L'Association des pilotes maritimes du Canada

VOLUME 8, NO. 1 | AUTOMNE 2016

LE PILOTE CANADIEN

Numéro Spécial

L'ASSOCIATION DES PILOTES MARITIMES DU CANADA CÉLÈBRE SON 50e ANNIVERSAIRE

Trois illustres présidents de l'APMC réunis : Michel Pouliot (1983-2009), Simon Pelletier (2009 – aujourd'hui) et Michel Dussault (1966-1971).

Message du Président

Jeune à 50 ans !

Chaque anniversaire ou commémoration d'un événement important nous donne l'occasion non seulement de célébrer nos réalisations, mais aussi de faire le point, de réfléchir à ce qui s'est passé jusqu'ici et à ce que l'avenir nous réserve.

L'Association des pilotes maritimes du Canada célèbre cette année son 50e anniversaire, ce qui nous amène inévitablement à réfléchir au sujet de sa progression et des défis et possibilités qui se présentent à nous. Cette réflexion s'appuie pour nous sur une gamme impressionnante d'études sur la prestation des services de pilotage, qu'il s'agisse d'examens, d'enquêtes, de commissions, d'audiences ou d'analyses.

De toute évidence, la commission royale d'enquête sur le pilotage présidée par le juge Bernier, dont les travaux ont débuté en 1962 pour se terminer en 1968 et qui ont mené à l'adoption de la *Loi sur le pilotage* en 1972, constitue une référence absolue pour ce qui est à la fois de sa portée et de sa durée, et ce, quel que soit le sujet.

Depuis lors, les décideurs politiques et les autres intervenants du milieu ont procédé à une série presque ininterrompue d'études sur le pilotage, certaines des plus générales, d'autres axées sur des questions précises.

SUITE EN P.2

Dans Ce Numéro

L'APMC a 50 ans !

Réception parlementaire soulignant les 50 ans de l'Association

5e Congrès triennal de l'APMC – février 2017

Message du Président

Jeune à 50 ans !

SUITE DE LA PREMIÈRE PAGE

Le rapport Marler de 1973, fondé sur de vastes consultations, a formé la base de la réglementation en matière de pilotage, qui s'appuie également sur les conclusions du rapport Desjardins de 1974. Peu après, le ministère des Transports a procédé à un examen exhaustif des services de pilotage, examen complété en 1976. En 1990, la commissaire Gauthier a formulé des recommandations concernant les exemptions dans le domaine du pilotage dans la région des Grands Lacs. La même année, le Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin, comité mis sur pied à la suite du déversement de l'Exxon Valdez, a publié son rapport. Aussi appelé le rapport Brander-Smith, il comprenait une analyse de questions liées au pilotage.

De 1995 à 1998, le Comité permanent des transports de la Chambre des communes et Transports Canada ont tous deux organisé de vastes audiences et consultations sur le pilotage, ce qui a entraîné des modifications à la *Loi sur le pilotage* comprises dans la *Loi maritime du Canada* adoptée en 1998.

L'examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens, réalisé en 1999 par l'Office des transports du Canada, a donné lieu à 21 recommandations sur divers sujets, recommandations qui ont toutes été appliquées. L'une des plus importantes d'entre elles visait l'adoption par Transports Canada d'une méthode d'évaluation des risques afin d'étudier au préalable tout changement significatif envisagé en matière de pratiques de pilotage. Depuis 2002, plus d'une vingtaine d'examens ont été réalisés en fonction de cette méthode, connue aujourd'hui comme la méthode de gestion des risques de pilotage (MGRP), sans compter les nombreuses autres études effectuées avec d'autres méthodes.

Par ailleurs, les révisions de 2001 et de 2015 de la Loi sur les transports au Canada, ainsi que celle de la *Loi maritime du Canada* en 2003, ont elles aussi bien entendu abordé les questions concernant le pilotage.

En 2007, Transports Canada a entrepris des consultations nationales sur certains aspects du cadre réglementaire pour le pilotage, ce qui a poussé le Parlement à considérer quelques modifications à la *Loi sur le pilotage*, bien qu'il ne les ait pas jugées pertinentes au bout du compte. L'examen des systèmes de sécurité des navires-citernes par le gouvernement du Canada, en 2013, a lui aussi touché au pilotage, affirmant son importance pour la sûreté du transport maritime des produits pétroliers.

Cette longue liste d'enquêtes ayant touché à pratiquement tous les aspects du pilotage depuis les années 1960 n'est même pas exhaustive. En effet, au cours de la même période, plusieurs autres études ont été entreprises dans le cadre d'initiatives gouvernementales concernant des domaines connexes (les négociations en vue d'accords de libre-échange comme l'AECG, par exemple) ou pour résoudre les préoccupations de l'industrie.

En plus de certaines constatations précises, deux conclusions générales se dégagent à mon avis de ces nombreuses et diverses études sur le pilotage. La première, c'est que le cadre établi par la *Loi sur le pilotage* de 1972 est encore aujourd'hui remarquablement pertinent, robuste et durable. Les rares modifications qui ont été apportées à la *Loi* depuis ne font que démontrer que, dans pratiquement tous les domaines importants, celle-ci permet l'introduction de nouvelles règles, procédures et pratiques pour répondre à l'évolution des circonstances. Le monde du transport maritime a de toute évidence subi des changements radicaux ces dernières décennies, et l'excellence soutenue du pilotage au Canada sur les plans de la sécurité, de l'efficacité et de la compétitivité des coûts démontre clairement que ses pratiques et procédures, novatrices et ouvertes à la nouvelle technologie, se sont continuellement adaptées à l'époque.

La seconde, c'est que malgré tout le temps et les efforts que l'examen et le réexamen des questions touchant au pilotage ont nécessités, tout ce processus a réellement été utile. Le lien entre l'excellence du système et ces examens est indubitable. Ils nous ont permis de mieux comprendre les difficultés et les complications inhérentes au pilotage. Par conséquent, nous sommes mieux en mesure d'apprécier le fait que le système accomplit ce qu'il est censé accomplir: assurer la sécurité et l'efficacité de la navigation et encourager une culture d'amélioration continue, ce qui est de bon augure pour l'avenir.

En ce 50e anniversaire de l'APMC, je suis très fier du travail de tous les pilotes canadiens, ainsi que du rôle et des contributions de l'Association à notre système de pilotage, un système qui sert si bien les intérêts de la population canadienne et qui est tenu en très grande estime par le reste du monde.

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...

Le président de l'IMPA reçoit le nouveau secrétaire général de l'OMI

Le président de l'Association des pilotes maritimes du Canada et de l'International Maritime Pilots' Association (IMPA), le capitaine Simon Pelletier, était ravi d'accueillir le secrétaire général nouvellement élu de l'Organisation maritime internationale (OMI), M. Kitack Lim, à bord du HQS Wellington, le siège de l'IMPA, à Londres à l'occasion du cocktail annuel de l'IMPA en mars dernier.

Une collaboration efficace entre le BST et l'APMC

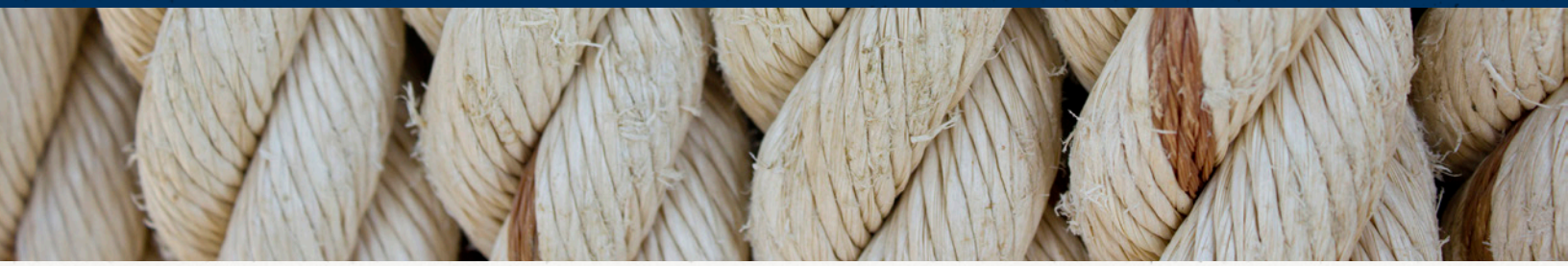
L'International Maritime Pilots' Association et le Marine Accidents International Investigators Forum (MAIFF) ont récemment préparé conjointement une affiche et d'autre matériel de communication soulignant la valeur d'une relation efficace entre le pilote et l'équipe à la passerelle pendant les affectations de pilotage. L'affiche a été diffusée à grande échelle dans la flotte marchande mondiale. Au Canada, l'APMC a collaboré étroitement avec le Bureau de la sécurité des transports (BST), qui a joué un rôle clé dans cette initiative, afin d'assurer la distribution de l'affiche.

Forte participation des pilotes au *Grand Défi Pierre Lavoie*

Cette année, des pilotes du Bas Saint-Laurent ont uni leurs jambes costaudes et leurs grands cœurs pour former une impressionnante équipe et participer au volet « 1000 km » du Grand Défi Pierre Lavoie, une épreuve cycliste d'endurance extrême. Le Grand défi a été créé pour encourager les jeunes à adopter de saines habitudes de vie; c'est maintenant le plus important événement de promotion de la santé jamais organisé au Québec. On voit ici Germain Thibault, directeur général du Grand Défi, Marc André Fortin, Bernard Cayer, Yves Pelletier (tous des pilotes du Bas Saint-Laurent), Pierre Lavoie lui-même, Benoit Nayet et Daniel Ouimet (eux aussi pilotes du Bas Saint-Laurent) et Serge Fortin (propriétaire de l'entreprise Juneau et Frères de Québec) dans un moment de célébration bien mérité après la fin de l'épreuve.

L'ASSOCIATION DES PILOTES MARITIMES DU CANADA

50 ANS



Le chef syndical Hal Banks faisant débrayer des débardeurs dans la région des Grands Lacs.

LE CONTEXTE

MALAISES DANS LE SECTEUR MARITIME

La naissance de l'Association des pilotes maritimes du Canada est inextricablement liée à la situation du secteur maritime canadien au milieu du XX^{e} siècle. Après la Deuxième Guerre mondiale, la prospérité du pays se manifestait notamment par la croissance de nos entreprises de transport maritime. Les marins et les débardeurs estimaient toutefois que leur rémunération ne reflétait pas les profits de leurs employeurs. Cela a donné lieu à des conflits entre les syndicats et les entreprises du secteur au sujet des salaires et des conditions de travail. À la même époque, les guerres d'influence que les syndicats se livraient entre eux se sont intensifiées. Enfin, la peur d'une infiltration du mouvement ouvrier par les communistes, typique de l'époque, venait compliquer la situation encore plus.

Les grèves, l'intimidation, les actes de violence et le gangstérisme étaient alors très répandus. Les navires restaient bloqués dans les ports sans personne pour les charger ou les décharger, et parfois même sans équipage. Les efforts pour calmer le chaos grandissant en encourageant l'émergence de syndicats internationaux soutenus par l'American Federation of Labour et par son équivalent canadien, le Congrès des métiers et du travail, ont échoué, provoquant en fait des troubles additionnels. La situation étant devenue trop chaotique et néfaste pour l'économie, le premier ministre John Diefenbaker a mis sur pied en 1962 une commission d'enquête dirigée par le juge Thomas G. Norris de la cour d'appel de la Colombie-Britannique.

Pendant que se déroulait l'enquête du juge Norris, la situation a continué de se détériorer. La violence ne cessait d'escalader, alimentée par les intérêts opposés des syndicats et par leurs différends avec les entreprises de transport maritime. Le rapport du juge Norris, présenté en juillet 1963 au nouveau premier ministre, Lester Pearson, recommandait la nomination d'administrateurs par le gouvernement pour réorganiser et superviser les syndicats de l'industrie maritime. Une loi à cette fin a été promulguée en octobre de la même année. En dépit de l'opposition véhémente des syndicats appuyés par les Américains, le gouvernement est resté fermement sur sa position et l'ordre s'est rétabli graduellement.

LE PILOTAGE À LA CROISÉE DES CHEMINS

L'expansion économique canadienne de l'après-guerre ayant alimenté la croissance du secteur maritime, les ports et les cours d'eau du pays étaient plus achalandés que jamais, et les pilotes maritimes très occupés. Tout n'allait cependant pas pour le mieux. Même si le milieu du pilotage avait été épargné par la violence et la corruption qui s'étaient manifestées ailleurs dans l'industrie maritime, le mécontentement des pilotes relativement à leur environnement de travail allait grandissant, tout comme les préoccupations des entreprises de transport maritime concernant les niveaux de service. Les arrêts de travail et les menaces d'arrêts n'étaient donc pas rares.

Adoptant à nouveau la méthode employée pour les troubles dans le reste du secteur maritime, le gouvernement a lancé une autre enquête en 1962, cette fois-ci sur le pilotage, en formant une commission royale d'enquête. À l'instar de la commission d'enquête du premier ministre Diefenbaker dirigée par le juge Thomas Norris, celle-ci a formulé des recommandations qui ont mené à l'adoption d'une loi, bien que cela ait tardé près de dix ans.

Royal Inquiry Ordered Into Marine Pilotage

Brazil Orders Residents List Foreign Assets

OMB Rejects Rezoning Bid For Ford Plant

. . . BRIEFLY . . .

Globe and Mail, le 2 novembre 1962.

LA FONDATION DE L'APMC

La commission sur le pilotage a recueilli les mémoires des parties intéressées, dont certains préconisaient des changements qui auraient compromis l'indépendance et le professionnalisme du pilotage au Canada. Pour ce qui est des pilotes, ils étaient à l'époque représentés par des organisations locales ou régionales et n'avaient pas de porte-parole national en mesure de défendre l'ensemble de la profession avec autorité.

Le besoin d'une nouvelle organisation se faisait donc sentir, et elle a été créée il y a aujourd'hui 50 ans. En 1966, l'APMC, sous la direction de son premier président, le capitaine Michel Dussault, a entamé sa campagne pour devenir l'association nationale qui représenterait tous les pilotes brevetés du Canada.

Pendant un certain temps, l'APMC a coexisté avec d'autres organisations qui représentaient les pilotes, mais à une échelle plus régionale. L'APMC a poursuivi inlassablement ses démarches auprès de la commission d'enquête et des décideurs, ainsi que ses efforts en vue de démontrer de manière convaincante l'importance d'un service de pilotage indépendant et professionnel agissant d'abord et avant tout dans l'intérêt public.

Il est vite devenu clair pour les pilotes de tout le pays qu'il était plus efficace de se faire représenter par un seul organisme porte-parole, la position de celui-ci étant alors plus solide, et ils ont commencé à exprimer leur confiance envers la nouvelle organisation en s'y affiliant. L'APMC s'est donc peu à peu imposée comme une association véritablement nationale.

En 1971, quand le capitaine Dussault a quitté son poste de président fondateur, l'APMC était déjà reconnue en tant que porte-parole national des pilotes en ce qui a trait aux questions de politique publique et à celles touchant au statut professionnel des pilotes.

L'APMC ET LES INTERVENANTS DU SECTEUR MARITIME

Le pilotage est essentiel à la sécurité et à l'efficacité du déplacement des navires dans les eaux canadiennes. Cela dit, ce n'est que l'un des nombreux facteurs qui entrent en jeu dans notre système de transport maritime et qui le rendent enviable. La collaboration avec les autres acteurs du secteur est donc cruciale si nous souhaitons tirer le meilleur parti possible du bon travail des pilotes.

Depuis des années, l'APMC participe avec la Fédération maritime du Canada à un mécanisme consultatif qui permet le partage d'information et les discussions sur les domaines possibles de collaboration. Une approche similaire est employée à l'occasion avec d'autres organisations de transport maritime, comme la BC Chamber of Shipping et l'Association des armateurs canadiens. On peut entre autres souligner la collaboration des pilotes avec les autres intervenants du milieu dans le cadre de l'initiative canadienne de navigation électronique. Sous les auspices de la Garde côtière canadienne, des représentants de l'industrie se réunissent régulièrement pour discuter des développements technologiques relatifs à la navigation électronique, pour déterminer quels sont ceux qui s'appliquent le mieux au contexte canadien et pour élaborer des stratégies en vue de leur déploiement.

L'APMC est aussi membre de diverses autres organisations, comme la Chambre de commerce du Canada, où elle participe activement au comité des transports et des infrastructures; les pilotes ont notamment aidé à démontrer le besoin d'investissements publics dans des projets d'immobilisation pour le secteur maritime.

L'APMC ET LE GOUVERNEMENT

L'APMC a cherché depuis ses débuts à devenir un conseiller de confiance du gouvernement du Canada. L'Association a après tout vu le jour à l'époque où la commission Bernier se penchait sur la politique concernant le pilotage parce qu'il était nécessaire pour les pilotes d'avoir un porte-parole national crédible.

Depuis lors, l'APMC a maintenu ses liens avec les législateurs et les responsables des politiques au gouvernement pour s'assurer que les lois, les règlements, les structures de gouvernance et les directives qui s'appliquent au monde du pilotage reflètent de façon pratique la complexité et les aspects techniques et souvent hermétiques de ce dernier. L'Association s'efforce toujours de rencontrer les députés individuellement et d'étudier, en plus des politiques nationales, les questions pratiques concernant le pilotage dans leur région, s'il y a lieu.

L'APMC n'a certes pas manqué d'occasions de discuter de la politique sur le pilotage. Depuis le rapport de la commission Bernier en 1968, le pilotage a constamment fait l'objet d'un examen attentif du public. Dans le but d'assurer la crédibilité et le caractère constructif de leurs interventions tout en répondant aux préoccupations véritables des autres intervenants, les pilotes entretiennent leurs rapports avec leurs partenaires du secteur et participent avec eux à des forums de consultation et à des activités de partage de l'information.

L'un de ces forums est le Conseil consultatif maritime canadien mis sur pied par Transports Canada et qui se réunit à intervalles réguliers. L'APMC répond aussi aux demandes d'information de la part de comités parlementaires, en plus d'envoyer des experts témoigner lors d'audiences et devant des comités nationaux d'examen (comme lors de la révision de la *Loi sur les transports au Canada*) où l'on étudie en profondeur les questions de transport maritime dont le pilotage constitue un élément important.

En ce qui a trait aux activités ordinaires de pilotage, plus de 40 évaluations de risques et autres types d'examens concernant les exigences et procédures opérationnelles ont été réalisés ces 15 dernières années à différents endroits au Canada, souvent en vertu de la méthode de gestion des risques de pilotage de Transports Canada. Dans chacun de ces cas, l'APMC et les groupes locaux de pilotes ont participé activement à l'évaluation et ont joué un rôle crucial dans l'application de pratiques sûres et efficaces.

Le vice-président de l'APMC pour la région de l'Atlantique, le capitaine Andrew Rae, avec les députés Peter Stoffer, Michael Savage, et Marlene Jennings en 2009.

LE RÔLE DE LA GUILDE DE LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Ce compte rendu de la fondation de l'APMC serait incomplet si nous ne mentionnions pas le rôle important qu'a joué la Guilde de la marine marchande du Canada. La Guilde, qui défend les intérêts de la majorité de officiers de navire au Canada, a été établie en 1919 par une loi du Parlement. Elle représente aussi depuis longtemps les pilotes maritimes qui sont parties à une convention collective avec les administrations de pilotage, et est aussi l'agence par l'entremise de laquelle tous les pilotes maritimes ont accès à des services juridiques concernant les questions de responsabilité.

Heureusement, au moment de la création de l'APMC en 1966, la direction de la Guilde a compris qu'une association nationale axée exclusivement sur le pilotage était nécessaire et a fourni l'appui et le cadre institutionnel essentiels à la réussite de celle-ci. De nos jours, même si l'APMC se charge de la plupart des questions administratives, techniques et de représentation, elle jouit toujours du soutien de la Guilde en matière juridique, commerciale et de gouvernance.

L'APMC AUJOURD'HUI

Après l'adoption de la *Loi sur le pilotage* de 1972 selon les recommandations de la commission Bernier, l'Association a pu occuper la place qui lui revenait en tant qu'acteur constructif du secteur du transport maritime. Elle défend les intérêts de ses membres et l'intégrité du pilotage tout en promouvant la sécurité et l'efficacité du transport maritime et la réussite du Canada en tant que l'une des grandes nations maritimes du monde.

On retrouve environ 400 pilotes brevetés travaillant à temps plein au pays, tous membres de l'Association. Reflétant l'organisation du système de pilotage, les pilotes maritimes sont regroupés en fonction de leur région. Les représentants des pilotes de l'Atlantique, des Laurentides, des Grands Lacs et du Pacifique se réunissent régulièrement

pour établir leurs orientations stratégiques régionales. Les assemblées annuelles de l'Association sont consacrées à l'examen des questions financières, à la prise de décisions en matière de gouvernance et à l'élection des administrateurs de l'APMC, y compris de son président au mandat de trois ans.

Au fil des ans, l'APMC a établi de solides relations avec le gouvernement, avec les autres acteurs du secteur maritime et avec plusieurs institutions internationales dont le mandat touche au domaine du pilotage. L'APMC joue toujours bien plus qu'un simple rôle de représentation auprès de ces intervenants; elle a aussi acquis une solide réputation pour son expertise et pour ses suggestions constructives concernant la gestion des problèmes et l'élaboration de politiques.

Il nous faut également souligner le rôle de leadership de l'APMC pour la profession. Les pilotes canadiens jouissent traditionnellement d'une présence exceptionnelle au congrès biennal de l'International Maritime Pilots' Association et se sont taillés avec le temps une place importante au sein de sa direction. L'APMC entretient aussi des rapports très étroits avec plusieurs autres associations nationales de pilotes partout dans le monde.

Au bout du compte, la réussite de l'Association des pilotes maritimes du Canada découle du fait qu'elle s'est concentrée sur deux objectifs, le premier étant de contribuer à la sécurité du système de transport maritime et le second, d'encourager l'établissement des normes professionnelles les plus élevées possible pour les pilotes. C'est pour cela que les membres de l'APMC apprécient la valeur de l'organisation et que ses partenaires du secteur maritime l'estiment autant.

M. Michael Grey de Lloyd's List, l'amiral Efthimios Mitropoulos, secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI) à l'époque, le capitaine Michel Pouliot, alors président de l'APMC, et le capitaine Simon Pelletier, président de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent (CPBSL) et actuel président de l'APMC, lors de l'ouverture officielle du Centre de simulation et d'expertise maritime du CPBSL à Québec en 2005.)

L'APMC SUR LA SCÈNE INTERNATIONALE

Le pilotage est une pratique universelle qu'on retrouve à peu près partout dans le monde. Il y a donc beaucoup à apprendre des autres et bien des renseignements importants à partager. C'est pourquoi l'APMC joue un rôle très actif sur la scène internationale – plus particulièrement en tant que membre de l'International Maritime Pilots' Association (IMPA) – et qu'elle participe régulièrement aux travaux de l'Organisation maritime internationale (OMI) en la matière.

L'IMPA rassemble des pilotes de plus de 50 pays du monde. Cette organisation défend l'indépendance professionnelle des pilotes et les représente auprès de plusieurs organisations internationales. Le fait qu'au cours des 25 dernières années des pilotes canadiens ont occupé des postes au sein de la direction de l'IMPA les trois quarts du temps illustre bien la forte implication du Canada dans cette association.

L'OMI est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée de promouvoir la réglementation et les normes internationales nécessaires à la sécurité des transports maritimes. À cette fin, l'agence réunit non seulement des gouvernements nationaux, mais aussi des représentants de l'industrie du transport maritime, des pilotes et plusieurs autres groupes d'intervenants. L'APMC collabore étroitement avec le gouvernement du Canada et participe souvent aux travaux de l'OMI en tant que membre de la délégation canadienne.

En plus d'appartenir à l'Association internationale de signalisation maritime (AISM), l'APMC travaille en étroite collaboration avec plusieurs autres organisations de pilotes du reste du monde. Il va sans dire que les organisations américaines sont au sommet de la liste. Non seulement l'APMC coopère-t-elle donc avec l'American Pilots' Association, mais aussi, à l'échelle régionale, avec les pilotes des côtes atlantique et pacifique des États-Unis.

5È CONGRÈS TRIENNAL DE L'APMC

14-17 FÉVRIER 2017

Le 5e congrès triennal de l'APMC, d'une durée de quatre jours, aura lieu à Montréal à la mi-février. Alliant les discussions stimulantes et les exposés suscitant la réflexion aux activités sociales divertissantes, on peut dire qu'il offrira un peu de tout pour tous ceux qui s'intéressent au secteur maritime. Ne manquez pas de l'inscrire à votre agenda ! Pour plus de renseignements et pour vous inscrire, visitez le **www.congresapmc2017.com**. Voici un aperçu du programme de cet événement dans sa version préliminaire du début du mois d'août.

MERCREDI
15 FÉVRIER 2017

Cérémonie d'ouverture (9:15-10:30)

- **Capitaine Simon Pelletier**, Président de l'Association des pilotes maritimes du Canada, Président de l'*International Maritime Pilots' Association* et Président du 5e Congrès de l'APMC
- **Capitaine Bernard Boissonneault**, Vice-président de l'Association des pilotes maritimes du Canada pour la région des Laurentides et Président du comité organisateur
- Représentant du **Gouvernement du Canada**
- Représentant du **Gouvernement du Québec**
- Représentant de la **Ville de Montréal**
- Invité spécial: **M. Kitack Lim**, Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale
- Déclaration d'ouverture du congrès par le Président du 5e congrès de l'APMC

Discours liminaire (11:00-12:00)

- **L'honorable David Peterson, P.C., Q.C., O.Ont.**, Président, Cassels Brock & Blackwell, s.e.n.c., Chancelier émérite de l'Université de Toronto, 20e Premier ministre de l'Ontario

Séance I (13:30-14:30) Les tendances globales et leur incidence pour le Canada

Cette séance touchera aux nouveaux développements économiques et politiques mondiaux et ce qu'ils signifient pour le Canada.

- **M. Jonathan Kay**, Rédacteur en chef, *The Walrus*
- **L'honorable André Pratte**, Sénateur

Séance II (15:00-16:30) Le transport maritime, le pilotage et l'économie canadienne

Cette séance examinera la contribution à l'économie canadienne des activités de l'industrie maritime.

- Conférenciers en cours de confirmation

JEUDI
16 FÉVRIER 2017

Séance III (9:00-10:00) Relever les défis de la navigation en hiver

Cette séance fera le survol des difficultés de la navigation en hiver et des stratégies et pratiques qui permettent de les surmonter.

- Conférenciers en cours de confirmation

Séance IV (10:30-12:00) Les développements récents dans le transport maritime et le pilotage

Cette séance donnera un aperçu des derniers développements d'intérêt pour le milieu du pilotage et du transport maritime.

- Le mouvements des navires à Halifax: **Capitaine Jonathon Pearce**, Conseiller principal en matière de pilotage, OMC International, et **Capitaine Andrew Rae**, Vice-président de l'Association des pilotes maritimes du Canada pour la région de l'Atlantique
- Nouvelles procédures permettant l'accosatge de porte-conteneurs de plus fortes dimensions au Port de Vancouver: **Capitaine Kevin Vail**, Président de British Columbia Coast Pilots Ltd., et Vice-président de l'APMC, Région du Pacifique
- Développements récents au SHC: **M. Laurent Tardif**, Directeur, Produits et services, Service Hydrographique du Canada

Séance V (13:30-14:30) Le changement et la constance dans le transport maritime

Cette séance abordera les développements qui « changent la donne » dans le secteur maritime – les facteurs qui ont le plus d'incidence sur le transport maritime en ce moment, ainsi que ceux qui contribuent à sa pérennité.

- **Dr Jean Paul Rodrigue**, Département des études internationales et de la géographie, Université Hofstra (New York)
- **Dr. Jan Hoffmann**, Directeur de la Section de la Facilitation du Commerce du Service de la logistique commerciale de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

Séance VI (15:00-16:15) Excellence en matière de performance dans l'industrie du transport maritime

Cette séance abordera les stratégies qui assurent le succès à long terme de certains acteurs importants de l'industrie.

- Représentant de **Fednav International**
- **M. Tony Boemi**, Vice-président, Croissance et développement, Port de Montréal
- Représentant de **Hapag-Lloyd**
- **Mr. Serge Le Guellec**, Président-directeur général, Transport Desgagnés Inc.

UNE VALEUR INTEMPORELLE
TRANSPORT MARITIME ET PILOTAGE
CONGRÈS 2017 DE L'APMC, 14-17 FÉV.

NOUVELLES DE L'APMC

VENDREDI
17 FÉVRIER 2017

Séance VII (8:45-10:00) Les Administrations de pilotage et la prestation des services

Cette séance visera à expliquer comment les Administrations de pilotage du Canada réussissent, année après année, à obtenir un bilan presque parfait sur les plans de la sécurité et de l'efficacité.

- **Capitaine Kevin Obermeyer**, Premier dirigeant de l'Administration de pilotage du Pacifique
- **M. Robert Lemire**, Premier dirigeant de l'Administration de pilotage des Grands Lacs
- **M. Fulvio Fracassi**, Premier dirigeant de l'Administration de pilotage des Laurentides
- **Capitaine Sean Griffiths**, Premier dirigeant de l'Administration de pilotage de l'Atlantique

Séance VIII (10:30-12:00) Le pilotage dans le monde

Cette séance donnera un aperçu des développements récents ailleurs dans le monde concernant le pilotage.

- Représentant de l'**American Pilots Association**
- **Capitaine Hans-Herman Luckert**, Président de l'Association allemande des pilotes, Premier vice-président de l'*International Maritime Pilots' Association*
- **Capitaine Jean Philippe Casanova**, Président de la Fédération française des pilotes maritimes, Vice-président de l'*International Maritime Pilots' Association*
- **Capitaine John Pearn**, Président de la United Kingdom Maritime Pilots' Association, vice-président de l'*International Maritime Pilots' Association*
- **Capitaine Alvaro Moreno**, Vice-président de l'*International Maritime Pilots' Association*

Réunion du Comité technique de l'APMC (14:00-16:00)

Mémoire de l'APMC au ministre Garneau

Le ministre des Transports du Canada, l'honorable Marc Garneau, a invité les Canadiens qui s'intéressent à l'avenir de notre système de transport à prendre part à une discussion sur les meilleures façons d'améliorer celui-ci afin d'assurer la compétitivité, la prospérité et la sécurité du pays. Cet appel du ministre Garneau tombe à point, car il permettra de complémenter le rapport remis en décembre 2015 par le comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*.

L'APMC a accepté avec joie cette invitation à partager son point de vue et à formuler ses suggestions concernant le système de transport. Elle a présenté au ministre un mémoire détaillé sur l'efficacité du système de pilotage. On peut consulter ce mémoire au **www.apmc-cmpa.ca**.

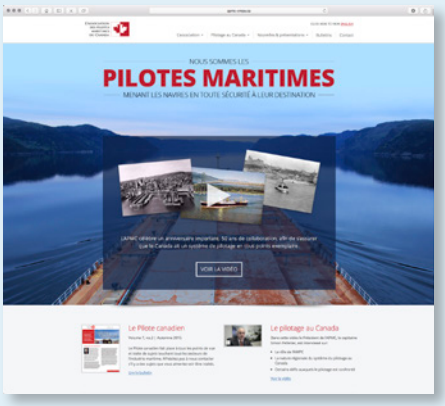
Élargissement du rôle du comité technique de l'APMC

La technologie joue un rôle important dans la vie des pilotes maritimes. Ils comptent souvent parmi les premiers à adopter les innovations technologiques et en créent parfois eux-mêmes, les appareils portables des pilotes ("PPUs") en étant un exemple. La technologie s'ajoute à l'expérience et aux connaissances approfondies des pilotes concernant les conditions locales de navigation pour leur permettre de diriger efficacement et en toute sécurité des navires de plus en plus grands sur des cours d'eau qui, eux, ne changent que très peu. Compte tenu de l'expertise technologique des pilotes et du besoin de faciliter l'échange d'information entre eux, ainsi que le partage de leurs expériences, le conseil d'administration de l'APMC a officiellement approuvé, lors de son assemblée annuelle de 2016, la proposition de fournir à ses membres un forum technique sur un site sécurisé auquel ils pourraient accéder en passant par le site Web de l'Association.

Le conseil est également d'accord avec la possibilité d'ouvrir les réunions du comité technique à tous les membres de l'APMC en marge des réunions de son conseil d'administration et d'autres assemblées de meme nature. C'est le Président du comité, le capitaine Bernard Boissonneault, qui pilote ces initiatives.

Nouveau site Web de l'APMC

Le site Web de l'Association affiche maintenant une toute nouvelle présentation tout en offrant beaucoup plus d'information. Son accessibilité mobile a aussi été grandement améliorée. Parmi les ajouts intéressants au site, on compte les vidéos des différentes régions, qui illustrent les principales caractéristiques et certaines des questions d'intérêt actuelles pour chacune des quatre régions administratives du pilotage au pays: l'Atlantique, les Laurentides, les Grands Lacs et le Pacifique. Jetez-y un coup d'œil au **www.apmc-cmpa.ca** !



50e ANNIVERSAIRE

Réception Parlementaire

À l'occasion du 50e anniversaire de l'Association, et compte tenu du fait que la navigation maritime et le pilotage sont de compétence fédérale au Canada, il nous a semblé approprié d'organiser une réception sur la colline parlementaire à Ottawa le 4 mai dernier. Cet événement a permis de réunir plusieurs des députés et des membres du gouvernement avec lesquels l'APMC fait régulièrement affaire. L'Association a eu la chance de pouvoir tenir cette réception dans l'édifice Sir-John-A.-Macdonald, récemment rénové, grâce à la bienveillance du député de Lac-Saint-Louis, Francis Scarpaleggia, qui a toujours joué un rôle de premier plan dans la conservation et la gestion des ressources hydriques du pays.

Au fil des ans, les députés du Bloc Québécois ont exprimé à plusieurs reprises leur appui envers le maintient d'un régime de pilotage adéquatement réglementé qui protège l'indépendance professionnelle des pilotes. Le président de l'APMC, le capitaine Simon Pelletier, était très heureux d'accueillir, de gauche à droite, les députés Louis Plamondon, Monique Pauzé, Gabriel Sainte-Marie, Rhéal Fortin, Luc Thériault, Mario Beaulieu, Marilène Gill et Michel Boudrias.

La salle McDonald.

Le député libéral Francis Scarpaleggia, dont l'intérêt de longue date envers les questions liées à l'eau et à la sécurité du transport maritime n'est plus à démontrer, a cordialement accepté d'être l'hôte parlementaire de la soirée.

L'une des façons par lesquelles l'APMC a décidé de marquer son 50e anniversaire a été la production d'une courte vidéo qui nous fait un peu découvrir l'époque et les motifs de la création de l'Association, ainsi que de certains de ses principaux protagonistes. Deux de ceux-ci étaient d'ailleurs présents à la réception, soit le capitaine Louis-Michel Dussault, président fondateur de l'APMC en 1966, et le capitaine Michel Pouliot, qui en a été président pendant 26 ans (de 1983 à 2009). La vidéo, présentée pour la première fois lors de la partie plus formelle de la soirée, témoigne de l'engagement continu des pilotes maritimes envers la sûreté et l'efficacité du transport maritime. On peut la voir au **www.apmc-cmpa.ca**.

Le capitaine Roy Haakonson, Vice-Président de l'APMC pour la région du Pacifique, et Président de la British Columbia Coast Pilots Ltd., Mme. la députée Sheila Malcolmson, M. Jamie Smith, Gestionnaire, Stratégies et rendement, Environment and Changement climatique Canada, et M. Paul Devries, Directeur general de la British Columbia Coast Pilots Ltd.

Le président de l'APMC, Simon Pelletier, avec la secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Kate Young, qui représentait le gouvernement du Canada à cette soirée.

Un trio d'ardents pilotes de la région Atlantique: le capitaine Evan MacDonald, Président des pilotes du Cape Breton, le capitaine Ian Swann, Président des pilotes de Halifax et, le capitaine Jacob Hoyles, Président des pilotes de Terre-neuve et du Labrador !

Le capitaine Naim Nazha, Directeur exécutif, Sécurité de la navigation et programmes environnementaux, Transports Canada, et le capitaine Simon Mercier, Président de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent.

Les capitaines Randy Smigel et Mike Armstrong, tous deux pilotes sur le fleuve Fraser, en comagnie de Mme. Lorraine Cunningham, Présidente du conseil d'adminstration de l'Administration de pilotage du pacifique.

La capitaine France Chevarie, Président de la Corporation des pilotes du Fleuve et de la Voie maritime du Saint-Laurent (de Saint-Lambert à Cornwall) en compagnie de M. Michael Broad, Président de la Fédération maritime du Canada.

M. Robert Turner, Gestionnaire, Sécurité de la navigation et de la radiocommunication Transports Canada, et le capitaine Mike Burgess, Vice-Président de l'APMC pour la régiondes Grands Lacs.

De Votre Point De Vue

Cette photo nous a été envoyée par le capitaine Mike Armstrong, de la circonscription de pilotage du fleuve Fraser. Elle a été prise du porte-conteneurs *London Express* alors qu'il se dirigeait vers le terminal Fraser Surrey. Avec ses 295m de longueur, il s'agissait alors du plus gros navire à avoir navigué sur le fleuve Fraser, ce qui est maintenant devenu un phénomène habituel, le Fraser accueillant dorénavant régulièrement des navires de cette classe grâce au travail des pilotes du fleuve Fraser et de leurs partenaires de l'industrie. On voit ici le *London Express* alors qu'il s'apprête à croiser le porte-véhicules *Sunlight Ace* dans des eaux resserrées.

La photo à gauche est du capitaine Martin Mangan, de la circonscription de pilotage du Haut Saint-Laurent. Elle montre le bateau-citerne *Chem Norma* s'approchant de l'écluse Snell. La photo du milieu nous a été gracieusement offerte par un pilote de Halifax, le capitaine Andrew Rae. On y voit des porte-conteneurs qui se croisent de très près à l'entrée du terminal Ceres. La photo à droite, qui montre un bateau pilote s'éloignant du *Queen Elizabeth II*, est du capitaine Louis Rhéaume, un pilote du Bas Saint-Laurent.

Les pilotes maritimes sont en fonction 24 heures sur 24 et d'un océan à l'autre. Ils travaillent autant dans des cadres spectaculaires par beau temps que dans des conditions extrêmement difficiles. Nous sommes toujours heureux de recevoir des photos qui reflètent les expériences des pilotes et qui illustrent la nature de leur travail.