

"P.P.I. TRANSPORT SYMPOSIUM 9"

7-8-9 OCTOBRE 1991

ST-JEAN, NOUVEAU-BRUNSWICK

CANQ
TR
SMVSL
109
V.1

448437

COMPTE RENDU D'UN DEPLACEMENT

AYANT FAIT L'OBJET D'UN C.T.

EVENEMENT

"P.P.I. TRANSPORT SYMPOSIUM 9"

DATE

7-8-9 OCTOBRE 1991

LIEU

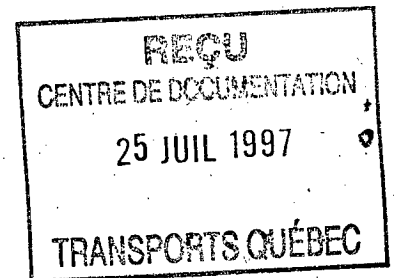
SALON DES CONGRES

ST-JEAN, NOUVEAU-BRUNSWICK

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

NOM DE L'EMPLOYE PRESENT

Gérald Montambeault
Secrétariat à la mise en
valeur du Saint-Laurent



CANQ
TR
SMVSK
109
V.1

TABLE DES MATIERES

<u>SUJET</u>	<u>PAGE</u>
1- <u>But de la rencontre</u>	3
2- <u>Recommandations</u>	4
3- <u>Commentaires généraux</u>	6
4- <u>Notes prises lors du Symposium</u>	12

1- BUT DE LA RENCONTRE

L'Association internationale des industries du bois, de la pulpe et du papier a tenu son symposium bi-annuel à St-Jean, Nouveau-Brunswick, du 7 au 9 octobre 1991.

La rencontre avait pour but de permettre la discussion des différents problèmes de production, de reforestation, du marché, des transports, et d'environnement affectant cette industrie au cours des années récentes. Elle se voulait aussi un Forum, permettant la présentation de solutions pour solutionner les problèmes et favoriser le développement harmonieux de l'économie et évolution de l'industrie au cours de la prochaine décennie.

En somme, il s'agissait de faire le point sur l'état de l'industrie et planifier son opération générale pour les prochains dix ans, dans les contextes de globalisation des marchés et d'ententes de libre-échange entre les divers pays. Il faut aussi à l'aube de l'an 2000 tenir compte des exigences de plus en plus rigides imposées à l'industrie par l'environnement et de leurs impacts sur la rentabilité de leurs opérations.

2- RECOMMANDATIONS

2.1 Faire tous les efforts et démarches pour assurer la tenue de ce Symposium international au Québec. Les pourparlers sont à entreprendre dès maintenant et pourraient se faire conjointement par le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent et la Délégation du Québec à Bruxelles. Les responsables pour P.P.I. ont leurs bureaux dans cette ville.

2.2 Travailler de concert avec les Associations du bois de sciage du Québec et les producteurs pour la centralisation dans un ou deux ports du Québec de leurs opérations d'entreposage, manutention et arrimage pour les marchés d'exportation.

2.3 Convaincre ces producteurs de regrouper leur production, centraliser leur mise en marché.

Partager celui-ci en fonction de leur production. En conséquence, ils obtiendront de meilleurs prix, tarifs, et pourront faire une meilleure planification de leurs opérations sur une période de quelques années.

2.4 Considérer l'implantation dans un des ports du Saint-Laurent d'un bureau de ventes des produits du bois et exposition d'échantillons des divers produits disponibles pour l'exportation.

Les acheteurs pourraient ainsi se familiariser avec les méthodes d'exploitation, produits et installations des divers producteurs. Une sorte de zone franche serait envisageable.

- 2.5 Convaincre les producteurs de l'avenir prometteur du marché d'exportation des produits forestiers hors des Etats-Unis. Leur faciliter la prise de conscience de ces marchés et leur faciliter l'accès à ceux-ci.
- 2.6 Faire réaliser aux producteurs l'importance de rencontrer les normes de ce marché concernant le séchage, pesticides et dimensions. C'est la seule façon de s'intégrer et de prendre leur quote-part d'un marché très prometteur en Europe, Arabie, Orient.
- 2.7 Convaincre les transporteurs maritimes de produits forestiers pour l'exportation, du potentiel des chargements de retour tels qu'autos, machineries, etc... Ces navires de type Ro-Ro ou à accès latéraux sont très adaptés pour ce transport.
- 2.8 Cesser de concentrer tous les efforts d'exportation vers le marché des Etat-Unis qui se veut de plus en plus protectionniste et exigeant du point de vue taxation et douanes.
- 2.9 Accroître la production de bois de finition, produits à valeur ajoutée, et maisons préfabriquées qui sont les éléments majeurs du marché d'exportation vers ces pays (2.6).

3- COMMENTAIRES GENERAUX

- 3.1 La rencontre a eu lieu à St-Jean, Nouveau-Brunswick, du 7 au 9 octobre 1991. Plus de 650 participants étaient présents, dont 300 membres réguliers. Les participants originaient de 27 pays différents.
- 3.2 Comme représentant du Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent, mon rôle en fut un d'observateur lors des diverses séances. J'ai pu prendre contact directement avec des "décideurs" oeuvrant aux niveaux national et international au sein de cette industrie. Mon intérêt a été retenu par les participants rattachés aux secteurs des transports et des marchés internationaux.
- 3.3 J'ai pu analyser et voir comment et par qui le Saint-Laurent et ses ports seraient susceptibles d'une meilleure utilisation par l'industrie forestière.
- 3.4 Il a été possible de mieux comprendre et visualiser la géographie du marché mondial de cette industrie. Il a été possible de rencontrer, identifier et discuter avec certains intervenants auprès desquels, il serait intéressant d'intervenir plus à fond pour favoriser la promotion et utilisation de la Voie maritime Saint-Laurent/Grands Lacs et de ses ports.

3.5 Il a été possible de déceler certains créneaux du marché d'exportation susceptibles de s'avérer intéressants pour nos producteurs québécois.

3.6 Les journées du 7 et 9 octobre 1991 ont été occupées par la présentation et discussions de divers documents sur des sujets tels que:

3.6.1 La disponibilité actuelle et future de navires pour le transport des produits forestiers.

L'évolution, vers des navires polyvalents, de plus faible tonnage, plus grande vitesse, les coûts de remplacement...

3.6.2 La tarification actuelle et son évolution.

3.6.3 La manutention et entreposage de ces produits, modernisation et informatisation des équipements, exigence sécuritaire, normalisation des équipements de transport et manutention.

3.6.4 Coûts impliqués par le respect des normes et réglementation de l'environnement, les nouvelles législations environnementales et leurs impacts sur l'économie de ce marché.

- 3.6.5 Politique de reforestation, contrôle du gaspillage en forêt, utilisation des rebuts de l'industrie forestière...
- 3.6.6 La concentration des industries de pulpe et du papier en Europe et les effets conséquents. La vétusté des usines européennes.
- 3.6.7 La conséquence de la réunification des deux Allemagnes sur cette industrie et transport de ses produits.
- 3.6.8 Les effets de l'ouverture du canal "Rhin-Main-Danube" sur le transport par barges des produits forestiers. Ce canal rend maintenant possible le transport maritime par barges depuis la Mer du Nord vers la Mer Noire, vers la Mer Caspienne, Mer Méditerranée et Mer du Nord.
- 3.6.9 Les changements affectant les modalités et équipements de manutention et transport des produits forestiers.
- 3.7.0 Le marché d'exportation du bois, et certains facteurs qui affecteront la compétitivité des Etats-Unis face à la globalisation du marché au cours de la prochaine décennie.

3.7.1 Les assurances et le transport maritime des produits forestiers.

3.7 La journée du 8 octobre a été utilisée pour la visite de quelques sites industriels et portuaires:

3.7.1 Installations portuaires de "Fortem"

Cette compagnie se spécialise dans l'entreposage intérieur et extérieur des produits forestiers. Elle en fait aussi la manutention et arrimage pour leur transport maritime aux fins du marché d'exportation.

3.7.2 La compagnie maritime Paper Products Limited

Cette usine fabrique des boîtes de carton ondulé.

3.7.3 La compagnie de Papier Irving Limited

On y fabrique le papier journal à partir de la pulpe thermo-chimique. Ce papier va au marché d'exportation.

3.7.4 Chantier maritime de St-Jean

C'est le plus important chantier maritime opérationnel au Canada. Au moment de la visite, l'activité principale était la construction de frégates pour le Canada.

Ces visites se sont avérées très intéressantes. Cependant, elles ont été faites de façon un peu superficielle de par le temps disponible. Il aurait été préférable de cibler les visites en fonction de l'intérêt des participants et non d'amener l'ensemble à tout voir. Ainsi, le temps alloué à chaque visite aurait permis aux participants intéressés une meilleure prise de connaissance avec le milieu et permis plus de questions auprès des guides.

- 3.8 Ce Symposium international se tient tous les deux ans. Il y a alternance entre un site européen et américain. Le prochain congrès (1993) se tiendra à Anvers, Belgique.

Il a été proposé aux responsables de tenir le prochain au Québec. Ils se sont montrés réceptifs à cette proposition.

Il est à noter que cet événement attire chaque fois entre 600 et plus de 1000 participants. Quelle "belle" retombée économique pour le Québec, qui est un acteur majeur mondial au sein de l'industrie du bois, de la pulpe et du papier.

Il faudrait miser sur cet événement pour mousser la promotion du Québec et du Saint-Laurent.

- 3.9 Dès qu'il me seront disponibles, je ferai parvenir aux concernés les "proceedings" compte-rendu de la réunion.

4- NOTES PRISES LORS DU SYMPOSIUM4.1 Mot de bienvenue

4.1.1 Honorable Gerald S. Merrithew
Ministre des Forêts, Nouveau-
Brunswick

Présente les salutations de son Premier ministre qui est retenu à Ottawa.

Il explique aux participants que la Ville de St-Jean et son port sont des centres d'activités très importants au Canada pour l'industrie forestière. Un (1) travailleur sur sept (7) est impliqué dans cette industrie dans la région de St-Jean.

Les activités d'exportation des produits forestiers sont très intenses au port de St-Jean. On est occupé à en doubler les infrastructures requises par ces opérations.

On y a manutentionné 750 000 tonnes (de papiers, pulpe, et produits forestiers) au cours de 1990. On espère dépasser 1 000 000 de tonnes au cours de 1991.

4.1.2 Honorable James A. Graham
Ministre des Richesses naturelles,
Nouveau-Brunswick

L'industrie forestière est pour lui la plus importante industrie du Nouveau-Brunswick.

Il trouve très regrettable les critiques négatives des environmentalistes européens sur le respect des normes environnementales, et la politique de reforestation du Nouveau-Brunswick.

Les critiques sont faites dans la plus grande inconscience et ignorance des politiques de son gouvernement en matières d'environnement, de régénération des forêts et du respect du milieu naturel pour la survie des espèces animales.

La forêt est une richesse du milieu naturel et un héritage que son gouvernement a toujours respecté. D'ailleurs, nos politiques le prouvent.

4.1.3 Madame Elsie Wayne
Mairesse de St-Jean, Nouveau-
Brunswick

Elle fait l'éloge de sa ville, du port de St-Jean. Pour elle, l'industrie privée est la base du développement économique. Elle fait tous les efforts possibles pour attirer celle-ci dans sa région, laquelle est très affectée par la présente récession économique, le libre-échange et la T.P.S.

Elle remercie les organisateurs d'avoir choisi la ville de St-Jean pour la tenue de leur Symposium, et leur souhaite un excellent séjour.

4.2 Keynote Address

Mr. Adam Zimmerman, Chairman, Noranda Forest Inc., Canada

4.2.1 Généralités

- Il déclare n'être pas très optimiste tant qu'au futur de l'industrie forestière canadienne.
- Le papier est un des éléments importants dans notre actuelle modalité de vivre.
- Le marché de la pulpe et du papier est suralimenté.
- Les surplus disponibles favorisent la chute des prix et entraînent de nombreuses fermetures d'usines à travers le Canada.
- Les gouvernements ne semblent pas conscients des problèmes de l'industrie forestière et sont très lents à réagir.
- La régénération des forêts, le recyclage du papier, les pesticides, les réglementations de l'environnement sont parmi ces problèmes.
- Au Canada, l'industrie forestière occupe plus de 1.5 millions de personnes:
Il y a 450 millions d'hectares en forêt; on produit 130 millions de pieds cubes de bois par année.
On fabrique plus de 20 millions de tonnes de papier.

4.2.2 Régénération forestière

Il explique que depuis 1980, sa compagnie ne fait plus de régénération naturelle de forêt. Elle fait de la plantation, et sur des superficies ayant plus que le double que celles sur lesquelles elle fait des coupes annuelles.

4.2.3 Environnement

- Dans la fabrication du papier, ils ont éliminé l'utilisation du chlore et font le traitement des eaux usées et des rejets chimiques. L'émission de chlore est moindre qu'une partie par million.
- Pour ce qui est de la dioxine et de ses dangers, il n'y a rien de clarifié. Les environmentalistes font du sentiment et de l'émotif avec les risques réels.
- Pour Noranda seulement, il en coûterait plus de 450 millions de dollars par année pour faire face aux exigences des réglementations et législations canadiennes.
- Il y a un bilan à établir entre l'économie, le respect intégral des normes, et la compétitivité dans un marché global au sein duquel les normes sont différentes. Il y a une question de survie de l'industrie ou des "bonhommes verts".

4.2.4 Recyclage du papier

- Sa compagnie est très impliquée dans le recyclage et désencrage du papier. Les problèmes à solutionner sont importants tant du point de vue technique, qu'investissements et rentabilité.
- Il y a un problème d'approvisionnement pour une telle usine au Canada. C'est que le Canada est surtout un pays exportateur de papier.
Il faudra faire des ententes et réglementer l'importation du papier recyclable pour garantir un approvisionnement constant aux usines concernées.
- Les importations de papier recyclable devront être de l'ordre de 2 millions de tonnes par année selon leurs estimés pour assurer la rentabilité des usines.
- Le recyclage diminuera la coupe des forêts et celle de sa régénération, et causera un problème de chômage ou formation de la main-d'oeuvre.

5- 1ERE SESSIONDisponibilité présente et future de navires pour le transport des produits forestiersInventaires, demandes, tarifs de transport5.1 Mr. Terge Kobro - R.S. Platon Norway

- Il y a une bonne disponibilité de navires de type "Open Hatch" pour le transport des produits forestiers. Cependant, ces navires ont en moyenne plus de 10 ans d'âge et leur remplacement est imminent.
- Les coûts d'entretien et d'opération sont élevés, ce qui favorise l'accroissement des coûts des transports.
- Les coûts de remplacement de ces navires sont de l'ordre de 40 à 50 millions de dollars l'unité.
- La prochaine décennie verra un décroissement de la flotte, et il faudra songer à son remplacement et aux coûts impliqués, et à de nouveaux types de navires "Ro-Ro" - portes latérales - etc... de moindre tonnage et ayant plus de souplesse.
- Les marchés d'exportation de la prochaine décennie seront:

<u>Les pays de l'est - Chine</u>	2 millions tonnes/an
<u>Europe - C.E.E.</u>	10 millions tonnes/an

Ce sont là des marchés d'exportation naturels pour la Colombie Britannique, les Etats-Unis, le Québec, les provinces de l'Atlantique.

La compétition à surveiller sera celle des pays de l'Amérique du Sud. Ils sont à bâtir des usines ultra modernes et de grandes capacités. Ils sont aussi occupés à s'équiper d'une flotte de navires modernes et versatiles pour le transport des produits forestiers.

5.2 Mr. Lars Albrechtsen - Norway

5.2.1 Flotte maritime de navires pour transport des produits forestiers

- Navires type Open Hatch en service

1991	104 navires	4 000 000 T	Capacité totale
	Dimensions moyennes	-	38 000 000 tonnes/nav.
	Age moyen		10.25 années
	Bâti avant 1971	-	16
	Bâti après 1971	-	88
	Utilisé pour commerce international	-	9
	Utilisé par l'industrie forestière	-	95

- Il y a donc une flotte totale de 104 navires de type "Open Hatch" sillonnant les mers au cours de 1991, et utilisée pour le transport des conteneurs, "Break Bulk", et produits forestiers, etc...

Navires de type "Open Hatch" en commande.

1991 - 3 navires

1992 - 5 navires

Valeur unitaire moyenne (91) -- 45 millions \$

- Le futur pointe vers les navires de type "Panamax Buker" qui sont moins chers que ceux de type "Open Hatch" et de moindre tonnage.
- Le coût des navires entraîne un nouveau mode de propriété, celui de la copropriété.

Au cours des récentes années, on a constaté que l'acquisition d'un nouveau navire se fait conjointement par le chantier maritime, le producteur forestier, l'acheteur, le vendeur, l'arrimeur, etc...

Ainsi, tous y trouvent leur compte, et ce principe assure une meilleure rentabilité pour chacun.

5.3 Mr. Ulf Ericksen, Peraco Chartering, U.S.A.

"Disponibilité et demandes pour des navires de transport de produits forestiers"

Il est en accord avec les statistiques citées par son prédécesseur.

Il mentionne qu'il faut être très prudent avec les prévisions des besoins qu'ont exprimé les transporteurs, chantiers navals et gouvernements.

Il cite en exemple les prévisions japonaises, d'il y a dix ans. Aucune ne s'est réalisée à date. Quelles pertes auraient été faites s'il avait fallu investir en considération de celles-ci.

L'évolution se fait vers des navires de type Ro-Ro hautement automatisés, de tonnage moyen de $\pm 55\ 000$ tonnes, ayant des équipages d'au plus six (6) hommes. Les coûts d'un tel navire sont de l'ordre de $\pm 60\ 000\ 000$ \$.

Ces navires transporteront des cargaisons diverses, produits forestiers, automobiles, break bulk, conteneurs, etc... Ils seront accessibles en direct par l'avant, l'arrière ou latéralement.

Les dimensions des navires diminueront de façon à leur permettre l'accès à un plus grand nombre de ports. La livraison des marchandises sera accélérée, les coûts de manutention diminués, et diminution des inventaires.

5.4 George Adams - McMillan Bloedel Ltd, Canada

"Transport maritime sur la côte ouest canadienne"

Il explique qu'il y a là une bonne disponibilité de navires et que le marché y est en évolution.

Pour le transport des grains, des autos, produits forestiers et charbon, la tarification et récupération des coûts sont à la hausse et ont des effets nuisibles pour la compétitivité sur les marchés d'exportation.

Des études sont en cours sur les navires à double coques pour le transport de l'huile. Sont-ils réellement la solution. Il n'en est pas convaincu.

Les navires de la prochaine décennie seront plus sophistiqués, flexibles et de petites dimensions; les producteurs sont très heureux de cette évolution.

Il y a actuellement une stagnation dans le marché du bois. Le protectionnisme américain et les normes de la C.E.E. en sont les causes principales. Le séchage et le respect des normes sont les grands problèmes de l'heure.

Il faut être très attentif à la relation qu'il y a entre le marché et la capacité des flottes maritimes spécialisées.

Il devient de plus en plus discutable de disposer d'un excédent de navires d'une valeur moyenne de 45 000 000\$. Quelqu'un en défraie les coûts.

Selon lui, les tarifs maritimes sont à la baisse, ou tout au moins stagnants.

Il faut de toute urgence s'adapter à la mondialisation des marchés, au libre-échange. La survie appartient à ceux qui s'adapteront ou devanceront ces phénomènes.

6- 1ER ATELIER6.1 Manutention du papier6.1.1 Mr. Peter Merin - Mark Henderson-
Auramo Ltd."Elimination des dommages et clients heureux"

Ces messieurs font la description et démonstration des plus récents équipements pour la manutention du papier, que leur compagnie a mis à la disposition des fabricants, transporteurs et manutentionnaires au cours des dernières années. Ces équipements sont de plus en plus informatisés.

Ces équipements ont permis aux utilisateurs de diminuer la moyenne générale des avaries de 15% à 20% au cours des 5 dernières années; ce qui représente plusieurs millions de dollars pour l'industrie.

6.1.2 Mr. Klans Burhop - Canadian Pacific
Forest Ltd"Système automatique de chargement pour les
navires transporteurs de papier"

- Mr. Burhop explique que sa compagnie possède et opère quatre (4) usines de fabrication de papier et pulpe au Québec et quelques autres à travers le Canada.

- Les ventes totales du papier, pulpe et divers produits forestiers par sa compagnie ont une valeur totale de deux (2) billions de dollars par année.
- Le système automatique de chargement pour les navires transportant le papier a été installé à leur usine de Gold River en Colombie Britannique. Il s'agit là d'un investissement de 300 millions de \$, d'une capacité de 300 tonnes/heure.

Il s'agit là d'un système en copropriété.

Il a requis la construction d'un navire ultra moderne d'une capacité de 4 000 tonnes. Il fait la navette en continu entre l'usine et les acheteurs.

Selon lui, il s'agit là des infrastructures et navires de la prochaine décennie.

6.1.3 Mr. Scott Menzies - Baltimore Forest Product Terminal - U.S.A.

"Succès d'un terminal forestier"

- Leur terminal est un succès du point de vue opérationnel, logistique et réalisation.
- Il a une capacité de 3 000 000 tonnes/an.
- Il en montre des diapositives. Il explique que son concept et sa réalisation ont été faits en coopération avec les clients, les

transporteurs, les ingénieurs, le management et les opérateurs.

On a porté une grande attention à tous les détails.

- C'est ce qui en fait le grand succès opérationnel.

6.1.4 Mr. Duncan Hempstock - Sydney Cass

"Normalisation des équipements - Angleterre"

C'est une présentation hautement technique sur l'importance de la normalisation des équipements de manutention.

Ils décrivent l'expérience du Royaume-Uni, du succès de cette normalisation, et des gains en investissements, productivité et profits qui en ont découlé pour les papeteries, etc...

Ils font d'une certaine façon un "pitch" pour les produits manufacturés par leurs compagnies. C'est tout de même un exemple intéressant à suivre par nos transporteurs routiers, ferroviaires et maritimes.

6.1.5 Mr. Jan Bodis - Otto Bodis Ltd,
Germany

"Les rouleaux de papier et leur fragilité lors
de la manutention"

Il donne des statistiques sur les pertes encourues lors de la manutention des rouleaux de papier. Ces pertes sont énormes lorsque des équipements adéquats ne sont pas utilisés, et que les manutentionnaires sont mal formés. Des pertes de l'ordre de 15% en papier, coûts de recyclage, pertes chez les clients, etc..., c'est énorme.

Les assurances représentent parfois des coûts excessifs, que ne peuvent supporter les producteurs.

7- SESSION II7.1 Martin O'Doherty - Québec Ontario Paper Co. Ltd., Canada7.1.2 Impact environnemental sur l'industrie

- Il y a une inertie au recyclage au sein de l'industrie forestière canadienne. Le recyclage représenterait (10%) de l'exploitation forestière annuelle du Canada. C'est très intéressant.
- Dans d'autres pays, la relation apparente entre le recyclage et l'exploitation semble plus grande. C'est simplement dû au fait que les superficies exploitables sont moindres.
- Les nouvelles législations américaines en matière d'environnement et recyclage ont des répercussions directes sur l'industrie canadienne parce que leur marché est aux États-Unis. Il faut que l'industrie canadienne recycle.
- Le recyclage accuse un taux annuel de croissance de l'ordre de 130 000 tonnes/an au Canada.
- Le désencrage accuse un taux de croissance de 40%/an au Canada.
- Dans leur usine de Thorold, le recyclage est de l'ordre de 60% par année de la production.

- Il recycle plus de 100 000 tonnes de papier, 35 000 tonnes d'aluminium et de fer dans la région de Toronto. Ils y ont trois (3) usines affectées au recyclage. Ils sont les principaux artisans du recyclage au Canada. Les opérations sont possibles et économiques grâce aux grands volumes disponibles dans la région métropolitaine de Toronto.

- Ils travaillent en coopération étroite avec les législateurs.

Ils leur font réaliser les impacts des réglementations et législations sur l'économie et rentabilité des industries; c'est très coûteux.

- Il faut accroître le niveau de communication entre les concernés; expliquer aux gens comment faire le recyclage, et mousser leurs intérêts à mieux connaître les avantages de le faire et de s'impliquer.

- Il faut que les gouvernements et les compagnies investissent plus dans la recherche et le développement reliés au recyclage.

- Il ne faut surtout pas répéter une erreur majeure des dernières années, celle des restaurants MacDonald qui ont éliminé à grands frais tous leurs contenants de polystyrène, alors que ceux-ci sont tout à fait recyclables et récupérables.

- Le transport et entreposage des matériaux recyclables sont actuellement des problèmes majeurs. Que seront-ils, lorsque dans quelques années, les volumes prévus seront de l'ordre de $\pm 5\ 000\ 000$ de tonnes par année?

7.2 Miss Ann Klee - Preston Gates Inc., U.S.A.

7.2.1 "Impact environnemental sur les transports"

- Les législations et réglementations que les Etats-Unis sont à implanter auront des répercussions au niveau international. Il faut que les tiers intéressés en prennent connaissance afin de mieux planifier leurs actions futures.

- L'environnement est un élément majeur dont il faudra tenir compte au cours de la prochaine décennie. Elle dit que les "Green" devront apprendre à mieux vivre et communiquer avec l'industrie. Il en est de même des législateurs. Il faut cesser la confrontation.

L'application intégrale de ces législations est très coûteuse. Il en est de même du contrôle des normes applicables. Quelqu'un a à payer la facture.

En 1991, à date aux Etats-Unis, plus de 60 millions de \$ ont été payés en pénalités par l'industrie. Les coûts augmentent, la facture est refilée aux payeurs de taxes.

Au cours de la même année, le gouvernement des Etats-Unis a accordé plus de 40 millions de \$ en subventions pour aider les compagnies à s'ajuster.

Il ne faut pas oublier que toutes ces lois et réglementations sont applicables sur tout le territoire des Etats-Unis, incluant leurs eaux territoriales (200 milles du littoral).

Ceci touche naturellement tous les navires voyageant dans les eaux territoriales (Etats-Unis). Il s'agit là d'une responsabilité de l'ordre de 500 millions de \$ additonelle annuelle pour les assureurs.

Peu de compagnies d'assurances veulent s'impliquer dans un tel contexte.

Le Congrès a la responsabilité du contrôle des déchets dangereux, des rebuts solides et de l'administration qui s'y rattache.

Le Sénat est responsable de la législation et réglementation environnementales reliées au transport des déchets et rebuts.

Pour ce qui est de l'industrie forestière et du papier, le recyclage est un sujet auquel on attache grande importance.

Pour 1995, le but visé est de 40%
Pour les années suivantes - 52%
Pour l'an 2000 - 65%

La grande question que tous les industriels se posent est: "Qui en paiera la note". Il faut penser aux coûts, à la compétitivité dans un marché mondial, où l'ensemble des pays n'ont aucune législation en matière d'environnement.

Chômage - rentabilité - ou verdure! Il va falloir opter pour un mi-chemin dans ce contexte.

8- SESSION III8.1 Mr. John Kalish - IFPTA - Belgium"Concentration au sein de l'industrie de la pulpe et du papier en Europe"

Il faut remarquer que pour les européens, concentration est synonyme de "consolidation".

En Europe, on assiste depuis 1988 à une consolidation des diverses industries papetières. C'est un pré-requis pour faire face aux exigences du marché commun européen et à la vétusté de certaines usines de production. La souplesse et efficacité offertes par les diverses modalités de transport, et les exigences des législations environnementales favorisent aussi cette "concentration".

C'est ainsi que:

<u>Région</u>	<u>Consolidation %</u>	<u>Année</u>	<u>Production</u>
<u>Europe</u>	25%	1988	14 millions/t
	35%	1990	21 millions/t
<u>Amérique du Nord</u>	31%	1974	21 millions/t
	47%	1988	34 millions/t
	44%	1990	38 millions/t

En Europe, la consolidation se fait par association de diverses industries.

En Amérique, elle se fait par acquisitions ou intégration verticale.

Au Japon, elle se fait comme en Amérique et elle y a atteint le niveau de 56% en 1990.

Pour les années à venir, nous assisterons à un mouvement accentué des consolidations.

Ce mouvement sera causé par le fait que les compagnies en difficultés, vétustes et de moins en moins rentables disparaîtront ou seront acquises par les multinationales. Elles ne sauraient par elles-mêmes survivre et s'intégrer dans un marché qui se mondialise.

8.2 Mr. Michael Hermann - Meyers and Sons, Germany

"La situation de l'industrie papetière en Allemagne deux ans après la réunification"

La production totale pour 1990 en Allemagne a été de un (1) million de tonnes, et occupait une main-d'oeuvre totale de 31 000 personnes.

Il est à noter qu'en: Allemagne de l'Ouest, la production était de 230 tonnes par année, par ouvrier. En Allemagne de l'Est, elle était de 110 tonnes par homme/par année.

La différence de productivité est assommante. Elle se comprend par le fait que l'Allemagne de l'Est était socialiste, et que toute la production était acheminée vers la Russie. Les coûts n'entraient pas en considération.

Il montre quelques diapositives de certaines usines de l'Allemagne de l'Est, "c'est

déprimant". La majeure partie des machines à papier date du début du siècle. Elles ne peuvent compétitionner avec celles des autres pays.

Le marché international ne peut leur être accessible.

Il existe en Allemagne (134) usines productives. Pour faire face au marché de la C.E.E., elles doivent être modernisées ou rebâties à neuf. Les fonds pour une opération du genre ne sont pas disponibles, les emprunts et crédits requis sont dispendieux et difficiles à obtenir.

Cette industrie aura des difficultés à survivre. Il faut aussi remarquer que ces usines sont d'une façon générale localisées à plus de 500 kilomètres de la mer. Les transports routiers et ferroviaires représentent des obstacles majeurs. Il y a de graves problèmes de modernisation et de normalisation à résoudre.

L'industrie devra se moderniser, se spécialiser dans certaines niches ou se voir éliminer du marché.

8.8 Mr. Bert Rensen - Hollande

"L'ouverture du canal "Rhin - Main - Danube"

Au début de 1992, la Mer du Nord sera reliée à la mer Caspienne, par le truchement des

rivières Rhin, Don et Danube, et par la canalisation de certaines de leurs sections.

Ce projet de Voie maritime fluviale internationale a été financé par l'Allemagne de l'Ouest, et a fait le sujet d'ententes avec chacun des pays qu'elle traverse.

Aspects techniques de cette voie fluviale

<u>Distance</u>	De Rotterdam à la Mer Caspienne- 3 400 Km (2 800 milles)
<u>Ecluses</u>	(64) au total
<u>Tirant d'eau</u>	2.30 mètres ou 8 pieds
<u>Navires</u>	2 000 à 4 000 tonnes de capacité
<u>Temps de transit</u>	10 jours
<u>Pilotage</u>	obligatoire

Cette Voie maritime unique aura un effet considérable sur les transports routiers, maritimes, la main-d'oeuvre, etc...

8.8.1 Aspect légal

- La convention de Bratislava s'applique pour la section du Danube.
- La convention de Manheim s'applique pour les sections Rhin - Main.
- Sa construction et opération ont nécessité des ententes avec chacun des pays concernés.

8.8.2 Aspect économique

- La tarification sera sensiblement diminuée pour l'ensemble des transporteurs.
- Les temps de livraison seront réduits de plusieurs jours selon les régions.
- Il n'y aura plus de problèmes de douanes.
- En exemple, pour transporter 1 tonne de marchandises de Rotterdam à Vienne, soit une distance de 1 000 milles, il en coûtera seulement 18\$.
- Ce canal offre aux producteurs étrangers un accès à des pays avec lesquels les échanges étaient impossibles auparavant.
- C'est là un défi pour les industries des pâtes et papiers et pour l'industrie forestière en général.
- Ce canal apportera des changements radicaux dans l'acheminement du cargo.
- Les pays de l'Amérique du Nord, tels le Canada, les Etats-Unis, devraient analyser et étudier le potentiel d'exportation que cette Voie maritime offre.

9- ATELIER NO 29.1 Mr. Robert Tagg - U.S.A."Navires pour le transport du bois-
protection contre les conditions
atmosphériques"

Les navires de type "Open Hatch" offrent moins de protection pour le cargo et sont en voie d'être remplacés.

L'évolution se fait vers des navires de type "Ro-Ro", et de type à portes latérales. Les nouveaux navires sont aussi de taille plus restreintes ($\pm 4\ 000$ à $5\ 000$ tonnes). Ils ont accès à beaucoup plus de ports et présentent une plus grande souplesse. Les coûts de construction sont moindres.

Ils permettent, de par leur souplesse, vitesse, la diminution des inventaires tant chez l'acheteur de produits que chez le producteur.

9.2 Mr. Uwe Kruger - Germany"Un nouvel accès au marché européen"

- Ce nouvel accès est le port de Rostock en Allemagne.
Ce port origine historiquement de l'an 1800.
- Il a été complètement rénové au cours de 1990, et est automatisé. Il est doté d'un système E.D.I.

- Il est accessible pour des navires de 30 000 tonnes.
- On y manutentionne plus de 20 millions de tonnes de cargo et il est ouvert à l'année longue.
- Il permet l'accès à tous les pays de l'Europe de l'Est.
- Les exportateurs devraient étudier attentivement les avantages que ce port a à leur offrir.

9.3 Mr. B. Fayers - Cascade Europe - Hollande

"Manutention des super rouleaux de papier"

Il fait une description technique des équipements fabriqués par sa compagnie pour la manutention des super rouleaux.

Il cite les avantages représentés par leur utilisation et montre quelques diapositives de ceux-ci.

9.4 Mr. Geoffrey Gratwick - Angleterre

"Transport des rouleaux de papier- Acheminement final"

Il donne le point de vue des utilisateurs sur les équipements de manutention, leur normalisation et les bénéfices qui en découlent pour ceux-ci.

10- ATELIER NO 310.1 Mr. Steve Lovett, National Forest Association,
U.S.A."Futur du marché international du bois""Facteurs ayant affecté le marché
d'exportation des Etats-Unis au cours de 1990"

- En 1990, les exportations du bois représentaient (9%) du marché total d'exportation des Etats-Unis.
- L'évolution du marché se fait vers les produits à valeur ajoutée.
- Le marché à courte échéance est très volatil.
- Il faudrait éliminer les barrières tarifaires. Il fait remarquer que le Canada est un chef de file dans ce domaine.
- Le G.A.T.T. fait des efforts importants pour diminuer les tarifs, subventions, etc... dans le domaine du marché d'exportation des produits forestiers. Les européens s'y opposent.
- Un problème important est celui de la normalisation; chacun des pays possède son système de normes (dimensions - séchage-pesticides - etc...). Ceci rend très difficile l'accès à certains pays et marchés pour les producteurs canadiens.
- La mise en vigueur en 1992 des normes définies par la Communauté européenne aura des conséquences imposantes pour les pays exportateurs de bois, tels les Etats-Unis et le Canada.

10.2 Mr. Winnand Brunix - Belgique

"Précautions à prendre dans le transport maritime du bois"

Il fait part de l'importance qu'il y a de s'assurer de la protection contre l'humidité, les intempéries, du bon arrimage des cargaisons, de faire une manutention avertie du matériel, etc...

La non-précaution lors du transport et de la manutention entraîne la non-acceptation des livraisons, la dégradation des matériaux... Les coûts impliqués peuvent ruiner financièrement certains producteurs ou intervenants. Des cargaisons sont refusées et retournées à l'exportateur, ou vendues aux enchères.

La qualité et bonne apparence des matériaux sont des facteurs primordiaux pour faciliter et maintenir l'accès aux marchés d'exportation.

10.3 Mr. Joseph Lorenzo - Lorenzo Marine Insurance, U.S.A.

"Assurances maritimes"

Il fait un historique sur les assurances maritimes. Elles datent de plus de 300 ans. Il en décrit l'évolution au cours des années.

La nature des réclamations en dommages et responsabilités au cours de la dernière décennie, oblige les assureurs à se regrouper pour avoir les disponibilités financières requises.

La tarification est à la hausse. Il devient phohibitif de s'assurer pour certaines responsabilités ou dommages.

La multiplication des réclamations reliées à l'environnement, au respect des législations, et des réglemations oblige les assureurs à repenser toute leur politique d'assurabilité et leur retrait total de certains secteurs d'activités.

11- ANNEXES

11.1 Liste des participants.

11.2 Type de navires (barges) utilisés sur la voie
fluviale - (Rhin - Main - Danube).

11.3 Programme du Symposium.

11.4 Industrie forestière, Nouveau-Brunswick

P.S. Voir cahier des annexes ci-joint.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 107 692