



## DANS CE NUMÉRO

Notre invité: Bruce Bowie

Certification des officiers canadiens dans la région des Grands Lacs

La Voie maritime: toujours essentielle

Les pilotes du Port de Montréal se joignent à la Corporation des Pilotes du Saint-Laurent Central

3è Congrès de l'APMC

Remise du prix de l'APMC à l'honorable Yves Bernier

Un « Grand Tour » pour une bonne cause

Les pilotes du Bas Saint-Laurent récipiendaires d'un prix des Forces canadiennes

# LE PILOTE CANADIEN



## MESSAGE DU PRÉSIDENT



Le monde se rapetisse sans cesse. Il était un temps, pas si lointain semble-t-il, où ce qui survenait dans un pays prenait des années, voire même des décennies, avant d'affecter d'autres

régions. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. La crise financière de Wall Street en 2008 et sa contagion fulgurante à l'échelle du globe illustre cette mondialisation. Étant dorénavant inextricablement liés les uns aux autres, ce qui survient en un endroit retentit immédiatement sur chaque continent.

Bien que son évolution soit, heureusement, moins spectaculaire que celle de l'économie mondiale, le pilotage maritime est soumis au même phénomène. En effet, plusieurs organismes internationaux dont l'Organisation maritime internationale (OMI), une agence de l'ONU, sont impliqués dans l'élaboration de normes, de conventions et de pratiques ayant pour but de s'appliquer à l'ensemble de leurs membres. De la même manière, certaines associations professionnelles ou commerciales, telles que l'Association

internationale des pilotes maritimes (IMPA) et l'International Chamber of Shipping, prônent la mise en place de procédures et directives qui sont prises en compte par de nombreux pays. Les actions prises par un ou plusieurs pays sont souvent rapidement examinées et suivies par d'autres en raison d'accords bilatéraux ou pour des raisons de compétitivité et cela signifie que les pratiques et politiques en matière de pilotage dans un pays sont susceptibles d'être affectées par des développements survenant à l'étranger.

L'Association des pilotes maritimes du Canada (APMC) s'implique à l'échelle internationale, non seulement parce que ce qui survient ailleurs peut avoir un impact ici, mais aussi parce que nous croyons fermement que l'expérience canadienne en matière de pilotage a beaucoup à offrir au reste du monde. À cet égard, le plus étroit partenaire de l'Association est l'IMPA. Fondée il y a plus de 40 ans, l'IMPA rassemble les associations de pilotes de plus de 50 pays. Aidant les pilotes de par le monde à rester au fait des plus récents développements internationaux concernant le pilotage, l'IMPA représente aussi leurs intérêts au sein de plusieurs forums internationaux, tels que l'OMI. La forte

implication de l'APMC au sein de l'IMPA est le reflet de notre conviction que l'IMPA joue un rôle important afin de mieux comprendre et influencer sur les développements touchant le pilotage.

L'APMC suit de près les travaux de l'OMI, non seulement par l'entremise de l'IMPA mais aussi, de temps à autre, en tant que conseiller auprès de la délégation canadienne à l'OMI. Les pilotes maritimes canadiens ont ainsi eu l'opportunité de jouer un rôle significatif dans des délibérations concernant directement leur profession, telles que le développement et la mise en œuvre de la stratégie d'e-Navigation de l'OMI.

S'impliquer dans les affaires concernant le pilotage à l'échelle internationale a bien sûr un coût mais l'alternative pourrait s'avérer beaucoup plus coûteuse. Plus encore qu'en ce qui concerne d'autres secteurs de l'économie canadienne, le transport maritime est un sujet global et le pilotage est trop important pour la sécurité et l'efficacité de la navigation pour demeurer inactifs. Il est indispensable d'être intéressés, informés, et engagés.

**Simon Pelletier**

# NOTRE INVITÉ: BRUCE BOWIE



**Note de l'éditeur:**  
*Bruce Bowie est depuis longtemps familier avec les questions relatives au pilotage ayant agité pendant 8 ans en tant que Directeur, Politique maritime, à*

*Transports Canada, il y a plus de 20 ans déjà. M. Bowie a effectué un retour au sein du secteur du transport maritime et du pilotage en 2006 lorsqu'il fut nommé Vice-président aux opérations de l'Association des armateurs canadiens (AAC). Il devint Président de l'Association en 2008.*

*Les pilotes apprécient l'approche constructive et ouverte adoptée par M. Bowie sur des questions d'intérêt mutuel et nous sommes ravis de l'accueillir dans ce numéro du Pilote Canadien.*

La décision du gouvernement du Canada de mettre un terme aux droits d'importation (25%) sur certains types de navires marque une nouvelle ère dans le développement de l'industrie du transport maritime canadien. Grâce à un effort collaboratif de la communauté maritime visant à encourager cette action gouvernementale, notre industrie est maintenant dans une bien meilleure position pour renouveler sa flotte, accroître son efficacité, et améliorer la performance environnementale du mode de transport qui est d'ores et déjà le plus écologique.

Les armateurs canadiens ont rapidement donné suite au retrait de cette barrière qui constituait un obstacle important au renouvellement de la flotte. Canada Steamship Lines (CSL) a annoncé la signature d'un contrat avec la compagnie chinoise Chengxi Shipyard, basée à Jiangyin, pour la construction, d'ici à l'automne 2012, de deux nouveaux vraquiers pour la région des Grands Lacs. Le Groupe CSL a par la suite exercé l'option de faire construire deux navires supplémentaires. Ces navires de

classe Trillium seront dotés des équipements d'autodéchargement les plus avancés et des moteurs les plus modernes et efficaces. Pour sa part, en décembre 2010, Algoma Central Corporation avait annoncé l'achat de quatre vraquiers pour les Grands Lacs, commande qui a été suivie au début 2011 par l'achat de deux autres navires. Ces navires de classe Equinox, réputés pour leur efficacité et leur performance écologique, seront construits par l'entreprise chinoise Nantong Mingde Heavy Industries, dans la région du delta du Yangtze. Par ailleurs, la Commission canadienne du blé a également procédé à la commande de deux vraquiers de classe Equinox, portant ainsi le total à huit nouveaux navires, dirigés et exploités par Algoma. Ces douze nouveaux navires vont contribuer à accroître la sécurité de la navigation et à diminuer les consommations énergétiques et l'empreinte écologique du transport maritime. Ils permettront également de maintenir les emplois de milliers de canadiens qui exploitent et entretiennent la flotte au pays.

Après avoir surmonté cet obstacle de taille pour la viabilité du secteur du transport maritime domestique, nous devons à présent centrer notre action commune sur certains règlements incohérents et irréalistes qui continuent d'entraver nos efforts en matière d'amélioration de la performance environnementale.

En ce qui concerne les émissions atmosphériques, l'AAC continue de souligner sa vive inquiétude à l'effet que la mise en œuvre de la Zone nord-américaine de contrôle des émissions par l'Environmental Protection Agency (EPA) du gouvernement américain aura, en fait, dans la région des Grands Lacs, des impacts écologiques et économiques négatifs. Transports Canada a proposé un programme alternatif de réduction des émissions basé sur la détermination d'une moyenne pour la flotte (« Fleet Averaging »). Cette suggestion répond aux appréhensions créées par la position de l'EPA, et plutôt que de freiner les innovations technologiques, stimule les investissements en achat de nouveaux navires et de nouvelles technologies tout en réalisant une meilleure performance environnementale que l'approche préconisée par l'EPA. L'AAC est encouragée par le leadership de Transports Canada et son

initiative visant à mettre en place un système de contrôle des émissions plus performant et mieux adapté au Canada.

En ce qui a trait aux eaux de ballast, le système de réglementation complexe et quelque peu hétéroclite de plusieurs États américains des Grands Lacs perdure. Un signe encourageant émane toutefois du Wisconsin qui a renoncé à sa norme 100 fois plus stricte que celle de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et s'est associé au Groupe de collaboration des Grands Lacs sur l'eau de ballast pour mener une étude approfondie sur les technologies de traitement des eaux de ballast et les outils scientifiques permettant d'en mesurer l'efficacité. À l'issue de cette étude, le Wisconsin a décidé d'harmoniser ses normes de rejet avec les standards internationaux de l'OMI.

En revanche, l'État de New York n'a pas le même point de vue. New York continue d'exiger un standard inatteignable, 100 fois plus exigeant que la norme de l'OMI, exigence qui atteindra même 1000 fois les standards de l'OMI pour les nouveaux navires à compter de janvier 2013. L'AAC continue donc de presser les gouvernements américains et canadiens de développer un système réglementaire atteignable et cohérent pour la gestion des eaux de ballast dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent afin de remplacer l'ensemble actuel disparate.

L'avenir s'annonce prometteur et respectueux de l'environnement mais nous avons encore beaucoup de travail à réaliser ensemble afin de le concrétiser.

## 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.



## Certification en matière de pilotage des officiers canadiens dans la région des Grands Lacs

Sans nul doute, le dossier dans lequel l'APMC a été impliquée le plus longtemps depuis l'entrée en vigueur de la *Loi sur le pilotage* en 1972 a été celui de la certification en matière de pilotage des capitaines et officiers canadiens dans la région des Grands Lacs. De façon spécifique, le défi consistait à donner effet à l'exigence contenue dans la *Loi* à l'effet que les navires canadiens n'utilisant pas les services de pilotes brevetés se doivent d'être sous la conduite d'un officier dont les compétences en matière de pilotage sont dûment certifiées. Le processus par lequel les officiers sont certifiés se devait de respecter à la fois l'exigence statutaire à l'effet que l'Administration de pilotage des Grands Lacs doit jouer un rôle direct et décisif dans le fait de déterminer si un candidat est qualifié pour obtenir un certificat de pilotage et le besoin de l'industrie pour un processus qui ne soit pas indûment onéreux.

Le 6 juillet 2011, le gouvernement fédéral a publié dans la Partie II de la Gazette du Canada des amendements au *Règlement de pilotage des Grands Lacs* instaurant, sous l'égide de l'Administration de pilotage, un processus de certification des compétences

entrant en vigueur le 1er janvier 2013. Ces amendements sont le résultat de consultations menées par l'Administration et le gouvernement auprès de l'industrie et des groupes de pilotes.

Ces amendements tiennent compte de la préoccupation fondamentale exprimée par l'APMC à l'effet que l'évaluation des compétences requises pour la conduite de navires dans les zones de pilotage obligatoire doit – tant pour les pilotes brevetés que les officiers canadiens aspirant à être certifiés – être réalisée par l'Administration de pilotage, un organisme à la fois indépendant et impartial, afin de servir comme il se doit l'intérêt public.

Lorsque les amendements prendront effet, l'implantation des principes de la *Loi sur le pilotage* sera donc, 40 ans après le passage de celle-ci, finalement complétée. Cette étape importante, qui met fin à une longue polémique entre plusieurs intervenants, offre l'opportunité d'une collaboration plus étroite entre l'industrie, les pilotes et les groupes d'intérêt.

## ÉPHÉMÉRIDES

### OCTOBRE

- 25 | Journée maritime québécoise, Société de développement économique du Saint-Laurent, Québec
- 26-27 | Assemblée annuelle du Conseil d'administration de l'APMC, Ottawa

### NOVEMBRE

- 07-10 | Rencontre du Conseil consultatif maritime canadien, Ottawa
- 08-09 | Conférence *Highway H2O 2011*, Toronto
- 17-18 | *BC Chamber Energy Summit*, Vancouver
- 21-30 | Organisation Maritime Internationale, Assemblée, 27<sup>e</sup> rencontre, Londres
- 29-30 | Conférence *eNavigation 2011*, Seattle

### DÉCEMBRE

- 02 | 77<sup>e</sup> Souper annuel, Grunt Club, Montréal

### JANVIER

- 18-20 | Conférence *e-Navigation Underway 2012*, Oslo et Copenhague
- 20 | 72<sup>e</sup> Souper annuel, Marine Club, Toronto

# LA VOIE MARITIME:

D'UNE IMPORTANCE  
TOUJOURS VITALE  
POUR L'ÉCONOMIE  
NORD-AMÉRICAINE

Inaugurée en 1959, la Voie maritime du Saint-Laurent constitue l'un des ouvrages d'ingénierie les plus remarquables de l'histoire. Son développement, qui a complété le Réseau Grands Lacs/Saint-Laurent long de 3,700 km, a concrétisé le rêve remontant au 18<sup>e</sup> siècle de relier l'océan Atlantique aux Grands Lacs par une voie navigable et a grandement contribué à la vitalité industrielle du cœur du continent. Depuis son ouverture, plus de 2.5 milliards de tonnes de marchandises, estimées à plus de 375\$ milliards, ont transité par la Voie maritime en direction ou en provenance du Canada, des États-Unis et d'une cinquantaine d'autres pays.

## Un monde bien différent

Le commerce international a cru de manière impressionnante au cours des deux dernières décennies, la majeure partie de cette croissance provenant de l'émergence des marchés asiatiques. Un certain changement de dynamique s'en est ensuivi, plaçant l'emphase sur les échanges commerciaux émanant de la côte ouest. En même temps, de profonds changements structurels ont affecté des industries – tel que l'acier – comptant parmi les principaux utilisateurs de la Voie maritime.

Cette réalité changeante du commerce international jumelée à l'amenuisement de la base industrielle dans la région depuis les années 80 explique en grande partie la diminution substantielle du volume de marchandises transitant par la Voie maritime – qui est passé de 74.3 millions de tonnes en 1979 à 30.7 en 2009. Bien qu'un retour aux cimes des années 70 soit improbable, un nouvel équilibre – fondé sur une croissance modérée mais assez stable – semble s'être établi.

## Rester compétitif au sein de l'économie mondiale

En 2007, une étude fut menée par le Canada et les États-Unis afin d'examiner la condition du Réseau et la meilleure manière de le maintenir et l'utiliser. L'étude s'est centrée sur l'optimisation des infrastructures en place, plutôt que leur expansion, sans doute en partie en raison du fait que le Réseau n'opère qu'à 50% de sa capacité.

Le rapport a souligné que cette marge de manœuvre considérable au sein du Réseau constitue un avantage compétitif croissant pour celui-ci auprès des expéditeurs, alors que les secteurs routier et ferroviaire dans la région sont aux prises avec des problèmes de congestion. Le rapport a aussi noté que l'accroissement de l'achalandage dans les ports de la côte ouest est de nature à également y créer des problèmes de congestion et, qu'en conséquence, certains expéditeurs choisissent maintenant des routes alternatives – telles que l'expédition de conteneurs par le canal de Suez vers l'Europe puis la côte est nord-américaine. Le rapport a mis de l'avant l'idée que l'utilisation du Réseau, plutôt que le transport de surface, pour expédier une partie de ces marchandises vers leur destination finale pourrait à la fois répondre aux problèmes de congestion et augmenter le trafic. Ceci implique toutefois que la capacité à déplacer et manipuler des conteneurs en amont de Montréal devrait être accrue. Cette perspective a fait l'objet de plusieurs discussions au fil des ans mais demeure évasive.

Accroître le trafic dépend aussi de la capacité d'opérer de manière sécuritaire et d'être compétitif et fiable. À cet égard, en réponse aux préoccupations exprimées quant à l'état des infrastructures, les deux entités responsables de la gestion de la Voie maritime, la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent pour le Canada et la *St. Lawrence Seaway Development Corporation* pour les États-Unis ont chacune mis de l'avant des programmes d'investissement significatifs: 270\$ millions sur cinq ans dans un cas et 186\$ sur 10 ans dans l'autre.

## D'une importance toujours vitale pour l'économie nord-américaine

Bien que les sommets connus par le passé ne se répéteront peut-être pas, une croissance modérée mais assez stable semble être devenue la nouvelle norme. La Voie maritime et le Réseau Grands Lacs/Saint-Laurent continuent à jouer un rôle fondamental au sein de l'économie nord-américaine, soutenant des dizaines de milliers d'emplois et générant plusieurs milliards de dollars en retombées pour le Canada et les États-Unis. La pertinence du Réseau est indéniable et il y a toutes les raisons d'être optimiste quant à son futur.



## Les pilotes du Port de Montréal se joignent à la Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central

Le 16 septembre dernier, les pilotes maritimes du Port de Montréal ont joint les rangs de la Corporation des Pilotes du Saint-Laurent Central (CPSLC) ce qui signifie qu'un seul groupe de pilotes opère dorénavant dans les eaux du Port. Auparavant, en fonction de la nature des affectations, le pilotage au sein du Port était réparti entre les deux groupes de pilotes.

Les sept pilotes du Port de Montréal, qui œuvraient jusqu'alors à titre d'employés de l'Administration de Pilotage des Laurentides (APL), sont désormais membres de la CPSLC et, à ce titre, sont appelés à fournir leurs services à l'APL par l'entremise d'un contrat de louages de service entre la Corporation et l'Administration.

« Je suis très heureux d'accueillir les pilotes du Port de Montréal au sein de notre organisation », a déclaré Michel Fortin, président de la CPSLC. « En tant que membres de la Corporation, les pilotes du Port deviennent aussi membres de l'Association des pilotes maritimes du Canada et de la Guilde de la marine marchande du Canada. La venue de ces pilotes expérimentés au sein de ces trois organisations renforce chacune d'entre elle. Elle assure aux pilotes une représentation efficace et leur permet de participer pleinement aux questions relatives à leur profession », a ajouté le capitaine Fortin.

Cette fusion n'amointrira pas les services de pilotage fournis aux navires le requérant mais devrait plutôt, au contraire, s'avérer bénéfique afin d'assurer la pérennité du service et la présence à long terme de pilotes hautement qualifiés dans les eaux du Port.

### UN RETOUR SUR...

Le capitaine Fred Denning, Vice-Président, de l'APMC pour la région du Pacifique, fut l'un des conférenciers lors du "Command Seminar" du Nautical Institute tenu en juin dernier à Victoria. Ses propos ont porté sur le pilotage sur la côte ouest canadienne et, en particulier, sur le rôle et les responsabilités des pilotes ainsi que sur les défis reliés au fait de maintenir un bassin adéquat de candidats. Son discours est disponible au: [www.apmc-cmpa.ca](http://www.apmc-cmpa.ca).



# TENUE DU 3È CONGRÈS DE L'APMC À HALIFAX

Le troisième Congrès de l'AMPC s'est déroulé à Halifax, du 5 au 8 juillet dernier, avec pour objectif premier de discuter des différents impacts que peuvent avoir les politiques publiques et la mondialisation sur le pilotage maritime. Organisé autour du thème: « Par-delà la passerelle: les pilotes au sein de la communauté », le congrès a accueilli plus de 225 personnes qui ont pu participer à de nombreux échanges allant du commerce mondial aux tendances récentes en matière de réglementation.

De nombreux facteurs ont contribué à la réussite de l'événement: une répartition judicieuse entre les séances de travail et les activités sociales; des échanges de qualité sur des sujets importants; des invités des plus éminents au nombre desquels le Secrétaire général de l'Organisation Maritime Internationale, le Ministre d'État aux Transports du Canada, la Lieutenant-gouverneure de la Nouvelle-Écosse ainsi que le Président de l'Association internationale des pilotes maritimes; de même qu'un admirable esprit de camaraderie.

Deux caractéristiques du Congrès ont été particulièrement appréciées et soulignées par les participants. La conférence a tout d'abord rassemblé des conférenciers de haut calibre qui ont su partager une expertise précieuse. Ces intervenants comprenaient notamment des gens ayant servi à titre de greffier du Conseil privé du Canada, de sous-ministre des Affaires Étrangères, de premier sous-gouverneur de la Banque du Canada ainsi que de chef économiste de la

Banque Toronto-Dominion. Les discussions ont aussi bénéficié de la participation des présidents des associations brésilienne, française et allemande de pilotes maritimes, de la Présidente de l'Institut sur la gouvernance, de plusieurs avocats émérites, appréciés pour leur compétence en droit maritime, ainsi que d'un chroniqueur du *Globe and Mail*.

L'autre caractéristique tient à la diversité des participants, issus de l'ensemble des secteurs de la communauté maritime. En effet, plusieurs représentants d'organismes gouvernementaux, fonctionnaires et élus, ont participé à l'événement de même que de nombreux cadres et membres des conseils d'administration d'Administrations portuaires ou de pilotage. Les expéditeurs et fournisseurs de services maritimes étaient également bien représentés. Jumelé à la présence de nombreux pilotes canadiens et de l'étranger, le groupe constituait un excellent microcosme du monde maritime, donnant lieu à de riches échanges d'informations et opportunités de rencontres.

Le Congrès de l'AMPC est devenu un rendez-vous prisé au sein de la communauté maritime canadienne et cette troisième édition s'est montrée à la hauteur des attentes. Le programme a permis aux participants de considérer le pilotage dans un contexte élargi, intégrant les dynamiques politiques, économiques et commerciales, et menant à une meilleure compréhension des enjeux et des défis de la profession ainsi que des approches permettant d'y répondre.



Le Capitaine Michael Watson, Président de l'Association internationale des pilotes maritimes; l'Amiral Efthimios E. Mitropoulos, Secrétaire-général de l'Organisation Maritime Internationale; et le Capitaine Simon Pelletier, Président de l'Association des pilotes maritimes du Canada avant la cérémonie d'ouverture.



L'honorable Steven Fletcher, C.P., député, Ministre d'État (Transport), Gouvernement du Canada, au cours de la cérémonie d'ouverture.



L'honorable Percy Paris, Ministre du développement économique et rural et du tourisme, Gouvernement de la Nouvelle-Écosse; le Capitaine Michael Watson, Président de l'Association internationale des pilotes maritimes; Son Honneur, l'honorable Mayann E. Francis, Lieutenant-gouverneure de la Nouvelle-Écosse, Aide de camp de la Lieutenant-gouverneure; le Capitaine Andrew Rae, Vice-président, région Atlantique de l'Association des pilotes maritimes du Canada.



## LE PRIX DE L'APMC EST REMIS À L'HONORABLE YVES BERNIER POUR SA CONTRIBUTION EXCEPTIONNELLE À LA SÉCURITÉ MARITIME

Nous étions en 1962; les pilotes maritimes du Saint-Laurent étaient en grève et une des plus importantes artères commerciales du pays était, de ce fait, virtuellement bloquée. Plusieurs autres pilotes à travers le pays songeaient aussi à joindre ce mouvement. Bien que le service ait repris moins d'une semaine après le début de la grève, une entente mettant fin au conflit ne fut signée qu'après l'engagement du gouvernement fédéral à réaliser une enquête sur le pilotage et les modalités de son organisation au Canada.

Plus tard cette même année, le Ministre des Transports, l'honorable Léon Balcer, annonça la mise en place d'une Commission Royale sur le pilotage ainsi que la nomination de son président, l'honorable Juge Yves Bernier de la Cour supérieure du Québec.

L'idée que la Commission Royale sur le pilotage puisse rendre ses conclusions dans un délai de six mois est très rapidement apparue comme irréaliste. En fait, la commission ne fit état de ses observations qu'à compter de 1968 – six ans après le commencement de ses travaux – et le dernier volume de ce rapport ne fût présenté au gouvernement qu'en 1971 – soit neuf ans après que le Juge Bernier ait amorcé son enquête.

Le gouvernement avait toutefois effectué un choix judicieux en la personne du Juge Bernier. Celui-ci a en effet habilement su remplir ses fonctions de président tout au long d'une enquête qui s'est avérée délicate et prolongée. Rigoureux et complet, le Rapport Bernier bénéficia du support général des intervenants de la communauté maritime et le gouvernement put s'appuyer sur ses recommandations afin de préparer la législation qui encadre de manière efficace le pilotage depuis des décennies.

Le Juge Bernier a conçu un système de pilotage qui est indépendant, responsable, flexible, soucieux de prendre en considération les spécificités de chaque région et qui répond efficacement aux besoins des usagers. Ses recommandations ont formé la base d'un système de pilotage qui reste un modèle pour le monde.

Au regard de l'importance de sa contribution envers la sécurité maritime, l'APMC aurait difficilement pu rendre hommage, lors de son Congrès, à un autre candidat que le Juge Bernier. La présentation vidéo réalisée pour cette occasion peut être consultée sur le site Internet de l'APMC au: [www.apmc-cmpa.ca](http://www.apmc-cmpa.ca).

## Un "Grand Tour" pour une bonne cause

Les capitaines Alain Arseneault et Eric Godolphin, pilotes du Saint-Laurent Central et amis de longue date, sont allés au bout de leur rêve cet été en complétant la mythique grande boucle – connue sous le nom de « Great Loop » – sur les eaux et canaux de l'est de l'Amérique du nord. Ce circuit marin va des Grands Lacs au Golf du Mexique et comprend aussi le réseau de voies et canaux situé le long du littoral américain de l'Atlantique (« l'Intracoastal Waterway »).



*Nos deux hardis pilotes, les capitaines Eric Godolphin et Alain Arseneault, de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central, à l'amorce de leur périple, à Montréal.*

Le «Great Loop» est habituellement réalisé sur des navires d'une longueur variant de 20 à 60 pieds (6 à 18 mètres) sur une période de plusieurs mois. Eric et Alain ont toutefois choisi d'accomplir leur expédition en motomarines (utilisant des Bombardier GTX 255 et 260), exploit réalisé par seulement deux personnes avant eux et ce, sur des périodes plus longues que les 47 jours mis par les deux pilotes pour compléter leur circumnavigation.

Animés non seulement d'un évident esprit d'aventure, Alain et Eric se sont aussi efforcés de faire en sorte que leur périple de plus de 4,800 milles serve une cause importante, décidant de recueillir des fonds pour la Société de la Sclérose Latérale Amyotrophique du Québec - la maladie de Lou Gehrig. Il s'agit là d'une cause qui leur tient particulièrement à cœur puisque Claude, le père d'Alain, un amoureux de la navigation sur le Saint-Laurent, a courageusement combattu cette maladie. Plus de \$6,500 ont été recueillis jusqu'ici, notamment grâce aux dons de plusieurs pilotes, et il est toujours temps de faire de même au [www.grandtour2011.com](http://www.grandtour2011.com)

# La Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent reconnue pour son appui aux réservistes des Forces

La Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent a reçue un prix pour son appui aux opérations nationales des Forces canadiennes lors d'une cérémonie au Musée canadien de la guerre le 20 juin dernier à Ottawa. Le Conseil de liaison des Forces canadiennes a remis ce prix à la Corporation en reconnaissance du soutien exceptionnel qu'elle a accordé à la Force de réserve du Canada, particulièrement par l'entremise du Centre de simulation et d'expertise maritime de la Corporation à Québec. Le Centre est utilisé par la Réserve navale du Canada pour des activités de formation continue des officiers de marine.

Tous les deux ans, les réservistes et unités de réserve présentent des candidatures d'employeurs ou d'instructeurs qui ont fait des efforts particuliers pour aider les réservistes à trouver un juste milieu entre leurs engagements civils et leurs responsabilités militaires. Le Capf Étienne Landry du NCSM Montcalm a désigné la Corporation comme candidate.



*M. John C. Eaton, Président du conseil d'administration, Eaton's of Canada et Président national, Conseil de liaison des forces canadiennes; Capitaine Daniel Ouimet, Président, Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent; Capitaine de Corvette et Commandant du NCSM Montcalm Étienne Landry; et le Brigadier général Simon Hébert, Commandant du secteur du Québec de la Force terrestre et de Force opérationnelle interarmées (Est).*

## DE VOTRE POINT DE VUE

**Cette photographie nous provient du capitaine Louis Rhéaume, pilote dans 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 en des lieux à la beauté spectaculaire mais parfois aussi en des conditions pouvant être extrêmement éprouvantes. Nous apprécions recevoir toute photographie illustrant la profession de pilote et la nature de ce fascinant travail.

