



DANS CE NUMÉRO

**Notre invité: l'honorable
Perrin Beatty, C.P.**

Le pilotage portuaire

**Le tunnel Massey et la
navigation sur le fleuve Fraser**

**Un pilote canadien élu
à la tête de l'IMPA**

**4^e Congrès de l'APMC –
septembre 2014**

LE PILOTE CANADIEN



MESSAGE DU PRÉSIDENT



Le mot « congrès » est un terme intéressant, et c'en est un auquel j'ai présentement de bonnes raisons de réfléchir. Il y a environ un mois, des pilotes maritimes du monde entier se sont réunis dans la ville de Panama pour assister au 22^e Congrès de l'Association internationale des pilotes maritimes (IMPA). Et, au début de l'automne, l'Association des pilotes maritimes du Canada tiendra son quatrième congrès triennal à Niagara.

Le mot « congrès » trouve son origine dans deux mots latins qui signifiaient à l'origine « marcher ensemble ». Je ne peux imaginer une meilleure expression pour décrire l'esprit de ces deux événements. Rassembler des gens, pour partager des idées, des informations et des points de vue, et leur fournir en même temps l'occasion de passer ensemble des moments agréables dans un cadre convivial, c'est un but très méritoire. Bien que les deux congrès dont je parle soient organisés par des pilotes maritimes, les participants à ces rencontres comprennent des personnes issues de l'ensemble du secteur du transport maritime.

Le congrès de l'IMPA a été une rencontre véritablement internationale et a réuni des pilotes venus d'une trentaine de pays, situés sur six continents, ainsi que des participants d'autres organisations maritimes internationales, telles que l'OMI (une organisation des Nations Unies), Intertanko et l'Association internationale de signalisation maritime (IALA). Le pilotage, tout comme la navigation maritime elle-même, a beaucoup à gagner d'une cohésion internationale en termes de techniques et de son statut professionnel. Une bonne partie des discussions au congrès ont donc porté sur les meilleures pratiques internationales pour promouvoir la sécurité ainsi que sur les nouvelles idées favorisant une culture axée sur « l'amélioration constante ». C'est une source de fierté pour moi que la délégation canadienne au congrès de l'IMPA ait toujours été l'une des plus importantes et des plus actives. Le Canada a traditionnellement joué un rôle de premier plan sur la

scène internationale du pilotage, et j'ai le plaisir de signaler que cette tradition de leadership se poursuit.

Pendant ce temps, ici au pays, les pilotes maritimes du Canada attendent avec impatience leur 4^e congrès triennal, qui se tiendra à Niagara du 9 au 12 septembre. Tout comme le congrès international, cette rencontre rassemble l'ensemble du secteur maritime et bénéficie beaucoup de la présence et de la participation de représentants des administrations portuaires canadiennes, des administrations de pilotage, de compagnies maritimes, de représentants du gouvernement, d'organismes de réglementation, de fournisseurs de services pour l'industrie, ainsi que de pilotes de plusieurs autres pays.

Ce qui me paraît particulièrement remarquable en ce qui a trait au congrès de l'APMC est la qualité des conférenciers et l'intérêt des sujets discutés. Des personnalités importantes, y compris un ancien premier ministre et des membres de l'actuel Parlement, seront présents, ainsi que certains des journalistes les plus reconnus du Canada, des universitaires émérites et plusieurs leaders de l'industrie maritime. Ces personnes discuteront de sujets tels que les perspectives politiques et économiques mondiales pour les 20 prochaines années, l'impact de la technologie numérique sur le développement des politiques, la viabilité et la navigabilité futures des eaux canadiennes et les nouveaux moyens susceptibles de permettre aux pilotes de continuer à assurer la sécurité de la navigation maritime.

La capacité de l'APMC à organiser cet événement hors de l'ordinaire est due, en partie, à la générosité et au soutien de nombreux partenaires qui s'associent à nous à titre de commanditaires et d'exposants. Je sais que ceux-ci se joignent à moi pour inviter tous ceux s'intéressant au transport maritime à assister à ce congrès. Je peux vous assurer que votre temps sera non seulement bien investi, mais aussi que vous apprécierez tous les aspects du programme!

Simon Pelletier

NOTRE INVITÉ:

L'HONORABLE PERRIN BEATTY, C.P.

PRÉSIDENT, CHAMBRE DE COMMERCE DU CANADA



Note de l'éditeur:

L'APMC est heureuse d'accueillir le Président et Directeur général de la Chambre de commerce du

Canada, l'honorable Perrin Beatty, comme invité de ce numéro du Pilote canadien. Avant de se joindre à la Chambre en 2007, M. Beatty fut Président et Directeur général des Manufacturiers et exportateurs du Canada de 1999 à 2007, et de la Société Radio-Canada de 1995 à 1999. Élu à la Chambre des Communes pour la première fois en 1972, M. Beatty a eu une carrière politique illustre s'étendant sur plus de 20 ans ayant notamment été la plus jeune personne à être nommée au sein d'un Cabinet fédéral, en 1979. Il a dirigé plusieurs Ministères de premier plan incluant le Ministère du Revenu, de la Défense, de la Santé et du Bien-Être Social, et des Communications.

L'APMC est devenue membre de la Chambre en 2013 et apprécie le leadership démontré par celle-ci à l'endroit d'enjeux d'importance pour les intervenants du secteur maritime et l'ensemble des Canadiens tels que les infrastructures reliées au transport, la coopération réglementaire avec les États-Unis et le développement responsable des ressources naturelles et leur transport.

Le secteur des ressources naturelles est le moteur qui alimente la prospérité du Canada; il représente près d'un cinquième du PIB canadien, la moitié de nos exportations et 1,8 millions d'emplois directs et indirects à travers le pays. Si ces travailleurs constituaient une province, sa population serait supérieure à

L'AVANTAGE DU CANADA EN MATIÈRE DE RESSOURCES NATURELLES N'EST PAS UNE LOTERIE: NOUS DEVONS TRAVAILLER POUR LE CONSERVER

la population combinée du Manitoba et de Terre-Neuve-et-Labrador.

Les impacts de ce secteur vont bien au-delà des forêts, des fermes, des plates-formes de forage ou des mines. Les ressources naturelles alimentent aussi la demande en matière de transport: près de 70 pour cent du chargement des wagons ferroviaires et plus de 80 pour cent des marchandises expédiées du Port Metro Vancouver, le plus grand port du pays, sont des matières premières. Le secteur financier, l'industrie manufacturière, l'ingénierie et les services professionnels – tous ces secteurs ont un vif intérêt à ce que le commerce des ressources naturelles canadiennes soit le plus dynamique possible.

Certains croient que la richesse du Canada en ressources naturelles est comme un billet de loterie gagnant: un coup de chance ayant peu à voir avec l'innovation et l'esprit d'entreprise. En vérité, bien que la nature nous ait donné des arbres, des minerais et des gisements minéraux, des terres et des animaux, c'est notre dur labeur et notre planification intelligente qui nous permettent de les transformer en produits contribuant à notre prospérité et à notre compétitivité.

Pour faire le commerce de nos ressources naturelles, nous avons tout d'abord besoin d'infrastructures de transport nous permettant d'acheminer ces produits jusqu'aux marchés. Jadis, des projets comme la Voie maritime du Saint-Laurent, le canal Rideau et le Chemin de fer Canadien Pacifique ont permis de relier les Canadiens entre eux ainsi qu'avec le reste du monde et ont jeté les bases de la prospérité des générations subséquentes. Le moment est venu pour le Canada de construire la prochaine génération de projets d'infrastructure – ports, pipelines, lignes de

transport d'énergie, voies ferroviaires et autres installations – afin de renouveler l'avantage du pays en matière de développement et de commerce des ressources naturelles.

Les pilotes maritimes joueront un rôle essentiel pour garantir la sécurité des routes commerciales du Canada au 21^e siècle. Malgré l'excellent bilan du secteur du transport maritime canadien en matière de sécurité au cours de la dernière décennie – par exemple, il n'y a eu aucun déversement de pétrole dans les années 2000 – les Canadiens sont toujours hantés par le souvenir de catastrophes comme l'Exxon Valdez. Dans un sondage Ipsos Reid de 2013, seulement 5 % des personnes interrogées ont indiqué que les navires pétroliers étaient le meilleur moyen pour transporter le pétrole et le gaz, alors que 66 % favorisaient les pipelines et 16 % étaient en faveur du transport ferroviaire.

De telles perceptions sont malheureusement trop répandues dans l'ensemble du secteur des ressources. Le Partenariat pour le commerce des ressources est une nouvelle initiative visant à mettre les choses au clair au sujet des industries des ressources, de leur rôle essentiel dans l'économie canadienne et de la sécurité et des impacts environnementaux de la production et du transport des ressources. Nous recherchons des gens comme les pilotes maritimes – des professionnels expérimentés dévoués à la sécurité – pour parler de ce qu'ils font, de la manière dont leur travail est lié aux industries des ressources du Canada et de la contribution faite par leur travail à notre niveau de vie comptant parmi les meilleurs au monde.

Si vous souhaitez en savoir davantage, visitez forceducanada.ca ou contactez Scott Willis à scottw@powerofcanada.ca.

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.

LE PILOTAGE PORTUAIRE



Chaque mission de pilotage est unique, étant définie par le type de navire, les conditions météorologiques, le moment de la journée, le volume et la nature du trafic maritime et les fluctuations des caractéristiques de l'eau telles que la profondeur, les courants et la glace. De façon générale, il est toutefois possible de distinguer certaines catégories générales. On parle ainsi de pilotage fluvial, de pilotage côtier, de pilotage sur canal et de pilotage d'hiver. Chaque type de pilotage évoque un environnement distinct dans lequel les pilotes doivent effectuer essentiellement le même travail, mais dans des circonstances fort différentes.

Un type très particulier de mission de pilotage concerne l'accostage des navires et/ou la procédure inverse qui consiste à quitter un quai. Ce type de mission de pilotage – le pilotage portuaire – est, à un moment ou un autre, exercé par pratiquement tous les pilotes canadiens.

Au Canada Atlantique, où les zones de pilotage obligatoire correspondent approximativement aux eaux des principaux ports de la région, chaque mission ou presque débute ou se termine par un accostage ou un appareillage. D'ailleurs, certaines missions de pilotage dans cette région sont connues sous le nom de « déplacements », c'est-à-dire que les navires font les deux, pour se déplacer d'un quai à un autre.

Sur le Saint-Laurent, beaucoup de missions ne comportent pas d'accostages, car les navires en question sont en transit dans la région et n'ont pas besoin d'accoster. Les accostages dans la ville de Québec sont souvent exécutés par un pilote appartenant à un petit cadre de pilotes très expérimentés dans la conduite de ces manœuvres et il est donc moins probable que celles-ci soient exécutées par d'autres pilotes. Dans le port de Montréal, un groupe de pilotes spécialement désignés se charge des déplacements. Les accostages d'hiver dans la région des Laurentides doivent souvent s'exécuter alors que l'état des glaces constitue un danger supplémentaire.

Dans la région des Grands Lacs, les missions de pilotage comportant un accostage sont beaucoup plus fréquentes dans certaines circonscriptions que dans d'autres. Elles sont particulièrement courantes dans la circonscription du lac Ontario et de ses ports, et il s'ensuit que les pilotes de cette circonscription assurent l'accostage d'un plus grand nombre de navires que les pilotes ailleurs dans la région. Presque tous les pilotes des Grands Lacs sont toutefois appelés à assurer l'accostage de navires à un moment donné mais aucun ne se spécialise uniquement dans cette activité.

Comme c'est le cas dans les Grands Lacs, les pilotes de la région du Pacifique ne développent pas une spécialisation comme tel dans les manœuvres d'accostages mais, tout comme dans la région de l'Atlantique, presque toutes les missions de pilotage comportent des manœuvres d'accostage ou d'appareillage; cela s'applique à la fois aux missions à destination ou en provenance de la mer et aux missions sur le fleuve Fraser. L'exception à cette règle sont les missions se terminant par des ancrages juste en dehors des eaux portuaires en raison du manque d'espace dans celles-ci ou d'autres raisons liées à la gestion du trafic.

Essentiellement, le pilotage portuaire exige la même maîtrise des conditions locales que celle qui est nécessaire pour tout autre type de pilotage. Toutefois, les connaissances locales nécessaires sont différentes de celles requises pour le pilotage des navires sur des canaux ou d'autres voies navigables. De manière générale, il y a davantage de navires dans une zone portuaire et ceux-ci peuvent être de types plus variés. Les eaux sont confinées, ce qui rend certaines manœuvres plus difficiles. Une bonne connaissance de la configuration des quais est nécessaire ainsi qu'une aptitude particulière à discerner le rôle de la vitesse et de la direction dans la manœuvre des navires.

Les pilotes chargés de l'accostage doivent être d'excellents communicateurs et partenaires; la plupart de ces manœuvres nécessitent

l'assistance de remorqueurs et il est crucial de veiller à ce que l'activité des remorqueurs soit étroitement coordonnée.

Les exigences particulières liées au pilotage portuaire varient, bien entendu, d'un port à l'autre et dépendent dans une large mesure des conditions locales uniques. Le port de Saint Jean, au Nouveau-Brunswick, est un excellent exemple. Toutes les six heures, lors du changement de marée, c'est comme si un port entièrement nouveau se manifestait. À marée haute, le niveau de l'eau remonte de près de 10 mètres, créant un environnement totalement différent de celui qui existe à marée basse. En fait, les pilotes doivent maîtriser un savoir local pour deux séries entières de conditions diverses au même endroit. La rivière Saint-Jean, dont le bassin se trouve dans le port, ajoute un autre degré de complexité. À certaines époques, particulièrement au printemps, une surabondance d'eau douce, résultant de la fonte des neiges ou de fortes pluies et connue sous le nom de crue nivale, peut en fait inverser le flux de la marée. Dans ces circonstances, les pilotes portuaires doivent s'adapter à un changement significatif des conditions afin de conduire les navires en toute sécurité à quai.

Quelle que soit la région où a lieu le pilotage portuaire toutefois, l'espace restreint et la proximité de beaucoup de trafic signifient que la marge d'erreur est extrêmement réduite. Comme le dit le capitaine Don Duffy, pilote du port de Saint Jean au Nouveau-Brunswick, « Une fois que vous êtes dans le chenal, il est impossible de revenir en arrière, vous devez faire avancer les choses! »



DE NOS ARCHIVES:

LE TUNNEL MASSEY ET LA NAVIGATION SUR LE FLEUVE FRASER

En 1959, la reine Elizabeth II s'est rendue au Canada et, en compagnie du président américain Dwight Eisenhower, a inauguré la Voie maritime du Saint-Laurent. Bien que l'on s'en souvienne peut-être moins, malgré son importance en matière d'infrastructure de transports au Canada, la reine a également inauguré le tunnel George Massey. Ce tunnel de 629 mètres sous le fleuve Fraser est une merveille d'ingénierie, ayant été le premier projet en Amérique du Nord à utiliser la technologie des tubes immergés. Le tunnel répondait alors à un besoin urgent de faire face à la croissance du trafic dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique. Encore aujourd'hui, il s'agit d'un élément clé du réseau de transport régional et plus de 80 000 véhicules l'emprunte chaque jour.

Bien que ce tunnel ait encore environ dix ans de vie utile, il fonctionne pratiquement à pleine capacité tout au long de la journée et fonctionne en fait bien au-delà de sa capacité durant les heures de pointe du matin et du soir, avec des files d'attente s'étendant d'un kilomètre et demi à cinq kilomètres le long de l'autoroute 99.

La réponse du gouvernement de la Colombie-Britannique à la nécessité de remplacer cette infrastructure vieillissante et d'augmenter la capacité est un nouveau pont dont la construction devrait commencer en 2017, à l'issue d'un examen environnemental et d'une

consultation des intervenants. Le pont, qui devrait être mis en service d'ici à 2022, aura toutes sortes de conséquences sur le trafic routier et sur les déplacements domicile-travail. On s'attend à ce qu'il déchaîne une demande de transport jusque-là réprimée et il pourrait même détourner le trafic d'autres ponts sur le fleuve tels que le pont Alex Fraser.

Le démantèlement du tunnel routier sous-marin et son remplacement par un pont aura aussi un impact sur le fleuve Fraser en tant qu'artère de transport maritime. La limite pratique du dragage du fleuve pour permettre le passage du trafic maritime, particulièrement des grands navires dont le tirant d'eau exige une profondeur plus importante, est définie par le tunnel. Bien que cette limite n'ait pas encore été atteinte – d'ailleurs, le lit du fleuve a des zones moins profondes qui pourraient être draguées en premier afin de permettre le passage de certains navires nécessitant une profondeur plus importante que la profondeur existante – si jamais cette limite était atteinte, cela représenterait un obstacle presque insurmontable. Le démantèlement du tunnel dans une dizaine d'années environ éliminera ce problème potentiel. C'est donc une excellente nouvelle pour l'avenir du fleuve Fraser en tant que voie de navigation dynamique et en pleine croissance.

Il faudra toutefois veiller à s'assurer qu'un obstacle n'est pas remplacé par un autre.

Le nouveau pont devra disposer d'une hauteur libre suffisante pour permettre non seulement le passage des navires actuels, mais également des navires futurs. La taille des navires de croisière, par exemple, continue d'augmenter et certains risquent bientôt de ne plus pouvoir franchir le pont Lions Gate. Une nouvelle installation destinée aux navires de croisière sur le fleuve Fraser serait en mesure d'accueillir ces géants, mais uniquement si le nouveau pont offre une hauteur libre de 65 mètres ou plus. Cela permettrait à ces navires de croisière de continuer à desservir Vancouver sans avoir à passer sous le pont Lions Gate.

Le remplacement d'un tunnel par un pont n'est pas seulement une solution à la congestion routière de surface; il promet également d'assurer la pertinence et le dynamisme de l'une des voies navigables les plus importantes de la côte Ouest – le fleuve Fraser.

.....
Note de l'éditeur: Cet article poursuit notre série, lancée il y a deux ans, illustrant des épisodes du passé qui ont une signification particulière pour les pilotes maritimes. Nous remercions le capitaine Mike Armstrong, pilote sur le fleuve Fraser et directeur de l'APMC pour la circonscription de pilotage du fleuve Fraser pour sa contribution à cet article.



LE PRÉSIDENT DE L'APMC, LE CAPITAINE SIMON PELLETIER, ÉLU À LA TÊTE DE L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DES PILOTES MARITIMES

Cent ans après l'ouverture d'un canal qui a changé de manière profonde le commerce maritime international, l'Association internationale des pilotes maritimes (IMPA) a tenu son 22e Congrès biennal au Panama, en avril dernier. La délégation canadienne au congrès comptait, une fois de plus, parmi les plus importantes, poursuivant ainsi une tradition bien établie s'étendant sur plus de deux décennies. Le capitaine Simon Pelletier, président de l'Association des pilotes maritimes du Canada, qui exerçait les fonctions de vice-président de l'IMPA depuis 2008, a été élu président pour un mandat de quatre ans.

Le capitaine Pelletier a déclaré que son élection à la tête de l'IMPA dénote qu'il y a une appréciation, à l'échelle internationale, du système de pilotage canadien. Il a également souligné que sa priorité était de veiller à ce que l'IMPA continue à entretenir des relations constructives avec ses partenaires de la scène maritime internationale et, en particulier, l'Organisation maritime internationale.

ÉPHÉMÉRIDES

JUIN

- 03 | Rencontre entre l'APMC et le comité de pilotage de la Fédération maritime du Canada (Montréal)
- 10 | Rencontre du Comité des finances de l'APMC, Ottawa
- 10-12 | Conférence annuelle de l'Alliance Verte, Saint Jean
- 11-12 | Assemblée générale annuelle de l'APMC, Ottawa
- 30-04 | 1^{ère} Rencontre du Sous-comité de l'OMI de la navigation, des communications, de la recherche et le sauvetage, (NCSR), Londres

AOÛT

- 17-21 | Conférence annuelle de l'Association des Administrations portuaires canadiennes, Belledune

SEPTEMBRE

- 09-12 | 4^e Congrès triennal de l'APMC, Niagara

UN RETOUR SUR...

Une réception a eu lieu à Halifax le 23 janvier 2014, pour marquer le lancement du site Web (www.smartatlantic.ca) rendant disponible les informations fournies par la bouée météorologique côtière récemment déployée à Herring Cove. Le déploiement de cette bouée a été rendu possible grâce à une contribution financière conjointe du gouvernement fédéral et du gouvernement de la Nouvelle-Écosse. Ce projet est le résultat d'un effort de 10 ans de l'APMC, en collaboration avec l'Administration de pilotage de l'Atlantique, l'Administration portuaire d'Halifax, la Garde côtière canadienne, l'Institut de recherche marine d'Halifax et le Réseau d'observation, de prédiction et d'intervention en matière d'environnement marin (MEOPAR). L'honorable Peter Mackay, ministre fédéral de la Justice et ministre responsable de la Nouvelle-Écosse, et l'honorable Labi Kousoulis, ministre de la Commission de la fonction publique pour la Nouvelle-Écosse et ministre de la Gestion de l'information et du Secteur bénévole, ont notamment participé à cette réception.



Le 15 novembre 2013, à Saint Jean au Nouveau-Brunswick, le Mekaines – un navire «Q-max», le plus grand type de méthanier au monde, a été amarré tribord à quai, au terminal méthanier Canaport; c'était la première fois que cette manœuvre était exécutée au terminal. Cette réussite a été le résultat d'un effort concerté entre les pilotes de Saint Jean, l'Administration de pilotage de l'Atlantique, le terminal et le Centre de simulation et d'expertise maritime situé à Québec. Canaport est le premier terminal méthanier au Canada.



CONGRÈS 2014 DE L'APMC



Le 4^e congrès triennal de l'APMC, qui aura lieu à Niagara en septembre, est un événement que tous les intervenants du secteur maritime devrait inscrire à leur agenda puisqu'il sera le théâtre de discussions stimulantes sur des enjeux d'intérêt et d'activités sociales qui promettent d'être fort intéressantes.

De plus amples informations sur l'événement et l'inscription sont disponibles au: congresapmc2014.com

PROGRAMME

MARDI LE 9 SEPTEMBRE, 2014

10:00-15:00 **Golf - Legends on the Niagara**

18:00-20:30 **Réception de bienvenue - Elements on the Falls**

MERCREDI LE 10 SEPTEMBRE, 2014

9:15-10:30 **Cérémonies d'ouverture**

- Allocution, **Capitaine Simon Pelletier**, Président, Association des pilotes maritimes du Canada et Président du 4^e Congrès de l'APMC
- Allocution, **Capitaine Mike Burgess**, Vice-président, Région des Grands Lacs, Association des pilotes maritimes du Canada et Président du comité hôte du 4^e Congrès de l'APMC
- Mot de bienvenue, **M. Jim Diodati**, Maire de Niagara Falls
- Allocution, représentant du Gouvernement du Canada
- Allocution, représentant du Gouvernement de l'Ontario
- Allocution, **M. Nicholas Cutmore**, Secrétaire-général, Association internationale des pilotes maritimes
- Déclaration d'ouverture du 4^e Congrès de l'APMC - Président du 4^e Congrès de l'APMC

11:00-12:00 **Le Canada au sein d'un siècle de changements -
Le très honorable Joe Clark, C.P., C.C.**

13:30-14:30 **Session I: Le monde dans 20 ans**

Cette session analysera les tendances globales actuelles en matière d'économie et de politique et leur impact possible au cours des prochaines années pour le Canada et le monde. **Modérateur:**

M. Greg D. Wight, Président et Directeur Général, Algoma Central

- **M. Alex Himelfarb**, Directeur, École Glendon d'affaires publiques et internationales, Université York et, auparavant, Greffier du Conseil Privé du Gouvernement du Canada
- **M. Eric Reguly**, Correspondent, Affaires européennes, The Globe and Mail

15:00-16:15 **Session II: Une dynamique changeante**

Cette session examinera l'impact de la révolution digitale sur la manière dont les gens communiquent et la façon dont les décideurs en sont influencés. **Modérateur:** **M. Rick Dykstra**, député de St. Catharines

- **M. Hershell Ezrin**, Directeur Général, Ezrin Communications; Professeur invité à l'École de gestion Ted Rogers de l'Université Ryerson et, auparavant, Président et Directeur Général, Centre consultatif des relations juives et israéliennes
- **Mme. Susan Delacourt**, Correspondente senior, affaires politiques, Toronto Star
- **M. Mark Blevis**, Président, Digital Public Affairs

18:00-21:00 **Réception et souper - Château des Charmes**

JEUDI LE 11 SEPTEMBRE, 2014

9:00-10:00 **Session III: Tendances globales en matière de transport maritime**

Cette session passera en revue les tendances émergentes dans le secteur maritime liées à la technologie, le développement d'infrastructure et les échanges commerciaux. **Modérateur: Capitaine Robert Lewis-Manning**, Président, Association des armateurs canadiens

- **Dr. James Winebrake**, Professeur et Doyen, Collège des arts libéraux, Institut de technologie de Rochester
- **M. Michael Broad**, Président, Fédération maritime du Canada

10:30-12:00 **Session IV: Les artères maritimes du Canada: un regard au-delà de l'horizon**

Cette session explorera certaines des réponses possibles du secteur maritime canadien à un monde en pleine évolution. **Modérateur: M. Francis Scarpaleggia**, député de Lac Saint-Louis et Président, caucus national, Parti Libéral du Canada

- **Grands Lacs: Dr. Richard D. Stewart**, Directeur, Centre de recherches en transport et logistique, Département d'économie et affaires, Université Wisconsin-Superior
- **Océans: Dr. Doug Wallace**, Titulaire, Chaire d'excellence en recherche du Canada sur la science et la technologie des océans Université Dalhousie
- **Arctique: M. John Higginbotham**, Chercheur principal, Programme sur l'arctique, Centre pour l'innovation internationale en matière de gestion et, auparavant, sous-ministre adjoint, Corridor Asie Pacifique et Initiative des corridors de commerce, Transports Canada

13:30-15:00 **Session V: Les pilotes à l'œuvre: de nouvelles approches pour surmonter des défis de navigation**

Cette session discutera d'approches nouvelles permettant de surmonter des défis rencontrés par les pilotes en matière de navigation. **Modérateur: M. Douglas Smith**, Président, Administration de pilotage des Grands Lacs

- **Systèmes de gestion de l'espace libre sous quille: Capitaine Jonathon Pearce**, OMC International
- **Terminaux de gaz méthaniers: Capitaine Donovan W. Case**, Gestionnaire régional, Terminaux et pipelines Irving
- **Techniques d'index parallèle en eaux restreintes: Capitaine Alain Victor**, Centre de simulation et d'expertise maritime (CSEM)

15:30-16:30 **Session VI: Le rôle du contrôle à distance dans la navigation**

Cette session discutera de la mesure dans laquelle le transport aérien et maritime peut compter sur le contrôle à distance pour assurer une navigation sécuritaire. **Modérateur: Mme. Lorraine Cunningham**, Présidente, Administration de pilotage du Pacifique

- **M. Michael Bergman**, Directeur, industrie maritime, Jeppesen et Président, Comité Radio-Maritime International (CIRM)
- **Capitaine Jorge Viso**, Président, Comité technique de l'Association des pilotes maritimes des États-Unis

18:30-24:00 **Gala - Marriott Gateway on the Falls**

Présentation du Prix de l'APMC soulignant un apport exceptionnel à la sécurité maritime

VENDREDI LE 12 SEPTEMBRE, 2014

9:00-10:15 **Session VII: Livrer un service de pilotage dans l'intérêt public**

Cette session examinera les impératifs en matière de politique publique que doit rencontrer un service de pilotage et différents modèles pour y parvenir. **Modérateur: Mme. Laureen Kinney**, Sous-ministre adjointe par intérim, Sécurité et sûreté, Transports Canada

- **Me Paul Kirchner**, Directeur général et conseiller juridique principal, Association des pilotes maritimes des États-Unis
- **Me Richard A. Wagner**, Associé principal, Norton Rose Fulbright
- **Capitaine Frédéric Moncany**, Président, Fédération française des pilotes maritimes

10:45-12:15 **Session VIII: Le pilotage de par le monde**

Cette session offrira un tour d'horizon de développements récents affectant le pilotage dans diverses juridictions de par le monde ainsi que de leurs implications pour la sécurité et l'efficacité du transport maritime. **Modérateur: Capitaine Simon Pelletier**, Président, Association des pilotes maritimes du Canada

- **Capitaine Michael Watson**, Président, Association des pilotes maritimes des États-Unis
- **Capitaine Ricardo Falcao**, Président, Association des pilotes maritimes du Brésil, CONAPRA
- **Capitaine Frédéric Moncany**, Président, Fédération française des pilotes maritimes
- **Capitaine Hans-Herman Luckert**, Président, Association des pilotes maritimes de l'Allemagne
- **Capitaine Don Cockrill**, Président, Association des pilotes maritimes du Royaume-Uni

13:30-17:30 **Membres de l'APMC: Rencontre du Conseil d'Administration de l'APMC**

13:30-15:30 **Non-membres: Visite du Canal Welland**

18:30-22:30 **Souper d'aurevoir - Edgewaters**



AU-DELÀ DE L'HORIZON :

LE FUTUR ET LE PILOTAGE

ASSOCIATION DES PILOTES MARITIMES DU CANADA

4^e CONGRÈS, NIAGARA, 9-12 SEPT. 2014

UNE NOUVELLE ADRESSE POUR L'ASSOCIATION

Veillez prendre note du fait que le siège social de l'Association s'est déplacé au début du mois de mai. Les nouveaux bureaux de l'Association demeurent au centre-ville d'Ottawa, au 50 rue O'Connor, bureau 901, Ottawa, Ontario, K1P 6L2.

DE VOTRE POINT DE VUE

Cette photographie nous vient du capitaine Louis Rhéaume, un pilote de la circonscription de pilotage du Bas Saint-Laurent. Les photographies en page couverture nous ont été offertes par le capitaine Rhéaume (à gauche), le capitaine Simon Pelletier, également de la circonscription de pilotage du Bas Saint-Laurent (au milieu) et la *British Columbia Coast Pilots Corporation* (à droite). Les photographies de l'article sur le fleuve Fraser nous viennent du capitaine Mike Armstrong, de la circonscription de pilotage du fleuve Fraser, alors que celles de l'article sur le pilotage portuaire nous viennent du capitaine Rhéaume (vue de Québec le soir), de M. Pierre Coulombe (le *Queen Mary II*, à quai, à Québec) ainsi que de l'Administration de pilotage de l'Atlantique (navire de croisière entrant à St. John's).

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.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE 2014

Conformément à l'article 4 du Règlement de l'APMC, avis est donné par la présente que l'Assemblée annuelle des membres aura lieu le **11 juin 2014 à 13:00 à l'hôtel Sheraton à Ottawa**. Les états financiers annuels vérifiés seront présentés à cette occasion et un expert-comptable sera désigné pour la prochaine année.