



Nouvelles

Politique et Legislation

Examen des services de transport ferroviaire

Après une intense période de consultation avec l'industrie et d'autres parties prenantes, le Comité d'examen des services de transport ferroviaire de marchandises, qui doit formuler des recommandations afin de régler les problèmes concernant le service au sein du réseau logistique ferroviaire, a publié son rapport provisoire en octobre dernier. Le rapport recommande l'adoption d'une stratégie en deux phases pour traiter des questions relatives aux services de transport ferroviaire, à savoir une approche commerciale et une évaluation de ses résultats en 2013, suivie, si cette évaluation l'estime nécessaire, par la mise en œuvre de solutions réglementaires. La Fédération a déposé une lettre au début du mois de novembre exprimant son soutien aux recommandations du Comité et est maintenant en attente du rapport final du Comité remis au Ministre, qui sera rendu public.

Amendements au régime de cabotage

La Fédération a soumis à Transports Canada un document de travail qui porte sur les modifications possibles du régime canadien de cabotage. Le document met l'accent sur les activités qui pourraient être exemptées dans le cadre de la loi sur le cabotage (ou qui pourraient bénéficier d'une plus grande souplesse de la loi) afin de mieux répondre aux besoins des industries qui reposent sur les services de transport maritime. Ces activités comprennent le repositionnement des conteneurs vides entre les ports canadiens, le transbordement des marchandises importation / exportation, le traitement des croisières internationales opérant sous licences de cabotage dans les ports canadiens, et le traitement des marchandises expédiées au Canada via le canal de Panama avec une combinaison de navires battant pavillon étranger. Le document recommande aussi que plus de flexibilité soit intégrée dans la loi afin de favoriser la satisfaction de nouveaux besoins et l'évolution rapide du commerce.

Suppression de la taxe de 25%

Le 1^{er} octobre, le gouvernement a annoncé sa décision - très attendue - de supprimer la taxe de 25% sur les navires importés. Toutefois, le décret qui a été publié par la suite indique que cette mesure ne s'appliquera qu'aux navires qui sont en permanence (et non temporairement) importés au Canada. En conséquence, les navires étrangers opérant sous licence commerciale de cabotage ne pourront pas bénéficier de la suppression de la taxe de 25%. La Fédération a fait connaître au ministère des Finances du Canada sa forte préoccupation sur ce point, et a recommandé, dans son mémoire sur les modifications possibles au régime de cabotage (voir ci-dessus), d'aligner le régime des navires importés temporairement avec celui couvrant les navires importés de façon permanente.

Nominations du Gouvernement

Les nominations suivantes dans les rangs de la haute fonction publique ont été rendues publiques:

L'honorable Peter Kent (ex-journaliste de radiodiffusion et, plus récemment Ministre d'État aux Affaires étrangères) a été nommé Ministre de l'Environnement. M. Kent remplace Jim Prentice, qui a quitté le gouvernement pour un poste dans le secteur privé.



M. Luc Portelance a été nommé Président de l'Agence des Services Frontaliers du Canada (ASFC). M. Portelance (qui était auparavant Vice-président de l'ASFC) remplace Stephen Rigby, qui est maintenant Premier Ministre Conseiller de la sécurité nationale.



L'honorable Chuck Strahl (ancien Ministre de l'Agriculture et des Affaires Indiennes et du Nord Canadien) a été nommé nouveau Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Il remplace John Baird, qui est maintenant le leader du gouvernement à la Chambre des Communes.



M. Marc Grégoire (ancien Sous-ministre adjoint à Transports Canada) a été nommé Commissaire de la Garde Côtière Canadienne. Il remplace George Da Pont, qui est maintenant Vice-président exécutif de l'Agence Canadienne d'Inspection des Aliments.

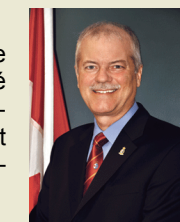


Table des matières

Politique et législation	1
Nominations du gouvernement	1
Sur le plan environnemental	2
Rapport sur les opérations maritimes	3
Rapport sur le pilotage	3
Nominations et modifications du personnel	4
Départ à la retraite d'Ivan Lantz	4

Sur le plan environnemental

Deux nouveaux projets de loi environnementale déposés au Parlement

Les derniers mois ont vu le dépôt de deux projets de loi émanant de députés et traitant de questions environnementales. Tous deux bénéficient de l'appui des trois partis de la minorité et sont donc susceptibles d'aller de l'avant.

Le projet de loi C-469 (Loi portant création de la Charte canadienne des droits environnementaux) rendra possible par tous les résidents (ou entités) canadiens le déclenchement d'un contrôle judiciaire et le dépôt d'un recours devant la Cour fédérale contre le gouvernement du Canada pour avoir omis de s'acquitter de ses fonctions à titre de fiduciaire de l'environnement, pour avoir omis de respecter une loi environnementale, ou pour avoir violé le droit à un environnement sain et écologiquement équilibré. Le projet de loi permettrait également à des résidents canadiens (ou entités) d'entreprendre une action civile devant une cour provinciale supérieure contre toute personne qui a contrevenu à une loi ou un règlement, à la suite de laquelle un dommage environnemental significatif s'est produit (ou est susceptible de se produire).

Ce projet de loi permettrait à quiconque à tout moment de contester les normes réglementaires (révision judiciaire), et rendrait non pertinents la conformité réglementaire des opérateurs à partir du moment où une réclamation est faite à leur encontre parce que leurs activités ont causé d'importants dommages à l'environnement (action civile). La Fédération a exprimé ses préoccupations au sujet de ce projet de loi à la fois par un mémoire écrit et de façon verbale au Comité permanent de l'environnement de la Chambre (qui réexaminera article par article le projet de loi lorsque le Parlement reprendra ses travaux le 31 janvier).

Le projet de loi C-606 quant à lui vise à modifier la *Loi de 2001 sur la Marine Marchande du Canada* en instaurant une interdiction des pétroliers dans le Nord de la Colombie-Britannique et en permettant au gouverneur en conseil de désigner par ordonnance d'autres zones interdites. La Fédération travaille à l'élaboration d'une position sur cette question en coordination avec d'autres parties intéressées, pour se préparer et exprimer les préoccupations de l'industrie lorsque le Parlement reprendra ses travaux ce mois-ci.

Alliance Verte



L'Alliance verte est une initiative conjointe Canada-États-Unis dans le cadre de laquelle les ports, les terminaux et les armateurs s'engagent à améliorer sur une base volontaire leur performance environnementale en prenant des mesures concrètes et mesurables qui vont au-delà de la conformité réglementaire.

Vous pouvez visiter le site Internet de l'Alliance verte (www.allianceverte.org) pour en savoir plus sur ce programme novateur et pour consulter la liste des quarante-huit compagnies qui y participent.

Émissions atmosphériques

La Fédération a récemment tenu une séance d'information pour ses membres sur les trois options sur la limitations des oxyde de soufre (SOx) que Transports Canada envisage dans le cadre de sa réglementation visant à réduire les émissions atmosphériques des navires dans les eaux intérieures du Canada. Ces options vont de l'extension des normes nord-américaines qui s'appliqueront dans la ZCE (Zone de contrôle des émissions) à la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs (comme ce que les États-Unis ont fait dans leurs eaux intérieures), à l'établissement d'une moyenne des émissions pour la flotte canadienne (selon lesquelles les navires domestiques seraient autorisés à réduire progressivement la teneur en soufre du carburant sur une base annuelle de 2012 à 2020); à une mise en oeuvre pro-

gressive dans laquelle les navires domestiques plus anciens auraient plus de temps pour répondre aux normes de réduction des émissions que les nouveaux navires. Au cours de la session, Transports Canada a réaffirmé son soutien à l'établissement d'une moyenne des émissions pour la flotte canadienne, malgré le fait que cela créerait un terrain de jeu inégal pour les navires battant pavillon étranger, qui seraient soumis à des normes plus strictes (celles applicables dans la ZCE en Amérique du Nord). Compte tenu de ce qui précède, la Fédération continuera de travailler avec les membres et autres parties prenantes pour aider le Canada à élaborer une réglementation sur les émissions dans l'atmosphère des navires qui soit juste et viable pour la flotte nationale comme pour les navires battant pavillon étranger.

Permis Navire Général (VGP)

La Fédération a récemment participé à la session d'écoute du public organisée par l'agence américaine de protection de l'environnement (EPA) pour recueillir des suggestions sur l'amélioration de la prochaine version du Permis Navire Général (Vessel General Permit – VGP), qui remplacera la version de 2008 à son expiration le 19 Décembre 2013. La Fédération a également présenté des observations écrites à l'agence et a fourni à ses membres un modèle pour les aider à développer leurs propres recommandations. Dans ses observa-

tions, la Fédération réitère la plupart des points soulevés dans des commentaires antérieurs sur le permis, y compris la nécessité de réglementer les rejets des navires sur une base fédérale plutôt que régionale ou locale, d'harmoniser les dispositions du permis avec les conventions internationales pertinentes, et de rationaliser et d'harmoniser les procédures d'inspections et de rapport avec les exigences internationales et existantes (ou à venir) et avec les exigences sur la conformité de la Garde côtière des États-Unis.

Exigences de l'Etat de New York sur les eaux de ballast

L'État de New York n'a pas encore publié les réponses à plus de 1000 demandes pour une extension de la date butoir du 1^{er} janvier 2012 donnée aux navires pour se conformer aux nouvelles exigences en matière d'eau de ballast, en vertu desquelles les navires transitant dans les eaux de New York doivent installer des systèmes de traitement des eaux de ballast répondant à des normes qui sont beaucoup plus strictes que celles prévues dans la convention de l'Organisation Maritime Internationale sur la gestion des eaux de ballast. Toutefois, le fait que deux États américains, à savoir l'État de Californie et l'État du Wisconsin, sont récemment parvenus à la conclusion que leurs propres normes sur les eaux de ballast (qui sont similaires à celles de New York) ne peuvent pas être appliquées en pratique, laisse espérer que l'État de New York pourrait en arriver à la même conclusion.

Rapport sur les opérations maritimes

Nouveau mémorandum de Paris sur le contrôle par l'État du port

Un nouveau régime d'inspection du contrôle par l'état du port est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2011 dans le cadre du Mémorandum de Paris. Le régime met l'accent sur les moyens de récompenser le transport maritime de qualité, et par conséquent, permet aux inspecteurs de la sécurité maritime de promouvoir plus efficacement les mesures correctives lorsque des lacunes se produisent. À cette fin, les navires à faible risque seront inspectés à intervalles plus longs par l'État du port, alors que les navires à risque élevé seront soumis à des inspections tous les 6 mois. Un nouveau système d'information appelé THETIS est mis en place pour gérer les données à partir d'un certain nombre de bases de données liées à la sécurité, de manière à fournir à chaque inspecteur un tableau complet du régime d'inspection de chaque navire. L'Agence européenne de sécurité maritime sera responsable du développement, de l'hébergement et de la gestion du système THETIS.

En tant que membre du Mémorandum de Paris, le Canada appuie fermement ces améliorations au système de contrôle par l'État du port, et participera au nouveau régime en conséquence. Pour de plus amples renseignements, [cliquez ici](#).

Cette carte montre l'étendue géographique de la région du mémorandum de Paris, qui couvre les États côtiers européens et les États côtiers du bassin de l'Atlantique Nord de l'Amérique du Nord à l'Europe, y compris la côte ouest du Canada.



Nouveau Code maritime international des cargaisons solides en vrac

Les dispositions du *Code maritime international des cargaisons solides en vrac* (Code IMSBC) de l'OMI, adopté en 2008, deviennent obligatoires à compter du 1^{er} janvier 2011, remplaçant ainsi le Code de bonnes pratiques pour la sécurité des cargaisons solides en vrac (Recueil BC). L'objectif du Code IMSBC est de faciliter en toute sécurité l'arrimage et l'expédition de cargaisons solides en vrac en fournissant des informations sur les dangers associés à certains types de marchandises et des instructions sur les procédures d'expédition appropriée à adopter. Le code couvre les opérations de chargement et de déchargement, la sécurité du personnel du navire, le parage des procédures, et le transport de cargaisons qui peuvent se liquéfier ou présentant un risque chimique. Bien que la certification ne soit pas obligatoire dans le nouveau Code IMSBC, de nombreux ports et autorités exigent un certificat de conformité, qui peut être délivré par la société de classification du navire.

Reprise du commerce maritime

Des représentants de Transports Canada ont récemment présenté aux membres de la Fédération un exposé sur la façon dont les activités commerciales pourraient rapidement reprendre en cas de perturbations inattendues (ou arrêt) du commerce maritime. Il s'agit d'une initiative gouvernementale à long terme pour élaborer une stratégie qui permettrait aux représentants du gouvernement et à la communauté maritime de coordonner leurs efforts pour assurer la reprise rapide et efficace des activités en cas de catastrophe d'origine humaine ou naturelle impliquant d'importantes perturbations du commerce maritime.

Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL)

La Fédération a récemment retiré son objection à la proposition tarifaire de l'APGL de mai 2010 visant à créer des classes de navires 5 et 6 au tarif, ce qui aurait augmenté les frais pour les plus grands navires de 400.000 \$. Ce retrait fait suite à l'accord de l'Administration de retirer ces classes pour la saison 2011 (sans réintroduction dans le futur). Le fait que la Fédération ait donné son accord pour que l'Administration retienne les 350,000 \$ qu'elle avait recueillis depuis l'entrée en vigueur en juin du tarif a joué un rôle dans la résolution positive de ce problème, de même que le travail effectué par la Fédération dans la préparation de son appel à l'Agence canadienne des transports. En ce qui concerne les taux pour 2011, la proposition de l'APGL pour une augmentation de 3%, plus une majoration de 12% fera l'objet de discussions avec le Comité de pilotage de la Fédération.

Administration de pilotage de l'Atlantique (APA)

Les tarifs douaniers dans la région de l'APA vont augmenter de 5% à Halifax, de 5% à Sydney de 3% à Placentia Bay, et de 2% à Saint John (sans changement de tarifs pour les zones de pilotage obligatoire APA pour l'instant). L'APA cite un certain nombre de raisons justifiant ces augmentations, y compris les nouvelles normes comptables qui augmentent le coût d'amortissement des bateaux-pilotes, les demandes des utilisateurs visant à maintenir les niveaux de service actuels malgré des niveaux de trafic réduits, et la nécessité de "donner une marge de revient acceptable pour compenser les risques financiers inhérents à la prestation des services de pilotage". Après consultation des utilisateurs et débats au sein du Comité de pilotage, la Fédération a décidé de ne pas déposer d'objection à la proposition. Les nouveaux taux entreront prochainement en vigueur.

Administration de pilotage des Laurentides (APL)

Le 9 octobre, l'administration de pilotage des Laurentides a publié une proposition d'augmentation tarifaire de 2,35 % pour chacune des trois prochaines années (2011, 2012 et 2013). Bien qu'ayant exprimé une certaine inquiétude quant à l'ampleur de l'augmentation au cours de consultations avec l'APL, la Fédération est d'avis qu'une objection ne serait pas justifiée. La première des trois hausses prévues est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2011.

L'Administration est en train de préparer les négociations avec les pilotes du Bas Saint-Laurent, dont les contrats expirent à la fin de 2011 et avec les pilotes du Saint-Laurent, dont les contrats expirent en juin 2012.

Nominations et Modifications du Personnel

Vice-Présidente

La Fédération Maritime du Canada est heureuse d'annoncer la nomination de Mme Anne Legars au titre de Vice-présidente, à compter du 1^{er} Janvier 2011.



Mme Legars a rejoint la Fédération en tant que Directrice de la politique et des affaires gouvernementales en mai 2000. Ses principales responsabilités comprennent les relations gouvernementales, l'élaboration de politiques, et l'analyse légis-

lative et réglementaire. Elle représente la Fédération dans un certain nombre de forums et de comités externes, y compris les divers comités permanents du Sénat et de la Chambre des communes, et elle siège au conseil d'administration de l'Association canadienne de droit maritime et d'Innovation maritime.

Mme Legars est titulaire d'un diplôme d'études supérieures en sciences politiques et d'un diplôme d'études supérieures en droit de l'Université de Grenoble, et titulaire d'une maîtrise en droit de l'Université de Montréal.

Directeur des opérations maritimes

Le capitaine Jean-François Belzile a été nommé au poste de Directeur des opérations maritimes, à compter du 1^{er} novembre 2010.



Diplômé de l'Institut Maritime du Québec (Rimouski), le capitaine Belzile a navigué sur des lignes côtières et au long cours. En plus de son expérience dans les secteurs cargaison sèche et RO/RO, il possède également l'expérience

des navires-citernes de produits pétroliers (Soconav) et des navires GPL (Maersk). Jean-François a débarqué en 2000 pour travailler pour un opérateur de terminal à conteneurs important à Montréal, plus récemment en tant que Surintendant Senior et planificateur en chef.

En tant que personne-ressource de la Fédération pour les questions relatives aux opérations maritimes, le capitaine Belzile est chargé de fournir un soutien opérationnel et des conseils aux membres, de participer à l'élaboration des règlements de la marine, et à élaborer des positions de consensus sur les enjeux de l'industrie.

Directrice par Interim, Environnement

Mme Lilia Khodjet El Khil a été nommée au poste de Directrice, Affaires environnementales, à compter du 1^{er} novembre 2010, jusqu'en octobre 2011.



Mme Lilia Khodjet El Khil est titulaire d'un doctorat en droit (2001) et sa thèse de doctorat a porté sur les pollutions marine causées par les navires.

En 2002, elle a travaillé pour l'Organisation maritime internationale (OMI) au Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine Accidentelle (REMPEC) à Malte, d'abord dans le cadre d'un projet sur les installations de réception portuaires, et plus récemment en tant que chargée de programmes pour les questions de protection de l'environnement marin.

Mme Lilia Khodjet El Khil remplace Caroline Gravel, qui est en congé jusqu'en octobre 2011, et sera en charge des questions environnementales à la Fédération. Elle conseillera et orientera les membres sur ces questions.

Réception pour célébrer le départ à la retraite d'Ivan Lantz - Bon voyage et remerciements

Le départ à la retraite du capitaine Ivan Lantz, longtemps Directeur des opérations maritimes à la Fédération, a été officiellement célébré lors d'une réception tenue à Montréal le 8 décembre. Cet événement a permis à de nombreux collègues, amis et compagnons de navigation de le remercier pour sa contribution à l'industrie maritime, et de lui souhaiter « bon vent » pour la prochaine phase de sa vie. Jim Stoneman, président du conseil d'administration de la Fédération (et président de Services Atship à Halifax); Bernard Boissonneault, Vice-président (région des Laurentides) de l'Association canadienne des pilotes maritimes, et Paul Gourdeau, Vice-président, Opérations et terminaux, Fednav Ltée (qui n'a pas pu assister pour cause de maladie, mais dont les propos ont été prononcés par le président de la Fédération, Michael Broad) ont fait des déclarations lors de la réception. Le personnel de la Fédération a également rendu un hommage plein d'humour, en images et en vers, au capitaine Lantz, retraçant son parcours à la Fédération et les innombrables façons dont il a marqué l'organisation.



Le Président de la Fédération, Michael Broad, accueille les invités à la réception.



Le capitaine Lantz et son épouse, Francine Péloquin, admirent l'un des nombreux cadeaux offerts au cours de la soirée.



Le capitaine Lantz et un invité échangent quelques mots tout en saluant le photographe.



Le capitaine Lantz prend la parole pour remercier les participants et partager quelques souvenirs de ses années à la Fédération maritime.



Le personnel de la Fédération exprime un adieu chaleureux au capitaine Lantz.