s'est démarqué en fondant deux entreprises, soient Gespro Technologies et Nstein Technologies, la seconde œuvrant dans le développement des logiciels de type « Business Intelligence » désormais utilisés par les plus grands groupes de presse au monde. À l'échelle internationale, Mario Girard dispose d'une solide expérience dans le développement de marché, l'acquisition d'entreprises et le financement privé et public de projets.



PLEINS FEUX SUR L'ÉCONOMIE



Reprise de l'industrie portuaire d'ici à 2013

Cargonews Asia

L'industrie portuaire internationale ne se redressera pas avant 2013 des effets dévastateurs de la récession mondiale de l'an dernier, selon l'Association internationale des ports. À la veille de cette récession, les ports, qui débordaient de conteneurs et étaient lourdement congestionnés, exhortaient les dirigeants portuaires à saisir l'occasion et à agrandir leurs installations.

Rapport sur le quatrième trimestre 2010 du transport maritime au Canada

New Market Report, 11 août 2010

La reprise des dépenses de consommation au Canada devance les attentes et cela se fait sentir dans les ports du pays. L'Administration portuaire Vancouver-Fraser a annoncé à la fin de juin que Port Metro Vancouver (PMV) affichait une hausse de 41,4 % d'une année sur l'autre des importations conteneurisées qui se sont établies à 108 666 EVP en mai 2010. Il s'agit du plus haut niveau d'importations depuis septembre 2008, qui est attribuable à la forte progression de la demande de transport maritime. Le rapport prévoit une augmentation de volume de 4,7 % en 2010 à Port Metro Vancouver après la régression de 11,0 % durant l'effondrement de l'an dernier. PMV prévoit une croissance relativement solide, la moyenne annuelle de la période 2010-2014 devant s'établir à 3,2 %, confortablement au-dessus du taux de croissance général de l'économie canadienne.

Au Port de Montréal, le volume de cette année progressera de 11,7 % (il avait baissé de 9,3 % en 2009). La croissance moyenne du volume au port pour la période prévue sera de 7,1 %, bien au-dessus du taux de croissance du PIB. Les perspectives en manutention de conteneurs sont prometteuses dans les deux ports, bien que la croissance sera plus forte sur la côte est (Montréal) que sur la côte ouest (Vancouver).

En termes réels, nous prévoyons une reprise des échanges commerciaux canadiens (importations/exportations) à la suite de la baisse marquée de 13,7 % à l'automne 2009 causée par la récession américaine et mondiale. En 2010, la croissance sera de

7,5 % et il est évident qu'il faudra attendre quelques années avant d'atteindre à nouveau les niveaux commerciaux d'avant 2009. Les importations seront en tête cette année, avec une croissance de 8 % en termes réels, ce qui reflète la reprise de la consommation au pays; les exportations augmenteront de 7,0 %. Le Canada demeurera lourdement tributaire de la santé de l'économie des États-Unis, son principal partenaire commercial. Le principal risque de baisse dans les ports et le secteur du transport maritime au Canada vient de son puissant voisin du sud, les États-Unis. Environ la moitié des importations du Canada viennent des États-Unis et deux tiers des exportations canadiennes y sont expédiées. Par conséquent, si le ralentissement de croissance à double creux aux États-Unis en 2011 s'avère plus important que prévu, il y aura une incidence néfaste sur l'économie canadienne et sur la demande de transport maritime et de manutention portuaire.

La baisse des affrètements au jour le jour des conteneurs océaniques se poursuit

International Freighting Weekly

Les affrètements au jour le jour de conteneurs océaniques dans le monde entier ont chuté dernièrement et les transitaires disent que les lignes maritimes commencent à vouloir obtenir des garanties de fret après la haute saison. Pour la semaine se terminant le 20 août le Shanghai Containerised Freight Index, qui se base sur les affrètements de 15 destinations différentes de Shanghai, a régressé de 13,46 points par rapport à la semaine précédente, et s'est établi à 1,513.60. L'indice indiquait que tous les affrètements au jour le jour des services vers les ports européens ont récemment chuté de 20 \$US par EVP par rapport à la semaine précédente pour s'établir à 1,847 \$. Au cours des quatre dernières semaines, les affrètements Asie-Europe en direction ouest ont diminué de 43 \$/EVP, selon l'indice.

Les terminaux de NY-NJ augmentent leurs droits

Journal of Commerce Online

Joseph Bonney

Cinq terminaux maritimes du Port de New York et New Jersey augmenteront une partie de leurs droits de manutention de 2 % et ils imposeront de nouveaux droits pour la livraison précoce de conteneurs d'exportation et pour les exportations de matières dangereuses mal documentées. Les changements entrés en vigueur le 1^{er} octobre ont été annoncés par la New York Terminal Conference, dont les membres ont l'autorisation de fixer des frais communs en vertu du pouvoir de la Federal Maritime Commission. Le nouveau barème des droits est affiché sur le site Web de la conférence de terminaux

<http://www.newytc.com/>



SUR LA SCÈNE INTERNATIONALE

Port d'Anvers

Le port d'Anvers a annoncé un investissement de 1,6 Md dans de nouvelles infrastructures. Le projet prévoit l'agrandissement du port au cours des 15 prochaines années afin de demeurer concurrentiel au sein de la gamme Le Havre-Hambourg.

Anvers a l'intention d'aménager deux nouvelles installations portuaires à Verrebroek et à Saeftinghe. Cette dernière sera transformée en une nouvelle installation à conteneurs à quais multiples pouvant accueillir les navires post-panamax. Verrebroek sera aussi agrandie et comptera un quai pour les navires post-panamax. On ignore encore quels volumes ces ports seront en mesure de traiter, mais ils offriront des quais multiples, dont certains de plus de 3 000 m. Il faut donc supposer qu'ils manutentionneront des volumes considérables de conteneurs.

Ces nouveaux terminaux seront complétés par la construction de nouvelles écluses sur le fleuve Escaut en vue de donner au port estuarien une capacité de déchargement de 24 heures sur 24. Anvers agrandira aussi son réseau routier pour appuyer ces nouveaux ports. La taille des navires entrant dans l'Escaut nécessite aussi l'élargissement des opérations de dragage et le port achètera donc un nouveau navire de dragage. Le port d'Anvers est un proche concurrent de Rotterdam et de Hambourg pour le poste de premier port européen. Il a bénéficié au cours des dernières années de l'expansion de ses installations sur la rive gauche de l'Escaut. Avant la récession, Anvers réussissait à s'approprier d'importants volumes de Rotterdam, son grand rival, alors que le port néerlandais s'efforçait d'entreprendre l'agrandissement du Massvlakte 2. L'annonce de ce nouvel investissement indique clairement qu'Anvers entend appairier la croissance de Rotterdam et conserver l'avantage qu'il a acquis au fil des ans.

Le Rapport du Conseil international du Canada sur la SPM appuie l'élargissement de la Porte du Pacifique comme nouvelle approche pour la Chine

Canada-Asia News Service

Le Conseil international du Canada a publié un rapport intitulé *Un Canada ouvert : stratégie de positionnement mondial à l'ère des réseaux*, qui offre une vision du rôle de notre pays dans un monde où la puissance évolue et où les enjeux internationaux urgents présentent de grands défis pour le statu quo. Un chapitre qui porte sur les relations du Canada avec la Chine étudie l'exécution lourde qui nuit constamment à l'aptitude du Canada à frapper au-dessus de son poids (ou au même niveau) en Asie.

On estime que la montée en puissance de l'Asie, en particulier de la Chine et de l'Inde, constitue un « changement de jeu » dans le paysage économique et de gouvernance mondial. Le rapport énonce des recommandations de sorte que le Canada fasse progresser sa relation avec ses partenaires stratégiques. Il doit notamment : élargir la stratégie de la Porte du Pacifique afin d'inciter les compagnies chinoises et indiennes à établir leur bureau national et leurs centres de distribution en C.-B., ce qui transformerait efficacement Vancouver en principale plaque tournante d'Amérique du Nord pour les entreprises asiatiques; établir un accord de pont économique avec la Chine qui comprendrait une

forte composante de rapports humains, incluant la promotion de la toute première entente de double citoyenneté avec la Chine.

<http://www.onlinecic.org/opencanada>.

Les projets disparates ne résoudre pas notre problème de mobilité de cargaison

John Creighton (le 17 août 2010) - Crosscut.com

Les dirigeants de l'État de Washington soulignent souvent qu'un emploi sur trois à Washington est tributaire du commerce international et que les emplois liés aux échanges commerciaux dépendent aussi d'un réseau ferroviaire et routier national. Nos concurrents de la côte ouest font ce genre de vaste planification. Les ports canadiens de la Colombie-Britannique, par exemple, nous livrent maintenant une vive concurrence pour les marchandises et les emplois. Ils ont agi rapidement et sont devenus des joueurs importants des échanges commerciaux trans-Pacifique et ils y sont arrivés parce que les gouvernements fédéral et provinciaux du Canada voient les projets de transport comme des investissements nationaux stratégiques.

Le gouvernement canadien a injecté plus de 3 milliards \$ dans les infrastructures portuaires de la Colombie-Britannique durant la dernière décennie dans le cadre de sa stratégie fédérale de transport concertée. Les dollars en transport sont d'abord accordés aux projets qui appuient la stratégie intégrée. Ne vous y trompez pas : ces ports de la C.-B. ciblent les marchandises qui passent

Courtesy of Port of Seattle





par les ports du Puget Sound en construisant de solides réseaux ferroviaires et routiers par où transitent rapidement et efficacement les marchandises à destination du midwest américain. En revanche, les États-Unis n'ont pas de stratégie nationale en transport. L'Amérique est aux prises avec des infrastructures qui s'effondrent à tous les niveaux et avec un système de financement encore plus vieux que bon nombre des routes et ponts qui tombent en ruines.

<http://crosscut.com/2010/08/17/transportation/20062/Patchwork-projects-won-t-cure-our-freight-mobility-problem/>

Les importations au port de LA atteignent leur plus haut niveau depuis deux ans

Journal of Commerce Online, Bill Mongelluzzo

Le port obtient le total le plus élevé depuis août 2008 grâce à un gain de 32 %

Les importations au Port de Los Angeles ont augmenté de 32 % en juin, atteignant le niveau mensuel le plus élevé depuis août 2008. Le mois dernier, les importations ont totalisé 371 888 EVP, de loin le niveau le plus élevé de l'année. Le personnel du marketing portuaire a indiqué que la vague de navires de haute saison revient vers le trans-Pacifique et que les navires arrivent remplis à pleine capacité ou presque. Les transporteurs rapportent aussi des conteneurs vides vers l'Asie à un rythme record récemment afin de remédier à la grande pénurie d'équipement là-bas. La quantité de conteneurs vides manutentionnés au port a augmenté de près de 53 % comparativement à juin 2009.

Les exportations ont augmenté de 12,6 % le mois dernier comparativement à juin 2009. Elles remontent depuis la fin de l'an dernier, mais il y a habituellement une baisse saisonnière estivale et elles reprennent ensuite avec énergie après la récolte agricole d'automne. L'ensemble des volumes de conteneurs au Port de Los Angeles en juin a augmenté de 32 % par rapport à l'an dernier. Depuis le début de l'exercice, les importations, les exportations et les conteneurs vides ont augmenté de 15 % comparativement au premier semestre de 2009.

La Chine veut doubler ses échanges commerciaux avec le Canada d'ici à 2015

par Simon Rabinovitch et David Ljunggren (24 juin 2010)

La Chine, la plus grande nation exportatrice au monde, veut doubler ses échanges commerciaux avec le Canada, qui passeraient à 60 milliards \$ d'ici à 2015, a affirmé récemment le président Hu Jintao. Le Canada, qui envoie 75 % de l'ensemble de ses exportations aux États-Unis, souhaite vivement diversifier ses marchés afin de neutraliser la faible demande de son principal client. La consommation d'énergie monte en flèche en Chine et elle se tourne vers le Canada comme fournisseur de ressources stables. L'an dernier, des compagnies chinoises ont d'ailleurs commencé à augmenter leurs investissements dans les sables pétrolifères canadiens.

<http://www.reuters.com/article/idUSN2415479320100624>

CROISIÈRES & VRAC

Les traversées Nouvelle-Angleterre-Canada gagnent en popularité

par Jay Clark, correspondant spécial du *Miami Herald* (1^{er} août 2010)

La popularité des croisières Nouvelle-Angleterre/Canada a augmenté de façon remarquable depuis quelque temps, et la saison des croisières s'est également prolongée. Il y a des années, la plupart des croisières n'avaient qu'une petite fenêtre en automne. Toutefois, depuis quelques années, certaines lignes débutent ces croisières au début de l'été. Holland America prévoit d'ailleurs les commencer dès avril l'an prochain. Les ports d'escale varient selon la ligne de croisières et l'itinéraire particulier, mais citons notamment en Nouvelle-Angleterre : Newport, R.I.; Boston; Portland, Freeport et Bar Harbor dans le Maine. Parmi les ports canadiens, on compte Saint John, Nouveau-Brunswick; Halifax et Sydney en Nouvelle-Écosse; Terre-Neuve; l'Île-du-Prince-Édouard et Saguenay, Québec et Montréal, au Québec.

<http://www.miamiherald.com/2010/07/25/1740137/popularity-of-new-england-canadian.html#ixzz0yJddqqr>

Les nouvelles normes relatives aux émissions pourraient nuire au trafic des navires de croisières

Chris Hayes (12 juillet 2010)

Bernadette MacNeil, gestionnaire, Marketing et Administration de Sydney Ports Corp., a précisé récemment qu'elle n'avait pas de détails expliquant comment les lignes maritimes allaient réagir aux nouvelles restrictions qui seront appliquées en 2012. Toutefois, les compagnies de croisières qui sont, en règle générale très sensibles aux coûts, auraient à payer plus cher pour du carburant à faible teneur en soufre, des épurateurs et autres mesures de réduction d'émissions. M^{me} MacNeil se demande si le gouvernement canadien a songé au fait que les nouvelles normes relatives aux émissions pourraient dissuader les lignes de croisières de faire escale aux ports canadiens et que cette perte pourrait nuire à l'industrie touristique.

Le gouvernement canadien a affirmé que les gros navires sillonnant les eaux canadiennes seront assujettis aux nouvelles normes rigoureuses d'émissions visant à réduire énormément les émissions de nitrogène et d'oxyde de soufre, ainsi que celles de fines particules d'échappement. Transports Canada a déclaré que les mesures réduiront les émissions d'oxydes de nitrogène de 80 % et celles d'oxydes de soufre de 96 % pour les gros navires. Les normes entreront en vigueur en 2012 et elles s'appliqueront aussi aux eaux américaines et françaises, dont celles de Saint-Pierre et Miquelon.

Fred Olsen Cruise Lines, dont les bateaux faisaient escale à Sydney par le passé, a déclaré que le nouveau règlement relatif à la réduction des émissions devant entrer en vigueur en Amérique du Nord pourrait faire en sorte que la compagnie cesse ses croisières dans la région. La ligne a affirmé que les navires devront payer 16 000 \$ de plus par jour en frais de diesel navire lorsque les niveaux de soufre permis dans les carburants devront respecter les normes des zones de contrôle des émissions.

Les nouvelles règles concernant le carburant pourraient nuire au secteur des croisières

UPI.com (10 juillet 2010)

Au moins une ligne de croisières a déclaré qu'elle rayera le Canada de ses itinéraires si le nouveau règlement relatif aux émissions entre en vigueur. Selon la Canadian Broadcasting Corp., les navires de croisières se trouvant dans un périmètre de 200 milles de la côte canadienne peuvent utiliser du carburant contenant de 1,5 à 2,5 % de soufre, en vertu du règlement actuel. Les coupures proposées, établies dans une entente avec les États-Unis, exigeraient des réductions marquées du soufre au cours des cinq prochaines années, les premières devant débuter en 2012. Des centaines de croisières s'arrêtent aux ports canadiens de l'Atlantique et du Pacifique chaque année, 130 escales ayant été prévues à Halifax, N.-É. cet été. Fred Olsen, une ligne de croisières britannique, a annoncé qu'elle songe à laisser tomber Halifax comme port d'escale en 2012, car le nouveau règlement lui coûterait des milliers de dollars par jour pour chaque navire en eaux canadiennes.

Augmentation de 109 % du commerce du minerai de fer sur les Grands Lac en juin

The Maritime Executive (13 juillet 2010)

Les expéditions de minerai de fer sur les Grands Lacs ont totalisé 5,9 Mt nettes en juin, une diminution de 6,4 % comparativement à mai, mais une hausse de 109 % par rapport à il y a un an. Les expéditions ont également augmenté de 3,1 % comparativement à la moyenne mensuelle quinquennale. En juin, les chargements aux ports américains ont augmenté de 108 % par rapport à il y a un an et celles des ports canadiens ont progressé de 112 %.

Le commerce du minerai dans les Grands Lacs se chiffre à 21 653 206 tonnes depuis le début de l'exercice, une hausse de 130 % par rapport au même point l'an dernier. Le total à la fin de juin est aussi pratiquement lié à la moyenne quinquennale pour le premier semestre de l'année. Les expéditions des ports américains ont augmenté de 145 % comparativement à il y a un an. Les chargements aux ports canadiens devançant de 49 % ceux de l'an dernier.

<http://maritime-executive.com/pressrelease/lakes-iron-ore-trade-109-percent-june/>

CONTENEURS



Bonne et mauvaise nouvelles pour le transport maritime de conteneurs

International Freightling Weekly (Damian Brett)

L'industrie du transport maritime de conteneurs doit se préparer à un quatrième trimestre plus faible que prévu en raison du ralentissement de la reconstitution de l'inventaire et des mouvements de conteneurs vides, selon un important analyste. Dans son rapport intitulé *Counting Containers*, l'analyste Macquarie prévoit que les volumes du quatrième trimestre seront moins élevés que prévu parce que la reconstitution de l'inventaire et le mouvement accru de conteneurs vides ont augmenté les chiffres de juin, juillet et août, alors que l'industrie luttait contre les répercussions d'une pénurie. Le rapport explique que les volumes du quatrième trimestre augmentent en général de 0,7 % par rapport au troisième trimestre, mais l'analyste a affirmé que cette année, ils devraient diminuer de près de 3 %.

Macquarie a déclaré que : « En 2010, il est probable que les niveaux de débit mondiaux au quatrième trimestre seront inférieurs à ceux du troisième trimestre, car les mouvements de conteneurs vides représentent une plus petite part de l'ensemble du débit, et il est probable que le taux de reconstitution de l'inventaire sera inférieur à celui du troisième trimestre, surtout aux États-Unis.

« Selon nos estimations, le débit conteneurs mondial a augmenté de 16 % d'une année sur l'autre, au troisième trimestre de 2010, et il augmentera de 12 % durant le quatrième trimestre, d'une année sur l'autre. Les données, plus particulièrement celles des États-Unis, démontrent que les volumes conteneurs ont tiré profit des faibles conséquences de reconstitution des stocks durant les trois mois de juin à août, procurant ainsi un vent arrière qui ne s'est pas fait sentir pendant les premiers mois de l'année. » On estime que ce « mouvement d'inventaire transitoire » s'estompera durant les derniers mois de l'année.

Tous les ports n'ont pas fourni de données sur le mouvement des conteneurs vides, mais Macquarie estime que la proportion de conteneurs vides a augmenté de 18,8 % durant le deuxième trimestre à 20,6 % en juillet/août. Il a ajouté que : « Si ces estimations s'avèrent justes, cela équivaudrait à une croissance de 16 % d'une année sur l'autre pour l'ensemble de 2010 – soit le taux de croissance annuelle le plus élevé depuis le début des années 1980, qui suffira amplement à neutraliser la baisse de 9 % des volumes en 2009 ».

Le repositionnement des conteneurs vides

Joseph Monteiro et Gerald Robertson

Transportation Digest (janvier à juin 2010)

On estime que 20 % des conteneurs de navires océaniques sont transportés vides en raison du déséquilibre commercial, ce qui signifie des coûts d'environ 7 milliards \$ par année pour la communauté mondiale de la logistique. En ce qui concerne le transport maritime, le déséquilibre s'accompagne d'une nouvelle tournure, en ce que les conteneurs dans lesquels les marchandises sont expédiées doivent être réexpédiés. De plus, il y a une pénurie de ces conteneurs qui prennent beaucoup d'espace et qui coûtent cher.

Une solution proposée à la communauté maritime serait d'obtenir des conteneurs fabriqués de sorte qu'on puisse les plier ou qu'ils soient faits de matériel plus léger. On réduirait ainsi les exigences de poids et d'espace pour leur transport de retour. Cependant, on a proposé comme solution que les exportateurs et les importateurs trouvent des façons de réduire le déséquilibre des flux d'échanges commerciaux en trouvant des marchandises d'exportation au retour dans les conteneurs vides avant que ceux-ci regagnent le port de départ, c'est-à-dire la triangularisation des boîtes vides en route vers le ramassage de marchandises, en remplissant des conteneurs vides dans un autre port si le port a un arrêt intermédiaire, etc. Une autre solution consisterait au système de tarification. Si le déséquilibre est causé par des obstacles comme les accords commerciaux ou les tarifs préférentiels, le règlement d'utilisation des conteneurs comme les règles de cabotage ou les restrictions concernant les exportations, alors il faudrait éliminer ces obstacles. Une combinaison de ces solutions ou d'autres solutions pourrait résoudre le problème du repositionnement des conteneurs vides.

Record du trafic conteneurs Extrême-Orient-États-Unis en juin

Un consultant en transport maritime estime que les expéditions en conteneurs de l'Asie vers les États-Unis se sont chiffrées à 1,23 million d'EVP en juin 2010, soit une augmentation de 32 % par rapport à l'an dernier. Cette hausse est liée aux exportations chinoises. Le trafic conteneurs de l'Extrême-Orient États-Unis a augmenté de 18 % au cours du premier semestre de l'année par rapport à la période correspondante de 2009 et il a monté en flèche de 23 % durant le deuxième trimestre, selon Alphaliner. Les transporteurs maritimes ont augmenté leur capacité de 20 % entre janvier et juin 2010 en réaction à la hausse de la demande de marchandises, et les taux ont donc doublé pour le transport de l'Asie vers la côte ouest américaine depuis le début de l'année.

PERMIS SOCIAL & PORT ÉCOLOGIQUE

Port-Alberni

[Question] Plusieurs communautés de l'île de Vancouver sont très inquiètes de la proposition de la Compliance Energy visant l'exploitation d'une mine charbonnière qui endommagera et détruira les crustacés et les poissons et leur habitat. La compagnie propose le projet Raven Coal, en amont de la baie Fanny, dans le détroit de Baynes, sur l'île de Vancouver.

Port-Alberni, où la compagnie prévoit transporter et distribuer le charbon à bord de navires de ligne, est le deuxième lieu en importance pour le frai du saumon en C.-B., après le fleuve Fraser et d'aucuns sont inquiets des conséquences néfastes qu'aura la poussière de charbon sur le saumon et d'autres vies marines. La poussière de charbon est transportée dans l'air vers le bras de mer, ainsi que celle qu'on nettoie des camions après leur déchargement de charbon à l'installation de réception de l'Administration portuaire (plus de 100 camions-trains doubles de type B par jour). La pollution maritime causée par la poussière de charbon aura un effet néfaste sur la vie marine et elle risque aussi d'entraîner une catastrophe majeure en causant beaucoup d'autres dommages au bras de mer à l'embouchure de la rivière Somass, où près de 900 000 saumons sockeye et quinnat frayeront cette année. Compliance Energy prévoit déposer le charbon dans une installation de réception enclouonnée située directement au-dessus de l'océan, qui sera très combustible et de nature à une combustion spontanée et/ou à une explosion.

[Réponse] 19 juillet 2010 -- L'Administration portuaire de Port-Alberni et Pêches et Océans Canada doivent veiller à ce qu'une étude approfondie soit menée à compter du 17 mai 2010 dans le cadre de la proposition de développement.

Le 12 juillet 2010, un certain nombre de modifications à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* sont entrées en vigueur. Dans le cadre de ces modifications, l'Agence canadienne d'évaluation environnementale assume un rôle accru dans l'évaluation environnementale de ce projet puisqu'elle agira à titre d'autorité responsable relativement à ce projet jusqu'à la présentation du rapport d'étude approfondie au Ministre de l'Environnement. Aux termes de l'article 5 et de l'article 9 de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, on exige une évaluation environnementale dans le cadre de ce projet parce que l'Administration portuaire de Port-Alberni pourrait céder un territoire domanial afin de permettre la mise en œuvre du projet et Pêches et Océans Canada pourrait accorder un permis ou une autorisation en vertu du paragraphe 35(2) de la *Loi sur les pêches*. Le Registre canadien d'évaluation environnementale a diffusé un avis sollicitant les commentaires du public sur le projet et sur la réalisation de l'étude approfondie.

PORT ÉCOLOGIQUE

Un décret met en œuvre les recommandations du Groupe de travail sur la politique océanique

20 juillet 2010

Les représentants de l'administration Obama ont diffusé récemment les recommandations finales du Groupe de travail sur la politique océanique. Le président Obama a rapidement rendu un « Décret pour la gérance de l'océan, de nos côtes et des Grands Lacs », qui met en œuvre ces recommandations et établit le National Ocean Council (NOC), dont le Groupe de travail a demandé la création.

Le décret « établit une politique nationale en vue d'assurer la protection, l'entretien et la restauration de la santé des écosystèmes et des ressources océaniques, côtiers et des Grands Lacs afin d'améliorer la durabilité des économies océaniques et côtières, de préserver notre patrimoine maritime, d'appuyer les utilisations et l'accès durables, de fournir une gestion adaptative afin d'accroître notre compréhension et notre capacité à réagir au changement climatique et à l'acidification de l'océan, en tenant compte de nos intérêts en sécurité nationale et en politique étrangère. » Les recommandations finales établissent les mesures prioritaires permettant au NOC d'élaborer et de prôner un cadre souple d'aménagement de l'espace côtier et marin en vue d'aborder les questions de conservation, d'activité économique, de conflits d'utilisateurs et d'utilisation durable de l'océan, de nos côtes et des Grands Lacs.

<http://www.marinelog.com/DOCS/NEWSMMIX/2010jul00200.html>



MULTIMODAL & REGARD SUR OTTAWA

EN ROGNE CONTRE LE CHEMIN DE FER

Hooked Up, James Menzies (24 août 2010)

Il semble que les temps d'attente et les conditions de travail constituent de nouveau un problème au terminal intermodal de CN Rail à Brampton. J'ai reçu de nombreux appels de transporteurs de conteneurs disant qu'ils doivent attendre de 5 à 7 heures avant leur chargement/déchargement et qu'il y a un manque de commodités sur place (seulement 5 toilettes portatives, par exemple, et les chauffeurs sont tenus de rester dans leur cabine). Le CN est conscient des retards et il prend des mesures afin d'y remédier. Cependant, la solution serait de faire transiter les conteneurs plus efficacement dans cette gare, sinon les camionneurs commenceront à protester et les choses pourraient s'envenimer très vite. Certains d'entre eux gagnent à peine 35 \$ par voyage et ont admis qu'il leur arrive de « jouer avec le journal de bord » simplement pour « joindre les deux bouts ». Même avec six heures de temps de conduite permis, il n'est pas certain que les camionneurs pourront entrer et sortir de cette installation selon les heures autorisées.

Les ports de la C.-B. favorisent une amélioration chez CN Rail

Financial Post, Scott Deveau (14 juillet 2010)

On peut attribuer une partie de la récente amélioration du Canadien National aux ports de la Colombie-Britannique, selon l'analyste Steven Hansen du cabinet Raymond James. Les volumes à Port Metro Vancouver et au port de Prince Rupert ont connu une hausse remarquable respectivement de 9,6 % et de 61,5 % au cours du premier semestre de 2010 par rapport à la période correspondante l'an dernier. Cette progression est en grande partie attribuable aux échanges commerciaux du Canada avec l'Asie, a souligné M. Hansen.

Les volumes ferroviaires du CN et de son plus petit rival, le Canadien Pacifique, ont dépassé ses attentes au deuxième trimestre, les départs de wagons complets ayant augmenté respectivement de 27,4 % et 20 % sur une base annuelle.

« Plusieurs catégories de marchandises ont favorisé cette croissance, à savoir : les minerais et les minéraux métalliques, les produits chimiques, les minéraux non métalliques, les véhicules motorisés et le charbon. Le trafic intermodal robuste dans les ports de la côte ouest canadienne ont aussi favorisé ces gains », a précisé M. Hansen.

<http://business.financialpost.com/2010/07/14/b-c-ports-drive-upgrade-to-cn-rail/#ixzzOyJsvnkXM>

REGARD SUR OTTAWA

Le gouvernement fédéral supprime les droits de 25 %

Le gouvernement fédéral a annoncé récemment une nouvelle mesure d'allègement tarifaire qui favorisera la croissance de l'industrie du transport maritime ainsi que du nombre d'emplois qu'elle procure. Le nouveau cadre de remise de droits de douane réduira les coûts pour cette industrie en dispensant celle-ci des droits de 25 % sur l'importation de navires cargo et de bateaux-citernes de toutes sortes et de traversiers d'une longueur de plus de 129 mètres. On prévoit que cette remise de droits tarifaires permettra aux propriétaires de navires d'économiser 25 millions \$ par année au cours de la prochaine décennie.

Cette mesure s'ajoute aux allègements tarifaires accordés par le gouvernement pour appuyer vigoureusement le secteur de la fabrication. Elle appuie les objectifs d'allègement fiscal et de promotion d'une économie plus concurrentielle énoncés dans le Plan d'action économique du Canada. En vertu du *Tarif des douanes*, l'importation de navires est assujettie à des droits de douane de 25 %, soit le taux le plus élevé s'appliquant aux biens industriels. De nombreuses parties prenantes ont insisté sur le fait que le coût de ces droits est transféré aux producteurs et aux utilisateurs canadiens par l'entremise d'une augmentation des frais de transport. Lors de consultations publiques tenues à la fin de l'an dernier, l'allègement tarifaire proposé a notamment reçu l'appui de gouvernements provinciaux, d'associations de l'industrie maritime, d'exploitants de navires, d'administrations portuaires et de représentants des secteurs de l'énergie, de l'agriculture et de la sidérurgie.

En marge du nouveau cadre de remise de droits de douane, qui s'appliquera rétroactivement au 1^{er} janvier 2010, le gouvernement du Canada a également rendu des décisions concernant des demandes particulières d'allègement tarifaire présentées par BC Ferries et Algoma Central Corporation avant cette date, qui s'élevaient respectivement à 119,4 millions et à 15 millions \$. Les navires visés par les décrets de remise de droits de douane à ces deux entreprises seraient maintenant admissibles à l'allègement tarifaire prévu par le nouveau cadre.

Le ministre Day fait le point sur les progrès réalisés à ce jour en ce qui concerne la Porte de l'Asie-Pacifique

Au début octobre, l'honorable Stockwell Day, président du Conseil du Trésor et ministre de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, a été l'hôte d'une table ronde qui réunissait des intervenants clés de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP) provenant de l'industrie, venus discuter des moyens de miser sur les succès de l'Initiative. Dans le cadre de cette réunion, le ministre a déposé un exemplaire du rapport de mi-parcours de l'IPCAP. Ce rapport souligne les progrès réalisés à ce jour en ce qui concerne l'IPCAP et fait état de ses perspectives d'avenir.

Voici quelques points saillants du rapport :

- Des projets d'une valeur supérieure à 3,5 milliards \$ ont été annoncés, dont des contributions fédérales de plus de 1,4 milliard \$;

- Plusieurs projets d'infrastructure sont déjà terminés comme le pont Simon Fraser à Prince George, l'élargissement à quatre voies de la Transcanadienne dans Banff et l'ouverture à la circulation du pont de la rivière Pitt dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique.

Le ministre Day a également profité de l'occasion pour présenter aux participants le site Web amélioré de la porte du Pacifique. Celui-ci renferme les toutes dernières ressources et publications, y compris une toute nouvelle vidéo promotionnelle, ainsi qu'une carte interactive qui fait le point sur tous les projets de l'IPCAP.

Pour accéder au rapport de mi-parcours de l'IPCAP, au calendrier des activités, à la carte des projets, aux vidéos promotionnelles ou aux autres renseignements en temps réel sur l'Initiative et ses projets, veuillez consulter le www.portedupacifique.gc.ca.



pacificgateway.gc.ca

Le Canada collabore avec le Japon, Singapour et la Corée du Sud pour renforcer la sécurité du fret

L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a signé, le 25 juin, trois arrangements de reconnaissance mutuelle (ARM) avec des organisations douanières au Japon, à Singapour et en Corée du Sud. Les ARM confirment que le Japon, Singapour et la Corée du Sud utilisent maintenant des critères similaires à ceux appliqués par le programme Partenaire en protection (PEP) du Canada lorsqu'ils admettent des compagnies à leurs programmes transfrontaliers respectifs.

Ces ententes permettront au Canada de renforcer sa relation commerciale avec le Japon, Singapour et la Corée du Sud et elles faciliteront les transactions des compagnies canadiennes avec ces marchés étrangers importants, tout en améliorant la sécurité de la chaîne d'approvisionnement.

Les inspecteurs de la Consumer Product Safety Commission sont maintenant responsables de l'exécution des lois sur la sécurité des produits dans les ports d'entrée américains

Lexology, Robin E. Harvey et Lourdes Perrino, Baker & Hostetler LLP

La Consumer Product Safety Commission (CPSC) a affecté des inspecteurs dans les ports d'entrée américains depuis la mi-juin, qui sont chargés d'exécuter les statuts et règlements sur la sécurité des produits. Des conteneurs sont saisis dans les ports aériens et de mer, et on exige des importateurs et des courtiers en douanes qu'ils remettent les certificats de conformité générale pour tous les produits, et des certificats de conformité des tests des produits identifiés dans la Consumer Product Safety Improvement Act (CPSIA), qui stipule que des tests spécialisés doivent être effectués pour vérifier la teneur en plomb et en phtalate.

À ce jour, les comptes rendus sur le terrain indiquent que les marchandises saisies sont relâchées presque immédiatement après avoir reçu les certifications requises. Toutefois, les produits saisis dont l'usage est déconseillé pour les enfants et n'ayant pas été testés selon les exigences de la CPSIA doivent être retenus jusqu'à ce que les inspecteurs soient convaincus que les marchandises saisies ne sont pas considérées comme des produits pour enfants. Les courtiers en import/export ont intérêt à avoir en main les documents prouvant que la marchandise saisie ne constitue pas des produits pour enfants.

Transports Canada : Bulletin sur les initiatives environnementales

Transports Canada vient de lancer un bulletin sur les initiatives environnementales pour le secteur du transport intitulé *Allons de l'avant*. Ce bulletin vous tiendra au courant des événements, des projets et des ressources afin d'informer votre entreprise. Il paraîtra deux fois l'an et des bulletins spéciaux seront diffusés au besoin. Inscrivez-vous au bulletin en allant sur le site Web de Transports Canada.

Allons de l'avant appuie les programmes écoMARCHANDISES de Transports Canada en fournissant des renseignements et des mises à jour au secteur du transport de fret concernant les mesures volontaires favorisant des pratiques de transport de marchandises plus durable.



Mise à jour sur les modifications proposées à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale

La Partie XX de la *Loi sur l'emploi et la croissance économique* (le projet de loi C-9), déposée le 29 mars 2010 en Chambre des communes, contient les modifications proposées à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementales (LCEE).

Les modifications proposées comprennent quatre éléments clés. Les changements proposés au processus d'étude approfondie ne s'appliquent pas aux études menées en vertu du *Règlement sur l'évaluation environnementale concernant les administrations portuaires canadiennes*. Par conséquent, le rôle des administrations portuaires ne changerait pas en ce qui a trait aux études approfondies. Cependant, les modifications touchent les responsabilités des autorités fédérales pouvant être tenues de procéder à une étude approfondie sur un projet d'une administration portuaire.

Voici les changements proposés.

Changements au processus d'étude approfondie : les modifications consolideraient la responsabilité de la plupart des études approfondies menées en vertu de la *Loi avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale* (l'Agence). L'Agence exercerait ses pouvoirs, responsabilités et fonctions par rapport aux études approfondies à partir du moment où elle reçoit les renseignements au sujet d'un projet pour lequel une étude approfondie serait nécessaire, jusqu'à ce que le rapport d'étude approfondie soit remis au Ministre de l'Environnement. Les modifications rationaliseraient aussi les études approfondies en éliminant certaines étapes du processus.

Pouvoir du ministre de définir la portée du projet : les modifications confèreraient au Ministre de l'Environnement le pouvoir de concentrer une évaluation environnementale sur certaines composantes d'un projet ou de déléguer son pouvoir aux administrations responsables, conformément aux conditions établies par le Ministre, pour un projet en particulier ou pour des catégories de projets.

Exclusion de certains projets d'infrastructure financés par le gouvernement fédéral : les modifications engloberaient dans la loi les exclusions faites l'an dernier par le biais de la réglementation de certains projets d'infrastructure financés par le fédéral de l'exigence de faire l'objet d'une évaluation environnementale (certains projets financés en vertu de programme faisant partie du Plan d'action économique). La disposition de réexamen du règlement n'est pas comprise dans la loi; par conséquent, ces exclusions deviendraient permanentes.

Abrogation du Règlement visant à adapter le processus d'évaluation environnementale des projets d'infrastructure : ce règlement, qui n'a pas été utilisé, prévoit le remplacement d'une évaluation fédérale par une évaluation environnementale provinciale pour certains projets d'infrastructure financés par le fédéral.

Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007 (Convention de Nairobi), Document de travail de Transports Canada, mars 2010

Ce document de travail a été élaboré dans le but de connaître l'avis des parties intéressées relativement à la *Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves* (la *Convention de Nairobi*), qui a été adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI) à l'occasion d'une conférence diplomatique qui s'est tenue à Nairobi, le 18 mai 2007. À cette fin, le document fournit un aperçu de la réglementation canadienne actuelle applicable aux naufrages. Cet aperçu est suivi d'un résumé de la *Convention de Nairobi*, puis d'une invitation aux parties intéressées à formuler des commentaires relativement à tout aspect de la *Convention de Nairobi* et à indiquer s'ils recommanderaient que le Canada devienne partie à la Convention (c.-à-d. devenir un État Partie).

<http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acf-acfi-nairobi-objet-2212.htm>

Le gouvernement du Canada prend des mesures pour protéger les eaux arctiques du Canada

(le 22 juin 2010)

À partir du 1^{er} juillet, le gouvernement du Canada exigera que les navires étrangers et canadiens d'une certaine taille signalent leur présence à la Garde côtière canadienne s'ils naviguent dans les eaux arctiques du Canada. Cette nouvelle exigence permettra de s'assurer que les navires en question fournissent à la Garde côtière canadienne des renseignements comme leur identité, leur position et leur destination.

Cette annonce fait suite à une nouvelle législation adoptée en juin 2009, qui étend de 100 à 200 milles marins au large des côtes la zone des eaux arctiques où le gouvernement du Canada peut mettre en application une importante réglementation canadienne en matière de pollution. Le *Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien* exigera que les navires d'une certaine taille soumettent des rapports en trois étapes : des rapports d'information avant que les navires n'entrent dans la zone de services de trafic maritime du Nord canadien (zone NORDREG) ; alors qu'ils naviguent dans la zone NORDREG, et lorsqu'ils quittent la zone NORDREG. Les navires concernés comprennent :

- les bâtiments d'une jauge brute de 300 ou plus;
- les bâtiments qui remorquent ou poussent un autre bâtiment lorsque les jauges brutes combinées des bâtiments sont de 500 ou plus;
- les bâtiments qui transportent, comme cargaison, un polluant ou des marchandises dangereuses;
- les bâtiments qui remorquent ou poussent un autre bâtiment transportant, comme cargaison, un polluant ou des marchandises dangereuses.

<http://www.tc.gc.ca/fra/medias/communiques-2010-h078f-6019.htm>

La Chine et le Canada concluent un accord au sujet des billes de sciage de la C.-B.

Les gouvernements chinois et canadien ont conclu un accord qui ouvre de nouvelles portes au marché croissant des produits du bois en Chine pour les billes de sciage de la C.-B. Les billes de sciage de la C.-B. peuvent maintenant être expédiées l'année durant en Chine en passant par deux ports : Putian, dans la province de Fujian et Taicang, près de Shanghai, sans traitement des parasites. L'accès toute l'année à d'autres ports devrait stimuler les exportations de billes de sciage vers la Chine, surtout celles des forêts du nord-ouest de la C.-B. À ce jour, la Chine n'acceptait les billes de sciage non traitées de la C.-B. que durant les mois d'hiver et elles devaient toutes être expédiées à Putian où on les fumigeait dans d'immenses enceintes recouvertes d'une bâche.

Annnonce d'un projet de port écologique

L'honorable Stockwell Day, président du Conseil du Trésor et ministre de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, a annoncé récemment que le gouvernement du Canada investirait 2,5 millions \$ dans le projet du terminal Fairview de l'Administration portuaire de Prince Rupert (APPR). Ce projet permettra d'alimenter à quai les porte-conteneurs au moyen d'un système de câbles électriques. Prince Rupert sera le premier port du Canada à alimenter à quai des porte-conteneurs.

Ce projet devrait permettre de réduire localement les émissions de gaz à effet de serre de plus de 4 000 tonnes et les principaux contaminants atmosphériques de 160 tonnes annuellement en permettant aux porte-conteneurs d'arrêter leurs moteurs et de se raccorder à un réseau électrique quand ils se trouvent à quai. Grâce à ce projet, le port de Prince Rupert et le gouvernement du Canada répondent aux demandes des compagnies de transport maritime en ce qui concerne la prestation de services portuaires écologiques.

Dans le cadre du Programme d'alimentation à quai des navires, Transports Canada consacrera 1,8 million \$ à ce projet. Ce financement s'ajoute aux 700 000 \$ versés par Diversification de l'économie de l'Ouest Canada, aux 200 000 \$ consacrés par le gouvernement de la Colombie-Britannique, et aux 900 000 \$ provenant de l'APPR et de ses partenaires, CN Rail et Maher Terminals. Les travaux de construction rattachés à ce projet de 3,6 millions \$ devraient être terminés au début de 2011.

Le Canada annonce une nouvelle stratégie fédérale de développement durable

Le ministre fédéral de l'Environnement, l'honorable Jim Prentice, a annoncé le dépôt de la nouvelle Stratégie fédérale de développement durable, qui traduit une approche pangouvernementale visant à améliorer la durabilité environnementale. Cette stratégie accroîtra la transparence et la responsabilisation du processus décisionnel fédéral relatif à l'environnement auprès de la population canadienne.

Pour lire le communiqué, prière de visiter le site Web d'Environnement Canada ou de suivre ce lien :

<http://www.ec.gc.ca/default.asp?lang=Fr&n=714D9AAE-1&news=6BEC86EF-BD5F-4208-8E46-7D40515C91C6>

Ridley Terminals : cap sur une année record

Ridley Terminals Inc. (RTI) devrait atteindre un record de manutention de produits cette année. En effet, les résultats des deux premiers trimestres de 2010 indiquent que la société enregistrera des volumes records de débit de volumes de vrac, surtout de charbon, au cours de l'année.

Les chiffres cumulatifs de l'année, jusqu'en juin 2010, indiquent que RTI a manutentionné 3,9 Mt de produits en vrac au terminal, dont 3,3 Mt de charbon. En tant que société d'État, Ridley Terminals mène ses activités d'entité commerciale à même les recettes des opérations d'expédition de vrac de son terminal. Le gouvernement prévoit que RTI imposera des tarifs de marché de façon à répondre à ses besoins commerciaux continus.

Nouvel accord portuaire pour attirer des investissements dans la Porte de l'Asie-Pacifique

L'honorable Stockwell Day, président du Conseil du Trésor et ministre de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, a assisté à la signature d'un accord entre CentrePort Canada, de Winnipeg, et le port de Cuntan, de Chongqing, en Chine. Cet accord entre deux ports intérieurs appuiera les échanges commerciaux et les investissements au Canada et en Chine.

Dans le cadre de cet accord, les deux ports intérieurs collaboreront aux secteurs prioritaires suivants :

1. *Échange d'information* : favoriser l'échange d'information (p. ex. les pratiques exemplaires) pour aider à accroître le commerce.
2. *Promotion d'activités commerciales* : élaborer des partenariats stratégiques pour aider à faire connaître les activités de chaque port afin d'attirer des investissements étrangers des deux côtés du Pacifique.
3. *Échange de technologies* : partager de l'information sur les dernières réalisations scientifiques liées à la circulation efficace et sécuritaire des marchandises dans toute l'Amérique du Nord, en Asie et ailleurs. Cela comprend des technologies écologiques.

CentrePort Canada est l'une des principales initiatives qu'appuie le gouvernement du Canada pour améliorer la compétitivité du milieu canadien des affaires. Ce port intérieur est un secteur commercial qui s'étend sur 20 000 acres autour de l'aéroport international J.A. Richardson et qui fournit un accès efficace au transport aérien, routier et ferroviaire transcontinental. La position stratégique de Winnipeg, au cœur du continent, est idéale pour la fabrication, l'entreposage et la distribution de marchandises en direction ou en provenance des marchés nord-américains.

La zone portuaire d'entreposage de Cuntan est située à Lianglu, à Chongqing. Le port est au centre de la ceinture économique du cours supérieur du Yangtze, qui relie les côtes ouest et est, ainsi que les régions nord et sud de la Chine. Il s'agit de la première zone de ports intérieurs d'entreposage de la Chine. Elle donne accès au transport multimodal, notamment le transport aérien, ferroviaire, routier et maritime.



Nouvelle réglementation pour protéger les passagers et les équipages à bord des navires

Le gouvernement du Canada a annoncé récemment une nouvelle réglementation qui rehaussera la sécurité et assurera que les passagers et les équipages des navires, y compris ceux des traversiers, comprennent les mesures à suivre lors des urgences. Le *Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation* rehausse la sécurité grâce à une réglementation qui exige que le nombre exact de personnes à bord d'un navire soit disponible pour les équipes de recherche et sauvetage. Il exige également que les passagers et les équipages sachent quand abandonner un navire et comment réagir en toute sécurité et efficacité en cas d'urgence à bord.

Le nouveau règlement prévoit aussi des exercices pratiques plus réalistes et plus efficaces, permettant ainsi d'augmenter la souplesse avec laquelle ils sont menés. Il accorde aussi à l'équipage une plus grande latitude quant aux types d'équipement d'urgence et de vêtements à avoir lors des exercices. Ce règlement remplace le *Règlement sur les sorties à quai et les exercices d'embarcation et d'incendie* et respecte le nouveau régime réglementaire en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Il résulte de la collaboration et des consultations entre Transports Canada, le Bureau de la sécurité des transports, la Garde côtière canadienne et des intervenants du domaine maritime, y compris l'Association canadienne des opérateurs de traversiers.

Nouveau ministre des transports

Chuck Strahl

Chuck Strahl a été nommé ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités le 6 août 2010. M. Strahl a été élu à la Chambre des communes pour la première fois en 1993. Il a été réélu à toutes les élections depuis : 1997, 2000, 2004, 2006 et 2008.

En février 2006, il a été nommé ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et ministre de la Commission canadienne du blé. En août 2007, il a été nommé ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien ainsi qu'interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits et ministre de l'Agence canadienne de développement économique du Nord.

Avant de se lancer en politique, M. Strahl était associé au sein d'une entreprise de construction routière et d'exploitation forestière fructueuse et il gérait de nombreuses activités dans la vallée du Fraser. M. Strahl a vécu toute sa vie dans la vallée du Fraser. Sa femme Deb et lui ont quatre enfants et 10 petits-enfants.

ÉVÉNEMENTS À VENIR

Conférence sur l'interface entre les ports et le gouvernement

Les 4 et 5 mai 2011
Ottawa, Ontario

RÉUNIONS FUTURES DU CONSEIL DE L'AAPC

2 novembre 2010
Toronto, Ontario

Février 2011
Ottawa, Ontario

4 mai 2011
Ottawa, Ontario

6 août 2011
Sept-Îles, Québec

CONFÉRENCES ANNUELLES FUTURES DE L'AAPC

53^e AGA et Conférence annuelle
organisée par l'Administration portuaire de
Sept-Îles
du 7 au 11 août 2011

54^e AGA et Conférence annuelle
organisée par l'Administration portuaire de
Hamilton
et 100^e anniversaire du Port de Hamilton

55^e AGA et Conférence annuelle
organisée par l'Administration portuaire de
Nanaimo

CONGRÈS DE L'AAPA

2011

Organisé par le Port de Seattle, Washington

du 11 au 15 septembre

2012

Organisé par la Detroit/Wayne County Port
Authority

du 9 au 13 septembre

2013

organisé par la Canaveral Port Authority, à Port
Canaveral/Orlando/Cocoa Beach

du 13 au 17 septembre

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'AAPC

2010-2011

PRÉSIDENT

Bruce Wood

PDG

Administration portuaire de Hamilton

VICE-PRÉSIDENT

Pierre Gagnon

PDG

Administration portuaire de Sept-Îles

PRÉSIDENT SORTANT ET TRÉSORIER

Tim Heney

PDG

Administration portuaire de Thunder Bay

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

Tony Boemi

Vice-président

Administration portuaire de Montréal

ADMINISTRATEURS

Bard Madelung

PDG

Administration portuaire de Port-Alberni

Robin Silvester

PDG

Administration portuaire Vancouver-Fraser

Angus Armstrong

Chef, Sécurité et capitaine de port

Rayburn Doucett

PDG

Administration portuaire de Belledune

Karen Oldfield

PDG

Administration portuaire de Halifax

Kenvi Obermeyer (affilié)

PDG

Administration de pilotage du Pacifique