



LE PILOTE CANADIEN

Le pilotage
contribue de
manière
importante
à l'économie
canadienne

Canadian Marine Pilots' Association

Marine Pilotage in Canada:
A Cost Benefit Analysis

Prepared by
TEMS
Transportation Economics & Management Systems, Inc.

March, 2017



Une analyse coûts-avantages

Message du Président



Le gouvernement du Canada a de nouveau amorcé un examen des questions relatives au pilotage au Canada. Ceux qui suivent de près le dossier du pilotage savent qu'il a fait l'objet de plusieurs enquêtes et examens au cours des ans. Ce fait ne va pas sans étonner puisqu'aucun autre aspect relatif à un mode de transport n'a sans doute autant de fois été soumis à un examen.

Dans de telles circonstances, certains pourraient y trouver matière à se plaindre. Pour ma part, j'estime que ce plus récent examen nous donne l'occasion de non seulement tirer les choses au clair sur certaines questions transactionnelles, mais également de créer un forum de discussion sur la façon dont le pays soupèse des questions telles que les coûts et les avantages, ainsi que la croissance et l'environnement.

Si toute action comporte une réaction, alors toute activité ou tout projet de transport engendre ses propres conséquences. La tâche la plus importante, à la fois des décideurs politiques gouvernementaux et des intervenants du secteur du transport, est de parvenir à un juste équilibre entre ce qui est jugé prioritaire en matière de transport et ce qu'il devrait en coûter, non seulement en termes de dollars, mais également en ce qui concerne les facteurs sociaux et environnementaux d'ordre plus général.

SUITE EN P.2

DANS CE NUMÉRO

James Cook,
Cartographe du
Saint-Laurent

Le cabotage canadien
et son rôle dans
l'économie nationale

5^e Congrès triennal
de l'APMC

Examen de la
Loi sur le pilotage

Message du Président SUITE DE LA PREMIÈRE PAGE

En réalité, c'est ici que le concept de « légitimité sociale » entre en ligne de compte. Le seuil de tolérance envers un projet de transport est directement déterminé par la mesure dans laquelle on peut atténuer ses répercussions potentielles dommageables et en faire la démonstration de manière ouverte et transparente au public. C'est ce qui permet au Canada d'en tirer un avantage sans supporter des coûts indus.

Le pilotage contribue de manière essentielle à assurer et rehausser la légitimité sociale de plusieurs activités et projets de transport maritime. Ne serait-ce que pour cette seule raison, le pilotage constitue une valeur extraordinaire. Dans le but de mieux documenter et faire comprendre ces considérations, l'Association des pilotes maritimes du Canada a commandé une étude visant à analyser les éléments de preuve relatifs aux coûts et avantages qu'offre le système de pilotage

canadien en matière de sécurité et d'efficacité. Ce sujet fait d'ailleurs l'objet d'un article dans le présent numéro du « *Pilote canadien* ».

J'estime que le présent examen du pilotage s'avérera un succès si la contribution très importante, voire essentielle, qu'apporte le pilotage non seulement au transport maritime, mais à l'économie canadienne dans son ensemble, est pleinement reconnue.

James Cook

CARTOGRAPHE DU SAINT-LAURENT

La période des Lumières en a été une de grandes réalisations intellectuelles, où des personnes comme Newton, Locke, Voltaire, Franklin et de nombreuses autres, ont révolutionné notre façon de penser et d'appréhender le monde dans lequel nous vivons. Le Capitaine James Cook est une de ces personnes.

La période des Lumières en a été une de grandes réalisations intellectuelles, où des personnes comme Newton, Locke, Voltaire, Franklin et de nombreuses autres, ont révolutionné notre façon de penser et d'appréhender le monde dans lequel nous vivons. Le Capitaine James Cook est une de ces personnes.

Né le 27 octobre 1728 dans le North Yorkshire, James Cook voyage d'abord au Canada en 1758, en qualité de capitaine du *Pembroke*, de la Marine royale. Il navigue vers Halifax, lors de la Guerre de Sept Ans,

et c'est là qu'il apprend pour la première fois l'art de la cartographie. Cook impressionne ses supérieurs grâce à ses habiletés à établir des cartes extraordinairement détaillées et précises. Il attire par la suite l'attention du Général Wolfe et on se tourne vers lui pour parvenir à capturer le dernier principal château fort français, la Ville de Québec.

En 1759, en vue de l'assaut sur Québec, il prépare une carte très complète du fleuve et du golfe du Saint-Laurent, facilitant ainsi l'arrivée de la flotte de l'Amiral Saunders. Des manuscrits de l'époque suggèrent que Cook a joué un rôle prépondérant dans le processus. Il se voit d'ailleurs ultimement attribuer le mérite de l'élaboration de *La nouvelle carte du fleuve Saint-Laurent*, qui a été publiée à Londres en 1760 et est devenue la carte standard de cette difficile voie navigable durant les années à venir.

Après le siège réussi de Québec par les Anglais, on en vient à faire confiance aux cartes de Cook plus qu'à celles de ses prédécesseurs, étant donné sa technique qui est fondée sur un mélange de triangulation de levés terrestres et de relevés sur l'eau. La combinaison d'informations prises par Cook

sur terre et sur mer est très détaillée et indique par exemple de manière précise si certains rochers et fonds sont couverts à marée haute.

Cook explorera et supervisera la cartographie de la côte de Terre-Neuve durant cinq saisons, du Pacifique Sud, notamment Tahiti, de la Nouvelle-Zélande et de la côte est de l'Australie, avant d'accepter le défi que les marins les plus aguerris d'Europe n'avaient pu relever : la recherche d'un passage au nord-ouest. C'est au cours de ce dernier voyage que Cook est tué à Hawaï.

Les réalisations de Cook n'ont jamais été égalées en son temps : il aura découvert de nouvelles terres, aidé à cartographier plusieurs grandes régions du monde, en plus d'appuyer les efforts de l'Angleterre dans la conquête de son empire mondial. Il est intéressant de noter cependant qu'il a passé plusieurs de ses années de formation sur les voies navigables du Canada, ce qui porte à réfléchir sur le rôle qu'ont joué ces années dans sa vie.



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 CABOTAGE CANADIEN

et son rôle dans l'économie nationale

Comme la plupart des pays, le Canada protège ses expéditions intra-frontalières en exigeant que les biens qui circulent sur ses eaux, d'une destination canadienne à une autre, soient transportés par des navires à la fois battant pavillon canadien et dont les équipages sont canadiens.

Cette exigence, qui est enchâssée dans la *Loi sur le cabotage*, a été remise en question dans le rapport final sur l'Examen de la *Loi sur les transports au Canada*, déposé au Parlement en février 2016. Étant donné que le cabotage n'a pas fait l'objet de discussions ni de consultations avec les parties prenantes lors de cet examen, il était un peu étonnant que le rapport recommande la suppression de ces dispositions protégeant l'industrie canadienne.

Étant donné que l'acceptation de cette recommandation du Comité d'examen aurait eu des répercussions désastreuses sur le cabotage, la Guilde de la marine marchande du Canada (GMMC), qui compte, en plus des pilotes maritimes, des capitaines, des seconds, des mécaniciens et autres officiers de navire au sein de ses quelque 4 000 membres au pays, a commandé une étude afin d'analyser quelles seraient les conséquences réelles qu'aurait la recommandation du Comité sur les emplois et l'économie au Canada.

L'étude s'est penché sur les répercussions d'une telle acceptation en matière d'emplois, de salaires et de recettes fiscales au Canada, ainsi que sur les instituts de formation maritime et sur la capacité du pays à soutenir un secteur maritime dynamique. Il appert que l'élimination de l'exigence d'un contenu canadien mènerait à la perte de 12 000 emplois. Plus de la moitié d'entre eux toucherait les gens de mer qui devraient être remplacés par des équipages étrangers. De plus, la perte de pouvoir d'achat générée par ces emplois entraînerait la disparition de plus de 5 000 autres emplois dans toute l'économie. La suppression de ces emplois signifie que l'économie canadienne verrait lui échapper 746 millions \$ en salaires chaque année, en plus de 148 millions \$ en recettes fiscales.

Les sept instituts de formation maritime, qui comptent sur la demande de l'industrie du cabotage afin de générer leur effectif étudiant en vue de former du personnel canadien qualifié, disparaîtraient et leur disparition entraînerait la perte de l'équivalent de 237 emplois à plein temps en enseignement, en administration et en gestion, en plus des 18,4 millions \$ en salaires qu'ils génèrent.

La perte de gens de mer canadiens hautement qualifiés et des instituts de formation maritime qui préparent tant de personnes à travailler dans l'industrie maritime compromettrait aussi l'existence même du secteur maritime canadien. La capacité du pays à proposer un ravitaillement stratégique par mer serait virtuellement éliminée; la souveraineté nationale, surtout dans les eaux contestées, serait mise en danger et des intérêts étrangers envahiraient certainement l'industrie du transport maritime intérieur du Canada.

En tout et pour tout, l'étude a produit une argumentation particulièrement probante et convaincante contre tout changement aux dispositions de la *Loi sur le cabotage*. La GMMC a soumis les conclusions de l'étude aux fonctionnaires de Transports Canada qui ont intégré cette contribution fondée sur des données probantes au débat politique. L'état actuel de la situation indique qu'il est peu probable que la recommandation du Comité d'examen soit mise en application par le gouvernement fédéral.

5^E CONGRÈS TRIENNIAL DE L'APMC

Le cinquième Congrès de l'Association des pilotes maritimes du Canada a eu lieu à Montréal, du 14 au 17 février 2017. Comme cela avait été le cas lors des congrès précédents, tenus à Québec, Vancouver, Halifax et Niagara Falls, l'événement a donné l'occasion aux leaders du secteur maritime de discuter d'importantes questions du jour et de se retrouver en bonne compagnie.

Des chefs de file de l'industrie du transport, des hauts fonctionnaires, des dirigeants d'Administrations de pilotage et d'Administrations portuaires, ainsi que des pilotes de plusieurs juridictions américaines et européennes se sont joints aux pilotes maritimes des quatre régions de pilotage du Canada.

Les pilotes du Saint-Laurent Central ont été les hôtes du Congrès et les participants ne tarissaient pas d'éloges au sujet de l'hospitalité, de l'hébergement et des mets raffinés.



L'honorable Marc Garneau, Ministre des Transports, a représenté le gouvernement du Canada au cours des cérémonies d'ouverture.



Les participants à la séance sur « L'excellence en matière de performance dans l'industrie du transport maritime » (de gauche à droite) : M. Marc Gagnon, Directeur, Affaires gouvernementales et conformité réglementaire, Fednav; M. Serge Le Guellec, Président-directeur général, Transport Desgagnés inc.; le Président de séance, M. Gaétan Boivin, Président-directeur général, Administration portuaire, Trois-Rivières; et M. Daniel Dagenais, Vice-président aux opérations, Port de Montréal.



Les participants aux cérémonies d'ouverture (de gauche à droite) : le Ministre délégué aux Affaires maritimes du gouvernement du Québec, Jean d'Amour; le capitaine Pierre Vallée, alors Président de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central; le Président de l'APMC et de l'IMPA, le capitaine Simon Pelletier; et le capitaine Bernard Boissonneault, Vice-président, Région des Laurentides, de l'APMC et Président du comité d'accueil du Congrès.



Les participants à la séance « Les Administrations de pilotage et la prestation des services » (de gauche à droite) : le capitaine Sean Griffiths, Directeur général, Administration de pilotage de l'Atlantique; M. Fulvio Fracassi, Directeur général, Administration de pilotage des Laurentides; le capitaine Kevin Obermeyer, Directeur général, Administration de pilotage du Pacifique; le Président de séance, le capitaine Simon Pelletier, Président de l'APMC et de l'IMPA; et M. Robert Lemire, Directeur général, Administration de pilotage des Grands Lacs.

EXAMEN DE LA LOI SUR LE PILOTAGE

Le 31 mai 2017, trois ministres du gouvernement fédéral ont annoncé des mesures en vue de promouvoir la sécurité maritime et de protéger l'environnement marin. Une des ministres, l'honorable Catherine McKenna, ministre de l'Environnement et du changement climatique, a fourni des précisions sur l'Examen de la *Loi sur le pilotage*, dont l'annonce avait précédemment été faite par le ministre des Transports, l'honorable Marc Garneau, en novembre 2016.

L'examen sera dirigé par monsieur Marc Grégoire, ancien Commissaire de la Garde côtière canadienne et ancien sous-ministre, Sécurité et sûreté, à Transports Canada. Sous sa direction, l'examen sera axé notamment sur les tarifs, la prestation de services, la gouvernance et la résolution de conflits.

En faisant cette annonce, la ministre McKenna a noté que « ...Au Canada, le taux de réussite du pilotage maritime est de 99 %, montrant ainsi aux Canadiens que la navigation dans les eaux canadiennes, de et vers leurs destinations, est sécuritaire. (...) L'Examen de la *Loi sur le pilotage* vise à s'assurer que le Canada dispose d'un cadre législatif et réglementaire moderne qui inspire une telle confiance. »

Une facette importante de cet examen consistera en des consultations exhaustives auprès des parties prenantes. À cet égard, l'Association des pilotes maritimes du Canada entend y jouer un rôle significatif. En plus de préparer des mémoires nationaux et régionaux pour examen par le président de l'examen et son équipe, les pilotes

maritimes comptent y prendre une part active et établir un dialogue avec les fonctionnaires tout au long de l'exercice.

Une première ronde de consultations est prévue au cours de l'automne alors qu'une deuxième ronde, axée sur des projets de recommandations, aura lieu au printemps 2018. On remettra alors un rapport au ministre des Transports pour examen. On peut obtenir plus de renseignements sur le processus au www.tc.gc.ca/fr/examens/examen-loi-pilotage.html.

Même si le pilotage a fait l'objet de plusieurs examens au cours des ans, l'Association des pilotes maritimes du Canada estime que cette dernière initiative représente une occasion de réitérer à quel point le pilotage représente une valeur inestimable en matière de sécurité maritime, de transport maritime et au sein de l'économie canadienne. À cet égard, la récente analyse coûts-avantages préparée par l'APMC constitue une source importante fondée sur des données probantes de la valeur du système de pilotage au Canada (voir l'article sur le sujet).



Les participants à la séance intitulée « Le changement et la constance dans le transport maritime » (de gauche à droite) : le Dr Jan Hoffmann, Chef, Bureau de la logistique du commerce, Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement, et Président de l'*International Association of Maritime Economists*; la Présidente de séance, madame Nicole Trépanier, Présidente-directrice générale, Société de développement économique du Saint-Laurent; et le Dr Jean-Paul Rodrigue, *Department of Global Studies and Geography, Hofstra University, New York*.



Au cours du dîner de gala, le capitaine Marc-André Poisson (à droite), Président du *Marine Accident Investigators' International Forum (MAIIF)* et directeur, Enquêtes-Marine, du Bureau de la sécurité des transports du Canada, a gracieusement remis au capitaine Simon Pelletier, Président de l'APMC et de l'IMPA, l'affiche encadrée qui a été conjointement conçue par le MAIIF et l'IMPA, dans le cadre de la campagne de sensibilisation sur l'importance d'un travail d'équipe efficace à la passerelle des navires.



Le pilotage contribue de manière substantielle à l'économie canadienne

Canadian Marine Pilots' Association

Marine Pilotage in Canada: A Cost Benefit Analysis

Prepared by
TEDM
Transportation Economics & Management Systems, Inc.



NDLR : Ceux qui désirent obtenir une copie de l'étude peuvent s'adresser directement à l'APMC à tlaflamme@apmc-cmpa.ca.

Si le système de pilotage canadien a une valeur évidente en matière de sécurité et d'efficacité, il s'est toutefois toujours avéré difficile de quantifier de manière précise cette valeur.

C'est la raison pour laquelle l'Association des pilotes maritimes du Canada a commandé une analyse des coûts et des avantages du pilotage au Canada. Le rapport, préparé par la firme *Transportation Economics & Management Systems* et publié en mars 2017, a fourni, pour la première fois, une mesure complète de l'avantage économique que représente le pilotage.

Ce qui rend cette étude particulièrement digne de foi réside dans le fait que ses conclusions sont basées sur des données comparatives qui permettent d'établir une analyse statistique empiriquement valide. Il faut en remercier le *Grand Belt* du Danemark. Ce corridor de transport maritime comporte, dans les mêmes eaux, un mélange de trafic comprenant des navires pilotés et des navires non-pilotés qui génère des données sur les taux d'accident pour les deux types de trafic. Un tel contexte ne se retrouve que très rarement ailleurs dans le monde.

En utilisant le taux statistique de probabilité d'accident pour les navires non-pilotés le plus bas tiré de ces données, l'étude établit que les avantages liés à la sécurité du pilotage sont énormes. Pour les navires pétroliers, par exemple, le ratio coûts-avantages du pilotage est de 62 à 1.

Dans le cas des navires de cargo général, où les coûts environnementaux des accidents ne sont pas aussi élevés que ceux des navires pétroliers, ces coûts demeurent malgré tout énormes, si on les compare aux coûts d'évitement d'accident liés au pilotage. Une analyse de la garde côtière américaine évalue le coût actuel d'un accident d'un navire de cargo à 3,7 millions \$, résultant en un ratio coûts-avantages de 3,3 à 1.

Dans l'ensemble, compte tenu de la combinaison de navires pétroliers et de navires de cargo, la contribution à la sécurité issue de la prestation de services de pilotage dégage un ratio coûts-avantages de 18,9 à 1.

De plus, le pilotage contribue aussi à l'efficacité du transport maritime, ce qui possède également une valeur économique qui a été quantifiée dans l'étude. Voici les mesures d'efficacité de la navigation sur lesquelles s'est penché l'étude :

La sécurité des chaînes d'approvisionnement, tel qu'analysé dans une étude de cas du Port de Saint-Jean;

Les pratiques innovantes de navigation sur le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs, notamment la navigation de nuit en hiver sur le Saint-Laurent et la saison prolongée de navigation sur les Grands Lacs; et,

Les nouvelles techniques de navigation et d'accostage à Vancouver et Halifax qui contribuent à la croissance des parts de marché de ces ports, face à celles de ses concurrents américains.

Sur la base des seuls avantages en matière d'efficacité identifiés dans les cas spécifiques cités ci-dessus, le ratio coûts-avantages est de 2,98 à 1.

Dans l'ensemble, l'étude établit le ratio coûts-avantages des bénéfices de sécurité et d'efficacité générés par le pilotage à 21,9 à 1. Ce qui veut dire que les 208 millions \$ investis dans le système de pilotage canadien rapportent au moins 4,56 milliards \$ en retombées économiques au Canada.

Il n'est pas exagéré de dire que les avantages économiques que représente le pilotage sont vraiment considérables.

Les efforts et la rigueur investis dans cette étude visant à quantifier les avantages économiques, à la fois en termes de sécurité et d'efficacité, sont inédits. Nous avons partagé cette étude avec des fonctionnaires du gouvernement fédéral; elle viendra certainement alimenter les discussions portant sur le pilotage, dans le cadre de l'actuel examen du pilotage mené par Transports Canada.



UN RETOUR SUR...



Le ministre des Affaires maritimes du gouvernement du Québec participe à une affectation de pilotage

En mars dernier, le ministre des Affaires maritimes du gouvernement du Québec a gracieusement pris le temps de constater par lui-même comment les pilotes conduisent leurs navires sur le fleuve Saint-Laurent, alors qu'il participait à une affectation de pilotage de Québec à Trois-Rivières. Le ministre s'est rendu à la station de pilotage à 5 h 30 et est débarqué à 12 h 45. Sur la photo, le ministre d'Amour est au milieu, avec à sa droite le capitaine Vallée, qui était alors Président de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central. Également sur la photo (deuxième à partir de la droite), on retrouve le capitaine Sylvain Lachance de l'Administration de pilotage des Laurentides.



Forte participation des pilotes au Grand Défi Pierre Lavoie

Cette année encore, les fortes jambes et les grands coeurs d'une impressionnante équipe de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent a participé au Grand Défi Pierre Lavoie, un défi cycliste d'ultra endurance de 1 000 km qui a été créé afin d'encourager les jeunes gens à adopter des habitudes de vie saines et qui est devenu le plus grand événement lié à la santé au Québec. L'équipe, composée des capitaines Yves Pelletier, Carl Robitaille, Bernard Cayer, Daniel Ouimet et monsieur Christian Ouellet, n'a pas seulement complété avec succès l'événement, mais a également amassé plus de 30 000 \$ pour venir en aide à des organismes caritatifs.



Le ministre du Commerce international, l'honorable François-Philippe Champagne, rend visite au Centre de simulation et d'expertise maritime

L'honorable François-Philippe Champagne, ministre du Commerce international du Canada, a visité en août dernier le Centre de simulation et d'expertise de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent, situé à Québec. Il a participé à la simulation d'une affectation de pilotage sur le fleuve Saint-Laurent, près du pont Laviolette, à Trois-Rivières. Sur la photo, on retrouve de gauche à droite : le capitaine Carl Robitaille, Président de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent, le Président de l'APMC et de l'IMPA, le capitaine Simon Pelletier; le ministre François-Philippe Champagne; le capitaine Alain Arseneault, Président de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central; et monsieur Paul Racicot, Directeur du Centre de simulation et d'expertise maritime.



Le président de l'APMC et de l'IMPA assiste à l'Assemblée générale 2017 de l'European Maritime Pilots' Association

Le président de l'Association des pilotes maritimes du Canada et de l'International Maritime Pilots' Association (IMPA), le capitaine Simon Pelletier, était ravi de participer à l'Assemblée générale de l'European Maritime Pilots' Association (EMPA), en mai dernier, à Bergen, en Norvège. Les observations du capitaine Pelletier ont surtout porté sur certains des défis auxquels est confronté le pilotage à l'échelle internationale ainsi que sur les stratégies aptes à relever de manière efficace ces défis.

DE VOTRE POINT DE VUE



La photographie retenue pour le présent numéro est une courtoisie du capitaine Shaun Dauphinee, de la circonscription de pilotage de Halifax. Cette photo a été erronément attribuée au capitaine Andrew Ra, lors de sa première publication dans le Volume 8.1. La photo fait voir des porte-conteneurs qui vont et qui viennent, tout près les uns contre les autres, au terminal à conteneurs, à Halifax. Le capitaine Dauphinee lui a donné le titre évocateur de « *Grand ballet de fer* ».



Le capitaine Martin Mangan, de la circonscription de pilotage du Haut Saint-Laurent, nous a fait parvenir cette photo dans le coin supérieur droit. Elle montre le *Mona Swan* qui attend que le navire *BBC Hudson* libère l'écluse Snell. La photo du milieu vient du capitaine Simon Pelletier, de la circonscription du Bas Saint-Laurent, et fait voir son *Portable Pilot Unit* (une nouvelle génération d'instruments de navigation utilisés par les pilotes dans l'accomplissement de leurs fonctions), en haut, au centre, ainsi que l'équipement de passerelle du navire, au cours d'une affectation à la brunante. La photo du bas a été gracieusement offerte par le capitaine Bernard Boissonneault. On y voit un porte-conteneurs en approche des ponts à Québec.

La photo de couverture est du capitaine Louis Rhéaume, de la circonscription de pilotage du Bas Saint-Laurent. Elle a été prise lors d'une affectation sur la rivière Saguenay.

Les pilotes maritimes sont à l'oeuvre 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 témoignent des expériences des pilotes et qui illustrent la nature de leur travail.