



DANS CE NUMÉRO

**Notre invitée: Kathy Fox,
Présidente, Bureau de la
sécurité des transports**

**Trois facteurs qui affecteront
le transport maritime**

**De nouveaux dirigeants
gouvernementaux dans le
secteur du transport maritime**



MESSAGE DU PRÉSIDENT



Dans le dernier numéro du *Pilote canadien*, mes observations portaient sur la relation entre le changement et la constance. Malgré le fait que les choses changent autour de nous à des rythmes qui semblent toujours

plus rapides, nous continuons néanmoins de vivre et d'effectuer notre travail en conservant largement les mêmes normes, valeurs et principes qui nous guident depuis longtemps. Cela peut paraître paradoxal, mais je crois que c'est cet équilibre entre le changement et la constance qui nous permet d'avancer de façon ordonnée.

Les récentes élections fédérales sont un bon exemple de ces propos. À la suite des élections, un nouveau Parlement (le 42^e) a été formé, comportant plus de 200 nouveaux membres de la Chambre des communes. Il y a également un nouveau Cabinet, de même que de nouveaux membres et présidents des comités parlementaires. Cela entraînera de nouvelles orientations dans les politiques et les programmes du gouvernement, mais elles seront adoptées dans un contexte d'organisation et de fonction publique gouvernementales visant à assurer la continuité. Et c'est une bonne chose! Le changement est parfois nécessaire, mais il fonctionne mieux dans un cadre qui reconnaît ce qui est venu auparavant et lorsqu'il est éclairé par l'expérience et la tradition.

D'autres exemples de changement font l'objet d'un examen approfondi et de discussions ailleurs dans ce numéro. Un article cerne les tendances mondiales susceptibles d'avoir des répercussions importantes sur la marine marchande au cours des prochaines années. D'autres articles présentent de brèves remarques sur les nouveaux titulaires de postes gouvernementaux d'importance fondamentale pour le secteur des transports. Tous ces développements se traduiront inévitablement par des changements qui nous atteignent tous. Pour les pilotes maritimes, cela peut signifier des conditions différentes dans lesquelles nous pratiquons notre métier, de même que de nouvelles approches stratégiques qui ont des répercussions sur le transport et la sécurité maritimes. Cela signifie également que nous devons continuer à participer activement aux processus qui influencent le transport maritime, non seulement de façon à ce que les décideurs apprécient le rôle que joue le pilotage dans le secteur maritime, mais aussi afin de continuer à faire notre part pour assurer que le rôle du transport maritime lui-même est reconnu à sa juste mesure au sein de l'économie canadienne.

Les pilotes ont toujours été ouverts au changement et nous accueillons favorablement les possibilités d'examiner le changement qui découlera des tendances et des développements dans le monde entier, de même que la dynamique du nouveau gouvernement ici au Canada. Notre ouverture au changement est encore accrue par notre confiance que celui-ci reflétera et tiendra toujours compte des excellents résultats obtenus au cours de décennies de services publics impeccablement exécutés.

Simon Pelletier

NOTRE INVITÉE: KATHY FOX, PRÉSIDENTE, BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS



Note de l'éditeur: L'APMC est heureuse d'accueillir la Présidente du Bureau de la sécurité des transports (BST), Mme Kathy Fox, comme invitée spéciale dans ce numéro du Pilote canadien. Mme Fox fut nommée Présidente du BST en août 2014, après avoir servi en tant que Membre du Bureau à compter de 2007. Elle débuta sa carrière en 1974 avec Transports Canada travaillant d'abord dans diverses tours de contrôle aériennes avant de prendre charge, en 1982, du programme de formation en contrôle de la circulation aérienne au Cégep de Saint-Jean-sur-Richelieu, un programme coordonné par Transports Canada et le ministère de l'Éducation du Québec.

Mme Fox quitta le contrôle des opérations aériennes en 1992 pour accepter une affectation à l'administration centrale des Services de la circulation aérienne à Ottawa, ce qui l'amena à assumer graduellement des postes de cadre supérieure. En 1996, elle se joint à NAV Canada où elle devint éventuellement Vice-présidente, Exploitation, en 2003. Mme Fox est titulaire d'un MBA de l'Université McGill et d'une maîtrise en facteurs humains et sécurité des systèmes de l'Université de Lund en Suède. Elle est également une pilote expérimentée, comptant plus de 5,000 heures de vol, ainsi qu'une instructrice de vol chevronnée.

Le système de transport du Canada est vital pour l'économie du pays, et notre vaste réseau de voies navigables joue un rôle crucial dans l'acheminement des marchandises et des matières premières aux différents marchés. Les pilotes maritimes sont un maillon important de la chaîne. C'est notamment grâce à leurs connaissances et à leurs compétences que chaque voyage commence et se termine en toute sécurité.

Au Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), nous visons, nous aussi, la sécurité. Depuis plus de 25 ans, nous enquêtons sur les accidents des modes de transport maritime, ferroviaire et aérien, ainsi que de transport par pipeline. Lorsque des accidents surviennent, nous enquêtons pour découvrir ce qui s'est passé, puis nous poussons plus loin notre enquête afin de comprendre *pourquoi*. En effet, ce n'est qu'en comprenant ses causes et ses facteurs contributifs que l'on peut prendre des mesures pour éviter qu'un événement ne survienne à nouveau.

Nous ne désignons pas de coupables, car jeter le blâme ne permet pas de prévenir des

accidents. En outre, la loi qui nous régit stipule clairement que les déclarations des témoins sont confidentielles et ne peuvent être utilisées contre eux dans le cadre de procédures judiciaires, administratives ou disciplinaires. Les personnes en cause peuvent donc nous parler librement, sans crainte de blâme ni de représailles, ce qui permet de se concentrer sur le plus important: la sécurité.

Les enquêtes sont un travail collectif. Nous collaborons avec toutes les parties prenantes – premiers intervenants, équipages, exploitants, fabricants, représentants de l'industrie, organismes de réglementation – afin d'améliorer la sécurité d'un océan à l'autre. Une fois que nous avons appris tout ce qu'il nous est possible d'apprendre, nous veillons à en informer nos parties prenantes, ainsi que le public canadien et, s'il y a lieu, à formuler des recommandations afin que les personnes qui sont en position de le faire puissent agir.

Il arrive parfois que des gens s'interrogent tout de même sur nos méthodes de travail ou qu'ils soient simplement curieux de savoir comment nous sommes devenus l'un des chefs de file mondiaux des enquêtes sur les accidents. Pour répondre à toutes ces interrogations, nous sommes actifs sur les médias sociaux, notamment Twitter, Flickr et YouTube. Nous produisons également un blogue et nous avons un site Web dynamique regorgeant de communiqués, d'articles, de rapports d'enquête, de présentations et de



coordonnées de personnes-ressources. On y trouve également un formulaire de signalement d'incident ou accident (1808). De plus, nous avons un programme de rapports confidentiels sur la sécurité, appelé SECURITAS, qui permet à quiconque de faire part de ses préoccupations à propos de la sécurité du système de transport par téléphone ou par courriel 24 heures sur 24.

Et comme toute bonne équipe à la passerelle, nous regardons toujours devant nous, à l'affût de méthodes de travail encore meilleures. À mesure que les choses (et la technologie!) évoluaient, nous nous sommes adaptés. Mais une chose n'a pas changé: notre engagement à mériter et à conserver la confiance du public. Les pilotes partagent sans doute ce sentiment. Parce qu'il n'y a pas une seule personne au pays dont la vie n'est pas touchée, d'une manière ou d'une autre, par le transport ou la sécurité des transports. Voilà qui rend notre travail – le vôtre comme le nôtre – encore plus important.

PUBLIÉ PAR

L'Association des pilotes maritimes du Canada
50 rue O'Connor, bureau 901
Ottawa, Ontario, K1P 6L2

Téléphone: (613) 220-8954
Courriel: apmc-cmpa@apmc-cmpa.ca
Site web: www.apmc-cmpa.ca

S'il vous plaît, n'hésitez pas à nous faire part de vos suggestions et commentaires.

UN RETOUR SUR...



Saint-Jean de Terre-Neuve accueille le plus gros navire de croisière à avoir jamais visité la ville!

Deux pilotes de grande expérience de Terre-Neuve, les capitaines Paul Kean et Lou Power, ont joué un rôle névralgique afin de rendre possible le passage du navire de croisière Regal Princess à Saint Jean de Terre-Neuve en septembre passé, le plus gros navire de ce type à avoir jamais visité la ville. Franchir les « Narrows » de Saint-Jean de manière sécuritaire nécessite en tout temps une connaissance approfondie des conditions locales et des dangers de navigation, mais cette nécessité est encore plus criante dans le cas d'un navire de la taille du Regal Princess – long de 330 mètres et large de 38. Ici, le navire, avec environ 5,000 passagers et membres d'équipage à bord, sort à peine de l'étroite faille entre les rochers du port.



Le Centre de simulation maritime célèbre 10 ans d'excellence!

Le Centre de simulation et d'expertise maritime, une composante de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent, a célébré son 10^e anniversaire en octobre dernier à Québec. Le Centre joue un rôle important non seulement dans la formation des apprentis pilotes et des pilotes brevetés

pour la circonscription de pilotage du Bas Saint-Laurent, mais également dans la formation de pilotes de nombreuses autres circonscriptions de pilotage canadiennes. Le Centre accueille également régulièrement des pilotes de l'extérieur du Canada et a aussi été appelé à jouer un rôle de premier plan dans le développement de divers projets d'infrastructures maritimes, à la fois au Canada et à l'étranger. Sur cette photo, le Président de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent, le capitaine Simon Mercier (à droite), se trouve en compagnie de M. Mario Girard, Président-directeur général du Port de Québec (à gauche), et de l'honorable Jean D'Amour, ministre des Transports du Québec et de la mise en œuvre de la stratégie maritime du Gouvernement du Québec.



Sur la route!

Le président de l'IMPA et de l'APMC, le capitaine Simon Pelletier, a agit comme l'un des principaux conférenciers lors de la conférence organisée par l'Australasian Marine Pilots Institute se déroulant sous le thème "Pilotage and Port Logistics" à Sydney en Australie en octobre dernier. Le capitaine Pelletier a par la suite rencontré l'Association des pilotes maritimes de la Corée, à Séoul, où l'IMPA tiendra son prochain congrès biennal en septembre prochain, ainsi que l'Association des pilotes maritimes du Japon, à Tokyo. Alors qu'il était à Séoul, le capitaine Pelletier a aussi eu le plaisir de rencontrer le prochain Secrétaire-général de l'Organisation Maritime Internationale, M. Lim Ki-Tack (à gauche), qui prendra la tête de cet organe des Nations-Unies en janvier prochain. Le Secrétaire-général de l'IMPA, M. Nick Cutmore (à droite), a également joué un rôle clé dans les diverses réunions et événements ayant eu lieu lors de ce voyage.

50^e

ANNIVERSAIRE DE L'ASSOCIATION DES PILOTES MARITIMES DU CANADA 1966-2016

L'Association des pilotes maritimes du Canada fut fondée en 1966 dans le but de promouvoir la sécurité maritime et offrir une voix unissant les pilotes du pays. L'APMC soulignera son 50^e anniversaire en 2016 par l'entremise de diverses initiatives.

Le numéro du printemps 2016 du *Pilote canadien* comprendra des articles explorant l'histoire de l'Association ainsi que certains développements en matière de pilotage qui sont survenus au cours du dernier demi-siècle. Les contributions des lecteurs, en particulier sous la forme d'anecdotes et de photographies, sont bienvenues!

L'APMC tiendra également une réception dans la première partie de l'année qui marquera ce 50^e anniversaire. Nous espérons que l'événement sera sur le calendrier social du plus grand nombre de nos amis et de partenaires possible.

INFRASTRUCTURE, TECHNOLOGIE ET ÉCONOMIE:

3

FACTEURS QUI AURONT UNE GRANDE INCIDENCE SUR LE TRANSPORT MARITIME

Le transport maritime de marchandises est le pivot essentiel de l'économie mondiale; il demeure la méthode de transport la plus rentable sur de grandes distances. C'est pourquoi 90% des échanges commerciaux mondiaux se font par voie maritime et se traduisent par un total astronomique de 10 milliards de tonnes de marchandises par année. Cela vaut donc la peine de jeter un coup d'œil sur certains des principaux développements qui influenceront les tendances en matière de transport maritime.

1 INFRASTRUCTURE

Les ports, avec leurs gigantesques terminaux, installations d'entreposage et points de liaison avec les transports de surface constituent, bien entendu, le type d'infrastructure la plus étroitement liée au transport maritime. Mais ce sont les très grands projets de canaux, en train d'être achevés ou qui s'amorcent, qui auront les plus grandes répercussions sur le transport maritime au cours des prochaines années, déterminant notamment la taille des navires et les itinéraires qu'ils empruntent.

Les canaux de Suez et de Panama viennent tout juste de terminer d'importants travaux d'expansion pour répondre aux volumes croissants de circulation et aux besoins des plus gros navires. La profondeur du canal de Suez a été augmentée et une nouvelle voie de 22 milles reliée au canal principal a été créée, permettant, pour la toute première fois, la navigation dans les deux sens. La réduction des temps d'attente des navires signifiera d'importantes économies en termes de coûts d'exploitation

pour les sociétés de transport maritime. Le projet de 8,5 milliards de dollars pourrait doubler la quantité de circulation dans le canal de Suez d'ici 2023. Pour sa part, l'expansion de 5,2 milliards de dollars du canal de Panama crée une nouvelle voie de navigation grâce à une nouvelle série d'écluses, doublant ainsi la capacité de la voie navigable. Les plus gros navires « postpanamax » seront en mesure d'emprunter le canal, évitant ainsi des itinéraires plus longs et plus coûteux.

Entre-temps, un plan controversé visant à construire un nouveau canal au Nicaragua offrirait un corridor alternatif entre les océans Atlantique et Pacifique. Ce projet de 50 milliards de dollars d'une distance de 173 milles serait plus long que le canal de Panama et offrirait une autre option pour les navires postpanamax transportant du gaz naturel liquide et du pétrole pour passer d'un océan à l'autre. Les perspectives d'achèvement de cette voie navigable sont toutefois rendues plus nébuleuses en raison de questions environnementales non résolues et de l'incertitude à propos de son financement par des intérêts chinois.



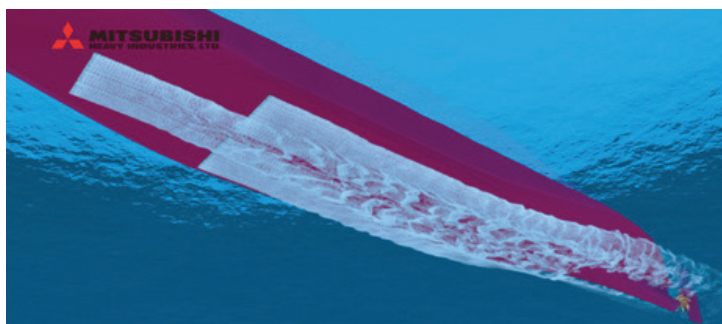
Source: Alyson Hurt – NPR

Des intérêts chinois sont également derrière plusieurs projets de chemin de fer transcontinental en Amérique centrale et du Sud, l'un d'entre eux étant décrit comme un « canal sec » jusqu'en Colombie, reliant la mer des Caraïbes à l'océan Pacifique. Un autre lien projeté entre les deux mers est proposé au Honduras, comprenant deux ports et 375 milles de chemin de fer. Et un autre projet ferroviaire – celui-ci 10 fois plus long – verrait un chemin de fer s'étendre d'une côte du continent à l'autre, traversant le Brésil et le Pérou. Plusieurs considérations de nature politique, en plus de préoccupations environnementales, une certaine méfiance envers la Chine ainsi que, plus récemment, les propres problèmes économiques de la Chine, signifient toutefois que ces projets pourraient ne jamais voir le jour. Si cependant ils se concrétisent, ils pourraient bien changer les règles du jeu pour les intervenants du transport maritime.

2 TECHNOLOGIE

Les canaux plus larges, entrant en fonction ou en construction, alimenteront la tendance vers la conception de navires encore plus gros, en réponse à l'élimination de la « contrainte panamax ». Ces nouveaux navires promettent un avenir plus écologique pour le transport maritime. Ils seront assurément plus économiques en termes de consommation de carburant : cette consommation étant mesurée par tonne-mille de marchandises que transporte un navire, plus celui-ci est gros, plus sa consommation est relativement petite. Les économies de carburant pourraient en fait atteindre jusqu'à 16%.

L'une des nouvelles technologies les plus prometteuses pour ces plus gros navires est un système que l'on appelle la « lubrification à l'air », soit un revêtement de bulles d'air recouvrant la coque du navire. L'air, soufflé à partir de trous dans la coque du navire, agit comme lubrifiant entre le navire et l'eau, réduisant la friction jusqu'à 80%. La société Mitsubishi Heavy Industries a commencé à commercialiser ce qu'elle appelle le « système Mitsubishi de lubrification à l'air » et l'on prévoit que sa mise en application suivra sous peu.



Système de lubrification à l'air de Mitsubishi

Une autre nouvelle technologie écologique est axée sur la salle des machines du navire. À l'heure actuelle, on met en service des navires relativement petits (300 pi.), dotés de génératrices et de batteries, de même que de moteurs diesel pour assurer une force motrice hybride. On vante les systèmes de propulsion hybride pour leurs possibilités d'économies d'énergie, qui seraient de l'ordre de 25%.

3 ÉCONOMIE

On prévoit que le PIB mondial connaîtra une hausse d'environ 3% par année au cours des prochaines décennies. Bien que la croissance des pays non membres de l'OCDE, particulièrement ceux d'Asie, continuera d'être plus rapide que celle des pays membres de l'OCDE, l'écart se rétrécira.

S'étant élevée à plus de 7% par année au cours de la dernière décennie, la croissance des pays non membres de l'OCDE diminuera à environ 5% dans les années 2020 et à environ la moitié moins d'ici 2050, tandis que la croissance dans les pays membres de l'OCDE augmentera au cours de la même période de moyennes variant entre 1 et 1,75% à 2,25 et 3% par année. Malgré cette tendance à équilibrer les taux de croissance de l'Asie et de l'Occident, la taille relative des économies mondiales continuera de changer. Une croissance plus rapide en Chine et en Inde fera en sorte que leurs PIB combinés surpasseront ceux de toutes les économies des pays du G7 d'ici 2060.

Pour l'industrie du transport maritime, ces projections laissent prévoir une croissance continue des volumes de marchandises. Elles indiquent également un nouvel équilibre dans les relations entre les deux principaux blocs commerciaux au monde – l'Occident et l'Asie. Une croissance économique continue dans les pays comme la Chine et l'Inde entraînera une expansion constante de la classe moyenne, avec un pouvoir d'achat lui permettant d'acquérir le même type de produits que ceux prévalant dans les sociétés de consommation occidentales depuis des décennies. Au cours des dernières décennies, le trafic maritime a été caractérisé par le transport de matières premières jusqu'en Asie, suivi du retour de produits manufacturés en Occident. La croissance du pouvoir d'achat et de la demande des consommateurs en Asie signifiera un meilleur équilibre en termes de produits transportés de l'ouest vers l'est et vice-versa.

Les tensions au Moyen-Orient et en Afrique du Nord demeurent une réalité géopolitique dangereuse et l'on peut s'attendre à ce qu'elles continuent à empirer au cours des prochaines années. Étant donné que certains des couloirs de navigation les plus importants au monde traversent cette région instable, le trafic maritime continuera d'être exposé à des risques importants et à des coûts supplémentaires. La piraterie, le conflit entre les états et le terrorisme posent tous de graves menaces pour la sécurité des navires commerciaux et de leur équipage. Malheureusement, un règlement rapide de ces problèmes est peu probable.

Conclusion

Malgré les défis inévitables auxquels le secteur du transport maritime mondial de marchandises est confronté, de nouveaux développements stimulants se pointent à l'horizon et se solderont probablement par une industrie plus efficace et plus rentable. L'avenir promet également une croissance continue, mais les défis existent particulièrement en ce qui a trait à la sûreté et à la sécurité. La diligence et la collaboration seront plus importantes que jamais.

DE NOUVEAUX DIRIGEANTS GOUVERNEMENTAUX DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME

Le 4 novembre, le 29^e Conseil des Ministres du Canada a été assermenté par le gouverneur général, et les pilotes maritimes canadiens unissent leur voix à plusieurs autres afin de souhaiter la meilleure des chances au nouveau Cabinet fédéral. L'APMC tient particulièrement à souhaiter la bienvenue au nouveau Ministre des Transports, l'Honorable Marc Garneau, et il nous fera plaisir de travailler de concert en vue de nous assurer que le Canada continue à disposer d'un système de transport maritime sécuritaire et efficace.

Les pilotes maritimes travaillent avec plusieurs organismes gouvernementaux fédéraux ayant des responsabilités liées au secteur maritime et les dirigeants de certains des plus importants de ces organismes ont été nouvellement nommés. Bien que leurs entrées en fonction ne soient pas aussi récentes que celle du ministre Garneau, le sous-ministre des Transports, la commissaire de la Garde côtière canadienne et le Président de l'Office des transports du Canada ont tous été nommés dans leur nouveau rôle respectif cette année.



JEAN-FRANÇOIS TREMBLAY
SOUS-MINISTRE, TRANSPORT,
INFRASTRUCTURE ET COLLECTIVITÉS

Transports Canada est le principal organisme gouvernemental responsable de l'élaboration des politiques concernant la sûreté et la sécurité maritimes. En plus de superviser le travail des quatre administrations de pilotage canadiennes, le Ministère assure l'application des lois fédérales régissant le transport par voie d'eau. Transports Canada joue également un rôle de surveillance en ce qui a trait aux principaux ports du pays, à la Voie maritime du Saint-Laurent et aux protocoles liés au transport maritime international.

Nommé sous-ministre en juin 2015, M. Tremblay estime que son rôle consiste à « servir l'intérêt public en favorisant un réseau de transport au Canada sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement, peu importe le mode ». Auparavant, M. Tremblay a été Sous-secrétaire du Cabinet, poste dans lequel il était appelé à prodiguer des conseils sur un vaste éventail de questions, y compris le développement régional, la politique sociale et les affaires réglementaires. Il est titulaire d'un doctorat en Sciences politiques de l'Université Laval.

En regardant l'avenir, le Sous-ministre a parlé du rapport du groupe d'experts chargé de réviser la *Loi sur les transports au Canada* comme une étape importante qui pourrait avoir des répercussions sur la gouvernance et les modèles de prestation de services pour les principales entités fédérales, comme l'Office des transports du Canada, les administrations de pilotage canadiennes, la Voie maritime et les administrations portuaires.

M. Tremblay affirme que le maintien de bonnes relations avec les intervenants comme l'APMC est un moyen pour lui « d'en apprendre davantage à propos de notre système de transport. Notre relation est cruciale pour promouvoir un transport maritime sécuritaire et efficace dans ce pays et je remercie l'Association d'aider à maintenir les normes élevées du secteur maritime au Canada. »



JODY THOMAS
COMMISSAIRE, GARDE
CÔTIÈRE CANADIENNE



SCOTT STREINER
PRÉSIDENT, OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA



La Garde côtière canadienne (GCC) est un organisme spécial relevant du Ministère des Pêches et Océans, qui est chargé de la prestation d'un certain nombre de services maritimes, et, en particulier, des services liés à la sécurité maritime et à la navigation maritime, des services du trafic maritime, des services de déglacage, des services de recherche et sauvetage et des services d'intervention environnementale.

Jody Thomas a été nommée commissaire de la Garde côtière canadienne en janvier 2015. Elle est la première femme à occuper ce poste. La commissaire Thomas compte 25 ans de service au sein de la fonction publique fédérale. Cela comprend divers rôles au sein de bureaux gouvernementaux en Colombie-Britannique, à Passeport Canada (en tant que chef de l'exploitation) et, plus récemment, à la Garde côtière canadienne en tant que Sous-commissaire. Elle a également occupé plusieurs postes en mer et au sein du QG du Commandement maritime.

La commissaire Thomas est titulaire d'un baccalauréat ès arts de l'Université Carleton et est officière de la Marine (Réserve navale).

« Mettre en service les technologies de navigation les plus modernes et efficaces est un défi perpétuel dans lequel le Canada excelle, selon moi. Un exemple concret est celui de notre portail de navigation électronique, par lequel les pilotes peuvent, entre autres, obtenir un accès immédiat à des renseignements fiables, en temps réel, sur la navigation, les conditions climatiques ou de glace, et le mouvement des autres navires », a affirmé la commissaire Thomas. « Nous restons fermement déterminés à poursuivre ce qui a été un partenariat très fructueux avec les pilotes, au profit de l'ensemble de la population canadienne et, effectivement, de tous les marins qui naviguent sur nos eaux. »

L'Office des transports du Canada (OTC) est un tribunal indépendant qui prend des décisions sur un vaste éventail de questions économiques concernant tous les modes de transport. L'Office est responsable de l'administration de certaines dispositions de plusieurs lois fédérales liées aux transports, notamment la *Loi maritime du Canada* et la *Loi sur le pilotage*. L'OTC sert également d'autorité pour le règlement des différends relatifs à certaines plaintes sur la tarification et le service, y compris celles concernant les tarifs des administrations portuaires, les tarifs des administrations de pilotage, la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* et les demandes de cabotage contestées.

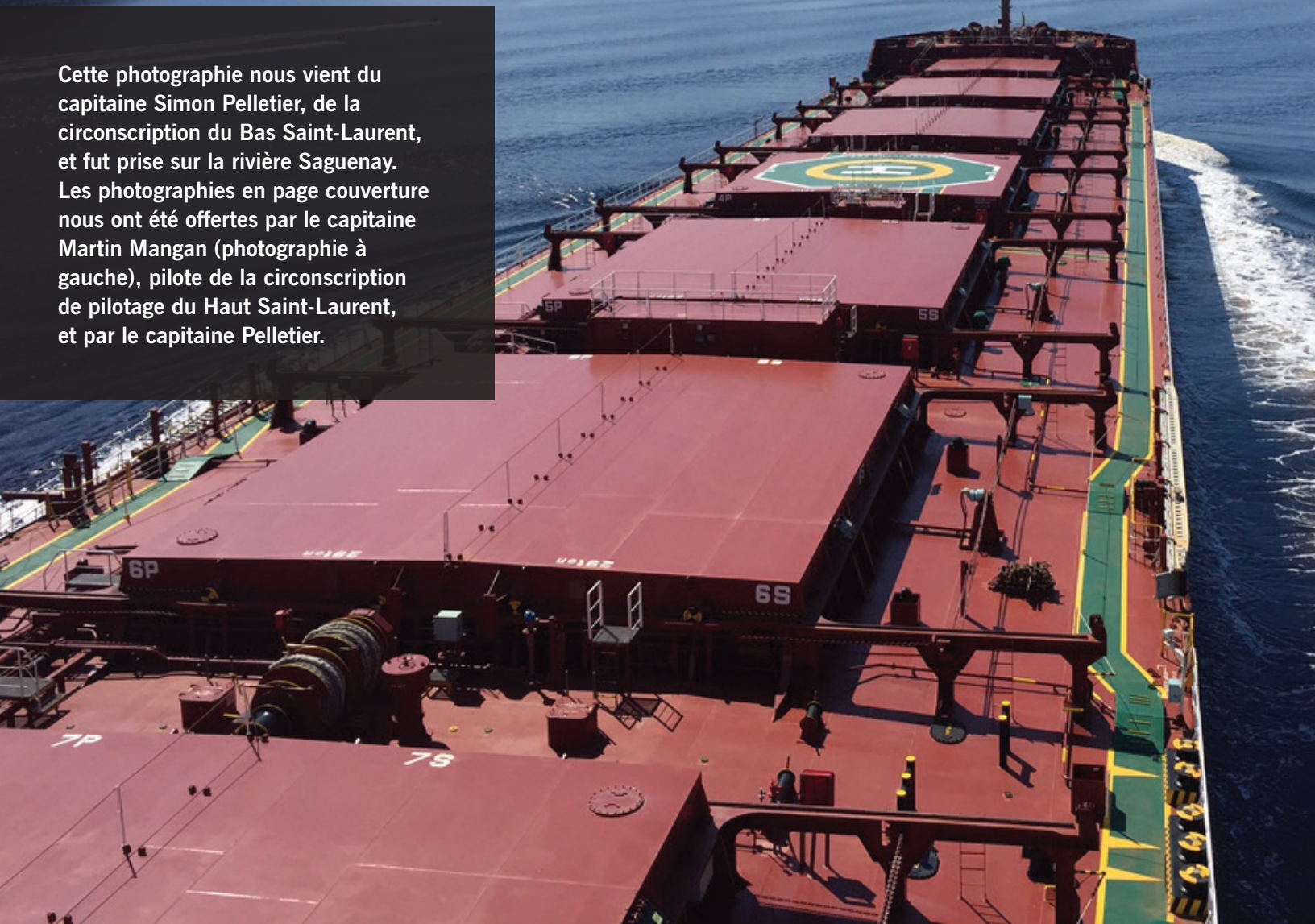
Scott Streiner, un fonctionnaire fédéral de longue date, a été nommé Président de l'OTC en juin 2015. Plus récemment, M. Streiner a occupé le poste de Secrétaire adjoint du Cabinet chargé du développement économique et régional. Dans ce rôle, M. Streiner a collaboré étroitement avec celui qui occupe maintenant le poste de Sous-ministre des Transports, Jean- François Tremblay, qui était également appelé à conseiller le Cabinet à cette époque. Cette ancienne collaboration est de bon augure pour une coopération éventuelle dans leurs rôles actuels à Transports Canada et à l'OTC.

En outre, M. Streiner a travaillé auparavant pour Transports Canada à titre de Sous-ministre adjoint, Politiques. La compréhension des principales questions politiques en matière de transport qu'il a acquise à cet endroit constituera un atout important dans son rôle de Président de l'OTC. M. Streiner mentionne qu'il s'agit d'une période très intéressante pour diriger ce tribunal indépendant et cet organisme de réglementation qui célèbre cette année son 111^e anniversaire. « La vaste superficie du Canada et son intégration dans les marchés mondiaux signifient que les personnes et les entreprises dépendent des services de transport pour assurer le lien entre eux et le reste du monde – et continueront de plus en plus à en dépendre, compte tenu des tendances en matière de commerce. L'Office est prêt à jouer son rôle visant à veiller à ce que le système de transport réponde à ces besoins et à ce qu'il contribue au bien-être économique et social du pays. »

M. Streiner est titulaire d'un B.A. du Département des études de l'Asie de l'Est à l'Université hébraïque de Jérusalem, d'une M.A. en Affaires internationales et d'un doctorat en Sciences politiques de l'Université Carleton à Ottawa. En plus de ses responsabilités à temps plein à l'OTC, M. Streiner est également professeur auxiliaire au sein du département des Sciences politiques de l'Université Carleton.

DE VOTRE POINT DE VUE

Cette photographie nous vient du capitaine Simon Pelletier, de la circonscription du Bas Saint-Laurent, et fut prise sur la rivière Saguenay. Les photographies en page couverture nous ont été offertes par le capitaine Martin Mangan (photographie à gauche), pilote de la circonscription de pilotage du Haut Saint-Laurent, et par le capitaine Pelletier.



Les pilotes maritimes opèrent par tous les temps, d'un bout à l'autre du pays, parfois en des conditions clémentes et en des lieux à la beauté spectaculaire mais parfois aussi en des conditions extrêmement éprouvantes. Nous apprécions recevoir toute photographie illustrant la profession de pilote et la nature de ce fascinant travail.