



DANS CE NUMÉRO

Notre invité: David Bolduc,
Directeur général,
Alliance Verte

Le pilotage le long de la
frontière entre le Canada
et les États-Unis

Le gaz naturel
et l'effondrement
des prix du pétrole



MESSAGE DU PRÉSIDENT



« **Tout change à un rythme qui ne cesse de s'accélérer.** »

Cette affirmation, sous une forme ou une autre, est si courante et formulée dans tant de contextes différents qu'elle risque de devenir le cliché de notre génération. Il y a pourtant tellement d'exemples de changements importants pouvant être cités pour soutenir cette idée qu'il serait absurde de la prendre à la légère.

Parmi ces changements, il y en a qui sont susceptibles d'avoir des conséquences sur le pilotage. Citons à titre d'exemple la modification spectaculaire ces derniers mois des prix du pétrole, qui ont chuté d'environ la moitié. Le pétrole est une matière première d'une grande importance pour l'économie du Canada et cette variation de sa valeur marchande devrait avoir des effets non seulement sur l'emploi, les investissements et les recettes publiques, mais aussi sur les exportations et par conséquent, sur le trafic maritime. Il y a d'ailleurs un article à ce sujet dans le présent numéro du *Pilote canadien*.

Un autre changement imminent a trait au Parlement canadien. Des élections générales seront tenues au mois d'octobre et elles mèneront inévitablement à des changements dans la composition du Parlement. Le renouvellement des députés lors de ces élections sera fort considérable étant donné qu'il y a 30 nouvelles circonscriptions et plus de 60 députés en place qui ne sont pas candidats à une réélection. Étant donné que le Parlement est l'ultime décideur en ce qui concerne les questions relatives au transport maritime, un tel changement est manifestement très important pour nous.

Il n'en reste pas moins que, peu importe la quantité de changement, ou le rythme auquel il survient, certaines choses essentielles sont immuables. Le pilotage en est un exemple. Bien sûr, les volumes transportés peuvent fluctuer de manière considérable, tout comme la structure et la technologie des modes d'expédition. De même, les parlementaires peuvent changer sur le plan de la démographie et des orientations, ce qui aboutit à des approches différentes à l'égard des politiques maritimes. Mais, le pilotage en soi vise toujours fondamentalement la sécurité. La raison d'être des pilotes est d'assurer le transit efficace et sécuritaire des navires dans les eaux désignées; cela fait des centaines d'années que nous nous acquittons avec succès de cette responsabilité et les Canadiens peuvent compter sur nous pour continuer à le faire, peu importe les changements qui nous entourent.

Dans un monde en changement, je pense qu'il est rassurant que certaines valeurs et pratiques transcendent cela et demeurent durables. Peu importe la situation, nous voulons être sûrs que des choses comme la santé, la sûreté et la sécurité continuent à rencontrer les normes les plus rigoureuses. À leur façon, et dans leur propre secteur, les pilotes maritimes du Canada font précisément cela.

Simon Pelletier



NOTRE INVITÉ: DAVID BOLDUC, DIRECTEUR-GÉNÉRAL, ALLIANCE VERTE

COLLABORER POUR FAIRE RAYONNER LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Note de l'éditeur: L'APMC est heureuse d'accueillir M. David Bolduc, Directeur général de l'Alliance Verte dans ce numéro du Pilote canadien. L'Alliance Verte est un programme volontaire de certification environnementale pour l'industrie maritime nord-américaine qui a connu une croissance exponentielle depuis sa création – et ce, en grande partie en raison du leadership exercé par M. Bolduc et de l'admirable travail qu'il effectue auprès des intervenants de l'ensemble du secteur maritime.

Le programme découle d'une démarche volontaire de l'industrie maritime visant à surpasser la réglementation en ce qui concerne, par exemple, les émissions atmosphériques polluantes, les espèces aquatiques envahissantes, la gestion des ordures et les résidus de cargaison. À ce jour, plus de 90 armateurs, ports, terminaux, chantiers maritimes, ainsi que les corporations de la Voie maritime du Saint-Laurent, participent au programme. La crédibilité et pertinence du programme fut notamment mise en évidence lorsque l'Alliance a remporté le prix international "Green Shipping Initiative of the Year" à Londres, au Royaume-Uni, en 2011.

Tel que vous avez pu le lire dans le dernier numéro du Pilote Canadien, l'Association des pilotes maritimes du Canada s'est récemment jointe à l'Alliance verte à titre de membre associatif. Les associations maritimes ont grandement contribué à la création de l'Alliance verte et jouent un rôle clé pour le rayonnement du programme environnemental. Nous sommes très heureux d'accueillir l'APMC au sein de nos membres; les administrations de pilotage canadiennes sont également toutes des partenaires précieux de l'Alliance verte.

Fondée en 2007, l'Alliance verte s'est rapidement taillée une réputation enviable pour sa crédibilité, sa transparence et pour sa capacité à stimuler les compagnies participantes à améliorer leur performance environnementale au delà des exigences réglementaires. Le programme environnemental était d'abord destiné à la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs mais l'intérêt

suscité au sein de l'industrie maritime a permis à l'Alliance verte de croître et de couvrir tout l'Amérique du Nord.

C'est dans cet esprit de dépassement que s'est amorcé l'année 2015. L'Alliance verte a remporté, en février à Houston, le prix d'Excellence Environnementale aux Lloyd's List North American Maritime Awards. Être récipiendaire d'un prix aussi prestigieux est un grand honneur pour nous, d'autant plus qu'il est octroyé par nos pairs. C'est une reconnaissance importante et significative et ce sont nos participants qui méritent d'être reconnus et félicités pour les efforts extraordinaires – et volontaires qu'ils mettent en œuvre pour améliorer leur performance environnementale.

Ayant toujours en tête l'amélioration et les partenariats innovateurs, notre huitième colloque annuel, du 27 au 29 mai 2015

ALLIANCE
VERTE

2015
GREENTECH

COLLOQUE ANNUEL
DÉVELOPPEMENT DURABLE:
L'INDUSTRIE MARITIME À L'ŒUVRE

SEATTLE USA 27, 28 & 29 MAI

INFORMATION ET INSCRIPTION
www.allianceverte.org/greentech
418 649-6004

à Seattle, se déroulera sous le thème « Développement durable : l'industrie maritime à l'œuvre ». GreenTech est désormais un incontournable lieu d'échanges, de partage de connaissances et d'accès à l'information à la fine pointe de la technologie. Le programme est déjà en ligne et propose des présentations concernant les enjeux émergents comme le bruit sous-marin, les solutions pratiques pour améliorer la qualité de l'air dans les ports, l'efficacité énergétique des navires, des études de cas sur de nouvelles technologies ainsi que le partage d'initiatives inspirantes. C'est aussi dans le cadre de notre colloque que les résultats de nos participants pour l'année d'évaluation 2014, seront dévoilés.

Au plaisir de vous compter des nôtres!

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 navire *Federal Elbe*, de la compagnie Fednav, naviguant vers l'ouest approche des écluses Eisenhower à Massena, New York, dans la circonscription de pilotage du Haut Saint-Laurent où la frontière entre le Canada et les États-Unis se trouve au milieu du fleuve. Cette photographie nous a été offerte par un pilote canadien de la circonscription, le capitaine Martin Mangan.

LA COOPÉRATION BILATÉRALE À SON MEILLEUR

LE PILOTAGE LE LONG DE LA FRONTIÈRE ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS



Note de l'éditeur: le Pilote canadien tient à remercier M. Robert Lemire, Premier-dirigeant de l'Administration de pilotage des Grands Lacs de même que le capitaine Kevin Obermeyer, Président et Premier-dirigeant de l'Administration de pilotage du Pacifique pour leur précieuse collaboration à cet article.

La frontière entre le Canada et les États-Unis est la plus longue du monde, puisqu'elle s'étend sur 8 891 kilomètres sur la terre et sur l'eau. C'est aussi la frontière la plus fréquentée, puisqu'environ 300 000 personnes et des marchandises dont la valeur s'élève à près d'un milliard de dollars la franchissent chaque jour.

En dépit du fait que les relations entre le Canada et les États-Unis sont parmi les plus harmonieuses de la planète, et malgré la profonde affinité sociale et culturelle entre les deux pays, le franchissement de la frontière est une affaire sérieuse. Des raisons économiques et des motifs ayant trait à la souveraineté, à la politique et à la sécurité contribuent tous au franchissement d'une frontière hautement réglementée et étroitement contrôlée, que ce soit pour les personnes ou les marchandises.

Les gouvernements des deux pays considèrent sans cesse des mesures pour empêcher que la frontière ne devienne encore plus « hermétique », expression désignant les difficultés de franchissement de la frontière entre le Canada et les États-Unis.

Les pratiques en ce qui concerne le pilotage des navires qui se déplacent entre les eaux canadiennes et américaines dans les Grands Lacs et le long de la côte Ouest offrent un bel exemple de franchissement de la frontière à la fois souple et pragmatique. Malgré des situations très différentes, les administrations de pilotage des deux pays se sont entendues sur des pratiques qui rendent aisé le franchissement de la frontière. En fait, ces mesures sont pratiquement invisibles aux yeux des équipages des navires et elles ne perturbent en rien la circulation des navires.

Sur la côte Ouest, il n'y a jamais eu de traité ou d'accord particulier entre les deux pays sur la façon de gérer les activités de pilotage dans les cas où les navires passent d'une juridiction à l'autre. En revanche, les pratiques en vigueur reposent sur le principe du « droit de libre passage ».

Ce principe était reconnu dans le Traité de l'Oregon de 1846 signé entre les États-Unis et la Grande-Bretagne, qui fixait la frontière entre les États-Unis et ce qui allait bientôt devenir le Canada. Le « droit de libre passage » était une caractéristique nécessaire du traité de 1846, étant donné que la frontière internationale a été établie de telle façon que, dans certains cas, pour passer d'une destination canadienne à une autre, il fallait franchir des eaux américaines, et vice versa. Compte tenu de la reconnaissance explicite par le Traité du droit de libre passage, aucun autre accord officiel n'a jamais été nécessaire pour tenir lieu de base aux accords bilatéraux qui garantissent le trafic maritime sans entrave.



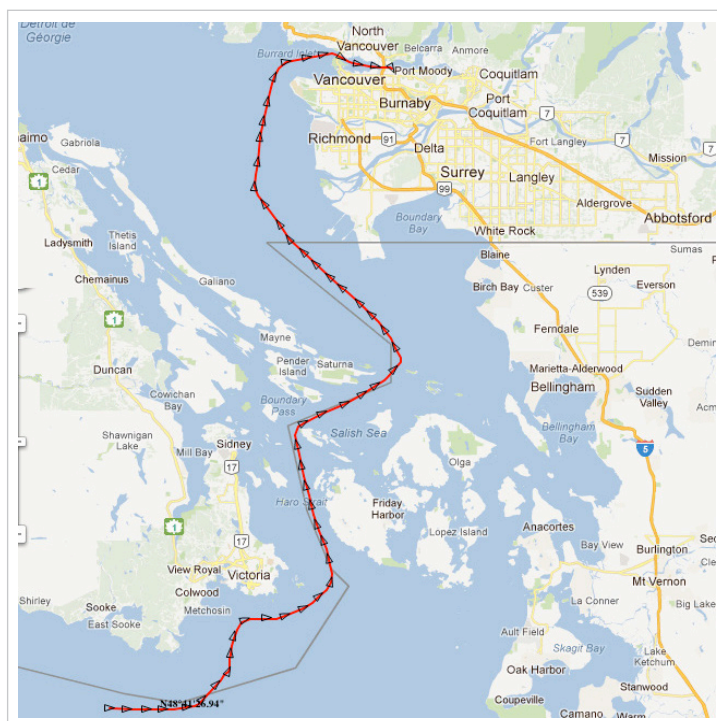
L'Administration de pilotage du Pacifique, au nom du Canada, a conclu des accords avec ses homologues américains, établissant ainsi une approche pragmatique à l'égard du pilotage des navires qui transitent dans les eaux des deux pays.



En revanche, l'Administration de pilotage du Pacifique, au nom du Canada, a conclu des accords avec ses homologues américains, établissant ainsi une approche pragmatique à l'égard du pilotage des navires qui transitent dans les eaux des deux pays. L'entité américaine responsable est la Commission de pilotage de l'État de Washington ou la Garde côtière des États-Unis, selon le cas.

Il n'existe pas de meilleur exemple de la fonctionnalité de cette approche que la gestion du pilotage des navires transitant par le détroit de Haro et le Boundary Pass, qui relie le détroit de Juan de Fuca au détroit de Georgia le long de la frontière internationale. Soixante-dix pour cent des navires sur la Côte Ouest du Canada franchissent ces eaux. Les navires qui arrivent dans un port canadien sont pilotés par un pilote de la côte de la Colombie-Britannique, même si le franchissement du détroit de Haro et du Boundary Pass se fait dans les eaux américaines jusqu'à Roberts Bank/Delta Port, lorsqu'ils pénètrent dans les eaux canadiennes. De même, pour un navire qui appareille d'un port des États-Unis comme Cherry Point ou Bellingham et qui passe par le Boundary Pass et le détroit de Haro, le pilote doit être un pilote du Puget Sound des États-Unis, même si le passage se fait dans les eaux canadiennes.

Il existe un arrangement différent pour les navires qui relient Seattle à Vancouver, où la pratique consiste à ce que le navire soit piloté, à tout moment, par un pilote du pays par lequel passe le navire, de sorte que c'est un pilote américain qui pilote dans les eaux des États-Unis, et vice versa. Toutefois, pour rendre plus fonctionnel le processus, le changement d'un pilote canadien à un pilote américain, et vice versa, ne doit pas nécessairement se faire au lieu exact où la juridiction change d'un pays à l'autre. Il est donc fait preuve d'une certaine souplesse et le transfert a lieu lorsque cela ne présente pas de danger sur le plan de la sécurité et de l'efficacité.



Tel qu'illustré par la ligne rouge sur cette carte, une affectation typique de pilotage par le détroit Haro et la Boundary Pass zigzague à plusieurs reprises entre les eaux canadiennes et américaines.

Une rencontre entre navires dans les « American Narrows » près du château Boldt dans le secteur des Mille Îles de la circonscription de pilotage du Haut Saint-Laurent au sein de la région des Grands Lacs. Cette photographie nous a été offerte par le capitaine Martin Mangan qui œuvre dans la circonscription du Haut Saint-Laurent.





Les Grands Lacs sont le plus grand plan d'eau douce au monde, couvrant 2 200 km. Au Canada, le pilotage est géré par une seule entité, l'Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL), tandis qu'aux États-Unis, il existe trois groupes de pilotes distincts qui agrément et fournissent des pilotes selon les besoins de leurs districts, la Garde côtière des États-Unis assurant une surveillance d'ordre réglementaire.

Le Traité des eaux limitrophes de 1909 était le fondement du premier système de pilotage coordonné dans les Grands Lacs. Il a par la suite cédé la place au Protocole d'entente sur les Grands Lacs de 1978 signé entre le Canada et les États-Unis, qui a lui-même cédé la place à un protocole d'entente (PE) en 2013 entre l'APGL et la Garde côtière des États-Unis.

L'importance du PE de 2013, signé par les entités effectives qui assument la responsabilité du pilotage dans les Grands Lacs, tient au fait qu'il offre une souplesse considérable pour y apporter les ajustements qui peuvent s'avérer nécessaires pour des raisons opérationnelles ou d'autres. Tout changement est possible moyennant l'accord de l'APGL et de la Garde côtière des États-Unis, sans qu'il soit nécessaire de modifier un traité international ou d'obtenir l'approbation de la branche exécutive ou législative des deux gouvernements nationaux.

Les affectations de pilotage sont « partagées » dans les Grands Lacs entre les pilotes canadiens et américains de manière proportionnelle. Selon l'utilisation historique et le trafic, la proportion d'affectations confiées aux pilotes des deux pays varie d'un district à l'autre. Dans le district un, qui va de Cornwall à l'embouchure du lac Ontario, 59 % des déplacements sont confiés aux pilotes canadiens, tandis que les pilotes américains en assument 41 %. Dans le district deux, toutes les affectations au canal Welland sont canadiennes, et au-delà du canal jusqu'à Windsor et Sarnia, 55 % sont confiées à des pilotes canadiens et 45 %, à des pilotes américains. Dans le district trois, qui couvre les lacs Supérieur, Huron et Michigan, les pilotes américains sont

responsables de 82 % des passages et les pilotes canadiens de 18 %. Ce partage des tâches se fait en douceur et sans le moindre impact perceptible sur la circulation de navires en question.



L'une des principales raisons pour lesquelles il a été possible de maintenir une approche sensée et coordonnée à l'égard du pilotage dans les eaux limitrophes que se partagent les États-Unis et le Canada tient au fait que les pilotes des deux pays ont des niveaux élevés de formation, de compétence et d'expérience comparables.



L'une des principales raisons pour lesquelles il a été possible de maintenir une approche sensée et coordonnée à l'égard du pilotage dans les eaux limitrophes que se partagent les États-Unis et le Canada tient au fait que les pilotes des deux pays ont des niveaux élevés de formation, de compétence et d'expérience comparables. « Étant donné que nous faisons affaire avec des associations de pilotes que nous respectons et sur lesquelles nous pouvons compter, il n'est pas difficile d'en arriver à une entente sur la meilleure façon de collaborer », affirme Robert Lemire, PDG de l'Administration de pilotage des Grands Lacs. Son point de vue est étayé par Kevin Obermeyer, président et PDG de l'Administration de pilotage du Pacifique, qui déclare que « le Canada et les États-Unis ont un point de vue et une approche très semblables à l'égard du pilotage et des normes et de la formation des pilotes.

LE GAZ NATUREL ET L'EFFONDREMENT DES PRIX DU PÉTROLE

Depuis quelques mois, le monde entier, y compris l'Ouest du Canada – où la quasi-totalité du pétrole canadien destiné à l'exportation est produit – observe attentivement la baisse du marché mondial du pétrole.

Depuis juin 2014, le prix d'un baril de pétrole a baissé de près de 50 %, d'après l'Agence internationale de l'énergie (AIE). Bon nombre des plus grands protagonistes de l'industrie des sables bitumineux de l'Alberta, dont Shell, Cenovus et Suncor ont radicalement réduit leurs budgets d'investissement, annoncé des licenciements et mis en veilleuse leurs plans de développement.

Tous ces éléments soulèvent des questions sur les conséquences à court et à long terme de ce fléchissement de l'activité pétrolière sur le trafic maritime et les investissements dans les infrastructures, et en particulier, sur l'effet que cela pourrait avoir sur l'industrie du gaz naturel liquéfié (GNL) dans l'Ouest du Canada.

Même si l'on s'inquiète de l'avenir de certains projets d'infrastructures en Colombie-Britannique, compte tenu de la chute des prix du pétrole et de ses conséquences néfastes sur le secteur, certains indicateurs incitent à penser que la réalité n'est pas aussi douloureuse qu'on pouvait le craindre. En effet, la demande mondiale de pétrole est loin de s'être tarie et, en fait, elle devrait même augmenter au cours du semestre prochain, si l'on en croit l'AIE. Dans une certaine mesure, il se peut que cette croissance soit le résultat de la baisse des prix. Même si le repli mondial des prix du pétrole est une mauvaise nouvelle pour de nombreux

protagonistes, c'en est une bonne pour d'autres, notamment pour les principales économies d'Asie. Selon les estimations de Merrill Lynch Global Research de la Bank of America, de nombreux grands importateurs de pétrole, notamment l'Inde, la Corée du Sud, la Thaïlande et les Philippines afficheront une hausse de leur produit intérieur brut grâce à la baisse des prix du pétrole. Le regain de l'activité économique dans ces pays aiguillonnera la demande des importations d'énergie, offrant ainsi aux fournisseurs canadiens la possibilité d'exporter encore plus de produits.

Plus particulièrement, si l'on examine le cas du GNL, il n'y a pas de corrélation perceptible entre les prix du pétrole et les prix du GNL. En tant que matière première, le prix du pétrole est établi en fonction des marchés mondiaux, alors que le prix du gaz naturel est de nature plus locale, étant donné qu'il est plus difficile à acheminer outre-mer. Cela explique qu'une baisse spectaculaire des prix du pétrole ne soit pas synonyme d'une chute des prix du GNL. De fait, les prix du GNL n'ont pas affiché le même niveau de baisse que les prix du pétrole l'an dernier. Cela étant, les grands acteurs énergétiques et les investisseurs internationaux continuent de voir d'un œil favorable les projets d'infrastructures portuaires pour le GNL sur la Côte Ouest du Canada.

Alors que les compagnies pétrolières de l'Alberta compriment leurs dépenses pour s'ajuster à la faiblesse des cours du pétrole, les auteurs de projets de GNL devraient investir, compte tenu notamment de l'annonce récente par le gouvernement fédéral d'un taux accéléré de déduction pour amortissement dans le secteur du GNL. Cet allègement fiscal fédéral fait suite à la réduction en 2014 par la Colombie-Britannique de sa taxe sur les usines de GNL. Ces investissements stratégiques,



Un pétrolier accostant à Québec. Cette photographie nous a été offerte par le capitaine Simon Pelletier qui œuvre dans la circonscription de pilotage du Bas Saint-Laurent.

qui seront sans doute engagés par des compagnies comme Chevron, Royal Dutch Shell et Petronas, se traduiront par une hausse du trafic maritime sur la Côte Ouest du Canada. Cette hausse entraînera un regain d'attention à l'égard de la sécurité et de la sûreté des transports maritimes.

Les pétroliers se déplacent en toute sécurité le long de la Côte Ouest du Canada depuis les années 1930. Aujourd'hui, près de 500 pétroliers longent les côtes de la Colombie-Britannique chaque année, la majorité d'entre eux en route pour les États-Unis et les principaux marchés asiatiques. Malgré l'importance de ce trafic, le bilan de sécurité et de sûreté de ces navires est tout à fait remarquable. Au port de Vancouver, par exemple, il n'y a pas eu un seul incident de sécurité impliquant un pétrolier depuis 50 ans. Le pilotage continuera de jouer un rôle crucial pour assurer le maintien de ce bilan de sécurité. En même temps, les pilotes font déjà leur part pour faciliter l'augmentation du trafic de GNL sur la Côte Ouest sans compromettre la sécurité maritime ou l'environnement.

UN RETOUR SUR...

e-Navigation Underway 2015



Le capitaine Simon Pelletier, Président de l'Association des pilotes maritimes du Canada et également Président de l'Association internationale des pilotes maritimes, a livré le discours d'ouverture de la conférence e-Navigation Underway 2015 à Copenhague en janvier. Son allocution a porté sur la manière dont les pilotes font usage de développements reliés à la navigation électronique et des considérations pratiques afin que de tels développements soient vraiment utiles pour les pilotes et les équipes à la passerelle.

Gala annuel des pilotes de la côte ouest



Les pilotes de la côte ouest canadienne ont tenu leur gala annuel, visant à célébrer la carrière de leurs retraités, en novembre passé. Cette année, ceux-ci incluaient notamment le capitaine Jim MacPherson, ancien Président de la British Columbia Coast Pilots Corporation (BCCP) et Membre du conseil d'administration de l'Administration de pilotage du Pacifique. Parmi les participants se trouvaient aussi (debouts) le capitaine Stephen Brown, Président de la BC Chamber of Shipping, et sa femme, Joy; le capitaine Kevin Obermeyer, Président et premier dirigeant de l'Administration de pilotage du Pacifique, et sa femme Jenny; (assis) le capitaine Fred Denning, Président de BCCP et Vice-président pour la région pacifique de l'APMC, et sa femme Nora; et le capitaine Simon Pelletier, Président à la fois de l'APMC et de l'IMPA, et sa femme Nadine.

Cocktail annuel de l'IMPA



L'Association internationale des pilotes maritimes (IMPA) a tenu son cocktail annuel en mars dernier à bord du HQS Wellington, qui est amarré en permanence sur la Tamise et où l'Association a son siège. Ici le Vice-président senior de l'IMPA, le capitaine Frédéric Moncany, et le Président de l'IMPA, le capitaine Simon Pelletier, sont en compagnie du Secrétaire-général de l'Organisation Maritime Internationale, M. Koji Sekimizu.

Une nouvelle bouée météorologique ultramoderne à Saint Jean au Nouveau-Brunswick



La nouvelle bouée météorologique et hydrologique acquise pour les eaux du Port de Saint Jean dans le cadre de l'initiative SmartATLANTIC (www.smartatlantic.ca) est arrivée à Saint Jean en janvier, en provenance de la côte ouest canadienne où elle fut construite. Le projet est le fruit de plusieurs années d'efforts de la part de l'APMC en collaboration avec le Gouvernement du Canada,

le Gouvernement du Nouveau-Brunswick, l'Administration de pilotage de l'Atlantique, l'Administration portuaire de Saint Jean, la Garde côtière canadienne et le Institute for Ocean Research Enterprises. La bouée fut déployée à la mi-mars et aidera à réduire les incidents et à favoriser le commerce maritime de gaz naturel liquéfié et de produits pétroliers dans la région en fournissant en temps réel des données précises servant à l'établissement de prévisions à haute résolution sur les conditions météorologiques et sur le régime des vagues.



DE VOTRE POINT DE VUE

Cette photographie nous vient du capitaine Martin Mangan, un pilote de la circonscription de pilotage du Haut Saint-Laurent et fut prise dans les « Brockville Narrows » au sein des Mille Îles. Les photographies en page couverture nous ont été offertes par le capitaine Simon Pelletier, de la circonscription de pilotage du Bas Saint-Laurent.

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.