



# Manifeste

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

## LETTRE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL

Nous continuons de publier ce bulletin en vue de couvrir certaines des activités de l'Association de la saison précédente, des projets qui vont de l'avant et de donner un aperçu de certaines des initiatives et démarches d'intérêt public dont la communauté portuaire voudra être au courant. Nous continuons aussi de fournir des mises à jour régulières aux membres au sujet des questions d'actualité plus urgentes.

Au cours des deux dernières années, l'AAPC a travaillé assidûment en vue de respecter la date limite de juillet 2004 établie par l'OMI en ce qui a trait aux nouvelles mesures de renforcement de la sécurité. Nos membres ont collaboré avec l'ensemble de la communauté portuaire afin de créer un règlement utile, qui a été récemment publié dans la Gazette du Canada. Nous aimerions remercier ceux et celles qui ont travaillé fort afin que les ports du Canada soient prêts avant la date limite. Nous tenons à féliciter les représentants de Transports Canada pour le travail difficile qu'ils ont accompli en vue d'élaborer ce règlement et de respecter la date limite, de sorte que les ports canadiens soient parmi les plus sûrs au monde.

Le Canada va de pair avec d'autres pays en vue de respecter les nouvelles exigences du Code ISPS. Nous sommes également très heureux que le ministre des



Transports, l'honorable Tony Valeri, ait jugé opportun d'annoncer un programme à frais partagés de 115 millions \$ qui aidera les ports et les exploitants d'installations à mettre en œuvre le nouveau règlement fédéral en matière de sécurité. Nous sommes en voie d'établir l'un des réseaux portuaires les plus sûrs au monde. Le sous-ministre adjoint, Sûreté et Sécurité, M. Marc Grégoire, nous en apprendra davantage au sujet de ce programme à la prochaine AGA de l'AAPC.

Les infrastructures portuaires constituent un autre enjeu important que doit étudier l'Association. Il est bien connu que les échanges commerciaux doubleront d'ici 2020. Le réseau portuaire national du Canada doit veiller à ce que ses infrastructures maritimes soient solides afin que nous soyons prêts à accueillir cette croissance. Il est généralement reconnu que le secteur maritime traîne derrière les autres modes, tant sur le plan des investissements publics et privés que des infrastructures. Cela doit changer afin que le Canada soit en mesure de manutentionner les gros volumes d'échanges commerciaux devant entrer par les ports canadiens. À cette fin, nous nous sommes réunis avec les représentants d'Infrastructure Canada et avons écrit au ministre responsable de l'infrastructure, l'honorable Andy Scott. Nous poursuivrons ce travail après l'élection fédérale et nous tenterons de faire établir un fonds destiné au développement des infrastructures portuaires.

En plus du travail courant des comités concernant diverses questions, le groupe de travail sur les PTLIF a fait avancer l'étude nationale sur les pratiques

*suite à la page 2*

*L'Association des administrations portuaires canadiennes a été créée en 1959 en vue de regrouper les ports, les havres et les intérêts maritimes connexes en une seule association nationale. L'AAPC représente toutes les administrations portuaires canadiennes, diverses entités gouvernementales et des compagnies du secteur maritime. Elle constitue la principale association pour la défense et le progrès du secteur portuaire canadien. Les membres de l'AAPC apportent une importante contribution à l'économie locale, régionale et nationale du Canada.*



suite de la page 1

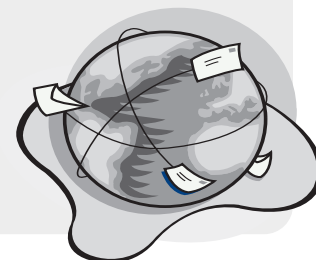
optimales pour les biens-fonds portuaires, menée par l'Institut canadien des évaluateurs. L'AAPC tiendra un atelier sur l'évaluation des biens portuaires les 24 et 25 juin, organisé par l'Administration portuaire de Vancouver. L'impressionnant programme de cet atelier est affiché sur le site Web de l'AAPC et démontre que les plus brillants en ce domaine viendront assister à cette réunion. Il y aura des représentants d'Écosse, de Grande-Bretagne, d'Australie, de Hong Kong et des États-Unis, ainsi que de nombreux membres des APC et d'autres représentants de la communauté portuaire canadienne. Nous espérons que cet atelier permettra d'étudier des pratiques judicieuses pouvant être incorporées au contexte canadien de l'évaluation des biens portuaires.

Enfin, le conseil travaille à l'élaboration d'un plan stratégique quinquennal pour l'Association. Nous avons fait beaucoup de chemin depuis la restructuration de l'Association des ports et havres du Canada, qui est devenue l'AAPC en 1999. Nous souhaitons maintenant passer à un autre niveau et nous concentrer davantage sur les activités pour les membres. Le conseil a tenu une séance de planification stratégique en avril, dont l'Administration portuaire de Toronto était l'hôte. Nous

avons retenu les services d'un animateur professionnel de Vancouver afin de nous aider et nous avons été très heureux des résultats. Les éléments de ce plan seront présentés aux membres à la prochaine AGA/conférence qui se tiendra à St. John's.

Nous attendons avec impatience l'AGA et conférence qu'organise cette année l'Administration portuaire de St. John's et qui aura lieu du 1<sup>er</sup> au 4 août, à l'hôtel Fairmont Newfoundland. Cet événement aura pour thème très opportun : « Êtes-vous prêts? » ...à la croissance des échanges commerciaux prévue au cours des 15 prochaines années? Nous examinerons les enjeux qui entourent les préparatifs des ports canadiens, de sorte qu'ils soient prêts à concurrencer les autres et à gagner. Au plaisir de vous voir à St. John's! (Voir tous les détails du programme à [www.sjpa.com/acpa2004](http://www.sjpa.com/acpa2004).)

**Le président du conseil,  
Capitaine Alwyn Soppitt**



## TRAVAUX DU CONSEIL

### **Comité de vérification de l'AAPC :**

Le président du Comité de vérification de l'AAPC, Alan Paul, a expliqué les changements apportés au mandat de son comité, que le conseil a approuvés.

### **Infrastructure portuaire/financement :**

Transports Canada a confié à KPMG le mandat d'effectuer une étude détaillée des enjeux portuaires, incluant le développement des infrastructures, d'autres mécanismes de financement, l'imposition, etc. Au cours des semaines et des mois à venir, l'AAPC étudiera des

moyens de faire valoir au gouvernement la nécessité d'établir un programme d'infrastructures particulier aux ports.

### **Sécurité des ports de mer :**

La présentation officielle de l'AAPC au sujet du projet de règlement sur la sécurité soulignait que les APC ont encore raison de s'inquiéter des grandes questions de politiques que le règlement n'aborde pas. Toute la question des renseignements par rapport à la sécurité physique n'a pas été abordée adéquatement dans le Règlement sur la sûreté du transport maritime. Ces

suite à la page 3

## SOMMAIRE

TRAVAUX DU CONSEIL . . . . .	2	UN PRIX EST DÉCERNÉ À UN	
PROFIL D'UN		MEMBRE ASSOCIÉ . . . . .	11
ADMINISTRATEUR DE L'AAPC. . . . .	3	NOUVELLES DE LA CAPITALE . . . . .	11
LES AFFAIRES ROULENT . . . . .	4	CONSEIL D'ADMINISTRATION DE	
BIENVENUE À BORD . . . . .	7	L'AAPC (2003-2004). . . . .	19
PROFIL D'UN MEMBRE ASSOCIÉ. . . . .	7	ALLÉES ET VENUES À OTTAWA . . . . .	19
SCÈNE INTERNATIONALE. . . . .	7	ÉVÉNEMENTS FUTURS . . . . .	21



suite de la page 2

inquiétudes n'ont pas été abordées de manière appropriée dans le règlement publié par anticipation et l'AAPC a une fois de plus présenté un commentaire officiel au sujet de ces préoccupations courantes importantes.

### **Plan quinquennal :**

Le conseil poursuit l'élaboration d'un plan stratégique quinquennal pour l'Association et présentera ce plan aux membres à la prochaine AGA à St. John's.

### **Médaille de mérite :**

L'Administration portuaire de St. John's a proposé le nom de Mel Woodward comme récipiendaire de la médaille de mérite de l'AAPC de cette année. Le conseil a étudié la biographie impressionnante de M. Woodward et a approuvé à l'unanimité qu'on lui confère le plus grand honneur de l'Association à la prochaine AGA à St. John's.

### **Pacte d'optimisation des transports :**

Ce groupe se compose de huit associations en transport, et l'AAPC fait partie des membres fondateurs. Le groupe continue de se réunir afin de discuter de façons de collaborer aux questions communes en transport au Canada. Il s'est réuni avec le ministre des Transports en janvier et a soulevé d'importantes questions concernant le secteur des transports en général et divers secteurs en particulier.

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

Ce nouveau forum de haut niveau composé des sous-ministres de Pêches et Océans (Larry Murray), de l'Industrie (Suzanne Hurtubise), du Commerce international (Rob Fonberg) et de Transports Canada (Louis Ranger, co-président) se réunira deux fois l'an avec neuf représentants de l'industrie. Il est co-présidé

par l'industrie et le gouvernement. Chaque association a été priée de fournir le nom de candidats qui siégeront à cette nouvelle coalition. Ce groupe a pour but d'inclure d'autres intervenants que Transports Canada comme entité concernée par les questions portuaires. Le représentant du secteur portuaire pour la première période de deux ans est le PDG de l'Administration portuaire de Vancouver et prochain président du conseil de l'AAPC, Gordon Houston. La première réunion du Conseil a eu lieu le 31 mai à Ottawa. Parmi les autres membres de l'industrie, on compte : Guy Veronneau (co-président) et du côté des chargeurs : Guy Dufresne (président de la Compagnie minière Québec Cartier); Kerry Hawkins (président, Cargill Limited); John Murphy (Irving Oil). Du côté des transporteurs intérieurs : Marcel Rivard (président, Upper Lakes Shipping) et des transporteurs internationaux (Laurence G. Pathy, président de Fednav), des services maritimes : Madeleine Paquin (présidente de Logistec) et Gordon Smith (président de F.K. Warren).

### **Plan directeur maritime :**

Un plan directeur maritime a été préparé par toutes les associations maritimes en vue d'énoncer les grands enjeux du secteur maritime du Canada. Le document demeure un travail en cours et plusieurs éléments en découleront durant les prochains mois afin de rehausser le profil du secteur maritime.

### **Certificat d'excellence :**

L'Administration portuaire de Saint John a proposé la candidature du comité *Meet and Greet* du Port de Saint John pour le certificat d'excellence et cette proposition a été avalisée à l'unanimité par le conseil. Le prix sera remis à la prochaine AGA à St. John's.

## **PROFIL D'UN ADMINISTRATEUR DE L'AAPC**

Le capitaine Allen Domaas est le PDG de l'Administration portuaire du fleuve Fraser. Il s'était joint en 1973 à la division de la patrouille du prédécesseur de l'administration portuaire, la Commission du port du fleuve Fraser. Il a été nommé surveillant des biens en 1979, capitaine de port adjoint en 1987, directeur, Exploitation en 1990 et

vice-président, Exploitation, en 1996. Il a accédé à la direction de l'administration portuaire en février 2002. M. Domaas porte le titre de Professional Port Manager<sup>MD</sup>, une désignation qu'il a reçue de l'American Association of Port Authorities en 1997.

Le capitaine Domaas est un ancien président du Comité des opérations et du Comité de l'environnement de l'Association des administrations portuaires canadiennes. Il siège au nom de l'Administration portuaire au Comité de gestion du Fraser Estuary Management Program (FREMP), au BC Debris Management Board ainsi qu'au Fraser River Users

suite à la page 4



suite de la page 3

Group. Il est présentement le représentant de l'Administration portuaire au sein du Greater Vancouver Gateway Council, de la British Columbia Marine Coalition on Education, de la Chamber of Shipping of British Columbia Navigation and Pilotage Committee, membre du comité de direction du Western Transportation Advisory Council (WESTAC) et président du comité des ressources humaines du WESTAC. Il est président de la délégation canadienne à l'American Association of Port Authorities et administrateur de l'Association des administrations portuaires canadiennes.

Au niveau communautaire, il est ancien membre du Vancouver Transportation Club et est membre associé

du Nautical Institute et de la Company of Master Mariners of Canada, et vice-président du conseil de la Massey Theatre Society.

Le capitaine Domaas est né à New Westminster et a fait ses études au Douglas College et à l'University of British Columbia. Il a poursuivi son éducation au Vancouver Vocational Institute en vue d'obtenir un certificat de capitaine en eaux secondaires de Transports Canada en 1975. Il a aussi suivi des cours à la Queens University et à la Simon Fraser University ainsi que de nombreux séminaires de perfectionnement professionnel organisés par l'Association des administrations portuaires canadiennes et l'American Association of Port Authorities.



## LES AFFAIRES ROULENT

### **Un excellent trimestre au port de Montréal**

Le port de Montréal a connu un excellent premier trimestre. « Les trafics sont en hausse dans presque toutes les catégories de marchandises, et les bonnes nouvelles affluent du côté du développement des affaires, en particulier avec l'annonce de la venue de trois nouveaux transporteurs maritimes », a déclaré le président-directeur général de l'Administration portuaire de Montréal, M. Dominic J. Taddeo. Le trafic de l'ensemble des marchandises manutentionnées au port s'est élevé à 4,6 millions de tonnes, en hausse de 16,6 p. 100 ou de 663 000 tonnes par rapport au premier trimestre de 2003.

Chef de file du marché des conteneurs sur l'Atlantique Nord, le port de Montréal a manutentionné 2,5 millions de tonnes de marchandises conteneurisées au cours du premier trimestre de cette

année, soit une augmentation de 11,6 p. 100 ou de 257 000 tonnes par rapport à la même période en 2003. Au 31 mars, 270 480 conteneurs de vingt pieds ou l'équivalent avaient transité par le port, représentant une hausse de 14,2 p. 100 par opposition aux 236 822 reçus au cours des trois premiers mois de 2003.

Le seul trafic qui ait été en baisse au port au premier trimestre est celui des marchandises diverses non conteneurisées, qui s'est établi à 95 000 tonnes. Les prix élevés des produits de l'acier sur le marché international ont eu pour effet de réduire ce trafic de 30,3 p. 100 ou de 41 000 tonnes. Dans la catégorie des vrac liquides, le trafic des produits pétroliers affiche une augmentation de 42,1 p. 100 ou de 279 000 tonnes, totalisant 940 000 tonnes à la fin des trois premiers mois de l'année. Quant au trafic des autres vrac liquides (xylène, toluène, asphalte, engrais, méthanol, etc.), il s'est élevé à 198 000 tonnes,

en hausse de 62,3 p. 100 ou de 76 000 tonnes.

Du côté des vrac solides, le premier trimestre de 2004 affiche également des gains par rapport à celui de l'an dernier. Au terminal céréalier, le trafic maritime s'est élevé à 184 000 tonnes, avec un gain de 36 p. 100 ou de 49 000 tonnes. Enfin, les autres vrac solides (minerai de fer, sel, sucre brut, minerai de cuivre, gypse, engrais, ferraille, etc.) ont apporté au port un trafic de 759 000 tonnes, en hausse de 6,2 p. 100 ou de 45 000 tonnes.

Récemment, la compagnie ZIM Israël Navigation a annoncé le lancement d'un service hebdomadaire de transport de conteneurs entre le port de Montréal et les ports d'Anvers et d'Hambourg. Ce nouveau service, qui débutera dans une quinzaine de jours avec trois navires d'une capacité d'environ 1 500 conteneurs EVP, sera offert de concert avec les lignes maritimes CMA-CGM et Lloyd Triestino, cette dernière étant une

suite à la page 5



suite de la page 4

filiale d'Evergreen. « La venue des trois nouvelles lignes vient renforcer notre position sur le marché des conteneurs de l'Atlantique Nord et elle témoigne des nombreux attraits du port de Montréal », a souligné M. Taddeo. Il a fait observer que Montréal accueille maintenant 11 des 15 plus importants transporteurs maritimes de conteneurs au monde.

### **St. John's établit trois records**

L'Administration portuaire de St. John's a établi de nouveaux records de produits bruts, de volumes de marchandises et d'arrivées de navires au cours du dernier exercice. Les produits bruts en 2003 se chiffraient à 4,2 millions \$; les volumes de marchandises de 1,608 millions de tonnes métriques représentaient une hausse de 13,6 p. 100 par rapport à l'exercice précédent et on a compté 1 100 arrivées de navires. Le PDG, M. Sean Hanrahan a déclaré que : « La croissance exceptionnelle des cinq dernières années est le résultat direct du dur travail et du dévouement des partenaires du secteur privé du port, qui continuent d'apporter des avantages économiques considérables à la ville, à la région et à la province, qu'il s'agisse d'emplois, d'impôt et autres revenus. »

### **Le port du fleuve Fraser dévoile un projet de 190 millions de dollars**

L'Administration portuaire du fleuve Fraser (APFF) réalisera plus d'économies grâce à un investissement de 190 millions \$ comprenant la réfection graduelle des quais Fraser Surrey et la création d'une nouvelle gare

intermodale à proximité, a-t-on annoncé en mars.

Après une année record en manutention de conteneurs, l'APFF a annoncé la formation d'une alliance stratégique avec Fraser Surrey Docks Ltd. et une nouvelle compagnie, IDC Distribution Services Ltd., visant à augmenter la capacité à 415 000 EVP (conteneurs équivalent-vingt pieds) et à améliorer l'efficacité. Jusqu'à 80 emplois syndiqués seront créés par les travaux de réfection du terminal au cours de la première phase qui doit être terminée en juin 2005. La deuxième phase, qui portera la capacité à environ 600 000 EVP pourrait aller de l'avant si la croissance se poursuit.

La nouvelle gare intermodale axée sur le transport ferroviaire, située dans la plaque tournante de distribution logistique de Surrey Properties, et une gare de d'entreposage ferroviaire adjacente sont construites à côté du terminal maritime sur un terrain de l'Administration portuaire à Surrey. La nouvelle gare intermodale de la compagnie IDC comptera entre 35 et 40 employés.

L'an dernier Fraser Surrey Docks a manutentionné un volume record de 250 000 EVP, mais ses clients demandent une plus grande capacité en vue de répondre à la demande mondiale croissante. Le port suscite de plus en plus d'intérêt des lignes maritimes depuis qu'il a approfondi, en 2003, son chenal de navigation vital en vue d'accueillir des navires ayant un tirant d'eau de 11,5 mètres, ce qui a aidé à porter le débit total de marchandises à un niveau record de près de 36 millions de tonnes.

Voici en quoi consistent les principaux aspects de la réfection du terminal à conteneurs :

- Amélioration de l'emplacement, acquisition de matériel, y compris deux portiques, et nouvelle barrière simplifiée pour les camions. Coût prévu : plus de **125 millions \$**.
- Une gare intermodale de 7,5 hectares adjacente aux quais dans un emplacement occupé auparavant par un autre locataire. Coût prévu : plus de **18 millions \$**.
- Amélioration des infrastructures et prolongement de 2,8 km de la gare d'entreposage ferroviaire sur un terrain appartenant au port. Coût : **2,4 millions \$**.

### **Les remorqueurs de retour au travail**

Les remorqueurs ont repris le service le 24 avril après qu'une entente soit intervenue en vue de mettre fin à un conflit de travail de huit jours qui a paralysé des ports de la côte de la Colombie-Britannique, et qui a coûté environ 99 millions \$ à l'économie canadienne. Des représentants de compagnies du Council of Marine Carriers et des membres de la Guilde de la marine marchande du Canada ont mis fin à ce conflit de travail après être parvenus à un règlement non exécutoire par l'entremise du médiateur fédéral Bill Lewis. L'entente prévoit des hausses salariales annuelles de trois pour cent pendant chacune des trois années du contrat, ainsi que des avantages sociaux équivalant à 5,5 pour cent de l'augmentation salariale, ce qui totalise 14,5 pour cent.

suite à la page 6



L'Administration portuaire de Vancouver (APV) a félicité les deux parties d'avoir mis un terme au différend. « Nous remercions les deux côtés d'avoir pris conscience des graves conséquences de ce conflit de travail et nous sommes reconnaissants au médiateur fédéral Bill Lewis du travail accompli en vue d'amener les deux parties à s'entendre », a déclaré le PDG de l'Administration portuaire de Vancouver, le capitaine Gordon Houston. Environ 800 exploitants de remorqueurs et de barges avaient déclenché une grève le 16 avril, qui a eu des répercussions sur 80 p. 100 des services de remorqueurs et de barges et d'amarrage de navires le long de la côte. La grève a paralysé les expéditions en provenance et à destination du port de Vancouver.

### **Administration portuaire de Prince Rupert**

L'APC travaille fort depuis deux ans en vue de reprendre la bonne voie. Il semble que tous les efforts et les capitaux produiront bientôt des dividendes. L'Administration portuaire prévoit devenir un port à conteneurs prospère en fournissant une route efficace entre les économies de l'Asie et du midwest américain. L'approche adoptée par le PDG Don Krusel se fonde sur le transport de conteneurs par navires et par train exclusivement. Dans un récent discours, il a déclaré ceci : « Nous construirons le couloir commercial le plus efficace entre ces deux importantes économies. Nous deviendrons le port du midwest, le « Midwest Express ». L'administration commence les travaux au terminal Fairview de Prince Rupert cet été. Le coût de cette installation, qui doit s'élever entre 80 et 100 millions \$, sera financé par le gouvernement provincial, le CN, l'Administration portuaire et l'exploitant du terminal

privé qui sera bientôt nommé. On doit commencer à manutentionner des conteneurs au début de 2006.

### **Belledune**

L'Administration portuaire de Belledune a annoncé un solide profit pour l'exercice en cours de plus d'un demi-million de dollars et un excédent de trois ans de 1,5 millions \$, ainsi que des produits qui dépassent 6 millions \$. Cela représente un tonnage total de 2,3 millions de tonnes, le vrac sec ayant connu la plus importante hausse.

### **L'autoroute H2O**

Le premier de trois panneaux rotatifs (ci-joint) faisant la promotion des avantages du transport maritime a commencé à être installé le long du corridor Toronto – Hamilton - Windsor le 29 mars 2004. Les deux autres panneaux ont été affichés trois semaines plus tard. Au total, quelque 205 panneaux publicitaires ont été installés le long de la série d'autoroutes 400 du sud de l'Ontario et demeureront en place au cours des cinq prochains mois. La campagne de panneaux publicitaires a pour but de sensibiliser le grand public aux avantages du transport maritime par rapport aux autres modes de transport et, en bout de ligne, d'influencer les décideurs et les guides d'opinion.

### **Administration portuaire de Toronto**

Le nouveau traversier sera bientôt mis en service. Le traversier neuf *Spirit of Ontario* est arrivé au quai de Toronto en provenance d'Australie en mai. Il nécessitera d'autres travaux avant d'entreprendre le service cet été et de contribuer aux initiatives de transport maritime de courte distance au Canada.

### **Nouveau système de passerelle pour la gare maritime**

La première importante composante de la nouvelle gare maritime polyvalente est arrivée à l'Administration portuaire de Saint John (APSJ) en mars. « Ce nouveau système de passerelle très perfectionné constitue une composante essentielle de notre nouvelle gare maritime », a expliqué le président-directeur général de l'APSJ, le capitaine Alwyn G. Soppitt. « Le système peut accéder aux navires de croisière à n'importe quel niveau de la marée et il représentera un facteur très important pour le maintien et la croissance des activités de croisière dans la région. » L'assemblage du nouveau système de passerelle hydraulique, fabriqué en Suède par la compagnie FMT Aircraft Gate Support Systems, a débuté en avril dans le stationnement du parc Pugsley. Il s'agit de la première importante composante de la nouvelle gare maritime polyvalente qu'aménage l'APSJ sur la rue Water, dans l'ancien emplacement du hangar Pugsley A/B.

Les travaux d'assemblage se sont terminés à la mi-mai, à temps pour mettre à l'essai la passerelle avant la première escale du *Voyager of the Seas* de la Royal Caribbean Cruise Lines, le 18 mai. Les portes d'accès de ce navire géant se situent à 12,9 mètres au-dessus de la ligne de flottaison. Le nouveau système est nécessaire pour le débarquement des passagers de ce navire. La saison 2004, qui a connu un début précoce réussi le 8 avril, sera la plus occupée de l'Administration portuaire à ce jour. En effet, on prévoit quelque 59 escales de navires, transportant au total 143 000 croisiéristes.



## BIENVENUE À BORD

Le conseil de l'AAPC souhaite la bienvenue aux entreprises qui sont devenues membres associés:

IBI Group  
Maritime Magazine  
Griffintown Media  
Charlottetown Harbour Authority  
Opérations portuaires et Services d'urgence (Esquimalt)  
PricewaterhouseCoopers

Tous les intervenants de la communauté portuaire faisait affaire avec les ports qui souhaitent profiter d'excellentes possibilités de réseautage et appuyer les objectifs permanents de l'Association sont invités à devenir des entreprises membres associés.

## PROFIL D'UN MEMBRE ASSOCIÉ

Le Capitaine de port et la Flotte auxiliaire des Forces canadiennes surveillent le trafic et les activités portuaires à Esquimalt, où est stationnée la flotte navale de la côte ouest. La cale sèche de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada est également située à Esquimalt Harbour. Transports Canada a entrepris un processus visant à déléguer l'administration du port à des organismes primaires et intéressés. Le ministère de la Défense est responsable des négociations concernant Esquimalt Harbour.

## SCÈNE INTERNATIONALE

### ***Création du Conseil de sécurité portuaire***

À la mi-mai, les principaux organismes de l'industrie maritime américaine ont formé le Port Security Council of America. Ce groupe a pour but de servir de véhicule permettant aux exploitants, aux utilisateurs et aux fournisseurs des ports et des terminaux d'étudier les menaces terroristes contre les ports de mer et le réseau du transport maritime du pays. Le lobbyiste de Washington Jay Grant agira comme directeur du conseil et coordonnera les activités de ce groupe à partir du Capitole, à Washington. Le conseil se compose de membres d'organismes maritimes, d'associations sans but lucratif, d'entités gouvernementales et de l'industrie privée. Le conseil de sécurité a pour objectif de travailler avec l'Administration en vue d'obtenir beaucoup plus de financement fédéral pour les besoins immédiats en matière de

sécurité et d'aborder le problème, à long terme, afin d'obtenir le capital nécessaire pour assurer la sécurité portuaire, qui pourrait totaliser de 5 à 10 milliards de dollars au cours des prochaines années.

### ***Étude sur la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent***

Les gouvernements canadien et américain effectuent une étude conjointe visant à évaluer les besoins d'infrastructures du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent et particulièrement les répercussions techniques, économiques et environnementales de ces besoins en ce qui a trait à l'infrastructure de transport maritime dont la navigation commerciale dépend. La portée de l'étude se limite à l'évaluation de l'infrastructure de transport maritime actuelle. Soulignons que l'étude se concentre sur l'optimisation de l'infrastructure de la configuration

existante du réseau et que l'évaluation des principales modifications de l'infrastructure, comme l'agrandissement des écluses de la Voie maritime ou l'augmentation des dimensions du chenal, ne font pas partie de l'étude. Le partenariat de cette étude binationale se compose de ministères et organismes fédéraux canadiens et américains possédant l'expertise en matière de politique et d'économie du transport, de génie des infrastructures liées à la navigation et de sciences environnementales. Pour plus de renseignements, consultez [www.gls-study.com](http://www.gls-study.com).

### ***Réaction des MEC***

Il est clair que les manufacturiers canadiens sont aux prises avec un avenir difficile. Vu les courants changeants du commerce mondial et la concurrence féroce d'entreprises dans les pays où les salaires sont peu élevés comme en Chine et en Inde, l'industrie

*suite à la page 8*



suite de la page 7

canadienne doit examiner attentivement ce que l'avenir lui réserve. Le secteur de la fabrication représente 18 p. 100 de l'économie canadienne : on s'attendrait du gouvernement qu'il prenne les devants, mais le gouvernement libéral actuel ne regarde pas plus loin que l'élection imminente.

En effet, l'élaboration d'une stratégie concernant l'industrie de l'automobile a été mise au neutre et la ministre de l'Industrie, Lucienne Robillard, demeure évasive au sujet d'autres questions, dont l'investissement attendu de 100 millions \$ à l'usine d'Oakville, en Ontario, et ne précise pas s'il y aura une participation du fédéral. Les États-Unis prennent des mesures en vue de bloquer le fléau de pourriels qui infectent Internet et font grimper les coûts des communications, mais l'industrie canadienne hésite. De toute évidence, M<sup>me</sup> Robillard ne fait que réchauffer le siège pour le prochain responsable de ce ministère.

Entre temps, il y a du travail important à accomplir et les Manufacturiers et Exportateurs du Canada comblent le manque de leadership du gouvernement en mettant sur pied leur propre initiative : *Fabrication : pour une vision claire de notre avenir*. L'idée consiste à réunir les manufacturiers, les exportateurs, les fournisseurs et les partenaires du secteur des services dans le but de « préciser l'avenir du plus important secteur d'affaires du Canada ». Les MEC organisent une série de réunions d'un bout à l'autre du Canada (visitez [www.cme-mec.ca/mfg2020/index.asp](http://www.cme-mec.ca/mfg2020/index.asp) pour obtenir le calendrier et d'autres renseignements sur *Fabrication : une vision claire*). Les commentaires recueillis à ces discussions aideront

à élaborer un plan d'action qui déterminera les éléments particuliers nécessaires en vue de maintenir une solide base industrielle.

### **Les centres de transport maritime de courte distance ont une influence**

Le rapport annuel 2003 du European Shortsea Network (ESN) (Réseau européen de transport maritime de courte distance), publié cette semaine, fait état de la gamme d'activités menées par les 16 centres nationaux de promotion du transport maritime à courte distance. Les rapports nationaux individuels expliquent les séminaires, les conférences, les documents de recherche et les liens de plus en plus solides avec les facultés d'universités maritimes. Des mesures commerciales particulières se traduisent par de l'aide à la création de nouveaux services, l'identification de flux de trafic routier pouvant utiliser les services de transport maritime de courte distance et l'offre de solutions novatrices en vue de faire du transport maritime de courte distance une solution plus attrayante.

L'énorme banque de renseignements de l'ESN et les bases de données des centres de promotion du transport maritime à courte distance (CPTMCD) au sujet des services, des exploitants et des ports appuient tout ce travail. Le travail visant à élargir les informations disponibles se poursuit. Le R.-U. est le dernier pays à établir un CPTMCD et on prévoit établir un centre en Estonie ainsi que dans d'autres endroits intéressants dont la Turquie, Malte, la Croatie, la Slovénie, Montenegro et Chypre. La congestion routière en

Europe et le coût croissant du transport terrestre sensibilise indirectement le public au transport maritime de courte distance (Fairplay, le 19 mai 2004).

### **Quatre milliards de dollars demandés pour la sécurité portuaire**

La sénatrice Barbara Boxer (démocrate, Californie) a présenté un projet de loi en mai qui fournirait 800 millions \$ par année pendant cinq ans en subventions fédérales en vue d'améliorer la sécurité des ports de mer. Ce projet de loi (S 2240) nécessiterait un investissement correspondant des ports, mais permettrait au gouvernement d'accorder des subventions pluriannuelles pour des projets plus importants, a affirmé M<sup>me</sup> Boxer. Le projet de loi de 4 milliards \$ ne prévoit pas de source de financement particulière et se fie au fonds général pour l'obtention de l'argent.

Dans son commentaire préliminaire, M<sup>me</sup> Boxer a affirmé que la Garde côtière calcule que les ports américains ont besoin de 1,4 milliard \$ cette année en vue d'apporter les améliorations nécessaires à la sécurité et de 6 milliards \$ au cours de la prochaine décennie. « Toutefois, l'administration n'a demandé que 46 millions \$ dans le budget de l'exercice 2005 », a précisé M<sup>me</sup> Boxer. Le projet de loi a été confié au Comité du commerce des sciences et du transport du Sénat, où siège M<sup>me</sup> Boxer. Le projet constitue une mesure accompagnatrice d'un projet de loi de la Chambre (HR 3712) présenté en janvier par la représentante Juanita Millender-McDonald, démocrate de la Californie.

suite à la page 9



## **Les insectes de ballast continuent de poser un problème**

Les navires entrant au port de Vancouver transportaient officiellement des autos et des chaînes stéréo, mais sous la ligne de flottaison, ils transportaient également de minuscules passagers clandestins venant d'Asie et des États-Unis. Dans l'une des études les plus détaillées effectuées à ce jour au sujet des formes de vie arrivant par bateau dans les ports de l'Ouest canadien, des scientifiques ont découvert que les citernes de ballast foisonnent de vie. Les chercheurs étudiant l'eau des citernes ont trouvé des dizaines d'espèces de zooplancton et de petits animaux de mer. Dans certains cas, chaque mètre cube d'eau prise en vue de stabiliser les navires contenait des milliers de créatures. Certaines d'entre elles étaient des espèces bien connues de vers plats ou de myxozoa, alors que d'autres demeurent inconnues.

« Nous n'avions pas de moyen d'identifier certaines de ces espèces », a précisé le scientifique fédéral des pêches, M. Colin Levings, qui a dirigé l'étude publiée au printemps dans le *Canadian Journal of Fisheries and Aquatic Sciences*.

On croit que plus de 200 espèces étrangères se sont déjà établies dans les eaux canadiennes, y compris l'infâme moule zébrée, qui a remodelé l'écosystème des Grands Lacs. Certaines espèces comme la *nuttalia obscurata*, un mollusque du Japon que l'on a trouvé sur les plages de la Colombie-Britannique il y a une dizaine d'années, semblent relativement inoffensives. D'autres, comme le crabe vert d'Europe, un prédateur, ont été aperçues sur les côtes ouest et est et pourraient dévaster l'industrie des coques. L'étude menée sur la côte ouest et le travail connexe effectué dans l'est du Canada démontrent que de nombreuses autres espèces étrangères pénètrent dans le pays.

« La baie de San Francisco est aux prises avec un énorme problème et si nous ne sommes pas prudents, ce problème se répandra au Canada », a déclaré le professeur Hugh MacIsaac de la University of Windsor, qui dirige un réseau national de scientifiques qui tentent de convaincre le gouvernement fédéral de prendre plus au sérieux la menace des espèces aquatiques invasives.

On croit que l'eau de ballast constitue le principal moyen d'entrée. L'eau est ramassée dans les ports étrangers ou dans l'océan puis déchargée lorsque les

navires arrivent à destination. Les gouvernements, les autorités portuaires et les organismes internationaux exigent que les navires échangent l'eau de ballast en mer afin de vider leur citerne de formes de vie ramassées dans leur dernier port d'escale, en vue de réduire le nombre de passagers clandestins.

Toutefois, M. Levings souligne qu'il y a d'importantes limites à ces échanges d'eau de ballast. Lui et ses collègues ont examiné les créatures contenues dans 33 échantillons d'eau de ballast prélevés dans 16 navires qui font escale au port de Vancouver. La plupart des navires venaient du Japon, mais quelques-uns arrivaient de ports du Mexique et des États-Unis. Les échanges au milieu de l'océan réduisent considérablement le nombre de passagers clandestins, mais les chercheurs ont déterminé qu'ils ne les éliminent pas complètement. Des organismes demeurent dans les citernes même après l'évacuation (extrait du *National Post*, mai 2004).

## **RO/RO : NOMINATIONS**

**Saint John:** M. James W. Orr de Saint John, au Nouveau-Brunswick, a été nommé au conseil de l'Administration portuaire de Saint John. Avant de prendre sa retraite en 2001, M. Orr a travaillé plus de 35 ans pour Port Stevedore Companies & Terminal Operators comme vérificateur de navires à vapeur et débardeur. De 1952 à 1965, il a été superviseur de l'équipe de nuit au Chemin de fer Canadien Pacifique. De février 1954 au mois d'août 1955, M. Orr a servi dans la Marine royale du Canada. Il a également étudié au Atlantic Region Labour Education Centre et à l'Université Saint-François-Xavier. Il a assumé plusieurs fonctions au sein de syndicats, dont celles de membre du conseil d'administration et de président.

M. Todd Stephen est un associé d'Owens MacFadyen Benefits Inc. et a conseillé des clients au sujet de la gestion des avantages sociaux des employés et des plans de retraite d'entreprises depuis 1987. M. Stephen a siégé à de nombreux conseils et comités dont l'Atlantic Health Sciences Corporation, la Saint John Regional Hospital Foundation et la Corporation des associations de détaillants d'automobiles. Parmi les membres sortants du conseil d'administration, on compte David Doyle, qui a assuré la présidence du conseil pendant dix ans et Wendy McGee, qui a été administratrice pendant cinq ans. Kerry Walker a été élu le nouveau président du conseil de l'Administration



portuaire et Stephen Campbell assume la vice-présidence.

**Belledune :** Harry H. Williamson de Bathurst, au Nouveau-Brunswick, a été nommé au conseil de l'Administration portuaire de Belledune. M. Williamson est associé du cabinet d'avocats Robichaud, Godin, Williamson, Theriault & Johnstone à Bathurst, au Nouveau-Brunswick. Il détient un baccalauréat ès arts, un baccalauréat en éducation et un baccalauréat en droit de l'Université du Nouveau-Brunswick. Il a été admis au Barreau du Nouveau-Brunswick en 1975 et nommé conseil de la reine en 1991. M. Williamson est membre de l'Association du Barreau canadien et siège aux comités de discipline du Barreau du Nouveau-Brunswick. Il a été membre de la Commonwealth Law Association.

**Sept-Îles :** M. Yves-Marie Côté de Sept-Îles, au Québec, a été nommé au conseil de l'Administration portuaire de Sept-Îles. M. Côté est président et chef de la direction du Groupe Trinor inc. Il a travaillé pendant plus de 15 ans aux Industries Raymond Inc., y détenant plusieurs postes, dont celui de directeur général de 1994 à 1996. M. Côté a également travaillé pour la Compagnie minière Québec Cartier comme planificateur et technicien à l'entretien de 1976 à 1980, et comme dessinateur électrique junior aux Mines de cuivre Gaspé de 1974 à 1976. M. Côté est membre de la Chambre de commerce de Sept-Îles, président du club Mingan et membre de l'Institut canadien des mines et métaux.

**Hamilton :** À sa réunion d'avril, le conseil de l'Administration

portuaire de Hamilton a élu M. Walter Mulkewich président pour une période d'un an débutant le 1<sup>er</sup> mai 2004. Il remplace Fred Eisenberger qui a récemment démissionné du conseil afin de devenir fonctionnaire élu.

**St. John's :** M. James Raymond Duffett, de St. John's, Terre-Neuve et Labrador, a été nommé au conseil de l'Administration portuaire de St. John's. M. Duffett est à l'heure actuelle président et directeur de plusieurs entreprises du secteur privé, notamment à Duckworth Gallery and Framing. Il a été directeur général et président et chef des opérations pendant plusieurs années à Capital Construction Ltd, administrateur et secrétaire de la St. John's Junior Chamber of Commerce et président de plusieurs comités de collecte de fonds. Mel Woodward a terminé son mandat de président du conseil en mai après avoir été le seul à occuper ce poste depuis que l'Administration portuaire a obtenu son statut. Le dernier numéro de *Manifeste* brossait le tableau de la carrière de M. Woodward. Le conseil a élu Sam Walters comme nouveau président du conseil de l'Administration portuaire. M. Walters est un haut dirigeant de la Banque royale du Canada et siège au conseil depuis plus de deux ans.

**Prince Rupert :** M. Walter Paszkowski de Sexsmith, en Alberta, a été nommé au conseil de l'Administration portuaire de Prince Rupert. M. Paszkowski a pris sa retraite de l'Assemblée législative de l'Alberta en mars 2001. Élu à l'Assemblée législative en 1989, il a occupé les fonctions de ministre de l'Agriculture, de l'Alimentation et du Développement rural et ministre responsable de l'Office

d'indemnisation foncière. Il a été nommé ministre des Transports et des Services publics et ministre responsable des services de sécurité publique en 1997, et ministre des Affaires municipales en 1999. M. Paszkowski possède et exploite une ferme semencière et un point de vente au détail de semences, et est le directeur fondateur de Northern Alberta Rapeseed Crushing Plant. M. Paszkowski a occupé le poste de directeur chez Alberta Canola Growers pendant douze ans et celui de président pendant trois ans.

**Administration de pilotage de l'Atlantique :** M. Terence Pittman de Sydney, en Nouvelle-Écosse, a été nommé au conseil de l'Administration de pilotage de l'Atlantique. M. Pittman est actuellement pilote à temps partiel à l'Administration de pilotage de l'Atlantique (district du cap Breton). Il compte près de 50 ans d'expérience dans le secteur maritime. Il a amorcé sa carrière en 1957 comme officier de pont, puis a obtenu successivement son certificat de service de long cours et son certificat de capitaine au long cours en 1967. Il a entrepris sa carrière en mer pour le compte de Chandris (London) Ltd. à bord de navires-citernes et de navires de charge et a occupé le poste de directeur des Opérations au bureau de Chandris à Londres. Il a été capitaine à bord de navires-citernes au Canada atlantique et travaille comme pilote à l'Administration de pilotage de l'Atlantique depuis 1974. M. Pittman a été membre du Sydney Harbour Board et du Cape Breton Tourism Board. Il est actuellement vice-président de la Sydney Port Corporation.

**Administration portuaire de Vancouver :** George Adams,



suite de la page 10

ancien PDG de Canadian Transport Ltd., a été nommé pour un deuxième mandat au conseil. M. Adams avait siégé au conseil de 1999 to 2003. M. Adams a pris sa retraite de MacMillan Bloedel Limited en tant que vice-président des transports en 1997, après 27 ans de service durant lesquels il a occupé des postes de direction dans des filiales de la compagnie. Sarah Morgan-Silvester a également été nommée au conseil comme représentante provinciale. Kevin Doyle, Bob Friesen et l'ancien premier ministre de la C.-B., Mike Harcourt, ont pris leur retraite du conseil. Tous avaient terminé leur mandat d'administrateur à la fin de février.

**Administration portuaire du fleuve Fraser :** En avril, Malkiat Dhami a été élu au poste de président et Juliana Yung a été réélue comme vice-présidente du conseil. M. Dhami est un agent immobilier qui travaille présentement chez Sutton Group-Killarney Realty Ltd. Il a été nommé pour un mandat de trois ans en 2002. M<sup>me</sup> Yung possède une vaste expérience en administration bancaire et financière en tant que vice-présidente du crédit commercial à la Gulf and Fraser Fishermen's Credit Union.

## UN PRIX EST DÉCERNÉ À UN MEMBRE ASSOCIÉ

Félicitations à **Michael C. Ircha, professeur de génie civil et vice-président associé, Université du Nouveau-Brunswick**, récipiendaire du prix d'excellence en administration publique du lieutenant-gouverneur, édition de 2004. Ce prix a été instauré par le Conseil régional de Fredericton de l'IAPC (Institut d'administration publique du Canada). Le Conseil estimait qu'il fallait en faire davantage au Nouveau-Brunswick en vue de promouvoir, de reconnaître et de restaurer la fierté dans la qualité exceptionnelle des employés du secteur public du Nouveau-Brunswick. Le Conseil a donc demandé la création d'un prix du lieutenant-gouverneur, semblable aux prix qui sont décernés dans d'autres provinces à chaque année. Le prix reconnaît la réalisation exceptionnelle d'une personne qui a démontré un leadership remarquable en administration publique au Nouveau-Brunswick ou qui, par ses écrits ou d'autres entreprises, a apporté une contribution considérable au domaine de l'administration publique.

## NOUVELLES DE LA CAPITALE



### Des élections dans l'air

Des élections ont été déclenchées et les premières indications pointent vers un électorat volatil. De nombreux pontifes prédisent un gouvernement minoritaire, mais il reste à voir quel parti aura la faveur de la population. Peu importe le parti qui formera le gouvernement, il aura une incidence sur la façon dont tous les intervenants du Canada interagissent avec le gouvernement fédéral, y compris ceux de la communauté portuaire. De nouveaux ministres seront nommés aux principaux portefeuilles qui concernent la communauté portuaire. Il pourrait y avoir des changements parmi les hauts fonctionnaires et à un niveau plus élevé. En tant qu'association concernée par tous les aspects de la

défense des intérêts, l'AAPC doit tenir compte des inévitables changements dans ses diverses stratégies relatives aux grandes questions de politiques gouvernementales après les élections.

La Chambre des communes reprendra ses travaux à la fin de septembre ou au début d'octobre et nous saurons peu après quelle sera l'orientation du nouveau gouvernement.

### La Loi sur la sécurité publique reçoit la sanction royale

Le ministre des Transports Tony Valeri a annoncé que la *Loi de 2002*

sur la sécurité publique avait reçu la sanction royale le 6 mai 2004. Cette loi vise à accroître la capacité du Canada à prévenir les attentats terroristes, à protéger les Canadiens et à réagir rapidement advenant une menace.

« L'adoption de la *Loi de 2002 sur la sécurité publique* est la plus récente d'une série de mesures prises par le gouvernement du Canada pour progresser en ce qui concerne les priorités rattachées à la sûreté et la sécurité du public », a déclaré M. Valeri. « En plus d'améliorer l'environnement de sécurité des voyageurs aériens, **cette loi permet au gouvernement du Canada d'aider les ports à accroître la sûreté maritime en levant les obstacles juridiques à des**

suite à la page 12



suite de la page 11

### **contributions fédérales pour financer la sûreté portuaire ».**

En mai, le gouvernement fédéral s'est engagé à accorder un financement de 115 millions \$ échelonné sur trois ans en vue d'aider les exploitants de ports et de terminaux à resserrer leurs systèmes et programmes de sécurité. En vertu des nouvelles exigences de l'Organisation maritime internationale, le Canada doit avoir instauré des plans de sécurité approuvés d'ici le 1<sup>er</sup> juillet 2004. Les ports et les installations maritimes pourront faire une demande d'aide de financement pour leurs programmes et équipement de sécurité, conformément au nouveau Programme de contribution pour la sûreté des installations maritimes. Le financement est établi sur une base de partage des frais—75 p. 100 du gouvernement et 25 p. 100 de chaque bénéficiaire. Le programme est rétroactif au 1<sup>er</sup> avril 2004 et on en élabore présentement tous les détails.

### **Renforcement des exigences de sûreté pour les navires, les installations maritimes et les ports**

Transports Canada a renforcé ses exigences de sûreté pour les navires, les installations maritimes et les ports en établissant le Règlement sur la sûreté du transport maritime.

« Le gouvernement du Canada est déterminé à maintenir la sécurité et la sûreté des ports canadiens », a déclaré le ministre des Transports Tony Valeri. « Le Règlement sur la

sûreté du transport maritime améliorera encore plus la sûreté maritime au Canada et à l'étranger. »

Ce règlement, dont la publication dans la partie II de la *Gazette du Canada* le 2 juin 2004 a été approuvée par le gouverneur en conseil, mettra en application les exigences du Code international sur la sûreté des navires et des infrastructures portuaires (ISPS) adopté par l'Organisation maritime internationale (OMI), ainsi que les modifications que l'OMI a apportées à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. L'OMI est un organisme spécialisé des Nations Unies qui vise l'amélioration de la sécurité en mer et la prévention de la pollution causée par les navires.

Le Règlement de Transports Canada s'applique à tous les navires commerciaux qui sont d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonnes, ou qui transportent plus de 12 passagers et naviguent entre les pays, ainsi qu'aux installations maritimes et aux ports qui les desservent. Il exige la conduite d'évaluations de la sûreté, l'élaboration de plans de sûreté et la désignation d'agents de sécurité.

De plus, le Règlement dépasse les exigences de l'OMI en étendant celles-ci :

- aux navires à marchandises qui sont d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 tonnes, autres que les bâtiments remorqueurs;
- aux bâtiments remorqueurs qui remorquent ou poussent un chaland transportant certaines cargaisons dangereuses;
- aux installations maritimes et

aux ports qui desservent les bâtiments ci-dessus mentionnés.

Pour accroître la sûreté maritime et aider les ports et les installations portuaires à satisfaire à ces nouvelles exigences, le gouvernement du Canada a récemment établi le Programme de contribution pour la sûreté des installations maritimes qui a reçu une enveloppe de 115 millions de dollars.

Cette dernière initiative de Transports Canada fait fond sur d'autres mesures tout aussi importantes prises par le gouvernement du Canada depuis le 11 septembre 2001 afin de renforcer la sûreté maritime. Rappelons quelques-unes de ces mesures :

- l'octroi de 308 millions de dollars afin de renforcer la sûreté maritime;
- l'octroi de 115 millions de dollars au Programme de contribution pour la sûreté des installations maritimes afin d'aider les ports et les installations portuaires à apporter des améliorations à la sûreté;
- l'exigence en vertu de laquelle les navires doivent fournir un préavis de 96 heures avant d'entrer en eaux canadiennes;
- l'introduction de nouveaux protocoles d'arrondissement afin d'améliorer l'intervention advenant une menace, avant que les navires n'arrivent aux installations maritimes canadiennes ou aux ports;
- l'établissement, en partenariat avec les États-Unis, de procédures de contrôle de sûreté améliorées applicables

suite à la page 13



aux navires entrant dans le Réseau Grands Lacs Voie maritime du Saint-Laurent;

- la collaboration avec des partenaires internationaux afin d'élaborer de nouvelles exigences internationales en matière de sûreté maritime;
- l'octroi d'une enveloppe de 172,5 millions de dollars pour une vaste gamme d'initiatives destinées à accroître la sûreté du réseau de transport maritime et les frontières maritimes au Canada, dont l'utilisation de la surveillance aérienne et des systèmes de surveillance des navires tels que les systèmes d'identification automatique. Ces systèmes accroîtront la capacité du Canada de repérer les navires entrant et navigant dans les eaux canadiennes.

## AGCS

En mars 2004, Transports Canada a amorcé d'étroites consultations auprès des fournisseurs de services de transports, des chargeurs, des gouvernements provinciaux et d'autres parties intéressées au sujet de questions particulières concernant les négociations de l'Accord général sur le commerce des services (GATS) de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Ces négociations orienteront l'élaboration d'une stratégie canadienne dans l'AGCS. Les négociations en sont à un stade où il faut fournir d'autres renseignements plus détaillés en vue de faire avancer les intérêts du Canada.

Soulignons que les négociations du Cycle de l'Uruguay ont été infructueuses en raison du refus de plusieurs membres de l'OMC, particulièrement des États-Unis, de s'engager à couvrir les services de transport maritime international. Par conséquent, les engagements du Canada et de la plupart des autres membres de l'OMC dans le secteur maritime se limitent à fournir l'accès indifférencié aux installations portuaires et au transport intérieur et l'utilisation de ceux-ci, y compris les services portuaires suivants : remorquage et assistance de remorqueurs, avitaillement, mazoutage et approvisionnement en eau, enlèvement des ordures et élimination de l'eau de ballast, réparation d'urgence, débarquement par allèges et service de bateau-taxi, agences de navires, courtiers en douanes, services d'arrimage et aux passagers, services d'experts maritimes et de classification. De plus, le Canada a entrepris de fournir l'accès indifférencié aux services de transport et l'utilisation de ceux-ci aux fins de l'acheminement intérieur des marchandises.

## **Annnonce de projets de transport durables des marchandises** **Programme de démonstration de transport durable**

Le Programme de démonstration de transport durable, dirigé par Transports Canada, encourage la démonstration et l'évaluation d'outils innovateurs, de technologies ou de pratiques exemplaires pouvant réduire les émissions de gaz à effet de serre dans tous les modes de transport des marchandises au Canada.

Le Programme de démonstration de transport durable des marchandises, annoncé en novembre 2001, prévoit l'allocation d'environ 4,5 millions de dollars sur cinq ans à des projets répondant aux critères d'admissibilité. Le gouvernement du Canada assume jusqu'à 50 p. 100 des coûts admissibles des projets jusqu'à concurrence de 250 000 \$, et les demandeurs et leurs partenaires versent le reste.

Un comité consultatif d'experts, constitué de représentants de ministères fédéraux, d'établissements d'enseignement et d'organisations sans but lucratif, formule des recommandations sur le financement de projets. Transports Canada, conjointement avec Ressources naturelles Canada, procède à la sélection finale des projets qui recevront un financement. On accepte les demandes de financement deux fois l'an, soit au printemps et à l'automne. Pour connaître les dates précises, consultez le Guide du demandeur sur le site Web du Programme de démonstration de transport durable des marchandises dont l'adresse apparaît ci-dessous. La prochaine date limite pour les demandes est le 1<sup>er</sup> octobre 2004.

Les organisations retenues pour faire la démonstration de leurs projets dans le cadre de la troisième tranche de financement sont Big Freight Systems Inc., Canadian Waste Services Inc., Enbridge Gas Distribution, le Groupe Énerstat inc., Innovation Maritime et l'Institut canadien de recherches en génie forestier. Les organisations retenues dans le cadre de la quatrième tranche de financement sont Air Transat A.T. Inc., la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, J.D. Smith and Sons Limited, New Brunswick Southern Railway Company Limited, RailPower Technologies Corporation, RST Industries et Seaspans International Ltd. Pour plus de renseignements sur le Programme de démonstration de transport durable des marchandises, consultez le [www.tc.gc.ca/PDMD](http://www.tc.gc.ca/PDMD).



Innovation Maritime a reçu 100 000 \$ pour un projet dans la Voie maritime du Saint-Laurent. Ce projet de démonstration réduira la consommation de carburant des navires commerciaux qui exercent des activités au Québec, entre Les Escoumins et Trois-Rivières, en utilisant l'énergie des courants favorables de marée. Innovation Maritime a créé un logiciel pour faciliter l'utilisation des courants de marée afin de réduire la consommation de carburant. Ce projet déterminera les économies de carburant des navires qui utilisent le logiciel afin d'établir si cette technologie peut réduire efficacement l'utilisation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre.

Ediport Vehicle Access Management System, à Halifax, constitue un exemple d'un autre projet financé dans le cadre de ce programme. Ediport Atlantic Inc., de Halifax, Nouvelle-Écosse, recevra 239 700 \$ pour perfectionner les applications avancées de transpondeurs SIT en vue de surveiller, de planifier et d'authentifier les mouvements de véhicules commerciaux au port de Halifax, en partenariat avec **l'Administration portuaire de Halifax, IBI et la Dalhousie University.**

### **Travailler ensemble à l'assainissement du port de Victoria**

Le ministre de l'Environnement David Anderson, au nom du ministre des Transports Tony Valeri, et le vice-président de la Durabilité à BC Hydro Bruce Sampson, ont annoncé en mai que le gouvernement du Canada et BC Hydro and Power Authority (BC Hydro) travaillaient ensemble à l'assainissement de Rock Bay dans le port de Victoria, l'un des emplacements les plus contaminés en Colombie-Britannique. Le gouvernement du Canada versera 14,7 millions de dollars au projet d'assainissement de Rock Bay, et BC Hydro, 17,4 millions de dollars. Le coût total du projet s'élève à 32,1 millions de dollars. Rock Bay est l'emplacement d'une ancienne installation de gazéification du charbon qui a été en activité entre les années 1860 et le début des années 1950.

Le goudron de houille, la principale source de contamination de Rock Bay, était principalement un sous-produit du processus de gazéification du charbon. Ce processus produisait du gaz qui a permis d'éclairer les lampadaires de la ville et de chauffer des résidences pendant plus de 90 ans. Outre le goudron de houille, l'emplacement est aussi contaminé par des hydrocarbures et certains métaux. Cette contamination résiduelle présente des risques minimes pour la santé.

Cependant, le niveau de contamination est supérieur aux niveaux acceptables et limite les activités futures sur cet emplacement.

Les travaux d'assainissement de l'emplacement de 6,8 acres devraient débuter en juin 2004 et être terminés d'ici décembre 2007. Au cours des deux prochaines années et demie, on procédera à l'excavation de 36 000 mètres cubes de sol et de sédiments contaminés, soit l'équivalent de 4 000 camions à benne, qui seront acheminés à des installations hors chantier de traitement et d'élimination des matières contaminées. Transports Canada et BC Hydro collaborent avec la collectivité pour réduire tout inconfort qui pourrait découler de ce projet. Une série de séances d'information auront lieu dans la collectivité au fur et à mesure qu'évoluera le projet.

### **Une amende considérable est imposée à un pollueur marin récidiviste**

Un juge de la cour provinciale de Terre-Neuve-et-Labrador a imposé, en mai, une amende de 170 000 \$ au navire de pêche *Olga* pour une infraction à la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) par rapport au déversement illégal d'une substance huileuse dans les eaux canadiennes. Il s'agit de l'amende la plus élevée que le Canada ait jamais imposée à un navire reconnu coupable de pollution marine en vertu de cette loi.

Le 26 février 2002, les services de surveillance aérienne de la Garde côtière canadienne ont aperçu une nappe de pétrole à environ 134 kilomètres au sud-est de Cape Race, à Terre-Neuve. Une enquête de Transports Canada a par la suite révélé que la nappe, qui contenait à peu près 20 litres de pétrole, provenait du navire de pêche *Olga*. Par conséquent, le navire a été accusé puis reconnu coupable de deux infractions en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* : le déchargement illégal d'une substance huileuse dans les eaux canadiennes et le fait de ne pas avoir rapporté le déversement.

Cette amende, qui est la deuxième d'importance que la cour impose au navire de pêche *Olga* cette année relativement à la pollution des eaux canadiennes, servira à créer un précédent. En effet, le 6 avril 2004, le *Olga* recevait une amende de 113 000 \$ après avoir été reconnu coupable de pollution marine en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* par rapport à un incident survenu en avril 2001.



suite de la page 14

## **Interdiction de l'importation de déchets électroniques par la Chine**

La Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination régit le mouvement de déchets dangereux et de matériel recyclable dangereux d'un pays à un autre. Environnement Canada a averti l'industrie que la Chine, conformément à ses lois et à la Convention de Bâle, a interdit l'importation de certains produits, y compris les ordinateurs, les téléviseurs et les appareils téléphoniques mis au rebut en plus d'autre matériel. Pour obtenir la liste complète de ces produits, communiquez avec Joe Wittwer ((819) 953-2171, courriel [joe.wittwer@ec.gc.ca](mailto:joe.wittwer@ec.gc.ca)).

## **Transports Canada publie son rapport annuel 2003**

Le rapport annuel de Transports Canada intitulé *Les transports au Canada 2003* a été déposé récemment à la Chambre des communes.

Le rapport met en lumière le rôle positif que joue le secteur canadien des transports dans l'économie nationale au chapitre du commerce et des emplois. Il fournit également des données et de l'information sur l'utilisation du réseau de transport canadien, son rendement, sa sécurité, ses répercussions sur l'économie d'énergie et l'environnement, et sa contribution à l'économie et au mieux-être des Canadiens et des Canadiennes. Le rapport annuel de 2003 est le huitième rapport présenté par le Ministre depuis l'entrée en vigueur de la *Loi sur les transports au Canada*.

Vous pouvez le consulter sur le site Web de Transports Canada à [http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2003/toc\\_f.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2003/toc_f.htm).

## **Le Canada demande l'imposition d'une amende aux pollueurs pouvant atteindre un million de dollars**

Un projet de loi pouvant faire monter le plafond des amendes à un million de dollars canadiens (723 000 \$ US) et engager la responsabilité des officiers des navires a été présenté devant le parlement canadien par le ministre de l'Environnement, M. David Anderson. Les élections générales imminentes font en sorte qu'il est peu probable que cette loi soit adoptée sous peu, mais ses dispositions jouissent d'un appui politique considérable et le projet pourrait être présenté à nouveau à la prochaine législature. M. Anderson affirme que le Canada souhaite protéger davantage sa faune côtière des déversements d'hydrocarbures. « Nous fournissons au système judiciaire les outils nécessaires pour poursuivre les auteurs d'infractions et imposer des amendes reflétant adéquatement l'ampleur des dommages causés à l'environnement. » Il a ajouté que le projet de loi s'harmonise avec les mesures juridiques qui peuvent être prises aux États-Unis. En plus de resserrer la protection de la faune, le projet de loi conférerait aux représentants d'Environnement Canada un rôle plus clair en vue de porter des accusations contre les pollueurs marins. « Les recherches effectuées par Environnement Canada montrent que plus de 300 000 oiseaux marins sont tués chaque année au large des côtes des provinces de l'Atlantique par le déversement illégal d'eau de cale

polluée par des navires de passage dans ces eaux », a-t-il précisé.

## **Annonce des récipiendaires du prix de la sécurité maritime**

Le Prix de la sécurité maritime 2004 de Transports Canada a été décerné à George Chafe et à Charles Roberts pour souligner leur contribution à l'amélioration de la sécurité de l'industrie de la pêche. Ce prix, qui vise à souligner une contribution exceptionnelle à la sécurité maritime au Canada, a été décerné lors de l'assemblée semestrielle du Conseil consultatif maritime canadien.

« Messieurs Chafe et Roberts se sont dévoués sans bornes au sein de l'industrie de la pêche au cours des 20 dernières années », a déclaré le ministre des Transports Tony Valeri. « Je les remercie de leurs efforts inébranlables et inlassables pour améliorer les normes de sécurité dans l'environnement de travail dangereux qui existe à bord des navires de pêche. »

Ils ont travaillé tous deux comme pêcheurs professionnels à plein temps. Ils ont siégé aux comités régionaux de la sécurité des navires de pêche et été membres actifs de la Garde côtière auxiliaire, une organisation à but non lucratif qui se consacre aux activités de recherche et sauvetage et de sécurité nautique. M. Roberts est président de la Fort Amherst Harbour Authority depuis 1991. M. Chafe a participé à l'élaboration du cours sur la sauvegarde en mer à l'intention des pêcheurs, qui est maintenant au programme de plusieurs instituts de formation. Messieurs Chafe et Roberts ont également contribué de façon importante à faire ressortir



l'importance de normes de sécurité améliorées dans l'industrie de la pêche, dans le cadre de leur participation au Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche du Conseil consultatif maritime canadien.

Le Prix de la sécurité maritime de Transports Canada a été créé en 1997 pour sensibiliser le public à la sécurité maritime au Canada et rendre hommage aux personnes, aux groupes, aux compagnies, aux organisations, aux agences ou aux ministères ayant contribué de façon exceptionnelle à la réalisation de cet objectif.

### **Manque de compétences en transport**

Transports Canada désire connaître la perspective des conseils sectoriels et des associations de l'industrie des transports pour voir aux défis et aux possibilités en matière de perfectionnement des compétences dans le secteur des transports. Le secrétaire parlementaire du ministre des Transports, l'honorable Jim Karygiannis, C.P., député, a tenu en avril, à Ottawa, une table de discussion avec l'industrie sur le perfectionnement des compétences dans le secteur des transports.

« Un réseau de transport durable et de calibre mondial comme celui du Canada ne peut se développer sans la vision et l'énergie d'un secteur des transports novateur, riche d'une main-d'œuvre hautement qualifiée », a déclaré M. Karygiannis. « Ces discussions permettront au gouvernement du Canada de travailler avec les intervenants et le milieu universitaire à trouver des façons d'inciter les Canadiens et les Canadiennes les plus doués à entreprendre une carrière dans ce domaine. »

Les discussions auront pour objectifs de dresser une liste des principaux défis présents dans le domaine du perfectionnement des compétences, de déterminer des étapes concrètes et réalisables pour résoudre collectivement ces défis, de cerner et d'étendre les initiatives existantes afin de rehausser l'attrait du secteur des transports comme choix de carrière et d'explorer de nouvelles avenues pour répondre aux besoins perçus dans le domaine du perfectionnement des compétences.

### **L'ASFC lance la Phase 1**

L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a mis en oeuvre, le 19 avril, la première phase de l'initiative d'Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC), qui comprend la transmission électronique obligatoire de données avant que les marchandises arrivent au pays, conformément à la règle de 24 heures. En vertu de l'IPEC, les transporteurs devront transmettre leurs données de fret maritime par voie électronique à l'ASFC 24 heures avant le chargement du fret dans un port étranger. Il y aura une option électronique permettant aux transitaires de transmettre les détails de l'expédition directement ou par l'entremise d'un fournisseur de services. Le défaut de fournir des données précises à temps entraînera un retard du chargement de marchandises dans un port étranger, des examens plus rigoureux et des amendes possibles. Des exigences semblables s'appliqueront à compter du printemps 2005 aux modes aérien, ferroviaire et autoroutier. [www.ccra-adrc.gc.ca](http://www.ccra-adrc.gc.ca)

### **Comité permanent des pêches et océans**

Bonne nouvelle! Le Comité permanent de la Chambre des communes sur les pêches et océans a publié son rapport sur la GCC et fait de solides recommandations au sujet des droits de services maritimes. La recommandation 7 (page 28) fait référence au MPO et en bref, ordonne au gouvernement d'étudier les deux propositions demandant l'élimination des droits et de faire un rapport au comité d'ici 60 jours au sujet des progrès du ministère auprès de l'industrie concernant cette question permanente. Il reste à voir ce qui se produira après les élections.

### **Nouvelles exigences proposées afin que les navires répondent aux normes internationales**

Transports Canada a proposé en mars de nouvelles exigences visant à accroître la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement, qui s'appliqueront aux bâtiments exploités dans les eaux canadiennes ou internationales. Les nouvelles exigences ont été élaborées en vue de l'application des normes de sécurité instaurées en vertu de la *Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)*. Elles portent sur l'équipement de navigation, la conception des navires et les procédures opérationnelles, et s'appliqueront à tous les navires canadiens et aux navires étrangers exploités en eaux canadiennes selon leur âge, leur taille, le type et la zone d'exploitation. « Ces exigences s'appuient sur la réglementation actuelle en vue d'assurer de façon continue la sécurité, la sûreté et la protection environnementale du réseau de



suite de la page 16

transport du Canada », a déclaré le ministre des Transports Tony Valeri. « Elles témoignent également de l'engagement du Canada à rendre les eaux du globe plus propres, sécuritaires et sûres et de sa participation à ce chapitre. »

Les exigences prévoient par exemple le transport des appareils suivants :

- Un récepteur pour les systèmes mondiaux de navigation par satellite ou les systèmes de navigation basés à terre;
- Des systèmes d'identification automatique (SIA) qui permettront les communications entre les navires et entre un navire et la côte par transpondeurs radio à bord des navires et sur la côte;
- Des systèmes électroniques de visualisation des cartes marines.

D'autres exigences prévoient le transport d'un appareil VDR et de plans de recherche et sauvetage, et énumèrent des critères avancés de conception pour les nouveaux navires quant à la visibilité à partir du pont et des exigences particulières pour la tenue des registres de navigation.

### **Transports Canada annonce des consultations publiques sur la révision de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses**

Transports Canada a tenu la première d'une série de séances de consultation publique sur la révision de la législation régissant le transport des marchandises dangereuses. Cette séance était présidée par l'honorable Jim Karygiannis, C.P., député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports. Les consultations s'inscrivent dans l'engagement du gouvernement à procéder à la révision de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* dix ans après son adoption. Cette révision a débuté en 2002 et mettait surtout l'accent sur les questions de sûreté à la suite des événements du 11 septembre 2001. Elle a depuis été étendue pour couvrir tous les aspects de la Loi. Transports Canada effectue cette révision en collaboration avec l'industrie et les gouvernements provinciaux et territoriaux. Les provinces et les territoires travaillent de concert avec Transports Canada à l'application des exigences relatives au transport routier des marchandises dangereuses. Transports Canada veille à l'exécution de la Loi dans les autres modes de transport et est responsable de l'élaboration des

règlements relatifs au transport des marchandises dangereuses.

*La Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* a été conçue pour assurer la sécurité du public lors du transport des marchandises dangereuses. Elle est axée sur la prévention et permet aux inspecteurs des marchandises dangereuses de prendre des mesures immédiates en cas d'incident afin d'assurer la sécurité du public. La Loi comprend aussi des dispositions sur l'imposition d'amendes pouvant s'élever jusqu'à un million de dollars et les peines d'emprisonnement pour les dérogations à la Loi.

### **La Garde côtière poursuit son chemin**

Comme vous le savez, le premier ministre a annoncé, le 12 décembre 2003, que la politique sur la sécurité et la sûreté maritime de la Garde côtière canadienne serait transférée à Transports Canada. La transition entrainait en vigueur le jour de l'annonce, mais bien entendu, il a fallu un certain temps aux deux ministères pour régler tous les détails.

Les ministères des Pêches et Océans et des Transports sont maintenant prêts à procéder au transfert. Au cours des prochaines semaines, le MPO transférera à Transports Canada le Bureau de la sécurité nautique, le Programme de protection des eaux navigables, la composante politique du Programme de protection de l'environnement, et la réforme réglementaire de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Par conséquent, toute l'élaboration des politiques en matière de sûreté maritime relève dorénavant de Transports Canada, fournissant ainsi un point de contact unique pour les gens de mer concernés par les politiques de navigation maritime et les questions connexes. Les intervenants maritimes attendent ce changement depuis longtemps, qui permettra à la Garde côtière de se concentrer sur ce qu'elle fait de mieux : fournir de précieux services aux gens de mer dans les eaux canadiennes.

### **Le ministre des Transports lance un appel de propositions pour des projets novateurs en matière de planification des transports et d'intégration modale**

Un appel de propositions pour des projets qui innovent en matière de planification des transports et favorisent l'intégration et les liens intermodaux a été lancé récemment par le

suite à la page 18



suite de la page 17

ministre des Transports Tony Valeri. « Le gouvernement du Canada reconnaît qu'il est essentiel d'avoir en place un réseau de transport solide et efficient pour assurer une croissance économique soutenue au Canada. Une planification des transports et une intégration modale améliorées nous permettront de relever les défis du 21<sup>e</sup> siècle », a déclaré M. Valeri. « Cet appel de propositions illustre bien notre engagement envers la mise en œuvre d'initiatives novatrices visant à améliorer la durabilité du réseau de transport. »

Les types de propositions admissibles au financement comprennent:

- les études de recherche offrant une meilleure compréhension du transport urbain et multimodal;
- la réalisation d'études et de projets de planification et de faisabilité;
- la mise au point et la diffusion d'outils de gestion de l'information, dont la gestion de la demande de trafic;
- l'infrastructure et les technologies permettant d'améliorer les liens entre les modes de transport ou l'intégration de ces derniers;
- les initiatives facilitant les partenariats intermodaux ou les partenariats entre les modes de transport et les expéditeurs;
- la mise sur pied d'organisations qui s'occuperont de la planification et de la gestion des activités de transport de passagers et de marchandises en milieu urbain.

Les provinces, les municipalités, les Premières nations, les organisations enregistrées sans but lucratif, les

entreprises privées, les autorités et agences publiques ou privées du secteur des transports et les universités peuvent présenter une demande. On encourage la création de partenariats entre deux entités ou plus.

Le financement de ce projet provient du Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR) de 600 millions de dollars du gouvernement du Canada, annoncé le 3 avril 2001. Le PSIR comporte deux volets : un volet de 500 millions de dollars pour la construction routière et un volet de 100 millions de dollars pour l'intégration du réseau national.

### ***Allocution du ministre des Transports, Tony Valeri, devant la Chambre de commerce de Halifax, le 13 avril 2004***

Le premier discours du ministre des Transports décrivant les quatre piliers des transports a été prononcé dans une ville portuaire, celle d'Halifax. Certains éléments de cette allocution démontrent que le ministre adopte une approche proactive afin que les transports redeviennent l'un des principaux moteurs de l'économie canadienne au cours des années à venir. Voici quelques extraits importants de ce discours central.

« Les villes portuaires sont uniques en leur genre. Elles sont spéciales car elles servent principalement de plaque tournante pour les services de transport. Halifax se classe parmi les grandes villes portuaires aux côtés de Rotterdam, de Singapour, de Hong Kong et de New York. Le secteur des transports, j'en ai la ferme conviction, est le fer de lance

de l'économie de ce pays. Il occupe la troisième place dans l'économie canadienne. Il est le moteur qui permet à notre économie de prospérer et au Canada de se développer.

Et même si le Canada possède l'un des meilleurs réseaux de transport au monde, les défis que doit surmonter ce secteur peuvent être affolants. Pensons aux défis qu'amènent la mondialisation et l'intégration nord-américaine grandissantes ainsi qu'à la nécessité de demeurer concurrentiel. Aux défis liés aux nouvelles exigences de sûreté mises en place au lendemain du 11 septembre pour protéger les personnes et les biens tout en veillant à ce que nos corridors commerciaux demeurent efficaces et concurrentiels. Aux défis que présentent l'urbanisation, l'étalement urbain et les répercussions des transports sur l'environnement. Puis aux défis que posent l'insuffisance d'infrastructures ainsi que l'accès aux régions rurales et éloignées.

Nous devons avoir comme objectif de tirer pleinement parti du potentiel de nos biens — nos ports, nos aéroports et autres infrastructures — et de nos gens par la mise en place de nouvelles initiatives dans le secteur des transports. Pour ce faire, nous devons accepter le fait que nos principaux ports et aéroports sont des facteurs de croissance économique, et non pas seulement des sources de revenus. En somme, ils sont essentiels à la création de centres urbains dynamiques qui attirent des compétences et des investissements.

Il n'y a pas que le gouvernement qui devra changer. L'industrie devra elle aussi changer sa façon de voir les choses pour prospérer. Par exemple, elle pourrait être plus

suite à la page 19



ouverte à l'intermodalisme. Nous devons multiplier les liens intermodaux si nous voulons faciliter la circulation des personnes et des biens dans nos villes et dans toutes les régions du pays.

Pour tirer pleinement parti de ce potentiel, notre politique de transport doit reposer sur quatre piliers : un cadre stratégique axé sur les forces du marché, une stratégie mettant de l'avant une infrastructure multimodale, une politique préconisant la présence de corridors de commerce sûrs et efficaces et la recherche et développement pour appuyer l'innovation dans le secteur des transports.

En ce qui concerne le secteur maritime, nous devons offrir plus de souplesse et de possibilités économiques à l'industrie et, en particulier, aux administrations

portuaires. Les représentants des ports nous ont dit qu'il n'était pas facile pour eux de réunir des capitaux et qu'ils avaient besoin de meilleurs mécanismes pour y parvenir. Nous devons aussi investir de façon stratégique dans des liens intermodaux essentiels et examiner des options en matière de gouvernance des services maritimes offerts par le gouvernement du Canada.

Nous devons aussi recueillir et analyser les données qui révèlent où les corridors commerciaux se développent le plus. Cela devrait orienter notre façon de voir notre politique de transport. Celle-ci ne devrait pas seulement chercher à répondre aux problèmes de capacité, mais elle devrait aussi viser à bien positionner le Canada parmi les pays commerçants. La politique de transport peut aider ou nuire à nos objectifs commerciaux. »

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

### PRÉSIDENT

Capitaine Alwyn Soppitt  
Administration portuaire de Saint John

### PRÉSIDENT SORTANT

Robert Masson  
Administration portuaire de Trois-Rivières

### 1<sup>er</sup> VICE-PRÉSIDENT

Gordon Houston  
Administration portuaire de Vancouver

### 2<sup>e</sup> VICE-PRÉSIDENTE

Donna Taylor  
Commission du port d'Oshawa

George Marcoux  
Administration portuaire de Belledune

Patrick Robitaille  
Administration portuaire de Québec

Allen Domaas  
Administration portuaire du fleuve Fraser

Alan Paul  
Administration portuaire de Toronto

Pierre Gagnon  
Administration portuaire de Sept-Îles

Tony McGuinness  
Administration de pilotage de l'Atlantique

## ALLÉES ET VENUES À OTTAWA

**Gerry Frappier** : Gerry Frappier travaille à Transports Canada depuis plus de deux ans en qualité de directeur général, Sûreté et Sécurité. Ses tâches sont maintenant exclusivement liées à la sécurité maritime en ce qui a trait à la *Loi sur la sécurité du transport maritime* et à la surveillance d'autres lois et règlements en matière de sécurité du transport maritime.

**Paul-Émile Drapeau** : Paul-Émile a pris une retraite bien méritée de Transports Canada en avril. Il était directeur à la Direction des programmes et cession et un ami et soutien de longue date de la communauté portuaire. Paul-Émile était aussi un ardent partisan des activités

suite à la page 20



suite de la page 19

de l'AAPC et on pouvait compter sur lui pour animer l'AGA et la conférence. Il nous manquera, mais nous ne pouvons lui en vouloir de cette nouvelle liberté. Bon voyage!

**John Platts :** John Platts a également pris sa retraite en tant que conseiller principal en matière de sécurité maritime. John a fait beaucoup de travail en vue de s'assurer que le règlement sur la sécurité des installations maritimes en arrive à une conclusion logique et solide. La communauté portuaire lui souhaite du succès dans ses entreprises futures.

**Lauren Kinney :** M<sup>me</sup> Kinney a récemment été nommée directrice responsable du programme de contribution pour la sûreté maritime, annoncé par le ministre pour la sécurité des installations maritimes.

### **Nomination à l'Office des transports du Canada**

Le ministre des Transports Tony Valeri a annoncé, en mai, la nomination de Baljinder S. Gill d'Ottawa, en Ontario, à l'Office des transports du Canada. M. Gill est actuellement président et chef de direction chez MG & BAL Business Services à Ottawa, en Ontario. Il détient un baccalauréat en éducation, une maîtrise ès arts, une maîtrise en économie et une maîtrise en science, ainsi qu'un diplôme en transports de l'Institut canadien du trafic et du transport de l'Université de Toronto. M. Gill a travaillé près de 15 ans à Transports Canada où il a occupé les postes d'agent principal de planification des installations, de gestionnaire de la section des évaluations environnementales du Programme de protection des eaux navigables

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

**Marie Fortier,** auparavant sous-ministre adjointe, Affaires indiennes et du Nord canadien, est devenue sous-ministre, Affaires intergouvernementales, Bureau du Conseil privé, le 26 avril 2004. Elle succède à Claire Morris qui a pris sa retraite de la fonction publique.

**Michelle d'Auray,** a été nommée sous-ministre, Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec. Elle était auparavant Officier principal de l'information, Secrétariat du Conseil du Trésor.

**Robert Fonberg,** qui était sous-secrétaire du Cabinet (Opérations), Bureau du Conseil privé, est devenu sous-ministre, Commerce international, le 10 mai 2004.

**Yaprak Baltacioglu,** a été nommé sous-secrétaire du Cabinet (Opérations), Bureau du Conseil privé, le 10 mai 2004. Il occupait auparavant le poste de secrétaire adjoint, Politique du développement social, Bureau du Conseil privé.

**Suzanne Tining,** auparavant sous-ministre adjointe, Opérations, Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, est devenue sous-ministre déléguée, Affaires indiennes et du Nord canadien, le 14 juin 2004.

**Susan Peterson,** auparavant sous-ministre adjointe, Affaires culturelles, est devenue sous-ministre associée, Patrimoine canadien, le 13 avril 2004.

**Jean-Claude Villiard,** a été nommé conseiller principal au Bureau du Conseil privé le 10 mai 2004. Il était auparavant sous-ministre de l'Industrie.

**Suzanne Hurtubise,** auparavant sous-ministre de l'Environnement, a été nommée sous-ministre de l'Industrie le 10 mai 2004.

**Samy Watson,** a été nommé sous-ministre de l'Environnement le 10 mai 2004. Il était auparavant sous-ministre, Agriculture et Agro-alimentaire.

**Leonard Edwards,** auparavant sous-ministre du Commerce international, a été nommé sous-ministre, Agriculture et Agro-alimentaire le 10 mai 2004.

**Paul Boothe,** qui était professeur d'économique à l'University of Alberta, a été nommé sous-ministre associé des Finances le 1<sup>er</sup> juin 2004.





## ÉVÉNEMENTS FUTURS

**Les 24 et 25 juin 2004** **Vancouver (Colombie-Britannique)**  
Atelier de l'AAPC sur l'évaluation des biens portuaires Hôtel, Westin Bayshore

**Du 26 au 28 juin 2004** **Hamilton (Ontario)**  
Journées du Port de Hamilton

**Les 29 et 30 juillet 2004** **Halifax (Nouvelle-Écosse)**  
Journées du Port de Halifax

Les Grands voiliers 2004 arriveront au port de Halifax le 29 juillet, et il y aura la parade des voiles le 2 août. Une quarantaine de navires visiteront le port. Halifax est le seul port canadien à accueillir les Grands voiliers 2004.

## RÉUNIONS DU CONSEIL DE L'AAPC

•St. John's (Terre-Neuve), le 31 juillet,  
de 13 h à 16 h, à l'hôtel Fairmont  
Newfoundland

## ASSEMBLÉES ET CONFÉRENCES À VENIR

**Du 1<sup>er</sup> au 4 août 2004** La 46<sup>e</sup> Assemblée annuelle/conférence de l'Association se tiendra à l'hôtel Fairmont Newfoundland, à St. John's (Terre-Neuve).

**2006** La Commission du port d'Oshawa organisera la 48<sup>e</sup> Assemblée annuelle/conférence de l'Association.

## Congrès de l'AAPA

**2004** Long Beach, Californie  
**2005** Tampa, Floride  
**2006** Nouvelle-Orléans, Louisiane



## ASSOCIATION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES

**Tél. :** 613-232-2036  
**Télé. :** 613-232-9554

**Courriel :**  
leroux@acpa-ports.net

**Site Web :**  
www.acpa-ports.net

**Publié par :**  
L'Association des  
administrations portuaires  
canadiennes

**Rédaction et révision :**  
J. Gary LeRoux, directeur  
exécutif

**Traduction :**  
Anne Laliberté, Services de  
traduction Myriade inc.

**Éditique et imprimerie :**  
Cindy Li,  
Elm Printing Inc.

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

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

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