



## DANS CE NUMÉRO

Notre invitée : Wendy Zatylny

Panama : un changement de donne?

Pilotage sur les Grands Lacs :  
retour vers le futur

Pilotage et pénurie de main  
d'oeuvre qualifiée

Un monde d'hommes?! Détrompez-vous!

4<sup>e</sup> Congrès de l'APMC :  
des dates à retenir en 2014!

# LE PILOTE CANADIEN



## MESSAGE DU PRÉSIDENT



Le transport sécuritaire des produits pétroliers est une question qui ne peut que préoccuper tous les observateurs réfléchis. D'une part, l'énergie constitue un aspect important de nos exportations et contribue grandement à l'économie nationale et à notre prospérité. Par ailleurs, le fait de transporter du gaz naturel ou du pétrole brut par pipeline ou voie ferroviaire sur des milliers de kilomètres puis de transférer de tels produits à bord de navires citernes pour les transporter sur des distances parfois encore plus considérables crée inévitablement des risques pour l'environnement.

Des audiences sont présentement en cours afin d'évaluer deux projets de pipelines; le projet Keystone partant de l'Alberta pour aller jusqu'au coeur du midwest américain et le projet du "Northern Gateway" atteignant la côte pacifique à partir du nord de l'Alberta. En ce qui concerne le Northern Gateway, le brut serait transféré à bord de pétroliers à Kitimat afin d'être acheminé vers l'Asie.

Dans les deux cas, il est à présumer qu'une fois les audiences complétées, ainsi que l'examen des projets par des groupes d'experts et les décideurs, des choix seront effectués quant à savoir s'il est approprié que ces projets aillent de l'avant et, le cas échéant, quel tracé exact devrait être suivi.

De la même manière, la question du transport sécuritaire de produits pétroliers le long des côtes canadiennes exige un examen attentif. Dans les documents accompagnant le Budget 2012, le ministre fédéral des finances, l'honorable Jim Flaherty, a mentionné le pilotage maritime comme étant un facteur important permettant d'assurer le transport maritime sécuritaire de ces produits.

Depuis lors, les pilotes canadiens ont été partie prenante aux discussions menées sur la côte ouest par le sous-ministre fédéral des transports concernant les mesures requises afin d'y assurer le transport sécuritaire de produits pétroliers par voie maritime et ont également témoigné

devant un Comité de la Chambre des Communes sur le même sujet. Clairement, il s'agit d'un sujet que les décideurs gouvernementaux ont bien présent à l'esprit.

Une preuve additionnelle fut fournie en février dernier lorsque le gouvernement canadien a fait état de son intention d'effectuer une étude de risques pan-canadienne sur les risques de déversement de produits pétroliers dans les eaux canadiennes. Un aspect important de l'étude consistera à identifier toute mesure pouvant permettre d'apporter des améliorations additionnelles en matière de sécurité maritime.

Lors de cette annonce, le ministre fédéral des Transports, l'honorable Denis Lebel, a de nouveau mentionné le pilotage maritime comme constituant une des défenses les plus fortes contribuant à assurer un système de transport maritime sécuritaire. En tant que partenaires au sein de l'industrie maritime du pays et, à ce titre, en tant que facteur contributif au bien-être économique du pays, les pilotes maritimes prennent leur responsabilité envers la sécurité très au sérieux. Nous apprécions que le gouvernement du Canada reconnaisse notre rôle à cet égard et renouvelons notre engagement à travailler de concert avec les autres intervenants afin d'assurer que tout ce qu'il est possible de mettre en oeuvre pour protéger les eaux et l'environnement le soit.

**Simon Pelletier**

# PORTS ET PILOTES

Ensemble devant les  
défis d'aujourd'hui



*Note de l'éditeur : Les pilotes maritimes apprécient la relation cordiale et constructive qu'ils entretiennent avec l'Association des Administrations portuaires canadiennes (AAPC) et ses membres et sont heureux d'accueillir la nouvelle directrice générale de l'Association, Wendy Zatylny, comme invitée de ce numéro du Pilote canadien.*

*Avant de se joindre à l'AAPC, Mme. Zatylny a occupé plusieurs postes de vice-président senior chez RX&D, l'association qui représente les compagnies de recherche pharmaceutique du Canada. Auparavant, Mme. Zatylny a dirigé sa propre firme de consultation pendant une quinzaine d'années, agissant comme consultant en communications pour de nombreux ministères fédéraux. Elle a aussi le pied marin, étant propriétaire de son propre bateau, ce qui l'a amenée à parcourir les îles grecques, les Caraïbes et l'Atlantique nord.*

Pour toute personne œuvrant dans le secteur, le fait que le commerce maritime constitue l'un des fondements de l'économie mondiale est pour ainsi dire une évidence. En effet, plus de 90% du fret international transite par voie maritime, les pilotes et les ports jouant un rôle clé dans le transfert des marchandises de la mer à la terre. En 2011, plus de 285 millions de tonnes de fret – soit plus de 60 % des importations et des exportations par voie maritime du Canada comprenant des produits aussi divers que du pétrole, du blé et de la potasse, des minerais et des conteneurs – ont transité au sein des Administrations portuaires canadiennes. Les pilotes ont joué un rôle crucial pour amener en toute sécurité ce fret à destination.

Le Canada est également l'un des pays les plus tributaires du commerce international. En 2010, près de 60 % du PIB du pays était lié à cet aspect et le maintien de notre prospérité dépend de notre capacité à poursuivre dans cette veine au sein d'un environnement mondial extrêmement concurrentiel. Aujourd'hui, les ports canadiens échangent des marchandises avec plus de 160 pays à travers le monde, ouvrant ainsi d'énormes opportunités pour les entreprises canadiennes et la main-d'œuvre en termes de croissance économique et d'emploi.

Et nous sommes prêts pour une croissance encore plus forte. D'après le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, le Canada a conclu de nouveaux accords de libre-échange avec neuf pays depuis 2006 et est actuellement engagé dans 19 séries de négociations de libre-échange concernant 74 autres pays. Cela implique une quantité importante de fret supplémentaire se déplaçant par les ports canadiens et le long des voies de navigation du pays.

Faire face à un tel accroissement de la demande ne va toutefois pas sans défis. En effet, les ports et les pilotes sont confrontés à deux difficultés interreliées: une spécialisation croissante des navires qui exige des systèmes uniques et sophistiqués de manutention du fret dans les ports et des navires de plus en plus grands nécessitant des chenaux plus

profonds et plus larges ainsi que des postes d'amarrage et des manœuvres plus complexes. L'accroissement des échanges commerciaux par voie maritime fait en sorte que des navires plus grands et plus efficaces sur le plan économique utilisent plus fréquemment les ports canadiens. De tels navires mettent au défi à la fois les pilotes et les capacités de manutention du fret des ports.

Des infrastructures adéquates, tant sur la rive que plus loin à terre, sont également nécessaires afin de répondre à une demande croissante. Une récente étude menée conjointement par l'Association des Administrations portuaires canadiennes et Transports Canada indique qu'il manque 5,3 milliards de dollars pour financer les besoins actuels et futurs en matière d'infrastructures portuaires; ce déficit vise la réhabilitation d'infrastructures transférées par le gouvernement aux administrations portuaires (33 %) ainsi que le développement et l'expansion d'infrastructures pour répondre aux besoins futurs (66 %). Les récentes mesures annoncées dans le Budget fédéral en matière de financement d'infrastructures, y compris le programme Chantiers Canada et ses diverses composantes, pourraient contribuer à répondre, à tout le moins en partie, à ce besoin bien que les détails restent encore embryonnaires.

Ce qui est certain, toutefois, c'est l'importance névralgique de la collaboration et du dialogue entre tous les intervenants, non seulement au sein du secteur maritime même mais dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. À cet égard, depuis mon entrée en fonction à l'AAPC en août dernier, je suis frappée par la convivialité qui règne dans notre secteur. Et j'ai bon espoir que cela n'ira qu'en croissant. À cette fin, je tiens réitérer les propos du capitaine Pelletier dans son dernier message du Président, alors qu'il nous incitait et encourageait à nous prévaloir de « toutes les occasions où les membres de la communauté maritime se réunissent pour collaborer... et pour résoudre les problèmes dans le meilleur intérêt du secteur maritime et de l'économie dans son ensemble ». J'appuie cette approche sans réserve.

## PUBLIÉ PAR

L'Association des pilotes maritimes du Canada  
155 Queen, bureau 1302  
Ottawa, ON K1P 6L1

Téléphone : (613) 238-6837  
Télécopieur : (613) 232-7667  
Courriel : [apmc-cmpa@apmc-cmpa.ca](mailto:apmc-cmpa@apmc-cmpa.ca)  
Site web : [www.apmc-cmpa.ca](http://www.apmc-cmpa.ca)

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



# LE PILOTAGE SUR LES GRANDS LACS: RETOUR VERS LE FUTUR

Le pilotage maritime, ainsi que le cadre législatif et les dispositions administratives qui lui sont liés, est nécessaire lorsque les officiers responsables des navires ne disposent pas des compétences nécessaires pour assurer une navigation locale sécuritaire. C'est le cas sur les côtes atlantique et pacifique, ainsi que sur le fleuve Saint-Laurent et ce, depuis que les Européens ont commencé à naviguer à destination du Canada puisque les navires traversaient alors les océans sous la commande de capitaines qui n'avaient jamais, ou très rarement, navigué dans les eaux canadiennes.

Contrairement au reste du pays, le trafic maritime sur les Grands Lacs n'a pas nécessité de régime officiel de pilotage avant 1959. Les navires commerciaux qui naviguaient exclusivement au sein des Grands Lacs étaient sous la direction d'officiers ayant une bonne connaissance de la région. Quant aux navires qui entraient dans les Grands Lacs en provenance d'ailleurs, il s'agissait uniquement de petits navires pouvant utiliser les canaux et les écluses de 14 pieds entre Montréal et Kingston. Il n'y avait alors pas de risques d'accidents graves ou de situations spéciales qui ne puissent être gérées par des officiers expérimentés.

Avec l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959 et des nouveaux canaux et écluses entre Montréal et Kingston, le trafic hauturier sur les Grands Lacs a considérablement augmenté, de même que la taille des navires.

Ces navires océaniques plus grands et plus nombreux ont créé de nouveaux défis en termes de navigation et de sécurité, et la seule manière de les gérer était d'établir un régime officiel de pilotage.

La nécessité d'un service de pilotage indépendant et professionnel sur les Grands Lacs a dès lors été abordée par le Parlement canadien et le Congrès américain, qui ont tous deux adopté des lois en 1960. Le fait que le Canada et les États-Unis aient agi de concert en matière de législation du pilotage sur les Grands Lacs fut un accomplissement remarquable qui a exigé de longues négociations entre les deux pays. Les principes de réciprocité et de complémentarité, qui ont été finalement reflétés dans l'entente entre le Canada et les États-Unis, continuent jusqu'à ce jour à faire partie intégrante du système grâce à une reconnaissance mutuelle

de zones de pilotage obligatoire et de brevets de pilotage « équivalents ».

Le régime législatif établi par le Parlement canadien et le Congrès américain en 1960 est resté en vigueur jusqu'à ce que le Canada adopte la *Loi sur le pilotage* en 1972. Et même à ce moment-là, les principes de base et les dispositions essentielles du régime précédent ont été en grande partie maintenus. La seule exception importante à cela était la question de « la certification ».

Il a toujours été accepté que les officiers de navires nationaux possédant une expérience de la région n'avaient pas besoin de faire monter un pilote à bord mais la question de savoir comment l'expérience de ces officiers serait « certifiée » n'a pas été abordée jusqu'à la *Loi sur le pilotage* de 1972. La *Loi* contenait une clause selon laquelle l'Administration de pilotage des Grands Lacs déterminerait l'admissibilité des officiers de navires canadiens à obtenir la certification qu'ils possédaient une connaissance suffisante de la région.

À cet égard, il est particulièrement intéressant de noter que c'est seulement cette année – en 2013 – que le processus en vertu duquel l'Administration détermine les conditions d'admissibilité a commencé à être mis en œuvre. Cela a pris 40 ans après l'adoption de la *Loi* pour que toutes les parties parviennent à un accord sur ce processus!

En somme, pour relier le passé au présent, un régime de pilotage pour les Grands Lacs, occasionné à l'origine par l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959, commence seulement aujourd'hui à être enfin mis en œuvre. Ce processus a certainement pris plus longtemps qu'il n'aurait dû mais le résultat final est excellent!



# LE PILOTAGE MARITIME FACE AU DÉFI DE LA PÉNURIE DE MAIN-D'ŒUVRE QUALIFIÉE AU CANADA

De nombreux facteurs influent sur la performance de l'économie canadienne. Cela va de la demande mondiale pour nos produits au coût du crédit, en passant par la sécurité de l'infrastructure et même le climat. Toutefois, aucun autre facteur n'est plus important que la qualité de la main-d'œuvre canadienne proprement dite. La compétitivité et la prospérité du pays dépendent de la disponibilité d'une réserve suffisante de travailleurs qualifiés qui contribuent à la production économique.

Deux phénomènes attirent davantage l'attention en tant que menaces potentielles à la productivité de la main-d'œuvre canadienne. Le premier est une évolution démographique qui concerne l'ensemble de la population; le Canada est un pays vieillissant. Dans son plus récent rapport, Statistiques Canada a noté que, pour la première fois dans l'histoire, il y a maintenant davantage de personnes qui quittent le marché du travail que de personnes qui y entrent.

Le second facteur concerne les compétences. De nombreux emplois ne peuvent pas être remplis à cause d'une pénurie de main-d'œuvre qualifiée. C'est le cas dans des secteurs comme les soins de santé, l'exploitation minière, l'ingénierie et la science. Tous secteurs réunis, plus d'un demi-million d'emplois sont actuellement vacants à cause d'un manque de personnes qualifiées capables de les pourvoir. On s'attend à ce que ce chiffre passe à un million dans quelques années. Des personnes proches du gouvernement fédéral ont décrit cette pénurie de main-d'œuvre qualifiée sur le marché du travail canadien comme le défi majeur auquel est actuellement confronté notre pays.

En dépit du fait qu'il y ait seulement environ 400 pilotes maritimes, leur travail fait en sorte

que la navigation maritime au Canada fonctionne de manière sécuritaire et efficace et, par conséquent, leur contribution à la productivité et au bien-être du pays est considérable. Il est donc intéressant que les questions générales soulevées par le vieillissement de la main-d'œuvre et la pénurie de travailleurs qualifiés soient posées spécifiquement au sujet des pilotes. La population des pilotes devient-elle «trop vieille»? Et y a-t-il un nombre suffisant de candidats compétents et qualifiés pour remplacer ceux-ci lorsque cela sera nécessaire?

Un sondage effectué plus tôt cette année par *Le pilote canadien*, en collaboration avec des groupes de pilotes et des administrations de pilotage, fournit des perspectives pertinentes – et heureusement rassurantes – sur ces questions.

La première conclusion tirée des résultats du sondage est que, de manière générale et tout comme la main-d'œuvre dans son ensemble, la cohorte des pilotes est vieillissante. Toutefois, cela n'est dû qu'en partie au fait que la population elle-même vieillit de manière générale. Le facteur contributif le plus important est, en fait, que le nombre total de pilotes n'a pas augmenté au cours des dernières années. Dans ce contexte, lorsque les quelques nouvelles recrues qui sont embauchées chaque année ne le sont uniquement que lorsqu'une personne part à la retraite, il est presque inévitable que l'âge moyen du groupe augmente et c'est le cas pour la plupart des groupes de pilotes au Canada.

Au cours des dix dernières années, l'âge moyen des pilotes a donc augmenté dans trois des quatre régions de pilotage. Le groupe de pilotes le plus âgé est celui de la côte ouest du Canada où l'âge moyen des quelque 100 pilotes est de 58 ans. Dans la région des Grands Lacs, l'âge

moyen des 55 pilotes est de 56 ans. Au Canada atlantique, l'âge moyen des 42 pilotes est proche de 52 ans. La région qui a le plus grand nombre de pilotes est la région des Laurentides et l'âge moyen de ses 180 pilotes est d'environ 48 ans. En tant que groupe, l'âge moyen des pilotes des Laurentides n'a pas augmenté au cours des dix dernières années et a en fait plutôt diminué – bien que seulement de moins d'un an.

À la lumière de ces chiffres, dans l'hypothèse où le nombre total de pilotes dans le pays restera constant, le vieillissement de la population des pilotes signifie qu'un apport assez important de nouveaux pilotes sera bientôt nécessaire. Cela ne constituera toutefois un problème uniquement que s'il y a une pénurie de compétences parmi les candidats potentiels aux postes vacants. La première chose à noter à ce sujet est que les effectifs actuels de pilotes sont hautement qualifiés et compétents. Les critères d'admissibilité au brevet de pilotage exigent que les candidats aient cumulé plusieurs années de service à des postes de haut niveau sur des navires; pratiquement tous les pilotes canadiens ont obtenu leur diplôme dans un institut de formation maritime et ont atteint le grade de capitaine avant de se porter candidat à un poste de pilote.

Des observations anecdotiques indiquent cependant qu'il n'y a pas de pénurie de candidats intéressés et qualifiés dans le domaine du pilotage maritime. Dans la région du Pacifique, où l'âge moyen est le plus élevé, bon nombre d'officiers font chaque année une demande de brevet de pilotage et, chaque année, plusieurs d'entre eux complètent avec succès les examens et sont placés sur une liste d'attente. Dans la région des Laurentides, la plus importante au pays, les inscriptions à l'Institut

Maritime du Québec sont en hausse, ce qui laisse entendre qu'un flux régulier de candidats demeurera disponible dans les années à venir.

Quoiqu'il en soit, les pilotes et les administrations de pilotage canadiennes ne misent pas uniquement sur la chance et un concours de circonstances afin d'assurer un bon bassin de candidats. Un certain nombre de mesures ont ainsi été mises en place au cours des dernières années pour stimuler le recrutement. Ces mesures comprennent des programmes de familiarisation qui offrent une alternative aux gens qui ne rencontrent pas l'exigence d'avoir fait un certain nombre de transits dans la circonscription de pilotage où ils désirent devenir apprentis. Également, dans certains cas, la durée des périodes d'apprentissage pour les candidats a été prolongée, permettant ainsi à ceux-ci d'acquérir davantage d'expérience et d'assurance avant de tenter de se qualifier pour un brevet de pilotage.

En somme, le phénomène de vieillissement touchant l'ensemble de la main-d'œuvre du pays se manifeste également parmi les pilotes canadiens. À l'heure actuelle, cela ne constitue toutefois pas une source d'inquiétude. Pour le moment, cela signifie simplement que les pilotes ont plus d'années d'expérience que jamais – entre 12 et 15 ans en moyenne en fonction de la région. Pour l'avenir prévisible, il semble non seulement y avoir plusieurs candidats potentiels qualifiés qui sont intéressés par une carrière comme pilote, mais les processus de recrutement sont aussi suffisamment flexibles pour donner lieu à des accommodements efficaces permettant de faire en sorte que les postes vacants soient comblés par les meilleurs candidats disponibles. Au contraire de bien d'autres professions, le pilotage maritime n'éprouve pas une pénurie de main d'œuvre qualifiée et, en autant que le phénomène de vieillissement des pilotes soit concerné, cela signifie seulement qu'ils deviennent encore meilleurs!

**Note de l'éditeur :** Nous remercions l'Administration de pilotage de l'Atlantique, l'Administration de pilotage des Grands Lacs, la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent, la Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central et la British Columbia Coast Pilots Corporation pour leur apport à cet article.

## Un monde d'hommes uniquement? Détrompez-vous!

Un des principaux changements actuellement à l'œuvre au Canada est lié à la démographie du pays. Qui en doute n'a qu'à consulter le portrait compilé par Statistiques Canada afin de se rendre à l'évidence. Le rôle changeant des femmes dans la société canadienne en particulier s'accélère. À cet égard, le simple fait que le pays compte maintenant six femmes occupant un poste de Première ministre – dirigeant des provinces qui représentent plus de 85% de la population du pays – est probant.

S'il est un secteur qui, traditionnellement, n'était pratiquement que composé d'hommes, c'est bien le secteur des professions maritimes. Mais là aussi, comme ailleurs au sein de la société, des changements appréciables sont survenus au cours des dernières années et de plus en plus de femmes y font maintenant carrière. Les barrières ont également été brisées dans le monde du pilotage et il est intéressant de constater que cinq femmes œuvrent comme pilotes sur le Saint-Laurent.

*Le pilote canadien* s'est entretenu avec deux de celles-ci, les capitaines Ghislaine Saint-Aubin, pilote dans la circonscription de pilotage du Bas Saint-Laurent, et Manon Turcotte, pilote dans la circonscription du Saint-Laurent Central afin de discuter de cette réalité changeante, de leur parcours dans le secteur maritime et de leur expérience en tant que pilote.

Pour la capitaine Turcotte, l'appel est venu après fait la découverte de l'existence de l'Institut Maritime du Québec (IMQ), à Rimouski, et de la formation qui y est offerte. « J'ai alors développé une fascination pour le milieu et ai décidé de m'y engager, sans savoir complètement, bien sûr, dans quoi je m'embarquais au juste ». C'est après avoir navigué pendant une quinzaine d'années, particulièrement sur des pétroliers sur le fleuve Saint-Laurent, ainsi que dans l'arctique, qu'elle a opté pour le fait de devenir pilote. « On ne s'arrête pas très souvent pour y penser mais, comme pilote, on repousse toujours nos limites; la navigation de nuit en hiver, par exemple, entre Québec et Montréal est quelque chose de courant maintenant, ce n'était pas le cas il y a à peine quelques années » ajoute-t-elle. « C'est ce sens du défi, constamment renouvelé, et la diversité du métier qui m'a

attiré à l'origine et continue de me procurer beaucoup de satisfaction ».

Et s'il y a parfois un peu d'étonnement lorsque elle arrive sur la passerelle pour assurer la conduite du navire, cela passe rapidement. « C'est souvent la première fois que le capitaine rencontre une femme pilote mais, dès la première courbe passée, ils se rendent rapidement compte que ça se passe comme avec tout le monde. Je n'ai aucun doute dans ma capacité à faire le travail et ça m'amuse presque de voir l'étincelle d'étonnement dans leurs yeux, puis de les rassurer ».

De son côté, il n'y a virtuellement rien que la capitaine Saint-Aubin n'aime pas de son métier. « Je fais partie des chanceux qui aiment passionnément ce qu'ils font. Ça ne me dérange aucunement de me lever au milieu de la nuit pour aller piloter un navire sur le fleuve ». C'est après avoir complété des études universitaires en géographie qu'elle a décidé d'aller à l'IMQ et, après sept ans à naviguer – principalement dans l'axe Saint-Laurent-Grands Lacs – elle s'est dirigée vers le pilotage.

« J'ai trouvé en fait un très bon compromis dans ce métier. Non seulement ai-je une réelle passion pour le fleuve, une appréciation de ses paysages grandioses, mais quand on embarque sur des navires sans cesse nouveaux pour en prendre la conduite, c'est une façon à la fois de protéger un de nos joyaux mais aussi de voyager sans changer de pays »!

Quant au fait de faciliter l'accès au métier, toutes deux s'entendent sur le fait qu'il s'agit d'une question plus large que le cadre du pilotage. « Il faut en premier lieu intéresser davantage de femmes au secteur maritime en général mais, une fois dans le secteur, j'estime avoir eu les mêmes opportunités que quiconque de devenir pilote. » conclut la capitaine Saint-Aubin. S'il y a certainement encore du progrès à faire, il y a toutefois manifestement des signes encourageants!

**Note de l'éditeur :** Nous remercions les capitaines Bernard Boissonneault et Daniel Ouimet pour leur aide.



# L'EXPANSION DU CANAL DE PANAMA : UN « CHANGEMENT DE DONNE »?

Le projet d'expansion du canal de Panama vient de franchir l'étape de la mi-parcours. Cette initiative de 5,25 milliards de dollars est censée être achevée en 2015, avec un léger retard par rapport à la date cible initiale de 2014. Ce projet, qui verra le jour 100 ans après l'ouverture initiale du canal, va en doubler la capacité et permettre le passage de navires ayant presque trois fois la taille de ceux qui l'utilisent aujourd'hui. Ces énormes navires appelés postpanamax représentent environ 16 % de la flotte mondiale des porte-conteneurs et transportent environ 45 % du fret en conteneurs. D'ici 2030, ces navires transporteront 60 % de tous les conteneurs traversant les océans.

Beaucoup croient que l'expansion du canal constitue un changement fondamental de donne, bien qu'on ne sache pas exactement où et comment celle-ci s'effectuera. En Californie – où les ports de Los Angeles et de Long Beach reçoivent 40 % des importations américaines venant d'Asie – on craint que les affaires chutent de 10 à 15 % une fois l'expansion du canal achevée, puisque les navires venant d'Asie seront en mesure de naviguer directement jusqu'à la côte est des États-Unis.

De leur côté, les ports du Golfe et de la côte est des États-Unis rivalisent pour être prêts à accueillir ces grands navires et dépensent de 6 à 8 milliards de dollars par an de fonds publics et privés pour se moderniser.

Les administrations portuaires de New Jersey et de New York dépenseront un milliard de dollars afin de surélever de 64 pieds le pont Bayonne, qui relie Bayonne, au New Jersey, au secteur de Staten Island à New York, pour permettre le passage des grands navires. Ce projet, dont l'administration Obama a fait une priorité importante, va également approfondir les canaux à proximité du pont à 50 pieds.

À Miami, les autorités sont en train de creuser des tunnels jumeaux d'une valeur de 607 millions de dollars afin de permettre aux gros camions qui vont et viennent du port de contourner les rues du centre-ville. Au port en eau profonde de Baltimore, au Maryland, le tunnel ferroviaire qui dessert les terminaux portuaires est trop petit pour permettre le passage des wagons à deux étages d'aujourd'hui. L'entreprise ferroviaire CSX prévoit donc construire une installation de transbordement intermodal pour accueillir ces trains.

Cette course précipitée pour améliorer les ports n'a pas lieu uniquement aux États-Unis. Des ports aux Bahamas, en Jamaïque, au Chili, au Pérou, au Brésil, en Colombie et en République dominicaine ont tous engagé des dépenses pour moderniser leur infrastructure dans l'espoir que ces grands navires utiliseront leurs installations.

L'année dernière, le magazine *Supply Chain Quarterly* a examiné les enjeux liés à l'expansion

du canal et a toutefois exprimé une opinion allant à l'encontre de l'idée que ce projet changera la donne pour les ports du Golfe et de la côte est des États-Unis. La publication suggérait que beaucoup de gens avaient négligé de prendre en compte les différences considérables entre les objectifs des expéditeurs et ceux des transporteurs et les facteurs qui influent sur les décisions de chaque partie. Bien que certains de leurs objectifs soient similaires – maximiser les recettes et minimiser les dépenses, par exemple – les expéditeurs et les transporteurs cherchent à les réaliser au moyen de différentes stratégies de transport. Ce qui est avantageux pour l'expéditeur peut en fait se révéler plus coûteux pour le transporteur et vice-versa.

L'article a fait remarquer qu'il y avait cinq à sept ports de la côte est des États-Unis qui s'attendaient à devenir des points d'accès majeurs suivant l'expansion – ceux-ci engageant tous des dépenses d'améliorations importantes en prévision de cela. La réalité, selon l'auteur, est que seulement deux ou trois de ces ports sortiront gagnants. La même chose survient à d'autres endroits au sein de l'industrie, par exemple lorsque les transporteurs acquièrent une capacité supplémentaire en croyant que ce sera eux, et non pas leurs concurrents, qui bénéficieront de la croissance du trafic. Les choses pourraient très bien évoluer de la même manière pour les ports de la côte est des États-Unis.



## ÉPHÉMÉRIDES

### AVRIL

- 03-04** Rencontre du conseil d'administration de l'APMC, Ottawa
- 10** Conférence annuelle et 110<sup>e</sup> anniversaire de la Fédération maritime du Canada, Montréal
- 18** Rencontre annuelle avec le gouvernement fédéral, Association canadienne de droit maritime, Ottawa
- 23-25** Rencontre du printemps du Conseil consultatif maritime canadien, Ottawa
- 29-03** 44<sup>e</sup> rencontre du sous-comité des normes de formation et de veille de l'OMI (STW), Londres

### MAI

- 29-31** *Green Tech 2013*, Conférence annuelle de l'Alliance verte, Vancouver

### JUIN

- 06** Assemblée annuelle, Association canadienne de droit maritime, Toronto
- 12** Assemblée annuelle, Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES), Québec
- 12-21** 92<sup>e</sup> rencontre du Comité de la sécurité maritime de l'OMI (MSC), Londres

Pour ce qui est des ports de la côte du Golfe des États-Unis, certains observateurs pensent que les hausses prévues du trafic sont exagérées car la plupart de ces ports n'ont tout simplement pas la masse critique ou l'arrière-pays suffisants pour devenir des plaques tournantes du transport transpacifique.

Pour leur part, les ports canadiens, semblerait-il, ne seront pas très touchés par l'expansion du canal. Une étude de l'Institut Van Horne visant à évaluer l'impact de cette expansion sur la distribution du fret en Amérique du Nord a conclu que les ports de la côte est - Montréal et Halifax - étaient peu susceptibles de bénéficier de l'expansion du trafic par le canal et resteront principalement liés au marché transatlantique. Cette étude a également indiqué que l'expansion n'était pas susceptible de modifier fortement la configuration des chaînes d'approvisionnement dans l'ouest du Canada et, par conséquent, qu'elle était peu susceptible d'avoir un impact sur les ports de Vancouver et de Prince Rupert.

Bien que les opinions diffèrent quant à la portée du changement de donne occasionné par l'expansion du canal, tout le monde convient qu'il s'agit d'une initiative importante en matière de transport maritime international. L'expansion du canal va éliminer un sérieux goulot d'étranglement et fournir la capacité nécessaire pour l'avenir. Toutefois, à moins que l'acheminement du fret par le canal ne réduise leurs frais de chaîne logistique – et nous ne connaissons pas encore le montant des droits qui seront imposés par l'Administration du canal pour l'usage de la nouvelle voie – les expéditeurs n'auront guère de motivation à modifier leurs routes de navigation préférées.

## UN RETOUR SUR...



Le 6 décembre 2012, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a procédé au lancement d'un nouveau bateau pilote, le *Alwyn Soppitt*. Né en Irlande du Nord, le capitaine Soppitt a suivi sa passion pour la mer et a navigué pendant plusieurs années autour du globe avant de s'installer au Canada. Il s'est éventuellement joint à l'Administration portuaire de Saint Jean, au Nouveau-Brunswick, une organisation qu'il a servie pendant 30 ans, y compris les 15 dernières années en tant que Président et chef de la direction, avant de se retirer en 2011. Déployé dans la circonscription de pilotage de Saint-Jean, le *Alwyn Soppitt* servira une communauté à laquelle le capitaine Soppitt était profondément attaché. Le capitaine Soppitt est décédé le premier janvier 2013.



Le 14 décembre dernier vers 22:00, au cours d'une affectation de pilotage par ailleurs typique sur le fleuve Fraser, le vraquier *Star Grip* a éprouvé une panne de moteur alors que d'autres navires se trouvaient à proximité. Cette image provenant de l'unité portable (PPU) du pilote Randy Smigel montre comment celui-ci a immédiatement utilisé l'ancre du navire afin de ralentir sa course tout en effectuant une manoeuvre de 360 degrés qui lui a permis de l'immobiliser de manière sécuritaire. Une journée parmi d'autres dans la vie d'un pilote.



Tenue du 29 au 31 janvier dernier, la conférence annuelle *e-Navigation Underway* a passé en revue plusieurs aspects importants de l'initiative de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur la navigation électronique. Parmi les participants se trouvaient M. Gary Prosser, Secrétaire-général de l'Association internationale de signalisation maritime (mieux connue sous son acronyme anglais d'IALA), le capitaine Simon Pelletier, président de l'APMC et membre de l'exécutif de l'Association internationale des pilotes maritimes (IMPA) responsable du dossier de la navigation électronique, le capitaine Gurpreet Singhot, Directeur adjoint et Chef des opérations liées à la sécurité au sein du Bureau de la sécurité maritime de l'OMI, et M. Omar Frits Eriksson, Innovateur maritime à l'Administration maritime du Danemark.

# 4<sup>e</sup> Congrès de l'APMC – des dates à retenir!

Niagara, en Ontario, sera le théâtre du prochain Congrès de l'APMC, du 9 au 12 septembre 2012. Ce 4<sup>e</sup> Congrès fait suite aux autres, fort réussis, ayant eu lieu à Québec (2005), Vancouver (2008) et Halifax (2011). Le thème de l'événement, **Au-delà de l'horizon: le futur et le pilotage**, permettra d'explorer les facteurs clés et les tendances susceptibles de déterminer la situation de la planète et de son économie dans une dizaine d'années et ce que cela peut impliquer pour le transport maritime et le pilotage.

"Les conférenciers et sujets abordés au Congrès visent à être d'intérêt pour l'ensemble des intervenants de la communauté maritime. Comme ce fut le cas pour les Congrès précédents, les pilotes sont impatients d'y accueillir leurs partenaires provenant de ports, de compagnies maritimes et associations sectorielles, d'administrations de pilotage, de groupes d'intérêt public et du gouvernement" précise le président de l'APMC, le capitaine Simon Pelletier.



AU-DELÀ DE L'HORIZON :

## LE FUTUR ET LE PILOTAGE

ASSOCIATION DES PILOTES MARITIMES DU CANADA

4<sup>e</sup> CONGRÈS, NIAGARA, 9-12 SEPT. 2014

Les pilotes de la région des Grands Lacs seront les hôtes de l'événement et le vice-président de l'APMC pour cette région, le capitaine Michael Burgess, promet qu'un programme social de premier ordre complètera la programmation du Congrès. "Je suis persuadé que tous les délégués et invités apprécieront grandement l'expérience. Nous sommes déjà à pied d'oeuvre afin d'assurer qu'il s'agira d'un événement inoubliable", ajoute le capitaine Burgess.

De plus amples informations sur le 4<sup>e</sup> Congrès de l'APMC seront disponibles cet été sur le site web de l'APMC ([www.apmc-cmpa.ca](http://www.apmc-cmpa.ca)).

## DE VOTRE POINT DE VUE

Cette photographie nous provient du capitaine Michael Armstrong, pilote sur le fleuve Fraser. Les photographies en page couverture nous viennent du capitaine Louis Rhéaume, pilote dans la circonscription de pilotage du Bas Saint-Laurent et du capitaine James MacKelvie, pilote dans la circonscription de pilotage de l'île du Cap-Breton. La photographie à la page 3 nous a été offerte par le capitaine Alain Gindroz, pilote des Grands Lacs.

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.