

No 54

Maritime Magazine

DOSSIER

MIDWEST

Beware pirates!
Alerte aux Pirates!

Asia-Pacific Gateway
Corridor Asie-Pacifique



8,95 \$



Mieux faire aujourd'hui

Notre flotte de porteurs de vrac solide, autodéchargeurs et classiques, de tonnages et de types d'une variété sans égal chez nos concurrents, qui s'appuie sur un système d'ordonnancement primé, est en mesure de répondre à tous les besoins des expéditeurs.

Grâce à nos standards d'excellence, attestés par nos certifications ISM et ISO 9001 – 2000, nous offrons aux expéditeurs un service à la clientèle incomparable et une performance sans faille pour les opérations, la protection de l'environnement et la sécurité.

Parce que nous réinvestissons continuellement dans notre flotte, comme en témoigne le programme de construction d'avant-coques d'autodéchargeur récemment annoncé, nous sommes certains de répondre aux besoins de notre clientèle aujourd'hui comme demain.

Seaway Marine Transport,
le choix des expéditeurs avisés.

Pour faire plus demain



Marine Transport



Doing More Today

Operating the largest fleet of self-unloading and gearless dry bulk cargo vessels with more sizes and types than any other company and with an award winning vessel scheduling system assures shippers that almost every shipping requirement can be accommodated.

Maintaining its fleet at the highest standards demanded by joint certification under ISM and ISO 9001 – 2000 certification provides shippers with unparalleled operating performance, environmental protection, safety and customer service.

Continuous reinvestment in its fleet, including the recently announced self-unloader forebody building program, ensures that customer requirements will be met both today and tomorrow.

Seaway Marine Transport,
the carrier of choice for leading shippers.

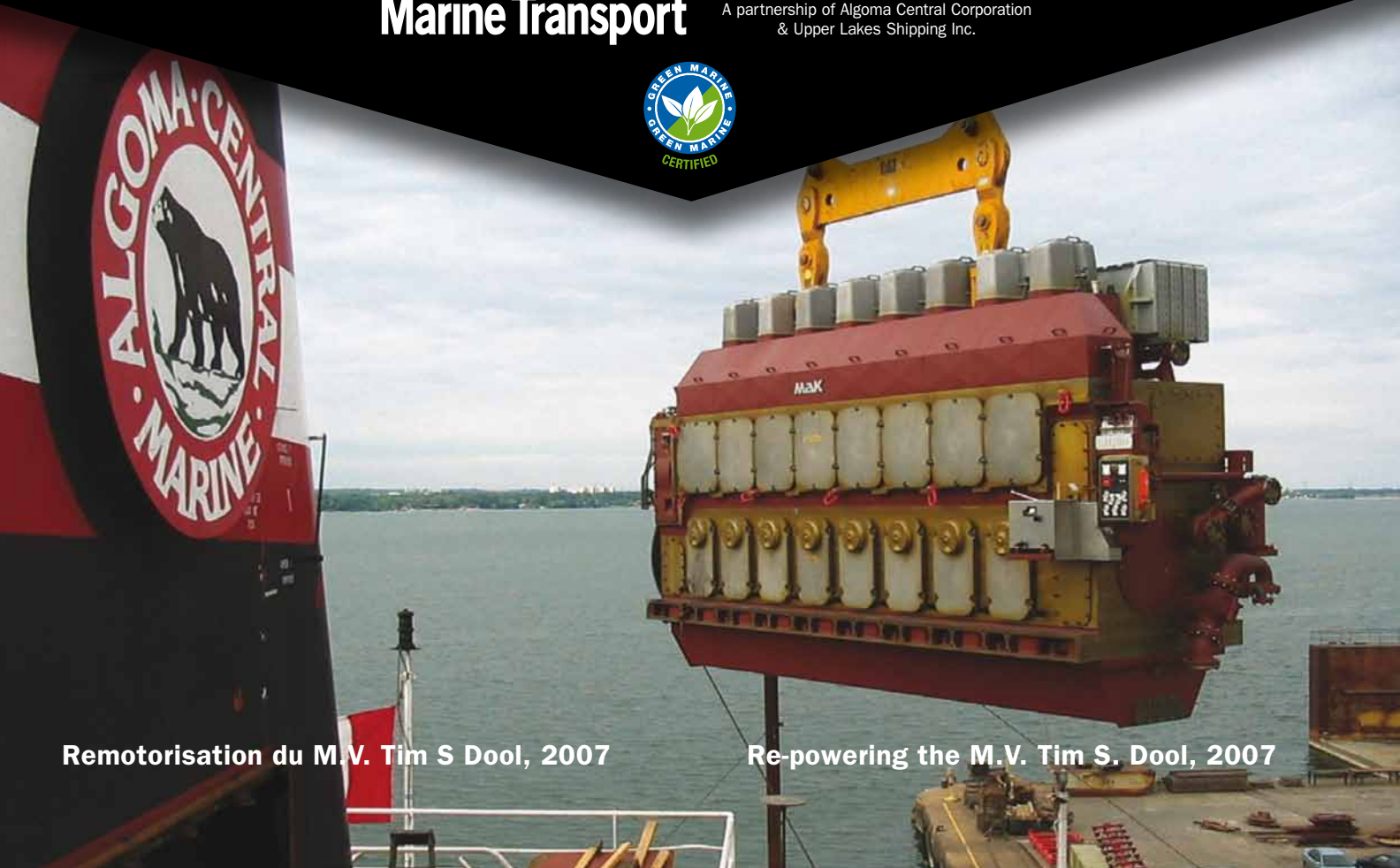
Doing More For Tomorrow

20 Corporate Park Drive, Suite 300
St. Catharines, Ontario, Canada L2S 3W2
Tel: (905) 988-2600 Fax: (905) 988-1803
www.seawaymarinetransport.com

A partnership of Algoma Central Corporation
& Upper Lakes Shipping Inc.

Remotorisation du M.V. Tim S Dool, 2007

Re-powering the M.V. Tim S. Dool, 2007



Celebrating the 50th

A VITAL WATERWAY...
PAST, PRESENT AND FUTURE.



ST. LAWRENCE SEAWAY
VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

1959  2009



The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation

Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent

Éditeur / Publisher:

Pierre Terrien

pterrien@maritimemag.com

Rédacteur en chef / Editor:

Leo Ryan

lryan@maritimemag.com

Collaborateurs / Contributing editors:

**Michael Broad, Stephen J. Brooks, Stephen Brown,
Richard Corfe, Raymond Johnston, Andrew Livingstone,
Robert Masson, Pierre Métivier, Leo Quigley, Wylie Spicer,
Allan Swift, Nicole Trépanier**

Traducteurs / Translators:

Joanne McCracken, Yvan Rompré

Révisure / Proofreader:

Marie-Andrée L'Allier

Infographiste / Electronic publishing:

Denis Landry Contraste

RÉDACTION / EDITORIAL OFFICE

4493, Sherbrooke Ouest, bureau 200
Westmount (Québec) Canada H3Z 1E7
Tél.: 514 937 9009 Fax: 514 937 9088

ADMINISTRATION

175, rue Saint-Paul, Québec (Québec) Canada G1K 3W2
Tél.: 418 692 3779 Fax: 418 694 6904

SERVICE AUX ABONNÉS / SUBSCRIBER SERVICE

mdawson@maritimemag.com

Fax: 418 694 6904 Tél.: 418 694 6903

PUBLICITÉ / ADVERTISING

Sophie Belina Brzozowska

marketing@maritimemag.com

Tel.: 514 937-5080 Fax: 514 937-1426

Authors have sole responsibility for their texts. Readers are cordially invited to submit suggestions, criticisms or relevant articles. Articles must be typed and unpublished. However, we reserve the right to review or retouch any text accepted by the editorial committee. No part of this magazine can be reproduced without written authorization.

Les textes n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Nos lecteurs sont cordialement invités à soumettre suggestions, critiques ou articles pertinents. Ces derniers doivent être dactylographiés et inédits. Toutefois, nous nous réservons le droit de corriger ou de retoucher les textes qui seront acceptés par le comité de rédaction.

Le contenu de la revue ne peut être reproduit sans autorisation écrite.

Dépôt légal / Copyright:

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2006
ISSN-1201-5415

ANNUAL MAIL SUBSCRIPTIONS, 1 year (4 issues) are \$ 32 in Canada, \$ 42US in the US and \$ 46US in other countries.

Please add 5% GST and 7.5% QST.

L'ABONNEMENT PAR LA POSTE, pour 1 an (4 numéros) est de 32 \$ au Canada, de 42 \$US aux États-Unis et de 46 \$US dans les autres pays. Ajoutez 5 % de TPS et 7,5 % de TVQ aux prix indiqués. Imprimé au Canada / Printed in Canada

Port payé à Québec. Envoi de Poste-publications

Convention no 40046923

Retour: 175, rue Saint-Paul, Québec (Qc) Canada G1K 3W2
mdawson@maritimemag.com

We acknowledge the financial support of the Government of Canada through the Publications Assistance Program and the Canada Magazine Fund toward our mailing and editorial costs.

Nous reconnaissons l'aide financière accordée par le gouvernement du Canada pour nos coûts d'envoi postal et nos coûts rédactionnels par l'entremise du Programme d'aide aux publications et du Fonds du Canada pour les magazines.

Canada

CHRONIQUES / COLUMNS

4

**FIRST WATCH
PREMIÈRE BORDÉE**

Leo Ryan

8

**ATLANTIC HORIZONS
ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE**

Andrew Livingstone

10

**PACIFIC HORIZONS
ÉCHOS DU PACIFIQUE**

Leo Quigley

16

**CHAMBER OF SHIPPING
OF BRITISH COLUMBIA**

Stephen Brown

18

**SOUNDINGS FROM SODES
LA VOIX DE LA SODES**

Robert Masson

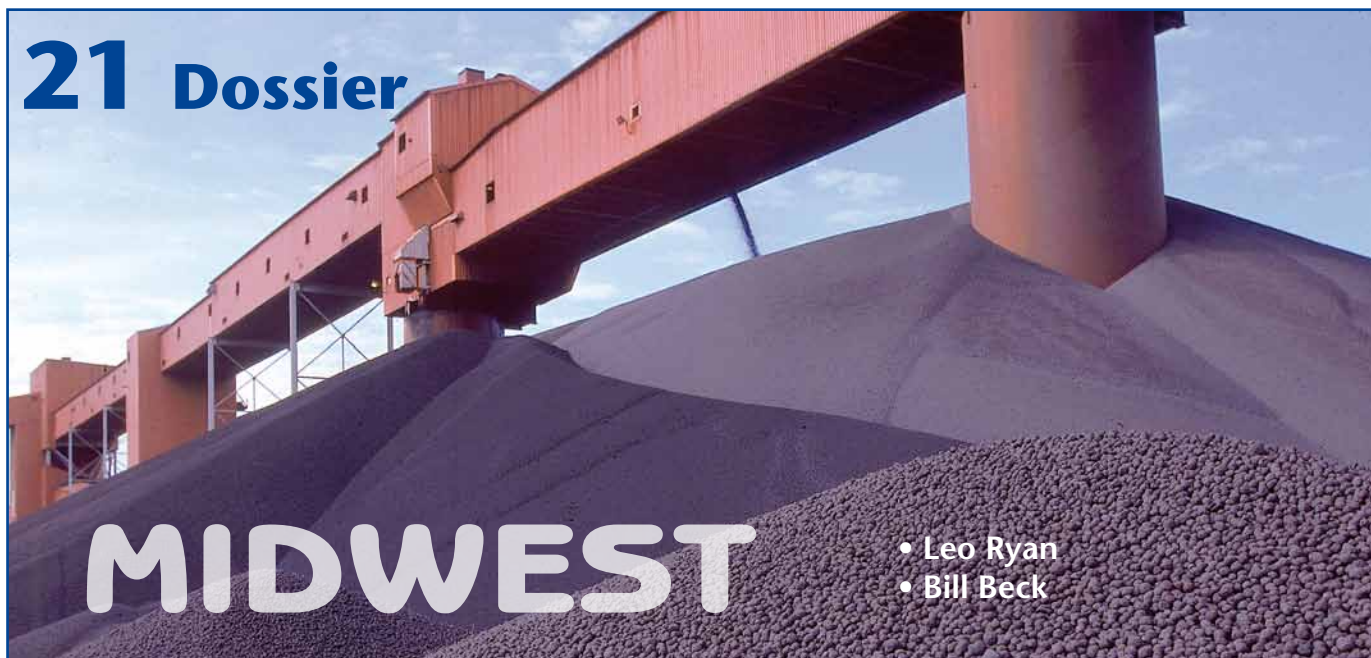
COUVERTURE / COVER

This fall issue of Maritime Magazine publishes Dossiers on several subjects of special significance. In particular, readers will find our annual Asia-Pacific Gateway feature and an overview of the strategic Midwest market of great interest to shippers, ports and carriers. The cover photo shows a project cargo shipment of wind farm components being handled at the Port of Duluth-Superior.

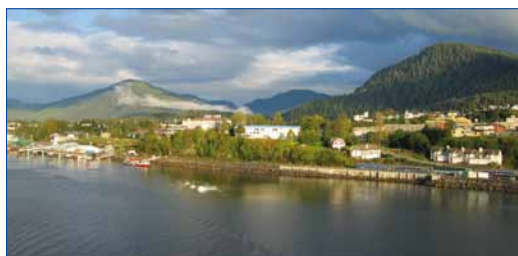
Ce numéro d'automne du *Maritime Magazine* contient des dossiers sur plusieurs sujets d'importance. Notre chronique annuelle sur la Porte de l'Asie-Pacifique ainsi que le tour d'horizon du marché stratégique du Midwest intéresseront tout spécialement les lecteurs, expéditeurs, exploitants de ports et transporteurs. On peut voir sur la page couverture une cargaison d'éléments de parc éolien en cours de manutention au Port de Duluth-Superior.

Photo: Duluth Seaway Port Authority

21 Dossier



- Leo Ryan
- Bill Beck



36

51st Annual Conference of the Association of Canadian Port Authorities

Strong focus on Asia and supply chain challenges

51^e Conférence annuelle de l'Association des administrations portuaires canadiennes

**Les thèmes centraux:
l'Asie et les chaînes
d'approvisionnement**

- Leo Ryan

44 Dossier

***Asia-Pacific Gateway
Corridor Asie-Pacifique***

- Leo Ryan
- Alison Bates



53 JOURNAL

62

Calendar of Events

Calendrier des événements

63

***La page de
l'AGGIMQ***

64

Advertisers

Annonceurs



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

La piraterie en haute mer atteint de nouveaux sommets

Qui n'a pas entendu parler des pirates légendaires des siècles passés comme Barbe-Noire et le capitaine Kidd qui détroussaient les galions portugais et espagnols chargés d'or et d'argent? De nos jours, les navires de commerce, surtout dans l'océan Indien, le golfe d'Aden et le détroit de Malacca, font face à une nouvelle sorte de pirates, tout aussi dangereux, qui leur arrachent des millions de dollars en rançons.

Les pirates modernes sont bien différents de leurs ancêtres qui se lançaient à l'abordage sabres au clair. Leurs systèmes de localisation par satellite, téléphones cellulaires et lance-roquettes du XXI^e siècle ne laissent guère de temps aux bâtiments de la Coalition ou des autres marines pour secourir les navires cibles.

C'est la Somalie, pays sans loi à la corne de l'Afrique déchiré par la guerre civile depuis le début des années 1990, qui a le plus retenu l'attention internationale. Sa désintégration politique s'est accompagnée d'une montée en flèche du nombre d'attaques de pirates.

La plupart de ces attaques, perpétrées à bord de petits bateaux rapides, sont survenues dans le golfe d'Aden ou les environs. Ce golfe – baptisé à juste titre «Paradis des pirates» – est un passage étroit qui relie la mer Rouge à l'océan Indien. Quelque 20 000 navires marchands empruntent

Piracy on the high seas reaches new summits

Remember such legendary pirates in centuries past as Blackbeard and Captain Kidd who boarded Portuguese and Spanish ships filled with gold and silver? Today, vessels engaged in the world maritime trade, notably in the Indian Ocean, the Gulf of Aden and the Malacca Straits, find themselves facing a whole new dangerous category of pirates seeking ransom money in the millions of dollars.

The pirates of old brandishing sabres are nowhere to be seen. Instead, we have the 21st century phenomenon of satellite positioning systems, cell phones, and rocket-propelled launchers that leave target ships with little time to seek help from Coalition Forces or other navies.

The lawless country of Somalia, on the Horn of Africa, wracked by civil war since the early 1990s, has commanded the most international attention. As Somalia has fallen apart politically, the number of pirate attacks has accelerated.

Most of these attacks from fast-moving small boats have been taking place in or near the Gulf of Aden, which offers a narrow passage – aptly called Pirate Alley – between the Red Sea and the Indian Ocean. Some 20,000 merchant vessels annually transit one of the busiest shipping lanes of the world.



The Naval Boarding Party from HMCS Winnipeg boarded a dhow and tree skiffs that matched the description of a vessel that reportedly opened fire on a merchant vessel in a shipping lane in the Gulf of Aden on April 9, 2009. The vessels were later released following a thorough search.

Le 9 avril 2009, l'équipe d'arraisonnement des navires du NCSM Winnipeg, a abordé un boutre et trois yoles qui correspondaient à la description d'un vaisseau qui aurait ouvert le feu sur un navire marchand dans le couloir de navigation du golfe d'Aden. Les vaisseaux ont été libérés après une vérification en règle



U.S. Navy

*The Saudi-owned **Sirius Star**, the biggest tanker ever hi-jacked, was held for two months and only released after a \$3 million ransom was paid.*

Le navire saoudien **Sirius Star**, le plus gros pétrolier jamais piraté, n'a été libéré qu'au bout de deux mois après versement d'une rançon de 3 millions de dollars.

chaque année cette voie de navigation, l'une des plus achalandées du monde.

Daniel Sekulich, dans son livre intitulé *Terror On The Seas*, paru le printemps dernier, nous fait ouvrir les yeux. Pour lui, les pirates modernes sont une émanation du terrorisme mondial. Après avoir capturé les navires et les équipages, ils se servent des rançons pour financer leurs activités terroristes ou faire libérer leurs camarades terroristes emprisonnés.

Le célèbre auteur et documentariste qui vit à Toronto souligne que les pirates somaliens modernes enfreignent deux règles très anciennes: ils attaquent même les navires dont les équipages sont somaliens et ceux qui se consacrent à l'aide humanitaire.

Le Centre d'observation de la piraterie, fondé par le Bureau maritime international (BMI) de la Chambre de commerce internationale, a rapporté un total de 293 actes de piraterie en 2008 – une hausse de plus de 11 % par rapport à 2007. Le navire saoudien **Sirius Star** de 300 mètres de longueur, le plus gros pétrolier jamais piraté, a notamment été détenu pendant deux mois avant d'être relâché contre une rançon de trois millions de dollars.

Après la capture du **Sirius Star** au large de la Corne de l'Afrique, la NITC, l'armement national iranien, a décidé de confier à d'anciens commandos de la Royal Navy britannique le soin d'assurer la sécurité de sa flotte de pétroliers.

Cette année, les actes de piraterie semblent se multiplier. Le BMI indiquait récemment qu'ils avaient plus que doublé dans le monde, 240 au cours des six premiers mois de 2009 contre 114 dans la même période en 2008.

Daniel Sekulich, in an eye-opening book, *Terror On The Seas*, released last spring, goes as far as to affirm that pirates today "hijack as part of the network of global terror. They hold ships and crews captive using the ransom to pay for their terrorist activities, or to try to get fellow terrorists freed from prison."

The award-winning author and documentary filmmaker, who lives in Toronto, points out that modern-day Somali pirates have broken two longstanding codes: they are attacking vessels manned by their own people and they are even hijacking ships dedicated to humanitarian aid.

The Piracy Reporting Centre established by the International Maritime Bureau (IMB) of the International Chamber of Commerce reported a total of 293 incidents of piracy in 2008 – a more than 11% increase from 2007. Among these, the 300-metre long, Saudi-owned **MV Sirius Star**, the biggest tanker ever hijacked, was held for two months and was released only after a \$3 million ransom was paid.

In the wake of the seizure of the **Sirius Star** in the waters off the Horn of Africa, the national Iranian tanker company (NITC) has turned to former British Royal Navy commandos to carry out security work on its tanker fleet.

This year, the piracy trend is accelerating. The IMB recently reported that piracy attacks around the world more than doubled to 240 from 114 during the first six months of 2009 compared with the same period in 2008.



HMCS Winnipeg escorts the Swedish Ship Hoburgen to safe passage.

Le NCSM Winnipeg escorte le navire suédois Hoburgen pour qu'il puisse naviguer en toute quiétude.

«Comme pour le dernier rapport trimestriel, l'augmentation est due presque exclusivement à l'intensification de la piraterie somalienne dans le golfe d'Aden et sur la côte est de la Somalie – où 86 et 44 incidents ont été signalés respectivement», affirmait le BMI. Dans le second trimestre, il 136 actes de piraterie ont été rapportés contre 104 au premier trimestre – une augmentation de près du tiers.

Outre la côte est de l'Afrique, les eaux du Nigéria, de l'Asie du Sud-Est et de l'Extrême-Orient demeurent très dangereuses.

«La majorité des attaques sont dirigées contre des navires reliés à l'industrie pétrolière», de préciser le directeur du BMI, Pottengal Mukandan.

Dans le second trimestre, 78 navires ont été abordés un peu partout dans le monde, 75 ont essuyé le feu de pirates et 31 ont été capturés. Cinq cent soixante membres d'équipage ont été pris en otage et pire encore, 92 d'entre eux ont été blessés, 7 ont été kidnappés, 6 ont été tués et 8 manquent toujours à l'appel. La violence contre les membres d'équipage est croissante.

Néanmoins, la présence de navires de guerre de plusieurs pays (y compris le Canada) dans le golfe d'Aden a rendu plus difficiles les actes de piraterie contre des navires, ce qui a poussé les pirates à sévir ailleurs, comme dans le sud de la mer Rouge.

La politique d'Ottawa concernant les actes de piraterie est dénoncée

Quelle est la politique du gouvernement fédéral d'Ottawa face à la piraterie? Ce qui ressemble à une consigne de libération automatique des pirates après capture est vivement critiqué par les spécialistes du droit de la mer pour qui cette façon de faire est contraire à celle des autres marines occidentales et contrevient aux obligations du Canada en vertu du droit international.

La question a fait les manchettes en avril dernier lorsqu'un navire de guerre canadien, le NCSM Winnipeg, a capturé un bateau pirate au large des côtes somaliennes, mais l'a ensuite relâché.

Remémorant l'affaire au *Maritime Magazine*, le professeur William Tetley de la Faculté de droit de l'Univer-

«As in the last quarterly report, the rise in overall numbers is due almost entirely to increased Somali pirate activity off the Gulf of Aden and east coast of Somalia – with 86 and 44 incidents reported respectively», said the IMB. The second quarter saw 136 reports of piracy versus 104 in the first quarter – a nearly one third increase.

In addition to the east coast of Africa, Nigeria, southeast Asia and the Far East remain high risk areas.

«The majority of attacks are against vessels supporting the oil industry», stated IMB Director Pottengal Mukandan.

In the second quarter, some 78 vessels were boarded worldwide, 75 were fired upon, and 31 vessels were hijacked with 560 crew taken hostage. Worse, 92 crew members were injured, seven kidnapped, six killed and eight reported missing. Violence against crew members is increasing.

Nevertheless, the presence of navies from several countries (including Canada) in the Gulf of Aden have made it more difficult for pirates to hijack vessels, and this has prompted them to seek new areas of operation such as the southern Red Sea.

Ottawa piracy policy assailed

How is the federal government in Ottawa meeting these challenges? What amounts to a catch-and-release approach has been sharply criticized by maritime law experts who argue this response is at odds with other Western navies and with international law obligations.

The issue drew much public attention this past April when a Canadian warship, the HMCS Winnipeg, captured a boatload of pirates off Somalia but subsequently let them go free.

Recalling the affair to *Maritime Magazine*, Prof. William Tetley of the McGill Law Faculty who is regarded internationally as a leading maritime law expert, commented: «Commander Chris Davies of NATO defended the release on the grounds that there was insufficient evidence of piracy. I believe, on the contrary, that there were witnesses on board the ship and on board the Winnipeg while the pirates' small boat contained grappling hooks, ladders, machine guns,

and ammunition and other tools of their trade. In my view, the release of the pirates caught red-handed was irresponsible. The **Winnipeg** had the right to capture, hold and turn over the pirates to an appropriate court for trial under the United Nations Convention on Law of the Sea (UNCLOS)."

Meanwhile, there is no consensus between shipping lines on whether to arm their ships with weapons to ward off piracy attacks.

In late April, days after the crew of an MSC cruise ship used firearms to repel pirates, Danish shipping giant AP Moller-Maersk reiterated its policy of not arming crews or allowing armed guards on board its vessels.

"Weapons on board could lead to a dangerous escalation and raise a number of multi-jurisdictional legal issues," the company said as it continued an inquiry into the U.S.-flag **Maersk Alabama** containership hijack, when U.S. Navy personnel shot and killed three of the pirates who had been holding the ship captain hostage.

Some carriers have pulled their vessels out of east African waters. Others, like Maersk, have restricted these waters to vessels with high speeds. **M**

sité McGill, qui est considéré sur la scène internationale comme un spécialiste éminent du droit maritime, a commenté: «Le capitaine de frégate Chris Davies de l'OTAN a défendu cette décision en soutenant qu'il n'y avait pas de preuves suffisantes de piraterie. Je crois au contraire qu'il y avait sur le navire et sur le **Winnipeg** des témoins de la présence à bord du petit bateau pirate de grappins, d'échelles, de mitrailleuses, de munitions et d'autres outils de brigandage. À mon avis, la libération des pirates qui avaient été pris la main dans le sac était un geste irresponsable. Le **Winnipeg** avait le droit de capturer et de détenir les pirates, de les remettre à un tribunal compétent pour qu'ils soient jugés en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS).»

Par ailleurs, il n'y a pas de consensus chez les lignes maritimes quant à savoir si elles doivent armer leurs navires pour leur permettre de se défendre contre les attaques des pirates.

Fin avril, quelques jours après que l'équipage d'un paquebot de croisière de MSC se fut servi d'armes à feu pour repousser des pirates, le géant danois du transport maritime, AP Moller-Maersk, a réitéré son refus d'armer ses équipages ou de placer des gardes armés à bord de ses navires.

«La présence d'armes à bord pourrait conduire à une escalade dangereuse et donner lieu à une foule de problèmes juridiques impliquant plusieurs États», a fait valoir la compagnie pendant l'enquête sur le détournement du porte-conteneurs américain **Maersk Alabama** au cours duquel la Marine américaine a abattu trois pirates qui retenaient en otage le capitaine du navire.

Certains armements ont retiré leurs navires des eaux de l'est de l'Afrique. D'autres, comme Maersk, n'y envoient que des bâtiments très rapides. **M**

Call us first!

514-640-3138



URGENCE MARINE INC.



Since 1981...

**24 HOURS
A DAY**

**7 DAYS
A WEEK**

- Galley waste removal
- Pumping and disposal of bilge, sludge, sewage and bunker
- Oil spill clean-up
- Tank clean-up
- Ship engine room clean-up
- Ship de-icing
- Cargo hold cleaning (specialty winter conditions)
- Mooring / unmooring service
- Hose connection / disconnection
- Guard and supervision duty for loading and unloading of vessels
- Booming around a ship
- Transferring and securing damaged containers
- Biomedical and pharmaceutical waste collection

URGENCE MARINE INC.

SECTION 110N, Port de Montréal, C.P. 111

Montréal (Québec) H1B 5K1

Fax: 514-640-4509

marine@urgencemarine.com

www.urgencemarine.com



Andrew Livingstone

Un nouveau traversier à problèmes pour Marine Atlantique

Marine Atlantique a connu un autre été difficile, contrairement à ce qu'on pouvait espérer.

La société d'État, dont la flotte de traversiers prend de l'âge, avait loué un navire de cote glace relativement neuf, le **MS Atlantic Vision**, pour assurer cette année la liaison entre North Sydney (N.-É.) et Port-aux-Basques (T.-N.-et-L.).

On dit souvent que Marine Atlantique constitue le pont nautique de l'autoroute transcanadienne entre Terre-Neuve-et-Labrador et le continent. Elle joue un rôle essentiel pour l'acheminement constant et continu des marchandises, en fait d'à peu près tout ce qu'il faut à une collectivité pour ses besoins quotidiens.

Un service de traversier sûr et efficace est donc absolument indispensable pour le transport des personnes et des trains routiers chargés de tous les types de produits imaginables, périssables et non périssables.

Aussi peut-on facilement imaginer le soulagement des camionneurs, des Terre-Neuviens et des Labradoriens quand l'**Atlantic Vision** est arrivé.

L'**Atlantic Vision**, de 203 mètres de longueur, a été construit en Allemagne en 2002 et le gouvernement l'a affrété pour cinq ans au coût de 98 millions de dollars. Il est bien plus gros et plus rapide que le **Joseph and Clara Smallwood** et le **Caribou**, qui ont tous deux plus de 20 ans. Il peut transporter un millier de passagers et une combinaison de véhicules commerciaux ou à passagers équivalant à quelque 530 voitures.

Aussi, lorsque ce navire de grande classe est venu se joindre plus tôt cette année aux vieux traversiers, les gens s'attendaient à des traversées sans histoire. Mais il y a eu beaucoup de turbulence et les traversées ont été tout sauf sans histoire.

L'**Atlantic Vision**, qui, aux yeux de plusieurs, fait figure de petit paquebot de croisière avec ses multiples commodités, a eu sa part de problèmes depuis son entrée en service fin mars. Un incendie, des problèmes mécaniques et une panne ont interrompu le service pendant la période la plus occupée de l'année.

Toutes ces mésaventures ont causé de longues files d'attente et des retards importants, ce qui a suscité, des deux côtés du golfe du Saint-Laurent, beaucoup de frustration chez tous les usagers du traversier

Marine Atlantic's new ferry problems

It's been another long summer for Marine Atlantic. It wasn't supposed to be or at least that was the hope.

The Crown corporation with its aging fleet of passenger and vehicle ferries had leased a relatively new, ice-class vessel **MV Atlantic Vision**, to go into service this year between North Sydney, Nova Scotia and Port aux Basques, Newfoundland and Labrador.

It is often noted that Marine Atlantic is the marine bridge of the Trans Canada Highway system that connects Newfoundland and Labrador to the mainland. It is key to keeping the flow of goods, practically everything a community needs for day-to-day living, constant and continuous.

Having a safe and efficient ferry service for people and trucks and trailers carrying every imaginable type of product, perishable and non-perishable, is absolutely essential.

So when **MV Atlantic Vision** came on the scene you can imagine a sense of relief for both truckers and Newfoundlanders and Labradorians.

The 203-metre long **MV Atlantic Vision** was built in Germany in 2002 and is under charter to the government for five years at a cost of \$98 million. She is much bigger and faster than **MV Joseph and Clara Smallwood** and **MV Caribou**, both over 20 years old. She can carry approximately 1,000 passengers and a mix of commercial and passenger vehicles equivalent to about 530 cars.

So when this classy vessel was put into service early this year with the older ships, people were expecting smooth sailing. Well, there has been a lot of chop on the water and the sailing has been anything but smooth.

MV Atlantic Vision, which some have referred to as a small cruise ship with all its fancy amenities, has had its share of problems since it went into operation in late March. A fire, mechanical issues and a loss of power caused some of the breakdowns that led to interruptions in service during the busiest time of the year.

Consequently there was a lot of frustration on both sides of the Gulf of St. Lawrence being shared by ferry users and in particular the trucking industry which experienced long lines and lengthy waits.

The problems brought reaction. Federal Industry Minister Tony Clement got an earful from longshoremen when he visited the North Sydney terminal in August. The minister said Ottawa was listening. Two weeks later

mais surtout chez les camionneurs.

Ces problèmes n'ont pas manqué de faire réagir. Les débardeurs en avaient long à dire au ministre fédéral de l'Industrie, Tony Clement, à sa visite à la gare maritime de North Sydney en août. Le Ministre a déclaré qu'Ottawa était à l'écoute. Deux semaines plus tard, une nouvelle panne faisait encore rager, causant un nouveau retard.

Un conseiller régional du Cap-Breton a réclamé une enquête sur la location du navire qui, selon lui, est incapable de fournir le service.

Au mois d'août, le président-directeur général de Marine Atlantique, Wayne Follett, a fait amende honorable dans le *Halifax Chronicle Herald*, s'excusant pour la médiocrité du service et implorant l'indulgence des usagers. «Cet été, nous avons eu notre part de problèmes avec notre service et nous comprenons la frustration de nos clients. Nous savons que nous pouvons faire mieux et nous allons faire mieux», écrivait-il.

Il est louable de la part de M. Follett d'endosser ainsi la responsabilité, mais Marine Atlantique n'est pas seule à blâmer. Elle fait de son mieux avec ce qu'elle a et si l'on croit son PDG, elle fait tout ce qu'elle peut pour améliorer le service à la clientèle. Entre-temps, le gouvernement fédéral prépare un programme de renouvellement de la flotte qui prévoit l'investissement de plus de 400 millions de dollars pour l'achat de navires neufs et dont la réalisation exigera plusieurs années.

L'information demeure toujours confidentielle, mais on croit que Marine Atlantique pourrait espérer au moins deux grands bâtiments neufs renforcés pour naviguer dans la glace. Le document définitif est en cours de préparation et sera présenté à la Chambre au prochain examen budgétaire.

Cela pourrait être pour Ottawa l'occasion de redorer son image dans le Canada atlantique. Peu importe qui remportera la prochaine élection fédérale, les trois grands partis reconnaissent qu'il faut une industrie de la construction navale au Canada et que les navires de l'État doivent être construits chez nous.

Le gouvernement conservateur a délié les cordons de sa bourse et commandé neuf garde-côtes neufs de Halifax Shipyard.

Les prochaines dépenses qui seront approuvées pour l'achat de navires neufs permettront peut-être de doter le pont nautique de nouveaux traversiers. **M**

*Built in Germany, the **MV Atlantic Vision** is under charter for five years.*

Construit en Allemagne, le **MS Atlantic Vision** est affrété pour cinq ans.

the problem plagued **MV Atlantic Vision** lost power and suffered another delay.

A regional councilor in Cape Breton called for an inquiry into the leasing of the ship charging the vessel doesn't suit the service.

And also in August, Marine Atlantic's President and CEO Wayne Follett penned a piece that appeared in The *Halifax Chronicle Herald* basically apologizing for the poor service and begging for forgiveness.

"This summer we have had our share of challenges with our service delivery and we understand our customers' frustration. We know we can do better and we will do better," he wrote.

Good on him for taking it on the chin but it can't all be blamed on Marine Atlantic. They do the best they can with what they have and based on Mr. Follett's comments they will work hard to improve customer service. In the meantime there is a new fleet renewal program before the federal government, a plan for new ships that will cost in excess of \$400 million and take a number of years to complete.

The information is confidential at this point but one would think Marine Atlantic would be looking for at least two new, large, ice-class boats. The final documentation is being prepared and everything will be before government for next budgetary review.

This could be Ottawa's opportunity to shine in Atlantic Canada. Regardless of who wins the next federal election, all three major parties have signed on to the theory that Canada needs a shipbuilding industry and government ships should be built in this country.

The Conservative government has loosened the purse strings and has ordered nine new coast guard patrol vessels from the Halifax Shipyard.

Maybe the next vessel expenditure approved should be on new ferries to cross that marine bridge. **M**



Jarrod David



Leo Quigley

Vogue grandissante du transport courte distance sur la côte Ouest

Le transport maritime courte distance suscite de plus en plus d'intérêt des deux côtés de la frontière Canada-États-Unis à cause de l'inquiétude croissante que suscitent les émissions des camions et les embouteillages qui semblent en constante progression. Pour ceux qui en ont entendu parler, le transport maritime courte distance – qui enlèverait les camions des routes pour les faire voyager à bord de barges et de traversiers sur les voies navigables nord-américaines – est une option séduisante qui permettrait de diminuer la congestion routière tout en réduisant les émissions. Et les frais d'entretien seraient presque nuls, car les camions, les remorques et les conteneurs seraient transportés sur les cours d'eau et les routes maritimes côtières.

Récemment aux États-Unis, James L. Oberstar, représentant démocrate du Minnesota et président du Comité de la Chambre sur le transport et les infrastructures, s'est dit prêt à réorganiser le Département des transports et à élaborer une toute nouvelle politique nationale des transports. Dans un discours prononcé devant le Propeller Club de Washington, D.C., Oberstar déclarait: «Nous allons transformer les transports de demain en Amérique et placer la marine en première ligne. La solution, c'est le transport maritime courte distance. Il s'agit d'un secteur très prometteur.»

Pour favoriser le transport maritime courte distance, Oberstar a également déposé à la Chambre des représentants un projet de loi qui exempterait de la taxe d'entretien portuaire les compagnies qui font du transport par navire et barge, sauf pour les cargaisons en vrac. Cette taxe d'entretien portuaire constitue depuis longtemps un obstacle au transport maritime courte distance au sud de la frontière.

Toutefois, comme c'est souvent le cas, les Américains sont en retard par rapport au Canada dans leur politique des transports.

Il y a un an déjà, Ottawa annonçait une contribution de 21 millions de dollars à même les fonds de la Porte d'entrée de l'Asie-Pacifique pour cinq projets de transport maritime courte distance par barge et deux projets routiers dans le Lower Mainland de Colombie-Britannique.

À l'époque, le secrétaire d'État du Canada (Porte d'entrée de l'Asie-Pacifique), James Moore, déclarait: «Ces projets renforceront la sécurité et l'efficacité de l'infrastructure servant aux échanges internationaux qui transitent par la Porte de l'Asie-Pacifique et faciliteront la circulation dans le Lower Mainland.»

Les projets de transport maritime courte distance étaient les suivants:

Shortsea shipping gaining advocates on West Coast

Interest in shortsea shipping is growing and it's being pushed by the public on both sides of the Canada – U.S. border that has become deeply concerned about truck emissions and traffic jams that seem to grow longer daily. For those who have heard about shortsea shipping – an initiative that would take trucks off the road and put them on barges and ferries traveling North America's Marine Highway – the idea makes sense. Not only would traffic congestion be relieved, emissions would be reduced and maintenance costs would become almost non-existent as trucks, trailers and containers are diverted from roads to rivers and coastal shipping lanes.

Recently, James L. Oberstar, D-Minn., chairman of the U.S. House Transportation and Infrastructure Committee said he was prepared to restructure the Department of Transportation and develop a comprehensive national transportation policy. In a speech to the Propeller Club in Washington, D.C., Oberstar said: "We are going to transform the future of transportation in America and put maritime in the front ranks. We need to embrace short sea shipping. This is one I think has great promise."

In his drive to give shortsea shipping a larger profile, Oberstar has also introduced a Bill in the House of Representatives that would exempt ship and barge companies carrying other than bulk cargo from the existing Harbor Maintenance Tax; a tax that has long been a deterrent to shortsea shipping south of the border.

However, as quite often happens, the Americans are lagging behind Canada in transportation policy.

A year ago Ottawa announced a \$21 million contribution in Asia-Pacific Gateway funds for five shortsea barge projects and two road projects in British Columbia's Lower Mainland.

At the time Canada's Secretary of State (Asia-Pacific Gateway), James Moore, said the projects "Would enhance transportation infrastructure safety and efficiency related to the movement of international trade through Canada's Asia-Pacific Gateway and improve traffic flow in the Lower Mainland."

The short-sea projects included:

- Fraser River Shuttle. Up to \$5 million to Coast 2000 Terminals, a 3PL that serves the pulp-and-

Vancouver-based Seaspan International is the biggest operator of tugs and barges on the West Coast.

Seaspan International de Vancouver est le plus gros armateur de remorqueurs et de barges de la côte Ouest.



- Navette du fleuve Fraser. Contribution pouvant atteindre 5 millions de dollars à Coast 2000 Terminals, fournisseur de logistique de tierce partie qui dessert les industries de pâtes et papier et de la navigation.
- Poste d'amarrage à courte distance de Deltaport. Contribution maximale de 2,35 millions de dollars à TSI Terminal Systems.
- Poste d'amarrage à courte distance de Vanterm. Contribution pouvant atteindre 1,95 million de dollars à TSI.
- Terminal à conteneurs Apex de Mountain View. Contribution pouvant atteindre 7 millions de dollars à Seaspan International.
- Rampe de barges porte-wagons pour Southern Railway of BC. Contribution pouvant atteindre 4,6 millions de dollars à Southern Railway.

Ottawa a également versé près de 2 millions de dollars pour améliorer les routes, éliminer les bouchons et faciliter la circulation des camions qui font du transport international à partir d'installations intermodales.

Expansion du transport maritime courte distance chez Seaspan

C'est Seaspan International de Vancouver qui a reçu la plus grande part de ces subventions, ce qui est tout à fait logique puisque Seaspan est le principal exploitant de remorqueurs et barges sur la côte ouest de l'Amérique du Nord. Les barges de la compagnie vont jusqu'au Mexique, au Sud, et à Tuktoyaktuk, au Nord.

Steve Roth, vice-président, Développement des affaires, chez Seaspan International, a déclaré: «Je crois que ce qui a attiré l'attention sur le transport maritime courte distance, c'est l'utilisation de conteneurs. Lorsqu'on parle aujourd'hui de transport maritime courte distance, c'est véritablement au transport de conteneurs que l'on pense.»

Le principal problème, a-t-il déclaré, c'est l'absence d'infrastructures adaptées au transport maritime courte distance en Amérique du Nord.

«En premier lieu, il vous faut le terrain. Puis, vous devez

paper and steamship industries.

- Deltaport Short-sea Berth. Up to \$2.35 million to TSI Terminal Systems.
- Vanterm Short-Sea Berth. Up to \$1.95 million to TSI.
- Mountain View Apex Container Terminal. Up to \$7 million to Seaspan International.
- Southern Railway of British Columbia Rail Barge Ramp. Up to \$4.6 million contribution to Southern Railway.

Ottawa also made a contribution of nearly \$2 million for road improvements to reduce heavy congestion for trucks moving international shipments from intermodal facilities.

Seaspan expands shortsea activity

Of these grants, Vancouver-based Seaspan International received the largest, which makes sense since Seaspan is the largest operator of tugs and barges on the West Coast of North America and has moved barges to destinations as far south as Mexico and as far north as Tuktoyaktuk.

Steve Roth, Vice President of Business Development for Seaspan International said: "I think what's focused attention on shortsea shipping is the use of containers. When people talk Short Sea Shipping now they are really thinking of moving containers."

The major problem, he said, is the lack of infrastructure in North America to accommodate shortsea shipping.

"First you need the real estate," he said. "Then you have to build an infrastructure and that should have rail and truck access. So, it is not a small investment."

Also, it's critical that the facility has a concentration of containers or trailers to handle.

As an example, he offered the following

bâtir une infrastructure et avoir des accès routiers et ferroviaires. On ne parle donc pas d'un petit investissement.»

De plus, il faut absolument que l'installation ait une concentration de conteneurs ou de remorques à manutentionner.

Comme exemple, M. Roth a évoqué le scénario suivant: «Prenons un exportateur qui apporte quelques conteneurs qu'il voudrait faire transporter par barge au lieu de les envoyer par camion à son centre de distribution. On ne peut pas transporter cinq conteneurs. Cela n'aurait pas de sens. Quelle que soit la taille de votre barge, vous devez l'emplir. Il vous faut donc acheminer le lot à un endroit convenable. Vous devez alors chercher une installation intermodale qui dispose d'accès routiers, ferroviaires et maritimes. Cela commence à être compliqué».

Seaspan a construit quatre barges spécialement pour recevoir des conteneurs (elles peuvent contenir 168 conteneurs de 40 pieds chacune).

«Elles pourraient entrer en service dès demain si nous avons un client, un endroit où les charger et un autre où les décharger», a précisé M. Roth.

«Nous aimerions tous que cela se fasse rapidement, a-t-il ajouté. Mais nous avons besoin du gouvernement, des ports, des lignes de navigation et des syndicats; tous doivent mettre la main à la pâte pour que cela se fasse vite.» 

scenario: "Some exporter brings in some containers and, instead of trucking them locally to his distribution center he decides to move them by barge. You can't move five containers," he said. "That doesn't make sense. Whatever the size of your barge is you have to max it out."

"Now you have to take it someplace that makes sense to him. So now you're starting to look at maybe some type of intermodal facility that has truck, rail and marine access."

"It starts to get complicated," he said.

Seaspan has built four barges specifically to handle the loading of containers (the barges are designed to hold 168 forty-foot containers).

"These could go into service tomorrow, if we had a customer, a place to load them and a place to discharge them," Roth said.

"We'd all like to see it happen faster," he said. "But, it's going to take government; it's going to take the ports; it's going to take shipping lines; it's going to take the unions; it's going to take everybody to get involved to make this happen quicker." 

Maritime Simulation and Resource Centre *Centre de simulation et d'expertise maritime*



**Corporation des pilotes
du Bas Saint-Laurent**

418-692-0183

Fax: 418-692-4262

info@sim-pilot.com

www.sim-pilot.com



CHAMBER OF
MARINE COMMERCE
CHAMBRE DE
COMMERCE MARITIME

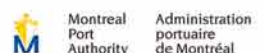


When it comes to **safe, efficient** and
environmentally smart transportation...

Marine Delivers

www.marinedelivers.com

Proud supporters of Marine Delivers



L'avantage maritime...

Un transport sûr, efficace et durable

Le transport maritime est la méthode la plus économique, la plus efficace et la plus sûre pour le transport en vrac des quelque 6 millions de tonnes de matières premières et de produits qu'ArcelorMittal Dofasco expédie annuellement par le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

ArcelorMittal est l'un des principaux fournisseurs canadiens de minerai de fer et de produits de l'acier aux marchés de l'Amérique du Nord et du reste du monde.

Avec ses 11 000 employés au Canada, la compagnie exploite de grandes installations minières, des aciéries, des usines de galvanisation et des usines de fabrication de tubes d'acier dans les provinces canadiennes du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario.

ArcelorMittal Dofasco de Hamilton est la plus importante exploitation industrielle du Canada. Elle fournit de l'acier aux secteurs de l'automobile, de la construction, de la fabrication et des produits de consommation. Forte de sa riche histoire de productrice d'acier quasi centenaire, ArcelorMittal Dofasco est une des plus grandes entreprises citoyennes du Canada.

L'acier est la pierre angulaire d'une économie forte et prospère et il contribue à la vigueur du secteur manufacturier, laquelle est primordiale pour attirer les investissements et l'innovation au Canada tout en créant des emplois bien rémunérés. Le Canada doit veiller à continuer d'offrir un environnement à coûts compétitifs pour attirer les investissements futurs.

Le transport maritime est la méthode la plus économique, la plus efficace et la plus sûre pour le transport en vrac des quelque 6 millions de tonnes de matières premières et de produits qu'ArcelorMittal Dofasco expédie annuellement par le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

En tant que principaux expéditeurs privés des Grands Lacs, nous avons un intérêt direct dans le maintien d'un réseau maritime durable et nous comptons collaborer avec toutes les parties intéressées pour améliorer l'efficacité et faire en sorte que le transport maritime demeure un mode de transport rentable.

Les expéditeurs des Grands Lacs, les dirigeants de la Voie maritime, les clients et les décideurs gouvernementaux ont tous un rôle important à jouer afin que le réseau de transport maritime canadien continue d'offrir un moyen économique et durable de transport des marchandises.

ArcelorMittal en est consciente et la compagnie collabore avec le gouvernement et les partenaires environnementaux des deux côtés de la frontière pour améliorer la santé des Grands Lacs grâce à un partenariat public-privé unique. Le programme «Sustain Our Great Lakes» (Protégeons nos



Juergen G. Schachler
Président et chef de la direction,
ArcelorMittal Dofasco



Grands Lacs) vise à restaurer, protéger et préserver les fragiles habitats et écosystèmes que renferme le plus vaste réseau d'eau douce au monde.

ArcelorMittal et ArcelorMittal Dofasco reconnaissent l'importance d'une bonne gestion du réseau Grands-Lacs/Voie maritime, non seulement pour nos affaires, mais aussi pour le bien-être de nos employés et des collectivités au sein desquelles nous opérons.

Marine Delivers ...

Safe, efficient, sustainable transportation

Marine transportation is the most cost-effective, efficient and safe method of bulk shipment for the approximately 6 million tons of raw materials and by-products that ArcelorMittal Dofasco ships annually through the Great Lakes and St. Lawrence Seaway system.

ArcelorMittal is one of Canada's leading suppliers of iron ore and steel products to markets in North America and around the world.

With approximately 11,000 employees in Canada, the company has extensive mining, steelmaking, galvanizing and tube manufacturing facilities in the Canadian provinces of New Brunswick, Quebec, and Ontario.

ArcelorMittal Dofasco, based in Hamilton, is the largest Canadian operation, supplying steel to the automotive, construction, manufacturing and consumer products sectors. With a rich heritage as one of Canada's leading corporate citizens, ArcelorMittal Dofasco is nearing its 100th year of steel production.

Steel is the foundation of a strong, successful economy and it supports the manufacturing sector that is vitally important to attracting investment and innovation to Canada while creating high paying jobs. Canada needs to ensure it remains a cost competitive jurisdiction for attracting future investment.

Marine transportation is the most cost-effective, efficient and safe method of bulk shipment for the approximately

6 million tons of raw materials and by-products that ArcelorMittal Dofasco ships annually through the Great Lakes and St. Lawrence Seaway system.

As the largest private shipper in the Great Lakes, we have a vested interest in promoting a sustainable seaway system, and look forward to working with all interested stakeholders to improve efficiencies, and ensure that marine transportation remains a cost-effective mode of transportation.

Great Lakes shippers, Seaway management, customers, and government policy-makers, all have an important role to play in ensuring the sustainability of Canada's marine transportation network as a cost-effective, sustainable method for goods movement.

ArcelorMittal shares this commitment and is working with government and environmental stakeholders on both sides of the border to improve the health of the Great Lakes through a unique bi-national, public-private partnership. The "Sustain Our Great Lakes" program works to restore, protect and preserve the fragile habitats and ecosystems that form the world's largest freshwater system.



Juergen G. Schachler
President and Chief Executive Officer
ArcelorMittal Dofasco

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JS' or similar initials, written in a cursive style.

ArcelorMittal and ArcelorMittal Dofasco recognize the advantage of a well-managed Great Lakes and Seaway system, not only for our business, but for the enjoyment of our employees and the communities in which we operate.



ArcelorMittal



CHAMBER OF
MARINE COMMERCE
CHAMBRE DE
COMMERCE MARITIME



Stephen Brown

President, Chamber of Shipping of British Columbia

Président, Chamber of Shipping of British Columbia

L'éducation au service de la Porte de l'Asie-Pacifique

Quand il est question de recrutement, d'éducation et de formation pour notre industrie, tous s'entendent invariablement pour admettre que nous «devons faire mieux». À la Conférence maritime canadienne, qui s'est tenue comme chaque année ici à Vancouver en septembre, nous avons pu entendre l'honorable Rob Merrifield, ministre d'État (Transports) et député de Yellowhead (Alb.), affirmer la volonté du gouvernement de conserver au Canada sa position de chef de file parmi les pays du G8 par ses efforts pour favoriser les études universitaires. Le gouvernement est certes conscient de la valeur d'une main-d'œuvre qualifiée et instruite en ce XXI^e siècle.

En Colombie-Britannique, nous avons fait des efforts pour améliorer la situation à cet égard. Le rapport d'un sous-comité de la Coalition maritime pour l'éducation publié en 2003 concluait ce qui suit concernant le recrutement et la conservation du personnel:

- Le secteur est mal connu dans la population – il s'agit d'une lacune majeure, surtout lorsqu'on la retrouve chez les éducateurs et les conseillers en orientation.
- L'industrie maritime est négligée en tant que choix de carrière.
- Le milieu de travail comporte des aspects peu attrayants – on y travaille 24 heures sur 24, 7 jours par semaine et une certaine présence doit être constamment maintenue.
- Le métier est mal perçu – il passe pour ennuyeux, peu stimulant, sans véritables chances d'avancement.

Le rapport mettait aussi en évidence plusieurs déficiences sur les plans de l'éducation et de la formation: accès limité à des programmes adéquats; absence de programmes d'enseignement débouchant sur des titres de compétence de haut niveau; faiblesse des inscriptions aux cours sur les transports (ce qui a un effet négatif sur la viabilité, et a fortiori l'expansion, des cours et programmes de formation pertinents); et mauvais arrimage des programmes de C.-B. avec ce qui se fait à l'échelle internationale.

Les auteurs tiraient différentes conclusions et faisaient plusieurs recommandations, notamment la création d'un organisme ou d'une agence chargé de faire progresser la stratégie de RH, d'organiser d'autres activités de perfectionnement des RH et de resserrer les liens entre l'industrie et les éducateurs/formateurs.

Un rapport ultérieur, publié en 2005 et intitulé *A Comprehensive Report on the Human Resources and Human Resource Needs in the Maritime Sector in BC* (Rapport global sur les ressources humaines et les besoins de ressources humaines dans le secteur maritime en C.-B.), concluait que l'industrie était

Education supporting Asia-Pacific Gateway

The subject of recruitment, education and training as it pertains to our industry invariably raises passionate consensus that we "must do better". Here in Vancouver at the annual *Canada Maritime Conference* held each September, we this year had the opportunity to hear the Honourable Rob Merrifield, Minister of State (Transport) and Member of Parliament for Yellowhead, Alberta, speak of the intent of the Government that Canada retain its leading role amongst the G8 countries in providing for University education. Clearly the government recognizes the importance of a skilled and well educated workforce as we propel ourselves deeper into the 21st century.

In British Columbia, various attempts to address this issue have been made. A 2003 report submitted by a sub-committee of the so called *Maritime Coalition on Education* concluded the following with respect to recruitment and retention of personnel:

- A lack of public awareness of the sector – a key HR challenge to the sector, especially where this exists amongst educators and career counselors.
- The marine industry is overlooked as a career choice.
- There are negative aspects of the work environment – an industry working 24/7 and the need for some coverage at all hours.
- There are negative perceptions of a career in the industry – boring, not exciting, limited opportunities for real advancement.

Several education and training issues were also identified. These included: limited availability of suitable programs; lack of educational programmes that provide higher level credentials; low enrolments to transportation courses (thus affecting the sustainability, let alone expansion, of relevant training programs and courses); and poor linkages between BC programs and internationally-based education.

This resulted in various conclusions and recommendations, including: the establishment of a lead agency/organization to promote the HR strategy and initiate other HR development activities and developing closer linkages between the industry and education/training providers.

A subsequent 2005 report entitled *"A Comprehensive Report on the Human Resources and Human Resource Needs in the Maritime Sector in BC"* concluded that the industry was quite clearly "on the cusp of experiencing severe skill shortages in all sub-sectors". The

très certainement «sur le point d'affronter de graves pénuries de main-d'œuvre qualifiée dans tous les secteurs secondaires». Le rapport recommandait également que l'industrie collabore étroitement avec les gouvernements pour faire mieux connaître ses besoins particuliers.

Un rapport de 2007 relevait à nouveau le défi et concluait qu'en Colombie-Britannique, l'industrie, de façon générale, devait agir en ce sens de façon cohérente et ciblée sous l'impulsion d'un leadership fort et en disposant d'un financement adéquat.

En septembre 2008, il a été décidé de recruter une poignée de personnes partageant les mêmes vues afin d'élaborer un premier outil éducatif pour l'industrie maritime locale sous l'égide de la Chamber of Shipping of BC. Les spécialités des membres du groupe (aujourd'hui appelé le Comité de l'éducation) comprennent le juridique et les assurances, le courtage maritime, le courtage en vente et achat, la gestion d'agence, la gestion des opérations ainsi que les opérations de manutention et de terminal. Trois membres du groupe sont également d'anciens marins.

De concert avec le bureau canadien de l'Institute of Chartered Shipbrokers (ICS), institution d'enseignement maritime londonienne reconnue mondialement, on a contacté le siège social de l'ICS pour faire approuver l'élaboration d'un cours adapté pour le Canada à partir d'un syllabus d'enseignement à distance de l'ICS.

En avril 2009, après avoir obtenu les approbations définitives et le visa de l'ICS, le Comité de l'éducation a présenté un cours pilote d'une journée à 50 membres de l'industrie. Le cours, intitulé « *Business of Shipping* », comprend quatre modules:

- Module 1, Histoire du commerce et du transport maritime – les tendances ;
- Module 2, Types de navires – vente et achat – exploitation des navires ;
- Module 3, Affrètement et logistique – aspects juridiques et assurances ;
- Module 4, Étude de cas (voyage) – exercice en groupe.

À la lumière de l'expérience du présentateur et des commentaires des participants, le cours a été remanié et peaufiné avant la présentation en septembre d'une seconde séance d'une journée, parfaitement au point celle-là, à 50 autres participants de l'industrie.

Entre-temps, une initiative baptisée Table sur les compétences de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique était lancée en 2008 afin de favoriser l'amélioration des compétences et l'éducation concernant la Porte d'entrée. Nous avons fait une demande de financement et nous avons pu obtenir 147 000 dollars afin de poursuivre le développement de l'initiative. C'est l'honorable Stockwell Day, ministre du Commerce international et ministre de la Porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, qui a officiellement annoncé cette contribution le 30 juillet.

Nous avons donc entamé le processus de partage des connaissances avec nos collègues de tous les niveaux de l'industrie, des pilotes aux responsables du marketing, des gestionnaires des opérations aux commis documentalistes. Outre l'appui indéfectible du monde des affaires, nous pouvons compter sur le soutien actif des administrations portuaires ainsi que de la British Columbia Maritime Employers Association. 

report also recommended that industry work closely with Governments to develop a greater understanding of the industry's unique needs.

A 2007 report again took up the challenge and concluded that in British Columbia, the industry in its broadest sense, needs to do something similar in a cohesive and targeted way under strong leadership and with adequate funding.

In September 2008 the decision was taken to recruit a small number of like minded people with a view to developing an initial educational tool for the local marine industry under the umbrella of the Chamber of Shipping of BC. The expertise of the group (now called the Education Committee) includes legal & insurance, ship broking, sale and purchase broking, agency management, operations management and stevedore & terminal operations. Three members of the group are also former seafarers.

With the support of the Canada Branch of the Institute of Chartered Shipbrokers (ICS), a world recognized maritime education institution based in London, ICS head office was contacted with a view to seeking approval to develop a Canadian relevant course based on an existing ICS distance learning syllabus.

By April 2009, with final ICS approvals and endorsement now in place, the Education Committee presented a pilot one day course to 50 members of industry. The course entitled *Business of Shipping* is divided into four modules:

- Module 1 History of Trade and Shipping - Trends in Trade
 - Module 2 Ship Types - Sale and Purchase - Ship Operations
 - Module 3 Chartering and Logistics - Legal and Insurance
 - Module 4 Case Study Voyage - Group Exercise
- With the benefit of presenter experience and feedback from participants, the course was tweaked and updated ahead of a second one day successful presentation to a further 50 industry participants in September.

Meanwhile, an initiative entitled the *Asia Pacific Gateway Skills Table* was launched in 2008 with a view to providing support for Gateway relevant education and skills training. Having filed an application for support we were successful in being awarded \$147,000 to continue with the initiative development. The Honourable Stockwell Day, Minister of International Trade and Minister for the Asia-Pacific Gateway formally announced the award on July 30.

We have therefore started the process of sharing broad based knowledge with our colleagues at all levels of industry, from pilots to marketing executives, from operations managers to documentation clerks. In addition to strong support from the business community we are benefiting from the active support of Port Authorities and the British Columbia Maritime Employers Association. 



Robert Masson

President, SODES

Président de la SODES

Le Saint-Laurent: le Corridor de l'avenir

La Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES), les Armateurs du Saint-Laurent et la Fédération maritime du Canada ont organisé le 27 octobre dernier la 9^e édition de la Journée maritime québécoise. Cet événement, qui vise à sensibiliser davantage les élus du Québec à l'industrie maritime et à ses avantages, avait pour thème cette année Le Saint-Laurent: le Corridor de l'avenir.

On aurait difficilement pu trouver mieux comme thème de la Journée maritime québécoise. En effet, bien que le contexte économique actuel exerce une pression indéniable sur notre industrie et que la reprise économique semble encore précaire, l'industrie maritime québécoise demeure résolument tournée vers l'avenir.

C'est sans relâche et dans un esprit d'amélioration continue et de compétitivité accrue que travaillent les représentants de notre industrie afin d'atteindre leurs objectifs à long terme.

Le travail et les efforts se poursuivent en vue de mettre en œuvre les recommandations émanant de l'étude réalisée sous l'égide du Conseil du Corridor Saint-Laurent-Grands Lacs. L'industrie est impatiente de connaître la stratégie qu'adopteront les gouvernements, dans le cadre de la Porte continentale, pour permettre l'amélioration de la compétitivité du système Saint-Laurent-Grands Lacs. L'initiative suscite un vif intérêt de la part de l'industrie, qui y voit une opportunité d'améliorer plusieurs aspects du corridor de commerce. Rappelons l'importance stratégique de ce système de transport qui dessert directement une région regroupant 135 millions de personnes, et qui représente près de 70 % du commerce international du Canada.

D'autres dossiers importants mobilisent aussi les efforts et actions de l'industrie maritime québécoise. Parmi ceux-ci, on retrouve quatre dossiers majeurs dans lesquels la SODES est impliquée. D'ailleurs, ces projets pourront tous contribuer à leur façon au développement d'un corridor de commerce efficace, compétitif et durable.

Navigation électronique

Déjà à l'avant-garde en matière de navigation électronique, l'industrie maritime travaille présentement à l'identification des besoins en vue d'une prochaine phase. Nous connaissons déjà les contraintes de notre voie navigable; l'objectif est d'en maximiser l'utilisation, et ce, toujours dans le respect de la sécurité et de l'environnement.

Environnement

De manière volontaire, l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs s'est dotée d'une politique environ-

The St. Lawrence River - Corridor of the Future

The St. Lawrence Economic Development Council (SODES), St. Lawrence Shipoperators Association and Shipping Federation of Canada have organized the 9th Québec Marine Day (October 27), an event designed to make elected Québec officials more aware of the marine industry and its advantages. The theme of this year's edition was *The St. Lawrence River - Corridor of the Future*.

It would be hard to find a better Québec Marine Day theme. Although the current economic context has definitely put pressure on the Québec marine industry and economic recovery is precarious at best, the industry remains resolutely oriented towards the future.

Our representatives work tirelessly in a spirit of continued improvement and increased competitiveness to achieve the industry's long-term goals.

Efforts to implement the recommendations of the study conducted under the aegis of the St. Lawrence-Great Lakes Trade Corridor Leadership Council, are ongoing. The industry is impatiently waiting to learn what strategy governments will adopt in the context of the Continental Gateway to enhance the St. Lawrence-Great Lakes system's competitiveness. The industry is keenly interested in the initiative, seeing it as an opportunity to improve many aspects of the trade corridor. The reader will recall the strategic importance of this transportation system, which directly serves a region whose population numbers 135 million and which represents almost 70% of Canada's international trade.

Other important issues also mobilize the Québec marine industry. Among them are four major files in which SODES is involved. Each of these projects, in its own way, could contribute to the development of an efficient, competitive, sustainable trade corridor.

Electronic navigation

Already at the forefront of electronic navigation, the marine industry is currently working to identify needs for the next phase. We already know the constraints inherent in our Seaway. Our goal is to maximize the safe, environment-friendly use of e-nav.

Environment

The St. Lawrence-Great Lakes marine industry has adopted an environment policy—Green Marine—which goes beyond mere compliance with regulation. Since its implementation in 2008, the program's strength is

nementale qui va au-delà du simple respect de la réglementation, l'Alliance verte. Depuis son implantation en 2008, ce programme puise sa force dans la volonté indéfectible de l'industrie de réduire son empreinte environnementale et de jouer pleinement son rôle de mode de transport modèle en matière de développement durable.

Recherche

La contribution de chercheurs qui concentrent leurs activités sur l'industrie est indispensable afin d'assurer la pérennité et l'efficacité du Corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs. Nous avons la chance de compter sur quelques centres d'excellence en la matière au Québec, dont la Chaire de recherche en transport maritime de l'UQAR, et l'industrie a tout à gagner à soutenir leurs activités.

Campagne de valorisation

Sous le thème «Le transport maritime, au cœur de la vie de tous les Québécois», la SODES mène une campagne de valorisation du transport maritime au Québec, financée à parts égales par l'industrie maritime du Québec et Transports Québec. Cette campagne a comme objectif de sensibiliser la population et les décideurs politiques et économiques des régions du Québec à l'apport du transport maritime dans leur vie de tous les jours.

Les défis pour l'industrie sont nombreux et la SODES, de même que les représentants de la communauté maritime du Québec poursuivent leurs actions afin d'améliorer la performance ainsi que la compétitivité de l'industrie, et ce, dans un esprit de développement durable. 

rooted in the industry's unflagging desire to reduce its environmental footprint and fully play its role of model transport mode where sustainable development is concerned.

Research

The contribution of researchers focussing on the industry is indispensable for ensuring the St. Lawrence-Great Lakes Trade Corridor's sustainability and efficiency. Québec is fortunate enough to have several centres of excellence related to the marine sector, including the UQAR's Research Chair in Maritime Transportation, and the industry has everything to gain from supporting their activities.

Promotional campaign

Based on the theme *Marine Transport: Central to Quebecers' Daily Lives*, SODES is conducting a marine transport promotional campaign in Québec, funded equally by the Québec marine industry and Transports Québec. Its goal is to make the public and political and economic decision-makers throughout Québec aware of the contribution marine transport makes to their daily lives.

The industry faces many challenges. SODES and the representatives of Québec's maritime community pursue their efforts to enhance the industry's performance and increase its competitiveness in keeping with sustainable development imperatives. 



Hire the Marine Hydraulic Experts!

- Complete service to existing mooring winches & drag winches
- Specializing in Collomatic winches – Rebuilt exchange program on winches and components. Specialists in Dowty Pump / Motor rebuilding!
- Supply & rebuild all hydraulic components for self-unloaders, including slew, luffing, tensioning and tunnel systems.
- Specialists in rebuilding hydraulic cylinders, pumps/motors and valves - Meeting Lloyd's, ABS and Transport Canada
- Fully insured and equipped to provide on-board service

**Dilts Piston
Hydraulics Inc.**

10 CUSHMAN RD, ST CATHARINES, ONTARIO
TEL: 905-641-4488, TOLL FREE: 888-289-7262, FAX: 905-688-1186
24/7 EMERGENCY SERVICE AVAILABLE – www.diltpiston.com

Serving the Hydraulic needs of the Marine industry since 1988



MISSION

Maintain a state of marine oil spill response preparedness that is consistent with the legislation and capable of providing a real response at an affordable cost to our members

Provide value added preparedness services to all of our members

Assume a leadership role in the preparedness to oil spill response

Assurer un état de préparation pour les interventions en cas de déversement conforme à la loi et capable de fournir à nos membres une intervention efficace à un prix abordable

En préparation à l'intervention, fournir à tous nos membres des services à valeur ajoutée

Démontrer un leadership dans l'état de préparation à l'intervention pour des déversements de produits pétroliers



ECRC ~ SIMEC

1201-275 rue Slater Street
Ottawa (Ontario) K1P 5H9 Canada
TEL: (613) 230-7369 FAX: (613) 230-7344
www.ecrc.ca www.simec.ca

1,600 kilometers closer inland

1,527 meters of berth space

60 hectares of terminal operations

9 high-speed Gantry Cranes

Modern fleet of container handling equipment

Linked to all major rail & truck routes

Environmentally friendly

Secure

Cost-competitive lift rates

STRATEGIC LOCATION
COST EFFICIENT
RAPID TURNAROUND
YEAR-ROUND OPERATION



MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP

Box 360, Station K, Montreal,
Quebec, Canada, H1N 3L3
Tel: 514.257.3040
Fax: 514.257.3056
e-mail: adm@mtrtml.com
Web: www.mtrtml.com



Montreal Gateway Terminals Partnership
Société Terminaux Montréal Gateway

Winnipeg

Minneapolis

Milwaukee

Chicago

St. Louis

Indianapolis

Detroit

Cleveland

Pittsburgh

Toronto

Montreal

Buffalo

New York

Boston





Canadian National Railway's Gateway Intermodal Terminal in the Chicago region is a key hub of its continental network.

Le terminal intermodal Gateway du CN dans la région de Chicago est une plaque tournante du réseau continental de la société.

Key Canadian ports, railways target Midwest market

Les ports et les chemins de fer clés du Canada lorgnent le Midwest

Leo Ryan

Parmi toutes les régions des États-Unis, le Midwest, dont le cœur est Chicago, gigantesque métropole des Grands Lacs et plaque tournante des transports, occupe une place unique dans les stratégies commerciales de plusieurs ports du Canada et des deux chemins de fer transcontinentaux canadiens.

Ce sont les ports de Montréal, Halifax et Prince

Among the regions of the United States, the Midwest, centered on the great Great Lakes metropolis and transportation hub of Chicago, plays a unique role in the commercial strategies of several Canadian ports and of Canada's two transcontinental railways.

Leading the assault in the marine container sector are the ports of Montreal, Halifax, and Prince Rupert. In

Rupert qui mènent la charge dans le secteur des conteneurs maritimes. Pour le transbordement de vrac, le port en eau profonde de Québec sur le Saint-Laurent est désormais la principale porte d'accès aux Grands Lacs. Et le Midwest représente un élément important des réseaux des chemins de fer Canadien Pacifique et Canadien National.

Les lignes de navigation les plus actives pour développer leur clientèle dans le Midwest sont Maersk, Hapag-Lloyd, OOCL, NYK Line, Atlantic Container Line et Mediterranean Shipping Company.

L'an dernier, le Port de Montréal a nommé son premier représentant à temps plein à Chicago, ce qui montre bien l'importance du Midwest et les possibilités qu'il offre. Shelton Scott, qui a déjà fait un séjour à Montréal comme VP aux ventes pour les États-Unis de Canada Maritime, parle avec enthousiasme de l'attrait tenace qu'exerce le port de Montréal sur de grands expéditeurs bidirectionnels comme John Deere, Caterpillar et 3M.

«Pour les expéditeurs, les temps de transit plus courts via Montréal que par les ports de la côte est des États-Unis pour les envois en provenance et à destination de l'Europe et de la région méditerranéenne constituent un atout» déclarait M. Scott au *Maritime Magazine*. Les temps de transit à partir de Montréal sont en moyenne de 35 heures alors qu'ils peuvent atteindre 40 heures à New York/New Jersey.

Le port de Montréal, situé à 1600 km de l'océan Atlantique, manutentionne environ 1,5 million d'EVP par année et M. Scott estime que ce total comprend quelque 300 000 EVP de conteneurs expédiés à partir ou à destination du Midwest et du nord-est des États-Unis.



MPA

Last year, the Port of Montreal named its first full-time representative in Chicago, Shelton Scott, to develop business in the strategic Midwest centre.

L'an dernier, le Port de Montréal a nommé son premier représentant à temps plein à Chicago, Shelton Scott, pour développer les affaires dans ce centre stratégique du Midwest.

bulk transshipments, the deepwater Port of Quebec on the St. Lawrence River has become the premier gateway for the Great Lakes. And for Canadian Pacific and CN railways, the Midwest forms a major component of their networks.

Shipping lines strongly active in developing Midwest business include Maersk, Hapag-Lloyd, OOCL, NYK Line,

A large advertisement for Robert.ca. The background is a bright blue sky with white clouds. In the foreground, a variety of animals are depicted: a large brown bison on the left, two giraffes in the center, two elephants, and a tiger on the right. They are standing on a dark, reflective surface. In the background, a large white semi-truck with a red container is visible. The text "Safe, secure storage when you need it most..." is written in white, bold, sans-serif font in the upper right quadrant. At the bottom, the website "www.robert.ca" is written in orange. A small disclaimer at the bottom right states: "*No animals were injured, or permitted into our building during the making of this advertisement. They were safely escorted home courtesy of our friends at www.NoahsTrucking.com".

www.robert.ca

Quebec Tel: **514.521.1011**
Toll Free: **1.800.361.8281**

Ontario Tel: **905.564.9999**
Toll Free: **1.800.268.0840**

«Les exportations du Midwest sont demeurées relativement stables malgré la récession», a déclaré M. Scott.

Il a également noté que l'équilibre des échanges (entre les importations et les exportations) était un facteur positif pour éliminer la congestion.

M. Scott a par ailleurs rappelé que les armements conteneurisés réalisaient des économies d'échelle en ne faisant escale qu'à Montréal, où ils peuvent charger et décharger toutes leurs cargaisons, au lieu de devoir s'arrêter dans plusieurs ports de la côte Est.

Peter Terkildsen, président de Fredonia Inc. de Wheaton, Illinois, entreprise fournisseuse de logistique de tierce partie et de transport public utilisant des réseaux autres que maritimes (NVOCC), affirme: «Nous n'avons jamais vu de retard du transport ferroviaire à Montréal. Les temps de transit y sont bien meilleurs tant pour l'arrière-pays que pour les destinations outre-mer. Les expéditeurs peuvent compter cinq à sept jours de moins qu'avec les services portuaires de la côte est des États-Unis.»

Selon M. Terkildsen, «c'est un avantage énorme pour les expéditeurs locaux qui peuvent faire des ventes plus rapidement quand les marchandises arrivent plus vite à destination».

Pour le Port de Halifax, le Midwest représente 15 % du volume annuel total des cargaisons conteneurisées qui approche les 400 000 EVP.

La seule société ferroviaire à desservir Halifax, le CN, offre une liaison vitale par trains à deux niveaux

Atlantic Container Line, and Mediterranean Shipping Company.

Reflecting the importance and potential of the Midwest, the Port of Montreal a year ago named its first full-time representative in Chicago. Shelton Scott, whose background includes a period in Montreal as VP Sales for the U.S. of Canada Maritime, is enthusiastic about the Port of Montreal's constant appeal for such big two-way shippers as John Deere, Caterpillar and 3M.

"Shippers appreciate that the transit times via Montreal for shipments to and from Europe and the Mediterranean are better than U.S. east coast ports," Mr. Scott told Maritime Magazine. Transit times from Montreal average 35 hours whereas they can attain 40 hours over New York/New Jersey.

The Port of Montreal, located 1,600 km from the Atlantic Ocean, handles some 1.5 million TEUs a year, and Mr. Scott estimates that about 300,000 TEUs represent container shipments with the U.S. Midwest and Northeast.

"Midwest exports," said Mr. Scott, "have held up reasonably well during the recession."

He also noted that the balanced trade (between imports and exports) was a positive factor to eliminate congestion.

Otherwise, he recalled that container shipping lines achieved economies of scale by only calling Montreal, where all their cargo was unloaded and unloaded, rather than calling at several ports on the eastern seaboard.

Peter Terkildsen, President of Fredonia Inc. in

Picture it. You're flooded with excess product. You need a miracle, or the next thing to it. That's the kind of challenge we love at Robert. We've provided our customers with innovative solutions and performance beyond the ordinary since 1946.

With service offerings as varied as the stuff and de-stuff of ocean containers, to the multi-temp warehousing and distribution of your valuable cargo, we have the capacity, the people and the technology you need...when you need it most!





Mark Shepp, who manages the Fairview Container Terminal, extols the facility's direct ship-to-rail performance.

Mark Shepp, qui gère le terminal pour conteneurs Fairview, vante l'accès direct navires-rail qu'offre l'installation.

avec le Canada central et le Midwest. «La quasi-totalité des marchandises transportées vers le Midwest l'est actuellement par chemin de fer», a déclaré un responsable du port.

Onze des quinze principaux armements conteneurisés du monde font escale dans le port de la Nouvelle-Écosse. Cela inclut les nouveaux clients que sont CMA-CGM et l'alliance CKYH.

Dans la région de Halifax, on retrouve 13 installations de transbordement et plus de 1 million de pieds carrés d'espace d'entrepôts de distribution. Les nouvelles installations logistiques d'Armour Transportation Systems s'y trouvent aussi et Consolidated FastFrate relie Halifax et ses clients à des marchés clés de l'arrière-pays comme le Midwest. Les transporteurs qui utilisent Halifax comme porte d'accès au Midwest sont notamment Atlantic Container Line, Hapag-Lloyd et NYK Line.

Sur la côte Ouest, un terminal à conteneurs du nord de la Colombie-Britannique, à Prince Rupert, retient l'attention internationalement depuis sa mise en service à l'automne 2007 – avec comme principal objectif de faire transiter le trafic conteneurisé entre l'Asie et le Midwest grâce à une liaison ferroviaire rapide assurée par le CN.

Les conteneurs déchargés à Prince Rupert parviennent à Chicago en 100 heures ou moins. «Les temps de transit annoncés par le CN ont été respectés pour toutes les destinations intérieures au Canada et aux États-Unis», a commenté David Bedwell, VP exécutif de COSCO Container Lines à Vancouver.

Le premier client au terminal à conteneurs Fairview exploité par l'entreprise étasunienne Maher Terminals a été le service hebdomadaire de l'alliance CKYH, où COSCO est partenaire de K Line, Yang Ming et Hanjin Shipping.

Énumérant certains des avantages du terminal, Mark Schepp, directeur général, a souligné que «près de 100 %

Wheaton, Illinois, a third party logistics firm and provider of non-vessel operating common carrier services (NVOCC), affirms that "we have never seen a rail delay at Montreal, which offers much faster transit times inland as well as ocean. Shippers can save five to seven days compared to the cut-off for U.S. east coast port services."

"This brings a huge advantage for local shippers," said Mr. Terkildsen, adding that "they can generate sales faster if cargo moves faster."

For the Port of Halifax, the Midwest represents 15% of total containerized cargo volume of nearly 400,000 TEUs annually.

The sole railway serving Halifax, CN offers a vital double-stack service to central Canada and the Midwest. "Virtually 100% of cargo transported to the Midwest is currently done through rail," a port official said.

Eleven of the top 15 world container lines call at the Nova Scotia port. These include new customers CMA-CGM and the CKYH Alliance.

In the Halifax area, one finds 13 transload facilities and over 1 million square feet of transportation distribution warehousing space. There are the new logistics facilities by Armour Transportation Systems and Consolidated FastFrate assist in connecting Halifax and its customers to such key inland markets as the Midwest. Carriers using Halifax as a gateway to the Midwest include Atlantic Container Line, Hapag-Lloyd and NYK Line.

On the West Coast, a container terminal in northern British Columbia at Prince Rupert has been capturing international attention since it was launched in the fall of 2007 - with the chief target of handling box shipments between Asia and the Midwest through a rapid CN rail connection.

The containers unloaded at Prince Rupert reach Chicago in 100 hours or less. "CN's advertised transit



LeaderShip

Fednav et Federal Marine Terminals –
acheminent vos marchandises à bon port.

Fednav and Federal Marine Terminals –
getting your cargo to the heart of the heartland.



www.fednav.com



FEDNAV



FMT

des conteneurs sont transbordés directement du navire au train. Tous les partenaires ont contribué au succès du terminal».

Le terminal de 500 000 EVP fonctionne actuellement à la moitié de sa capacité, mais les derniers chiffres semblent indiquer une tendance au rétablissement d'une croissance soutenue.

Pour sa part, Port Metro Vancouver, le plus grand port du Canada, manutentionne quelque 2,5 millions d'EVP annuellement, mais environ 95 % de ce volume est constitué de marchandises acheminées entre le Canada et l'Asie, a indiqué Scott Galloway, directeur du Développement commercial au port. «Nous sommes donc moins exposés aux fluctuations de la demande aux États-Unis, même si nous estimons que le Midwest va devenir un marché en expansion.»

Les perspectives des chemins de fer

Comme on l'a mentionné plus tôt, le Canadien Pacifique et le CN accordent une attention particulière au marché du Midwest.

Le Canadien Pacifique possède environ 16 000 km de voies dans le Midwest et le nord-est des États-Unis.

Le Midwest génère à lui seul plus du tiers du trafic marchandises total du CP en provenance et à destination du port de Montréal. Il y a chaque jour un train de marchandises qui part pour Chicago, où le transporteur possède deux terminaux intermodaux.

«Le Midwest des États-Unis est un marché très important pour le CN, nous le desservons à partir de Prince Rupert et de Halifax», a déclaré Mark Hallman, directeur des communications et des affaires publiques. «La région métropolitaine de Chicago, troisième plus grande ville des États-Unis, compte près de 9,5 millions d'habitants. Et il y a aussi Memphis (Tennessee), une plaque tournante de distribution clé pour le Midwest étasunien.»

Parlant des forces de Prince Rupert, M. Hallman a cité tout particulièrement la proximité de l'Asie et le

times to all Canadian and U.S. inland points have been bang on," commented David Bedwell, Executive VP of COSCO Container Lines in Vancouver.

The first customer at the Fairview Container Terminal operated by U.S.-based Maher Terminals was the weekly service of the CKYH Alliance, with COSCO partnering with K Line, Yang Ming and Hanjin Shipping.

Commenting on some of the terminal's advantages, Mark Schepp, general manager, stressed that "almost 100% of the containers are transferred directly from ship to rail. All stakeholders have contributed to the success of the terminal."

Whereas the 500,000-TEU terminal is presently operating at half capacity, latest trends point to renewed steady growth.

For its part, Port Metro Vancouver, Canada's largest port handles some 2.5 million TEUs annually, but about 95% of this traffic is cargo between Canada and Asia, indicated Scott Galloway, the port's Director of Trade Development. "Consequently, we are less exposed to demand variations in the United States, although we see the Midwest as a growth market in the future."

Railway horizons

As mentioned earlier, Canadian Pacific and CN give particular attention to the Midwest market.

Canadian Pacific owns approximately 16,000 km of track in the U.S. Midwest and Northeast.

The Midwest alone accounts for over one third of CP's total freight traffic in and out of the Port of Montreal. Each day, there is a dedicated freight train to Chicago, where the carrier has two intermodal terminals.

"The U.S. Midwest is a very important market for CN, which we serve from both Prince Rupert and Halifax," said Mark Hallman, Director of Communications & Public Affairs. "The metropolitan area of Chicago, the third largest city in the U.S., has a population of nearly 9.5 million. Then, there is Memphis (Tennessee), a key

Venez nous rencontrer au Congrès
Annuel de l'Association Canadienne
des Opérateurs de Traversiers (ACOT)
à Edmonton, Alberta,
du 13 au 17 Septembre 2009.

Visit us during the Annual Week
of the 'Canadian Ferry Operators'
Association (CFOA) in Edmonton, Alberta,
from September 13th to 17th 2009.

TECHSOL

SEA MARINE

AUTOMATISATION REINVENTEE **AUTOMATION REINVENTED**

Tel : (418) 688-2230 www.techsolmarine.com
Québec, Canada

Tel : (418) 691-1000 www.seamarine.ca
Québec, Canada

transbordement direct navire-train des marchandises.

«Prince Rupert est de 58 heures plus près de l'Asie que tout autre port de la côte Ouest. Les navires de ligne peuvent épargner du temps et de l'argent à chaque voyage, sans parler des avantages pour les propriétaires des cargaisons au chapitre de la réduction des coûts de maintien en inventaire.»

Selon M. Hallman, le port de Halifax, où il n'y a pas de congestion, offre d'excellents temps de transit vers des centres comme Détroit, Chicago et Memphis.

Le CN ne fait pas encore passer le trafic intermodal de Prince Rupert et Halifax sur le réseau que possède dans la région de Chicago le Elgin, Joliet & Eastern Railway (EJ&E), acquis le 1^{er} février dernier au terme de négociations complexes et malgré l'opposition des banlieues. Le CN continue de faire des progrès vers la conclusion d'ententes volontaires d'atténuation des impacts.

Selon M. Hallman, le CN va commencer à utiliser les voies de l'EJ&E pour le trafic intermodal dès que de nouveaux raccordements et des travaux d'amélioration des infrastructures d'un coût de 100 millions de dollars seront achevés, soit «dans un ou deux ans à peu près». **M**

distribution hub for the U.S. Midwest.”

Summing up Prince Rupert's strengths, Mr. Hallman singled out proximity to Asia and direct ship-to-rail cargo transfer.

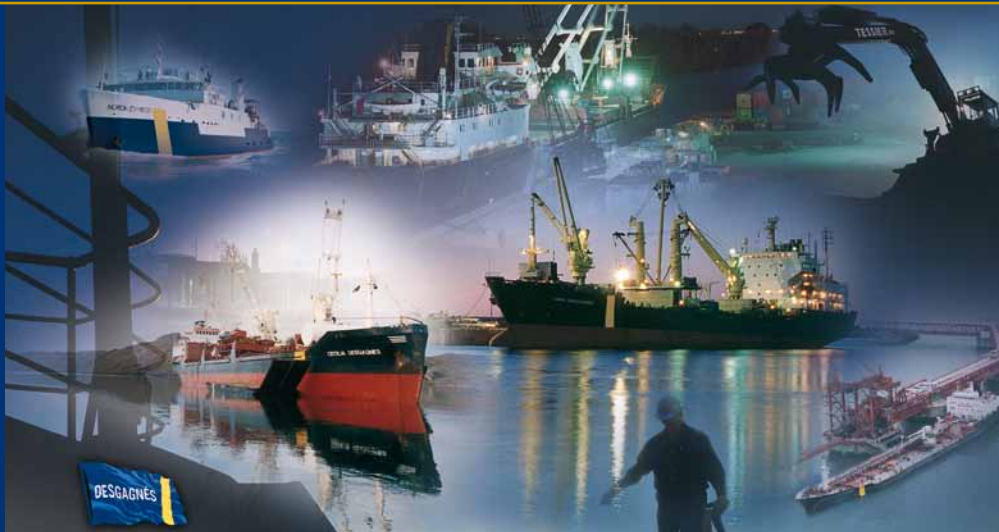
“Prince Rupert,” he said, “is up to 58 hours closer to Asia than other West Coast ports. This saves the ocean liners time and money each way, not to mention the benefits derived by cargo owners through reduced inventory-carrying costs.”

Similarly, Mr. Hallman said, congestion-free Halifax offers excellent transit times to such centres as Detroit, Chicago and Memphis.

Meanwhile, CN is not yet routing intermodal traffic from Prince Rupert and Halifax over the Chicago region network of the Elgin, Joliet & Eastern Railway (EJ&E) acquired this past February 1 after complex negotiations amidst opposition from suburban communities. CN is continuing to make progress in reaching voluntary mitigation agreements.

In this regard, Mr. Hallman said CN expects to start using the EJ&E trackage for intermodal traffic once new connections and infrastructure upgrades of about \$100 million are completed “in about one to two years time.” **M**

L ' H O M M E E T L A M E R



M A N A N D T H E S E A

Groupe Desgagnés inc.

21, rue du Marché-Champlain, Québec (Québec) Canada G1K 8Z8
Téléphone : (418) 692-1000 • Télécopieur : (418) 692-6044
info@desgagnés.com • www.desgagnés.com

Filiales : Desgagnés Marine Cargo inc. • Desgagnés Marine Petro inc. • Desgagnés Transarctik inc. • Navigation Desgagnés inc.
Petro-Nav inc. • Relais Nordik inc. • Services Maritimes Desgagnés inc. • Tessier Itée • Transport Desgagnés inc.



**Region
a strong
trading
partner
for Canada**

**Un excellent
partenaire
commercial
du Canada**

*Photo shows the **Montrealais**, a bulk carrier operated by Upper Lakes Group, berthed in front of a grain silo at Chicago's Illinois International Port.*

On voit ici le **Montrealais**, un vraquier armé par Upper Lakes Group, à quai devant un silo à grains à l'Illinois International Port de Chicago.

Illinois International Port District

Leo Ryan

Le Midwest, formé de 12 États du centre et du nord-est des États-Unis, est une région qui entretient des rapports historiques et économiques étroits avec le Canada. Le commerce entre le Canada et le Midwest est resté actif malgré l'impact d'une récession mondiale qui commence maintenant à donner des signes d'essoufflement.

«Le Midwest est un important débouché pour la technologie et le savoir-faire canadiens, surtout dans les domaines de la fabrication de pointe, des sciences de la vie et de l'énergie renouvelable», déclarait au *Maritime Magazine* George Rioux, consul général du Canada à Chicago. «Nos liens étroits et diversifiés s'accompagnent de multiples occasions de collaboration.»

M. Rioux fait valoir que les relations canado-américaines sont aussi fructueuses qu'universelles.

Consisting of 12 states in the central and northeastern United States, the Midwest is a region with significant economic and historical links with Canada. Trade between Canada and the Midwest has remained strong, despite the impact of a global recession now starting to show signs of winding down.

"The Midwest is an important market for Canadian technology and expertise, particularly in advanced manufacturing, life sciences and renewable energy," George Rioux, Consul General of Canada in Chicago, told *Maritime Magazine*. "The deep and diverse relationship that we share provides many opportunities for collaboration."

Mr. Rioux stresses that Canada-U.S. relations are productive and wide-ranging. "We share political,

«Nous entretenons des rapports politiques, économiques, environnementaux et sociaux et en tant que voisins et amis, nous partageons une foule de valeurs et d'intérêts.»

Le consulat canadien à Chicago dessert les États de l'Illinois, du Wisconsin et du Missouri. Plus de 40 000 Canadiens vivent dans ces États, dont plus de 35 % des échanges internationaux se font avec le Canada.

Le Midwest englobe l'Illinois, l'Indiana, l'Iowa, le Kansas, le Michigan, le Minnesota, le Missouri, le Nebraska, le Dakota du Nord, l'Ohio, le Dakota du Sud et le Wisconsin. Ses plus grandes villes sont Détroit, Indianapolis et Chicago, plaque tournante stratégique de transport.

Selon Statistique Canada, le commerce total du Canada avec les États-Unis a dépassé les 600 milliards de dollars en 2008, soit 227 milliards de dollars pour les importations et 375,5 milliards de dollars pour les exportations. Les échanges bilatéraux ont augmenté de plusieurs points de pourcentage par rapport à 2007, malgré les effets précoces de la crise économique.

«Le Canada reconnaît que le ralentissement économique a forcé les compagnies à modifier et à diversifier leurs stratégies en matière de chaîne logistique pour réduire leurs coûts», a noté M. Rioux.

Et d'ajouter: «Les portes d'entrée canadiennes sont une solution car elles offrent un moyen rapide et fiable d'expédier par mer des marchandises entre l'Amérique du Nord et les marchés d'Europe et d'Asie.

economic, environmental and social ties as well as many values and interests as neighbours and friends.”

The territory of the Canadian consulate in Chicago covers the states of Illinois, Wisconsin and Missouri. More than 40,000 Canadians live in these states, and Canada accounts for more than 35% of their total international trade.

The Midwest states consist of Illinois, Indiana, Iowa, Kansas, Michigan, Minnesota, Missouri, Nebraska, North Dakota, Ohio, South Dakota and Wisconsin. The largest cities in the region are Detroit, Indianapolis, and the strategic transportation hub of Chicago.

According to Statistics Canada, total Canadian trade with the United States exceeded \$600 billion in 2008, with Canada's imports coming to \$227 billion and exports attaining \$375.5 billion. The two-way trade rose by several percentage points over 2007 despite the early impact of economic slowdown.

“Canada recognizes that as a result of the economic downturn, companies are being forced to modify and diversify their supply chain strategies in order to cut costs,” noted Mr. Rioux.

In this regard, he added, “Canada's gateways offer a solution by enabling a fast and reliable means of shipping goods between North America and markets in Europe and Asia.

INTRMDL

The Port of Montreal > the closest East Coast port to Chicago > the shortest transit time between Europe, the Midwest and Central Canada > open 365 days per year > direct-to-rail transfer for high intermodal efficiency.

www.port-montreal.com

Le Port de Montréal > le port de la côte Est le plus proche de Chicago > le temps de transit le plus court entre l'Europe, le Midwest et le centre du Canada > ouvert 365 jours par an > transfert direct au rail pour une efficacité intermodale inégalée.



**Port of Montreal
Port de Montréal**

**SHORTER,
FASTER.**

**PLUS COURT,
PLUS VITE.**





Photo of CN/DMIR Dock #6 at the Port of Duluth-Superior shows stockpiles of iron ore pellets and limestone.

On peut voir sur cette photo du quai 6 du CN/DM&IR au Port de Duluth-Superior des amoncellements de boulettes de fer et de castine.

«Le gouvernement du Canada, d'autres ordres de gouvernement et des partenaires industriels ont uni leurs efforts de façon tout à fait nouvelle pour créer un réseau continu de ports maritimes, d'aéroports, de chemins de fer, de routes et de postes frontaliers.»

De tous les États du Midwest, c'est le Michigan qui est le principal partenaire commercial du Canada, avec des échanges bilatéraux excédant les 72 milliards de dollars par année. Le commerce Canada-Illinois, pour sa part, se chiffre à environ 57 milliards de dollars.

Depuis quelques années, le pont Ambassador entre Détroit et Windsor, le passage transfrontalier le plus achalandé, est devenu un point d'étranglement majeur pour la circulation des camions et la situation empire de jour en jour. L'été dernier, les gouvernements d'Ottawa, des États-Unis, du Michigan et de l'Ontario ont décidé de construire un nouveau pont à deux milles de là pour le remplacer, malgré l'opposition opiniâtre de l'industriel Manuel Moroun de Grosse Point au Michigan, qui voudrait ajouter une travée double à six voies au pont Ambassador. **M**

“The Government of Canada, other levels of government and industry partners have come together in an unprecedented manner to create a seamless supply of seaports, airports, railways, roadways and border crossings.”

Among the Midwest states, Michigan is Canada's top trading partner, with bilateral commercial exchanges of more than \$72 billion annually. Canada-Illinois trade adds up to some \$57 billion.

In recent years, the Ambassador Bridge between Detroit and Windsor, which is the busiest cross-border crossing, has become a steadily-worsening major choke point for truck traffic. Last summer, the Ottawa, U.S., Michigan and Ontario governments decided to build a replacement bridge two miles from the Ambassador Bridge despite the continuing opposition of industrialist Manuel Moroun of Grosse Point, Mich. who has plans to erect a six-lane twin span to the Ambassador Bridge. **M**

We Deliver

JOHN J. CARRICK

JOHN J. CARRICK

MORE

Introducing the John J. Carrick/Victorious ATB

The latest addition to the McAsphalt Marine Transportation Limited fleet reinforces our commitment to providing our customers with the best, most efficient asphalt transportation available anywhere on the Great Lakes and Eastern Seaboard. With our Lloyds certified, OPA90, fully double-hulled, hot products tank barges, utilizing the most modern and sophisticated navigation guidance equipment and Articouple linkage system, your cargo will be delivered safely...

On Time, Every Time!



McAsphalt Marine Transportation Limited
8800 Sheppard Avenue East
Toronto Ontario Canada
M1B 5R4
Phone: 416.281.8181 • Toll Free: 1.800.268.4238
Website: www.mcasphalt.com



Leo Ryan

The architecturally-striking city of Chicago represents a vital player as the Midwest region slowly paves its way to economic recovery.

La ville de Chicago à l'architecture impressionnante, représente un élément clé de la lente reprise économique que connaît actuellement le Midwest.

La lumière au bout du tunnel pour l'industrie maritime étasunienne de la région Midwest-Grands Lacs

U.S. maritime industry in Midwest/Great Lakes region eyes recovery

Bill Beck

Il y a un an à peine, les milieux maritimes du Midwest et des Grands Lacs croyaient bien que la saison de navigation 2008, à laquelle il ne restait que quelques mois à peine, serait sinon excellente, du moins à coup sûr meilleure que la moyenne. Puis le toit s'est écroulé.

La faillite de la banque d'affaires Lehman Brothers en septembre 2008 a plongé les États-Unis en pleine crise

Just one year ago, the maritime community in the Midwest and Great Lakes regions was looking forward to the completion of a not great, but certainly better than average shipping season. Then the roof caved in.

The collapse of the investment banking house Lehman Brothers in September 2008 precipitated

économique. Le crédit s'est tari du jour au lendemain, la bourse est tombée en chute libre et le gouvernement des États-Unis ainsi que la Réserve fédérale américaine sont venus à la rescousse en injectant dans l'économie des milliards de dollars d'argent des contribuables.

Les Américains, stupéfaits, ont vu s'évaporer des billions de dollars de valeur nette et des millions de personnes ont perdu leur emploi à cause de la stagnation des dépenses de consommation. Le coup le plus rude a été porté, fin 2008 et début 2009, par la chute des ventes des trois grands constructeurs automobiles américains qui sont passées de 16 millions de véhicules en 2007 à moins de 13 millions en 2008, pour atteindre un creux estimé à 10 millions d'unités cette année. Chrysler et General Motors ont dû se résigner à des faillites «sous contrôle» mettant à pied de milliers de travailleurs et fermant des douzaines d'usines. L'été dernier, le taux de chômage aux États-Unis atteignait les 10 % pour la première fois depuis une génération.

L'effondrement, dans l'économie du Midwest, des secteurs de la fabrication et de l'automobile a été absolument catastrophique pour le commerce maritime des Grands Lacs étasuniens. La plupart des navires de la flotte ont été désarmés pour l'hiver au moins un mois plus tôt l'automne dernier et des douzaines de bâtiments n'ont pas été réarmés au printemps.

La saison 2009 a été quasi désastreuse. À la mi-septembre, les cargaisons étaient en baisse de près de 44 % par rapport à l'année précédente. Selon la Lake Carriers' Association de Cleveland qui représente 18 sociétés étasuniennes exploitant sur les Grands Lacs 65 navires immatriculés aux États-Unis, les chargements dans les navires étasuniens ont été de 45 % sous la moyenne quinquennale de janvier à août.

À peu près toutes les marchandises transportées du côté étasunien des Grands Lacs ont connu une baisse dramatique en 2009. Au mois d'août, les expéditions de minerai de fer ont tout juste dépassé les 2 millions de tonnes, le plus faible total mensuel pour la saison. Les envois de calcaire ont diminué de 38 % l'été dernier, au point que la majeure partie des transporteurs de calcaire étaient désarmés au plus fort de la saison de navigation estivale. Les volumes de charbon ont été les seuls à augmenter légèrement au cours du mois, un peu plus de 17 % par rapport aux totaux de l'année précédente, 2,4 millions de tonnes en août. Néanmoins, les volumes saisonniers de charbon sont de plus de 25 % inférieurs à l'an dernier.

Si difficile qu'ait été l'année, on commence maintenant à entrevoir avec optimisme une amélioration de la conjoncture pour 2010. Les taux d'exploitation des aciéries ont augmenté depuis juin et les envois de céréales semblent avoir moins souffert de la récession que les autres marchandises principales transportées sur les Grands Lacs.

Reprise économique

L'une des villes les plus durement touchées aux États-Unis a été Duluth (Minnesota) avec le Mesabi Iron Range voisin. En fait, Duluth, avec sa région métropolitaine, venait en seconde place au pays pour les pertes d'emplois dans les secteurs de la construction, des mines et de l'exploitation forestière pour la période comprise entre août 2008 et l'été dernier. En juin, plus de 2 000 des 3 500 travailleurs miniers

the United States into a full-blown economic crisis. Credit markets dried up overnight, the stock market went into freefall, and the U.S. Government and the Federal Reserve rushed to the rescue with the infusion of billions of taxpayer dollars into the economy.

Americans watched as trillions of dollars of net worth evaporated, and millions of people were thrown out of work when consumer spending slammed to a halt. Hardest hit in late 2008 and early 2009 were America's Big 3 automobile companies. Automotive sales plunged from 16 million units in 2007 to less than 13 million units in 2008 to an estimated 10 million units this year. Chrysler and General Motors underwent pre-packaged bankruptcies, shedding thousands of workers and closing dozens of plants. By this past summer, unemployment in the United States topped 10 percent for the first time in a generation.

The collapse of the Midwest economy's automotive and manufacturing sectors absolutely devastated maritime commerce on the U.S. Lakes. Most of the vessels in the fleet limped into winter layup a month or more early last fall, and dozens of vessels remained laid up when the ice retreated on the Lakes this spring.

The 2009 season has been little short of disastrous. By Mid-September, cargo was down almost 44 percent from a year ago. The Lake Carriers' Association, the Cleveland-based representative of 18 U.S. companies that operate 65 U.S.-Flag vessels on the Lakes, reported that loadings in U.S. bottoms are down 45 percent from the five-year average for the period from January to August.

Literally every cargo hauled on the U.S. side of the Lakes is down dramatically in 2009. August iron ore shipments of just over 2 million tons were the lowest monthly total for the season. Limestone was down 38 percent in late summer, a drop so steep that much of the stone fleet was laid up during the height of the summer navigation season. Only coal showed an uptick for the month, off just over 17 percent from year-ago totals, on August shipments of 2.4 million tons. Still, the coal trade for the season is off more than a quarter from last year.

Even though times have been tough on the U.S. Lakes this year, there is some optimism as the year winds down that conditions should improve going into the 2010 season. Steel mill operating rates have been inching up since June, and grain shipments don't seem to be quite as impacted by the recession as other Lakes mainstays.

Green Shoots

One of the hardest-hit communities in the United States has been Duluth, Minnesota and the nearby Mesabi Iron Range. In fact, Duluth and the surrounding metropolitan area lost the second-most number of construction, mining and logging jobs of any other metropolitan area in the country from

du secteur de la taconite étaient sans travail. Le transport maritime sur les Grands Lacs d'amont en a nécessairement souffert: des centaines d'employés des flottes étasuniennes et de travailleurs exerçant des emplois connexes dans des ports sont allés grossier les rangs des chômeurs.

Heureusement, la situation a commencé à se redresser dans l'industrie sidérurgique nationale: les mines de taconite et les usines de bouletage ont repris la production et rappelé leurs employés au travail. Depuis juillet, cinq des six exploitations de taconite de la région ont redémarré leur production.

Le Port de Duluth-Superior a eu de bonnes nouvelles. Adolph Ojard, directeur exécutif de la Duluth Seaway Port Authority, a déclaré: «Grâce à la lente augmentation de l'utilisation des hauts fourneaux et à la remise en activité de toutes les usines de traitement de la taconite sauf une, nous assistons à une reprise graduelle de l'activité sidérurgique. Plusieurs navires étasuniens se réarment pour répondre à l'augmentation des envois de boulettes de minerai de fer et de cargaisons entrantes de castine destinée à la production de boulettes fondantes.»

Ron Johnson, le directeur du développement commercial du port, rapporte que des trains-blocs de céréales remplissent à pleine capacité certains silos élévateurs locaux. Les envois de grain étaient en hausse de 20 % en août, comparativement à la désastreuse année 2008, où ils étaient les plus faibles en cinq ans, à 1,2 million de tonnes.

Ailleurs sur les Grands Lacs étasuniens règne un optimisme prudent. Au port d'Indiana – Burns Harbor, au cours de la période de janvier à juillet 2009, les tonnages de céréales et d'engrais ont été bien en avance sur 2008. Selon Peter Laman, directeur du port du lac Michigan, «le trafic de céréales était plus de 10 fois supérieur au lent début de 2008, mais plus du double du point milieu de 2007. Les envois d'engrais ont augmenté de 36 %...»

M. Laman mentionne aussi avec fierté les quelque 200 pièces d'éolienne et les cinq cuves de stockage de 10 000 à 20 000 gallons grâce auxquelles le port a plus que doublé ses tonnages de cargaisons spéciales jusqu'ici en 2009.

Cargaisons spéciales en croissance

Au port de Milwaukee, la saison de navigation a été indéniablement difficile pour les cargaisons de vrac solide traditionnel. Le Port a profité de la période creuse pour préparer une stratégie novatrice qui devrait lui permettre de s'imposer comme distributeur de produits énergétiques de remplacement comme du biodiésel, des boulettes de bois pour les centrales électriques et des pièces d'éoliennes. Selon le directeur du Port, Eric Reinelt, les principaux débouchés pour ce type de marchandises sont outre-mer et sur la côte est des États-Unis.

La Detroit Wayne County Port Authority essaie de tirer le meilleur parti d'une subvention de 7,1 millions de dollars du gouvernement fédéral. L'administration portuaire, qui termine la construction d'une nouvelle gare maritime pour accueillir les paquebots de croisière et leurs passagers, se servira de cet argent pour ajouter au terminal un quai complémentaire qui sera situé entre le Renaissance Center et Hart Plaza. Le quai de 200 pieds sur 40 pourra accueillir les plus grands navires.

August 2008 to this summer. By June, more than 2,000 of the 3,500 mining workers in the region's taconite industry were laid off. That rippled back into the Upper Great Lakes maritime sector, as hundreds of employees of U.S. fleets and workers in related port jobs hit the unemployment lines.

But, fortunately, things have started turning around in the nation's iron and steel industry, and workers have been returning to their jobs as taconite mines and pellet plants have resumed production. Since July, five of the region's six taconite operations have recalled workers and restarted production lines.

That has been good news for the Port of Duluth-Superior. Adolph Ojard, executive director, Duluth Seaway Port Authority, notes that "with the slow increases in blast furnace utilization and all but one taconite plant back in operation, we are seeing a gradual increase in steel-related business. Several U.S.-flagged ships are fitting out to cover increases in iron ore pellet shipment as well as inbound cargoes of limestone for production of fluxed pellets."

Ron Johnson, the Port's Trade Development Director, reports that unit trains of grain are flooding some of the local grain elevators and that grain shipments were up 20 percent through August. That's compared to a dismal 2008, when grain shipments hit a five-year low of 1.2 million tons.

Elsewhere on the U.S. Lakes, cautious optimism is the order of the day. Grain and fertilizer were well ahead of 2008 through July 2009 at the Port of Indiana – Burns Harbor. Peter Laman, Port Director at the Lake Michigan facility, said that grain "was more than 10 times 2008's slow start, but more than twice as much as the 2007 midpoint. Fertilizer shipments increased 36 percent..."

Mr. Laman also points with pride to the more than 200 wind turbine components and five 10,000-to 20,000-gallon liquid storage tanks that helped more than double project cargo totals at the port so far in 2009.

Brisk activity in project cargo

At the Port of Milwaukee, business has been undeniably tough this navigation season for traditional dry bulk cargoes. The Port has taken the time to plan an innovative strategy of developing itself as a distributor of alternative energy products such as biodiesel, wood pellets for power plants and wind turbine components. Port Director Eric Reinelt points out that the major markets for such commodities are either overseas or on the East Coast of the U.S.

The Detroit Wayne County Port Authority is making lemonade from lemons with a \$7.1 million stimulus grant from the federal government. The Port Authority, which is completing a new terminal building to serve cruise ships and their passengers, will use the stimulus money to build complementary off-shore wharf at the terminal site, located between

Au port de Green Bay (Wisconsin) une subvention de 3 millions de dollars du programme de stimulation économique permettra de plus que doubler les fonds alloués à des travaux de dragage majeurs à exécuter dans le port de Green Bay dans l'exercice 2010. La Toledo-Lucas County Port Authority présentait récemment une demande de subvention de près de 11 millions de dollars de fonds fédéraux du programme de stimulation afin d'acquérir et d'exploiter du matériel de dragage destiné à l'entretien des chenaux de navigation de ce port du lac Érié.

Ce qui est peut-être le plus important projet de stimulation du côté étasunien des Grands Lacs est déjà en cours. En août, le district de Détroit du U.S. Army Corps of Engineers a adjugé à une compagnie de l'Ohio un contrat de près de 7 millions de dollars pour le creusage du chenal d'entrée aval des écluses Soo à Sault Ste. Marie (Michigan). On espère qu'il ne s'agit que d'une première phase et que le Congrès débloquera les crédits estimés à 500 millions de dollars qu'il faudrait pour remplacer les écluses Davis et Sabin – datant toutes deux de la Première Guerre mondiale – par une nouvelle écluse de dimensions comparables à l'écluse Poe qui pourra accueillir des vraquiers de 1 000 pieds. 

the Renaissance Center and Hart Plaza. The 200- by 40-foot wharf will enable larger ships to dock at the terminal facility.

The Port of Green Bay, Wisconsin, is using a \$3 million stimulus grant to more than double the total funding for major dredging of the Green Bay Harbor in the 2010 fiscal year. The Toledo-Lucas County Port Authority recently submitted a grant request for nearly \$11 million in federal stimulus funds to acquire and operate dredging equipment of maintain shipping channels at the Port located on Lake Erie.

Perhaps the biggest stimulus project on the U.S. side of the Lakes is already underway. In August, the Detroit District of the U.S. Army Corps of Engineers awarded a nearly \$7 million contract to an Ohio company to deepen the downstream approach channel at the Soo Locks in Sault Ste. Marie, Michigan. The work is the initial installment of what supporters hope will be congressional appropriations of an estimated \$500 million to replace the Davis and Sabin Locks – both built during the World War I era – with a new Poe-sized lock capable of handling 1,000-foot bulk freighters. 

L'autoroute bleue,
une option durable et complémentaire




En parfaite harmonie avec son environnement, dans une usine ultramoderne, l'Aluminerie Alouette de Sept-Îles met à l'œuvre des centaines d'employés et de fournisseurs engagés dans leur communauté, dans une poursuite incessante de l'excellence.

énergie
TRANSPORT
LAURÉAT 2008

Un produit léger...
Une solide présence...
Un partenaire de poids...



ALOUETTE
www.alouette.com

TOWERS • BLADES • NACELLES
WIND ENERGY HUB
SEAMLESS TRANSPORT DULUTH, MINN.

The Port of Duluth is a strategically located intermodal hub at the western end of the Great Lakes St. Lawrence Seaway... *a top 10 North American port for handling wind energy cargo. Robust infrastructure. Outstanding customer service.*





 **Duluth Seaway Port Authority**
www.duluthport.com
218.727.8525

1200 Port Terminal Drive • Duluth, Minnesota • 55802-2609 USA

Photo courtesy of Minnesota Power



Leo Ryan

Captain Gordon Houston, Dominic Taddeo and Bill Mills, respectively former chief executives of the ports of Vancouver, Montreal and Nanaimo, were named Life Members of the Association of Canadian Port Authorities in recognition of their long and valuable service.

Le capitaine Gordon Houston, Dominic Taddeo et Bill Mills, anciens dirigeants des ports de Vancouver, Montréal et Nanaimo respectivement, ont été nommés membres à vie de l'Association des administrations portuaires canadiennes en récompense de leurs longues années de précieux services.

51st Annual Conference of the Association of Canadian Port Authorities **Strong focus on Asia and supply chain challenges**

51^e Conférence annuelle de l'Association des administrations portuaires canadiennes **Les thèmes centraux: l'Asie et les chaînes d'approvisionnement**

Leo Ryan

La 51^e Assemblée générale annuelle et Conférence de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) s'est tenue à Prince Rupert du 23 au 26 août sous un thème très approprié cette année, à savoir les ports du Canada et les chaînes d'approvisionnement mondiales. Dans ce contexte, les possibilités qu'offrent les nouveaux marchés asiatiques ont occupé une grande place. «Nous sommes à l'ère de l'Asie-Pacifique», a commenté Don Krusel, président-directeur général de l'Administration portuaire de Prince Rupert, dont la stratégie commerciale

Canada's Ports and Global Supply Chains was the appropriate theme of the 51st Annual General Meeting and Conference of the Association of Canadian Port Authorities (ACPA) in Prince Rupert on August 23-26. In this context, the potential of emerging markets in Asia loomed large. "This is the age of the Asia-Pacific market," remarked Don Krusel, President and CEO of the Prince Rupert Port Authority whose commercial strategy is focused on the vocation of an express Asia-North America trade corridor.

est axée sur l'offre d'un corridor de commerce express Asie-Amérique du Nord.

À la conférence, les intervenants ont livré, parfois de façon très directe, leurs points de vue sur différents sujets: logistique et Chine, perspectives économiques mondiales, possibilités inexploitées du transport maritime courte distance, etc.

Dans un discours liminaire coiffé du titre provocateur de *Survivre à la retraite*, Peter Hall, vice-président et économiste en chef à Exportation et développement Canada, a prédit d'autres turbulences pour cet automne avant qu'une reprise mondiale soutenue ne s'installe. Pour lui, les tendances économiques aux États-Unis seront déterminantes.

«Les niveaux de confiance dans la macroéconomie demeurent très volatils, a déclaré M. Hall. Nous prévoyons une contraction de 2 % de l'économie du Canada en 2009. L'an prochain, nous nous attendons à une augmentation de 1 % de la production – mais une nation industrialisée où la hausse est si faible est toujours en récession.»

M. Hall estime néanmoins que dans le contexte général du commerce extérieur, les ports canadiens, y compris Prince Rupert, sont bien placés pour connaître une expansion.

Au sujet de la place du Canada par rapport aux marchés mondiaux, David Fung, président de Manufacturiers et Exportateurs du Canada et chef de la direction du groupe de sociétés ACDEG de Vancouver, qui compte des partenaires en Europe, en Asie et en Amérique du Nord, a souligné que le Canada devait miser sur la polyvalence et être conscient que la logistique constitue un élément fondamental de la production.

«Le vieux scénario où j'achète de vous et vous achetez de moi est périmé, a-t-il indiqué. Les nations ne se font plus concurrence entre elles. De nos jours, c'est la chaîne d'approvisionnement d'une industrie qui est en concurrence avec la chaîne d'approvisionnement d'une autre industrie.»

M. Fung nous a prévenus: le Canada est en train de perdre une part du marché étasunien aux mains de la Chine, alors que la productivité aux États-Unis a dépassé la nôtre.

M. Fung a fait observer que les sociétés les plus prospères ont appris à ne pas concurrencer la Chine et l'Inde, mais plutôt à intégrer ces marchés dans leur stratégie globale d'entreprise. Par exemple, les grandes sociétés exportatrices depuis la Chine ne sont pas des entreprises chinoises, mais la japonaise Toyota, la GE

During the August 23-26 conference, speakers offered sometimes candid views on subjects ranging from logistics and China to the global economic outlook and untapped shortsea shipping opportunities.

In a keynote address with the provocative title of *Surviving the Recovery*, Peter Hall, Vice-President and Chief Economist of Export Development Canada, predicted further turbulence this fall before a sustained global recovery takes hold, with economic trends in the United States representing a critical component.

“Confidence levels in the macro-economy remain very volatile,” said Mr. Hall. “We are forecasting a 2% contraction in the Canadian economy for 2009. Next year, we expect a 1% increase in production – but in an industrialized nation, that folks is still a recession.”

Nevertheless, Mr. Hall suggested that in the overall foreign trade environment, Canadian ports, including Prince Rupert, were well-positioned to expand.



Peter Hall of the Export Development Corporation affirms that “confidence levels in the macro-economy remain very volatile.”

Selon Peter Hall d'Exportation et développement Canada, «le niveau de confiance dans la macroéconomie est encore très volatil.»

Commenting on Canada's connection to global markets, David Fung, chair of Canadian Manufacturers and Exporters and chief executive of the Vancouver-based ACDEG Group of Companies with partnerships in Europe, Asia and North America, stressed that Canada needs to become more agile and appreciate that logistics constitutes a fundamental part of production.

“The old idea that I buy from you and you buy from me is passé,” he said. “Nations are no longer competing with nations. Instead, one industry supply chain is competing with another industry's supply chain.”

Mr. Fung warned that Canada is losing market share in the U.S. to China while Canadian productivity is also falling behind the United States.

He observed that the most successful companies have learned not to compete with China and India, but to manage and incorporate them into their global corporate



David Fung of the ACDEG Group urges greater utilization of the Great Lakes/St. Lawrence System.

David Fung du groupe de sociétés ACDEG réclame instamment une plus grande utilisation du réseau Grands Lacs/Saint-Laurent.

basée aux États-Unis et Caterpillar, dont le siège social est aussi aux États-Unis.

En ce qui concerne les tendances des transports au Canada, M. Fung croit que le camionnage longue distance a peu d'avenir. Pour lui, les camions doivent être réservés aux 200 derniers kilomètres d'une chaîne d'approvisionnement. «Nous devons nous servir du chemin de fer et des bateaux.»

M. Fung a affirmé que le Canada devrait commencer à établir des terminaux de transfert de conteneurs simples à plusieurs endroits et qu'il doit mieux exploiter le potentiel de l'ensemble du réseau Grands Lacs-Saint-Laurent, suivant en cela l'exemple de l'Europe et aujourd'hui celui de la Chine sur la rivière des Perles où on utilise beaucoup les barges.

«Nous sommes le seul continent au monde où la réglementation empêche d'utiliser le transport maritime courte distance», a déclaré M. Fung, en citant un cas particulier à Oshawa.

Au lieu d'expédier les pièces d'auto directement de l'usine GM d'Oshawa aux États-Unis par le lac Ontario, on les achemine par la route aux États-Unis via l'autoroute 401, encombrée.

M. Fung a dénoncé la taxe d'entretien portuaire des États-Unis, qui est perçue des expéditeurs et qui est proportionnelle à la valeur des marchandises. Il n'est pas rentable de transporter des marchandises à valeur élevée à partir de ports comme Oshawa.

«La réglementation a condamné la Voie maritime du Saint-Laurent à être une route de transport de matières premières», a-t-il affirmé.

Robin Silvester, président-directeur général de Port Metro Vancouver, a déclaré: «Nous avons assisté ces 15 dernières années à une croissance extraordinaire, notamment à l'émergence des conteneurs comme moyen

strategy. For instance, the top exporters from China are not Chinese enterprises, but Toyota of Japan, US-based GE and US-headquartered Caterpillar.

As regards Canadian transportation trends, Mr. Fung estimated there was little future for long-distance trucking. Trucks should be used for the last 200 kilometres of a supply chain. "We need to use rail and ships."

Mr. Fung said Canada should start establishing simple container transfer terminals in a number of locations and should better exploit the potential of the whole Great Lakes/St. Lawrence system, emulating the extensive barge movements in Europe and today on the Pearl River in China.

"We are the only continent in the world that regulates ourselves out of using shortsea shipping," Mr. Fung said, citing a specific case felt at Oshawa.

Instead of shipping auto parts directly from the GM auto plant at Oshawa across Lake Ontario to the U.S., the parts are shipped along congested Highway 401 and enter the U.S. by road.

Mr. Fung attacked the US Harbour Maintenance Tax, which charges a levy on shippers based on the value of goods. Thus, one cannot afford to transport high-value goods from ports like Oshawa.

"Because of the regulations, we have condemned the St. Lawrence Seaway into a commodity highway," he asserted.

Robin Silvester, President and CEO of Port Metro Vancouver, declared: "We have witnessed in the past 15 years extraordinary growth, including the emergence of containers as the preferred means of shipping, and significant public and private investment in ports. To manage the future, we can't be complacent now."

George Stalk Jr. of the Boston Consulting Group, noted that even before the recent recession, global supply chains were rapidly approaching capacity with degradation of performance.

In this context, Mr. Stalk said that ports are elements in increasingly complicated global supply chains that are facing renewed congestion and capacity challenges. He alluded to a looming "infrastructure crisis" – pointing to such trends in the U.S. as loads on roads increasing by 10 times of capacity.

The China Factor

Rear Admiral Tyrone Pile, Victoria-based Canadian navy commander of Maritime Forces Pacific and Joint Task Force for the Vancouver 2010 Olympic Games, held nothing back when evaluating the China Factor on the world scene:

"China's maritime expansion has been phenomenal. The country that controls the oceans of the world dominates the economy," Rear Adm. Pile said in reference to the Chinese naval and freight shipping presence in the Pacific.

privilegié d'expédition, ainsi qu'à des investissements publics et privés considérables dans les ports. Compte tenu de ce qui nous attend, nous ne pouvons pas nous permettre de relâcher notre vigilance.»

George Stalk Jr., du Boston Consulting Group, a fait remarquer que même avant la récente récession, les chaînes d'approvisionnement mondiales approchaient rapidement du point de saturation, ce qui s'accompagnait d'une détérioration du rendement.

Pour lui, les ports sont des éléments de chaînes d'approvisionnement mondiales de plus en plus complexes qui doivent affronter de nouveaux problèmes de congestion et de capacité. Il a évoqué une «crise de l'infrastructure» imminente – en citant des tendances aux États-Unis comme la multiplication par 10 des charges sur les routes.

Le facteur chinois

Le contre-amiral Tyrone Pile de Victoria, commandant canadien des Forces maritimes du Pacifique et de la Force opérationnelle interarmées des Jeux olympiques de 2010 à Vancouver, a brossé sans détour un portrait de l'impact de la Chine sur la scène mondiale:

«L'expansion maritime de la Chine a été phénoménale. Le pays qui a la maîtrise des océans domine l'économie», a-t-il déclaré au sujet de la présence de la marine marchande et des forces navales chinoises dans le Pacifique.

Depuis 1983, a-t-il ajouté, le commerce du Canada avec la région du Pacifique dépasse le commerce atlantique. Et en raison des changements géopolitiques, «on a assisté à un déplacement de la puissance économique de l'est vers l'ouest au Canada».

Les Canadiens tiennent toujours la sécurité pour acquise, selon le contre-amiral Pile. Alors que le Canada peine à améliorer et à étoffer ses forces navales, l'Asie est depuis une dizaine d'années le théâtre d'une véritable «course aux armements» avec comme priorité de «sécuriser les régions côtières».

La sécurité, a-t-il précisé, a été un élément important pour l'expansion du commerce.

Le contre-amiral Pile voit aussi la Chine comme «la plus importante nation non arctique au monde» – et il prédit qu'elle va bientôt elle aussi, comme d'autres pays, organiser des missions de recherche dans l'Arctique.

Dans une séance administrative consacrée au transport de marchandises dans un monde vert,

Since 1983, he said, Canadian trade with the Pacific region has exceeded trade with the Atlantic. And in the context of geopolitical changes, “there has been a shift of economic horsepower in Canada from east to west.”

Canadians still take security for granted, said Rear Adm. Pile. While Canada is struggling to upgrade and expand its navy, there has been a virtual “arms race” in Asia in the past decade, with a focus on “securing coastal areas.”

Security, he stated, was an important element for expanding trade.

He also referred to China as “the most important non-Arctic nation in the world” – indicating that China will



From left to right, George Stalk Jr. from Boston Consulting Group, Don Krusel (Port of Prince Rupert) and Karen Oldfield (Port of Halifax) engage in a lively discussion.

De gauche à droite, George Stalk Jr. du Boston Consulting Group, Don Krusel (Port de Prince Rupert) et Karen Oldfield (Port de Halifax) plongés dans une discussion animée.

soon join other countries that are conducting research missions in the Arctic.

In a business session on moving freight in a green world, Claude Comtois, Professor of Geography at the Université de Montréal, said that “sustainable practices have become a commercial imperative.”

In this connection, he called for the abolition of the 25% import duty facing Canadian shipping lines seeking to renew their ageing fleets with state-of-the-art, eco-friendly vessels.

“Shipping and ports,” he said, “are a means to the end and not an end in themselves.”

Prof. Comtois warned that “we must identify new solutions, or U.S. ports will stand to benefit.”

During a business session devoted to the concept of inland ports, John Vickerman, President of the Vickerman & Associates consulting firm, stressed that more inland ports should exist in North America to better connect with emerging trade corridors.

Claude Comtois, professeur de géographie à l'Université de Montréal, a déclaré que «les pratiques durables sont devenues un impératif commercial».

Sous ce rapport, il a réclamé l'abolition du droit de 25 % à l'importation que doivent verser les lignes maritimes canadiennes pour renouveler leurs flottes vieillissantes avec des navires ultramodernes et respectueux de l'environnement.

«Le transport maritime et les ports, a-t-il déclaré, sont des moyens d'atteindre une fin et non une fin en eux-mêmes.»

Le professeur Comtois a averti qu'il nous fallait trouver des solutions novatrices, sinon ce sont les ports étasuniens qui seront les grands gagnants.

Aucours d'une séance administrative portant sur le concept de ports intérieurs, John Vickerman, président du cabinet d'experts-conseils Vickerman & Associates, a souligné qu'il faudrait plus de



Prof. Claude Comtois stresses that "sustainable practices have become a commercial imperative."

Le professeur. Claude Comtois souligne que «les pratiques durables sont devenues un impératif commercial».

Panama Canal impact

Jim Brennan, a partner in Norbridge, spoke on the potential impact on Canadian ports of the planned expansion of the Panama Canal by 2011, which will handle vessels up to three times larger than present. The canal's capacity will progress from 4,500 TEU ships to giants of 12,000 TEUs.

Canada, he first noted, is just a small generator of traffic through the Canal – about 4%. "This has nothing to do with trade, but everything to do with geography."

For West Coast ports, Mr. Brennan saw a question mark for container cargo, whereas there was an upside for bulk and breakbulk. He foresees a potential for West Coast coal, grain and forest products exports to the European Union, East Europe and East Coast of Latin America.

What you will learn?

- Develop a comprehensive understanding of the marine transportation system
- Develop a comprehensive understanding of marine terminal operations
- Understand port governance, port authorities and organizations
- Recognize types and vessels and their uses
- Gain knowledge of port and terminal management
- Comprehend port professionals and their roles
- Manage communications and media
- Provide effective port and terminal administration
- Discover emerging requirements and regulations that affect seaports and facilities.
- Manage risk and achieve due diligence
- Understand the scope of port security and safety plans
- Compare various methods of cargo storage and handling
- Examine harbour geography and aids to navigation
- Prepare a ...
 - Strategic Plan
 - Business Plan
 - Master Plan

COURSE OUTLINE

- Day 1
- The Intermodal Transportation System
 - The Port Industry
 - Port Governance and Management Concepts
 - Transportation Linkages - Voyage Frameworks
- Day 2
- Harbours and Waterways
 - Port and Terminal Operations
 - Cargo Management
 - Cost of Transportation Modes
- Day 3
- Regulatory Requirements and Legal Issues
 - Tariffs, Terminal Regulations and Operating Plans
 - Safety and Security
 - Emergency Planning and Response
- Day 4
- Business Development and Planning
 - Real Property and Facility Management
 - Administration and Finance
 - Public and Media Relations
- Day 5
- Environmental Management
 - Strategic, Master and Business Planning
 - Practical Exercise

CPE Certified Port Executive™

CPE Certified Port Executive is a five day course designed to provide senior port personnel with a comprehensive professional education program related to the operation of ports and marine terminals.



MACDONNELL

1505 Barrington Street, Suite 1100, Halifax, Nova Scotia, B3J 3K5
phone 902.425.3980 · fax 902.423.7593 · www.macdonnell.com

ports intérieurs en Amérique du Nord pour faciliter le raccordement avec les nouveaux corridors de commerce.

L'impact du canal de Panama

Jim Brennan, partenaire dans Norbridge, a parlé des répercussions éventuelles sur les ports canadiens de l'expansion prévue du canal de Panama qui en 2011 pourra accueillir des navires trois fois plus gros. Au lieu d'être comme aujourd'hui réservé aux navires de 4 500 EVP ou moins, le canal pourra alors livrer passage aux géants des mers de 12 000 EVP.

Le Canada, a-t-il mentionné d'entrée de jeu, ne génère que peu de circulation par le canal – environ 4 %. «Cela n'a rien à voir avec le commerce, les raisons sont exclusivement géographiques.»

Quant aux ports de la côte Ouest, M. Brennan voit un élément d'incertitude pour les cargaisons conteneurisées, alors que la situation est plus favorable pour le vrac et le divers. Il y a un potentiel pour les exportations de produits forestiers, de céréales et de charbon de la côte Ouest vers l'Union européenne, l'Europe de l'Est et la côte est de l'Amérique latine.

Par ailleurs, Tim Heney, PDG de l'Administration portuaire de Thunder Bay, qui vient d'être élu à la présidence de l'AAPC, a déclaré que l'Association collaborait étroitement avec les gouvernements et d'autres partenaires pour que le réseau portuaire national canadien soit prêt à faire face à la croissance des échanges au sortir de la récession. «Il est clair, a-t-il déclaré, que le ralentissement



Leo Ryan

Consultant Jim Brennan reviews potential impact on Canadian ports of an enlarged Panama Canal.

L'expert-conseil Jim Brennan analyse les répercussions éventuelles sur les ports canadiens de l'expansion du Canal de Panama.

Meanwhile, Tim Heney, president and ceo of the Thunder Bay Port Authority and newly-elected ACPA chair, said the Association is working closely with governments and other stakeholders to ensure that Canada's national

- Marine Facility Security Officer (MFSO) - 1210
- Facility Security Officer - 1211
- Marine Facility Security Officer Re-Certification - 1212
- Auditor Training - 1510
- Maritime Security Auditing - 1521
- Persons with Security Responsibility (PWSR) - 1300
- Facility Personnel with Specific Security Duties (FPSSD) - 1301
- Vehicle Inspection - 1327
- Persons with No Security Responsibility - 1400
- Maritime Security Awareness - 1401
- Company Security Officer (CSO) - 2010
- Ship Security Officer (SSO) - 2011
- Ship and Vessel Staff ISPS Awareness Training - 2020
- Cruise Ship Designated Personnel - 4015
- Cruise Ship Berth Area Training - 4020
- Ferry Terminal Security Officer (FTSO) - 6210
- Ferry Terminal Persons with Security Responsibility (F-PWSR) - 300

MACDONNELL

Port and Maritime Security Training

We offer a range of training options to help facility and vessel operators remain compliant with regulations and maintain a highly skilled workforce. We deliver training in a variety of flexible and cost effective ways at your site and at our locations, including our BOWOOD Security Training Centre of Excellence.



1505 Barrington Street, Suite 1100, Halifax, Nova Scotia, B3J 3K5
phone 902.425.3980 · fax 902.423.7593 · www.macdonnell.com

- Deal with the public in a professional and ethical manner;
- Arrest people under the authority as specified in the Criminal Code or provincial legislation and to be aware of the rights and freedoms of individuals under the Canadian Charter of Rights and Freedoms;
- Communicate effectively, both verbally and in writing;
- Present verbal and material evidence in courts and other judicial settings;
- Conduct themselves appropriately in court;
- Write reports and protect evidence;
- Direct traffic where legislation permits and control traffic movement in a safe and appropriate manner;
- Detect or prevent thefts, vandalism and other criminal/provincial offences;
- Report and deal appropriately with perimeter protection systems, intrusion, fire, carbon dioxide, water, smoke, alarms and other building and access control systems and security systems that may be assigned to a work site;
- React and take appropriate measures in emergency situations;
- Respond to bomb threats and suspicious packages;
- Resolve conflict resolution;
- Understand human rights and diversity; and
- Perform other duties, as required.

MACDONNELL

Security Officer Training Program Canadian General Standards Board CAN/CGSB 133.1-2008

Security Officer Training Program is intended to provide participants with the occupational and behavioral skills and attitudes, as well as concepts and knowledge necessary to function effectively as a security officer.



1505 Barrington Street, Suite 1100, Halifax, Nova Scotia, B3J 3K5
phone 902.425.3980 · fax 902.423.7593 · www.macdonnell.com

économique actuel est, pour les ports canadiens, l'occasion d'investir dans l'infrastructure et la technologie pour se préparer à la reprise du commerce mondial.»

M. Heney a rappelé que pour le Canada, le commerce représente plus de 40 % du PIB et que 90 % de notre commerce international, sauf avec les États-Unis, est acheminés par bateau.

La Médaille du mérite au D^r Bill Hick

Cette année, la prestigieuse Médaille du mérite de l'AAPC a été décernée au D^r W.B.M. Hick, éminent médecin, inconditionnel du Port de Prince Rupert et auteur de *Hays' Orphan*, ouvrage incontournable sur l'histoire du port de Prince Rupert. En plus d'avoir veillé sur la santé des collectivités du Nord pendant de nombreuses années, le D^r Hick a été membre des conseils d'administration de la BC Ferry Corporation et de la Société du Port de Prince Rupert.

«Le D^r Hick est de ceux qui sont un atout pour n'importe quelle collectivité et il a amplement démontré sa foi dans le rôle des ports comme outils de développement des villes et des économies régionales au Canada», a commenté Gaétan Boivin, président-directeur général de l'Administration portuaire de Trois-Rivières et président sortant de l'AAPC.

La 52^e Assemblée générale annuelle et Conférence de l'AAPC aura lieu à St. John's du 31 juillet au 4 août 2010. C'est l'Administration portuaire de St. John's qui en sera l'hôte. 

• Alison Bate a contribué à la préparation du présent article.

port system is prepared to handle growing trade as the country emerges from recession. "It is clear," he said, "that the current economic downturn presents an opportunity for Canada's ports to invest in infrastructure and technology to be ready when global trade begins trending upwards."

Mr. Heney recalled that Canada depends on trade for more than 40% of its GDP and that 90% of Canadian international trade beyond the United States moves by the marine mode.

Medal of Merit to Dr. Bill Hick

This year's recipient of the prestigious ACPA Medal of Merit award was Dr. W.B.M Hick, a noted physician, strong supporter of the Port of Prince Rupert and author of *Hays' Orphan*, a compelling book on the history of the Port of Prince Rupert. In addition to caring for the health of northern communities for many years, he served on the boards of both the BC Ferry Corporation and the Prince Rupert Port Corporation.

"Dr. Hick is the kind of individual every community needs and he has shown his strong belief in how ports can help develop towns and regional economies in Canada," commented Gaetan Boivin, President and CEO of the Trois-Rivières Port Authority and outgoing Chair of ACPA.

ACPA's 52nd Annual Meeting and Conference will be held in St. John's from July 31 to August 4, 2010 and will be hosted by the St. John's Port Authority. 

• Alison Bate contributed to this report.



General view of Prince Rupert, where 51st annual ACPA conference was held.

Vue d'ensemble de Prince Rupert où a eu lieu la 51^e conférence annuelle de l'AAPC.

Ensemble au service
du secteur Maritime

Together serving the
Maritime Sector

NOS CHAMPS D'EXPERTISE

Techniques maritimes
Gestion portuaire et transport maritime
Interventions sous-marines et hyperbares
Navigation électronique
Sûreté et sécurité maritime
Technologies environnementales
Mesures d'urgence
Simulation

OUR FIELDS OF EXPERTISE

Maritime techniques
Port management and maritime transport
Underwater and hyperbaric interventions
Electronic navigation
Maritime safety and security
Environmental technologies
Emergency duties
Simulation

Des solutions intégrées et adaptées
à vos besoins de formation
et de recherche

Integrated solutions adapted to your
training and research needs



**Institut maritime
du Québec**
Cégep de Rimouski

418 835-1621

sfc@imq.qc.ca

www.imq.qc.ca/partenaire

www.imq.qc.ca/eng/partner



**MARITIME
INNOVATION**

INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC

418 725-3525

imar@imar.qc.ca

www.innovationmaritime.ca

www.maritimeinnovation.ca

CONGRÈS EN MER

Sur le majestueux fleuve Saint-Laurent. L'itinéraire et la durée varient en fonction des besoins du groupe.

Tenez votre **rencontre** dans
un cadre tout à fait **exceptionnel** !



Le N.M. CTMA Vacancier a 220 cabines et peut
accommoder jusqu'à 450 passagers. Quelque soit la
taille de votre groupe, il nous fera plaisir de vous
assister dans la planification de votre Congrès en Mer.

Nous mettons à votre disposition de l'équipement
audio-visuel, de même que des outils d'écriture, de
présentation, de communication, d'impression et de
photocopie. Nous mettons aussi à votre disposition,
des espaces désignés pour la tenue de vos ateliers et
des espaces plus vastes pour vos plénières.

Pour nous rejoindre : Groupe CTMA

Téléphone : (418) 986-6604 poste 246

www.ctma.ca



Corridor Asie-Pacifique • *Asia-Pacific Gateway*



Alors que la récession mondiale a passé le creux de la vague et qu'une reprise économique se profile dans bien des pays, une réalité demeure: c'est l'Asie, Chine en tête, qui dominera le scénario de croissance mondiale dans l'avenir prévisible. Dans ce contexte, le temps et la situation géographique jouent en faveur du Canada et de son audacieux projet de Porte de l'Asie-Pacifique sur la côte Ouest qui devrait lui permettre d'accaparer une plus grande part des échanges nord-américains avec l'Asie. À cet égard, la capacité de bien relier Port Metro Vancouver et le port de Prince Rupert (C.-B.) à la chaîne d'approvisionnement sera un facteur clé.

Le premier ministre Stephen Harper définissait en ces termes l'objectif à atteindre: «Le Canada devrait être au croisement de l'immense économie américaine et des économies asiatiques en plein essor.»

As the global recession bottoms out and stronger economic activity begins to be felt in many countries, one thing has not changed: China-led Asia will dominate the global growth scenario for the foreseeable future. And in this context, time and location are in Canada's favour as it steadily develops an ambitious Asia-Pacific Gateway undertaking on the West Coast for mounting North American trade with Asia. In this regard, much hinges on providing the most efficient supply chain connections with Port Metro Vancouver and the Port of Prince Rupert in British Columbia.

Prime Minister Stephen Harper has identified the great challenge in these terms: "Canada should be the crossroads between the massive engine of the United States and the burgeoning economies of Asia."



Leo Ryan

Bright prospects dominate future outlook

Un avenir plein de promesses

Leo Ryan

Three ships at anchor prior to berthing at the considerably transformed Port of Prince Rupert in northern British Columbia.

Trois navires au mouillage avant l'accostage dans un port de Prince Rupert considérablement transformé dans le nord de la Colombie-Britannique.

L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique est une pièce maîtresse de l'action du gouvernement minoritaire conservateur depuis 2006.

Par des investissements publics et privés de 14 milliards de dollars, ce plan directeur vise en gros à rehausser énormément la capacité, éliminer la congestion et accélérer la circulation des marchandises en améliorant les infrastructures portuaires, ferroviaires, routières et aéroportuaires.

Selon le rapport d'un expert-conseil, le trafic conteneurisé Asie-Amérique du Nord pourrait tripler d'ici vingt ans. Le gouvernement de la C.-B. veut augmenter le trafic conteneurisé transitant par la province à 9 millions d'EVP au lieu des quelque 2,3 millions d'EVP actuels.

Depuis cinq ans, les échanges du Canada avec la Chine ont augmenté plus rapidement qu'avec tout autre pays. Fait significatif, les chiffres de Statistique Canada montrent que

The Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative has been a centerpiece of the Conservative minority government since 2006.

Through major public-private investments of \$14 billion, this blueprint broadly seeks to sharply increase capacity, eliminate congestion, and streamline traffic flow by expanding port, rail, road and airport infrastructure.

According to a consultant's report, Asia-North America container traffic is forecast to triple within two decades. The B.C. government has set the goal of boosting the province's container business to 9 million TEUs versus about 2.3 million TEUs today.

Over the past five years, Canadian trade with China has grown faster than with any other country.

malgré la période de récession qu'on a traversée en 2009, les exportations du Canada vers la Chine (surtout des matières premières) ont augmenté de près de 6 % dans les sept premiers mois terminés fin juillet pour atteindre 6,8 milliards de dollars, tandis qu'elles chutaient de 27 % vers tous les autres pays. Les importations du Canada depuis la Chine ont augmenté de 1 % dans la même période, à 22,4 milliards de dollars, alors qu'elles diminuaient de 17 % depuis tous les autres pays.

Si l'on regarde les chiffres annuels totaux, le commerce bilatéral du Canada avec l'Asie (à l'exclusion du Moyen-Orient) s'est élevé à 118,8 milliards de dollars en 2008, contre 107,6 milliards en 2007. La Chine génère à elle seule près de 50 % de ce commerce: 53,6 milliards de dollars en 2008 contre 47,5 milliards en 2007. Le commerce bilatéral avec le Japon correspond aujourd'hui à environ la moitié de celui avec la Chine.



Major expansion projects are designed to position Port Metro Vancouver to capture a growing share of container and bulk traffic with Asia.

D'importants projets d'expansion devraient permettre à Port Metro Vancouver d'accroître sa part du trafic de vrac et de conteneurs avec l'Asie.

Significantly enough, during this recession year of 2009, Statistics Canada figures for the first seven months to end July show Canadian exports to China (mainly raw materials) increasing by nearly 6% to \$6.8 billion while exports to all other countries dropped by 27%. Canadian imports from China in the same period rose by 1% to \$22.4 billion versus a 17% decline from all other countries.

Looking at the total annual figures, Canada's two-way trade with Asia (excluding the Middle East) amounted to \$118.8 billion in 2008 compared with \$107.6 billion in 2007. Almost 50% of this trade is with China alone: \$53.6 billion in 2008 versus \$47.5 billion in 2007. Bilateral trade with Japan is now roughly equal to half of the China trade.

Vancouver's land availability issue

At Port Metro Vancouver (PMV), President and CEO Robin Silvester, who succeeded Capt. Gordon Houston this past spring, has a full agenda, indeed, to carry out major expansion plans for meeting future demand in bulk and container cargoes. High up on the priority list is obtaining sufficient land for strategic infrastructural spending.

"Land purchase and acquisition is going to be key to Vancouver as we look at growth in volumes of trade," Mr. Silvester recently remarked at the August annual conference of the Association of Canadian Port Authorities. "And this is not about any land, it is about land for economic use."

Mr. Silvester recognizes that one of PMV's leading achievements was the agreements signed with the Tswassen nation for use of Roberts Bank. In Prince Rupert, where there is a small population and plentiful land at the edge of a vast wilderness, one of the Port Authority's most sensitive issues is to negotiate agreements with the Tsimshian over how much the aboriginal community will be compensated for port use of the land.

In late September, it was announced that the PMV will receive \$21 million from Ottawa's Infrastructure Stimulus Fund for 14 infrastructure projects exceeding \$40 million. These range from the installation of waterlines to service the Richmond Logistics Hub, to upgrading seismic capacity of three buildings at the Lynnterm terminal, to the creation of a Fusion Centre to manage the port's operations and manage communications to ensure safe, secure and sustainable operations.

The Deltaport Third Berth project increasing capacity by 600,000 TEUs, is expected to be completed this fall. In addition, several multi-million dollar projects to relieve road and rail congestion leading to Vancouver area terminals are underway in the framework of the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative. For longer-term requirements, negotiations are in progress between the PMV, APM Terminals and SNC-Lavalin for the three-berth Terminal 2 project at Roberts Bank.

Last year, PMV saw its total cargo drop by about 10% to 114 million tonnes, although container volume remained stable at about 2.5 million TEUs. Under the

Le problème de la disponibilité des terrains à Vancouver

À Port Metro Vancouver (PMV), le PDG Robin Silvester, qui a succédé au capitaine Gordon Houston le printemps dernier, a certes beaucoup de pain sur la planche pour réaliser les ambitieux plans d'expansion nécessaires afin de répondre à la demande future pour les marchandises en vrac et les conteneurs. Et une de ses grandes priorités, c'est d'obtenir les terrains suffisants pour faire des investissements stratégiques dans l'infrastructure.

«L'acquisition et l'achat de terrains sont la clé à Vancouver, vu la croissance anticipée du volume des échanges», déclarait M. Silvester en août, à la conférence annuelle de l'Association des administrations portuaires canadiennes. «Et on ne parle pas de n'importe quel terrain, il nous faut des terrains qui se prêtent à un usage économique.»

M. Silvester reconnaît que l'une des grandes réussites de PMV fut la signature d'ententes avec la Première Nation de Tsawwassen pour l'utilisation de Roberts Bank. À Prince Rupert, où la densité de population est faible et où il y a beaucoup de terrains près de vastes étendues sauvages, l'un des dossiers épineux de l'Administration portuaire est la négociation d'ententes avec les Tsimshians concernant la façon dont la collectivité autochtone sera indemnisée pour l'utilisation des terrains par le Port.

Fin septembre, il a été annoncé que PMV recevrait 21 millions de dollars du Fonds de stimulation de l'infrastructure d'Ottawa pour 14 projets d'infrastructure d'une valeur excédant les 40 millions de dollars. Il s'agit de projets très divers: installation de conduites d'eau pour desservir la plaque tournante logistique de Richmond, amélioration de la résistance aux séismes de trois immeubles au terminal Lynnterm, création d'un centre de fusion pour gérer les activités et communications du port afin que le fonctionnement soit sûr, sécuritaire et viable, etc.

La construction d'un troisième poste à quai à Deltaport, qui accroîtra la capacité de 600 000 EVP, devrait être achevée cet automne. De plus, des travaux de plusieurs millions de dollars pour diminuer la congestion sur les routes et les voies ferrées aboutissant aux terminaux de la région de Vancouver ont débuté dans le cadre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. Quant aux besoins à long terme, des négociations sont en cours entre PMV, APM Terminals et SNC-Lavalin pour l'ajout de trois postes à quai au Terminal 2 de Roberts Bank.

L'an dernier, PMV a vu son trafic marchandises total diminuer d'environ 10 %, à 114 millions de tonnes, alors que le volume conteneurisé restait stable à quelque 2,5 millions d'EVP. Dans les huit premiers mois de 2009, au plus fort de la récession, le trafic total était en baisse de 14 % et les cargaisons conteneurisées, de 15 %.

Un fait saillant de l'année a été l'accostage à Deltaport le 23 août de l'un des plus gros porte-conteneurs au monde, le *Zim Djibouti*, d'une capacité de plus de 10 000 EVP. Pour Eric Waltz, VP principal, TSI Terminal Systems, cette visite est «le signe que Deltaport est désormais une véritable installation de classe mondiale.»



PORT OF PRINCE RUPERT

Welcome to North America's Leading Edge

Prince Rupert isn't just on Canada's western edge, we are on North America's leading edge. Anchoring the West Coast's newest trade corridor between Asia and the heartland of North America, the new Port of Prince Rupert container gateway is consistently delivering beyond shippers' expectations. Consider our competitive edge: shortest Asian-North American sea-land link; superior rail links into major North American markets; a purpose-built high-velocity intermodal terminal; and the deepest natural harbour. Simply put, we offer shippers unparalleled speed and reliability. The Port of Prince Rupert—on the leading edge for Asian trade and linking a world of opportunity for North American importers and exporters. Contact us to explore how we can bring our competitive advantage to your supply chain.

250.627.8899 | pcorp@rupertport.com
www.rupertport.com



PRINCE RUPERT
PORT AUTHORITY

LINKING A WORLD OF OPPORTUNITY



Les perspectives sont encourageantes pour Prince Rupert

Par ailleurs, à Prince Rupert, le port de la côte Ouest qui offre le plus court trajet par bateau vers l'Asie, un nouveau terminal pour conteneurs inauguré il y a deux ans ne fonctionne guère cet automne qu'à la moitié de sa capacité de 500 000 EVP. Toutefois, les derniers chiffres laissent espérer une reprise de la croissance. Le plus gros marché cible est celui de Chicago, accessible en 100 heures ou moins par le réseau ferroviaire du CN, suivi de ceux de Memphis, Toronto et Montréal.

Les partenaires actuels sont très optimistes pour l'avenir et ils ont bon espoir de voir d'autres transporteurs rejoindre bientôt les membres de l'Alliance CKYH comme clients réguliers.

«Ce qui est excitant», déclare Dave Bedwell, VP exécutif de Cosco Container Lines à Vancouver, «c'est que la productivité des dockers locaux au terminal dépasse les 30 manutentions à l'heure par portique à conteneurs. C'est peut-être dû à l'atmosphère unique régnant à Prince Rupert, propice au maintien de liens de collaboration ouverts et équilibrés entre Maher Terminals, l'International Longshore and Warehouse Union et le CN.»

Pour sa part, Don Krusel, PDG de l'Administration portuaire de Prince Rupert, se plaît à souligner ce qu'il décrit comme «des durées d'entreposage négatives». Il emploie cette expression pour faire ressortir que de nombreux conteneurs partent du quai pour le Midwest à bord de trains du CN avant même que le navire qui les a déchargés ne largue les amarres. Et il ajoute: «Notre avantage concurrentiel, c'est quelque chose que personne ne peut nous enlever. Il n'y a pas de conflits urbains qui ralentissent le transit.»

Au sujet de l'avenir à long terme, M. Krusel indique que la phase deux du plan, d'un coût de 650 millions de dollars qui va quadrupler la capacité pour la porter à 2 millions d'EVP par année d'ici 2014, est en cours de réalisation. Une autre phase pour porter cette capacité à plus de 4 millions d'EVP en 2020 est toujours à l'étude et sera entreprise si les ports de la côte Ouest des États-Unis souffrent à nouveau de congestion.

Et plus encore, l'Administration portuaire de Prince Rupert a des plans pour ajouter un parc logistique, des entrepôts et des installations multifonctionnelles de manutention de vrac et de divers. De surcroît, Canpotex, le plus gros exportateur de potasse au monde, a rendu publics des plans pour construire sur l'île Ridley un nouveau terminal de 300 millions de dollars qui aura une capacité de manutention de plus de 5 millions de tonnes.

En somme, il est déjà clair que Prince Rupert a tous les atouts pour tenir une place de plus en plus importante dans le commerce extérieur du Canada et des États-Unis avec l'Asie. **M**

full brunt of the recession, total traffic was down 14% and container cargo down 15% in the first eight months of 2009.

A highlight of this year was the docking at Deltaport on August 23 of the Zim Djibouti, one of the world's largest containerships with capacity in excess of 10,000 TEUs. Eric Waltz, Senior VP, TSI Terminal Systems, hailed the visit as "a sign that Deltaport has become a truly world class facility."

Prince Rupert's promising horizons

Meanwhile, at Prince Rupert, which offers the shortest sailing distance to Asia of any port on the West Coast, a new container terminal launched two years ago this fall is currently operating at about half of its 500,000 TEU capacity. But the latest numbers point to a renewed growth pattern. Biggest target market is Chicago, reached in 100 hours or less via the CN railway network, followed by Memphis, Toronto and Montreal.

Current stakeholders are bullish about the future, and are confident that more carriers will soon join the members of the CKYH Alliance as regular customers.

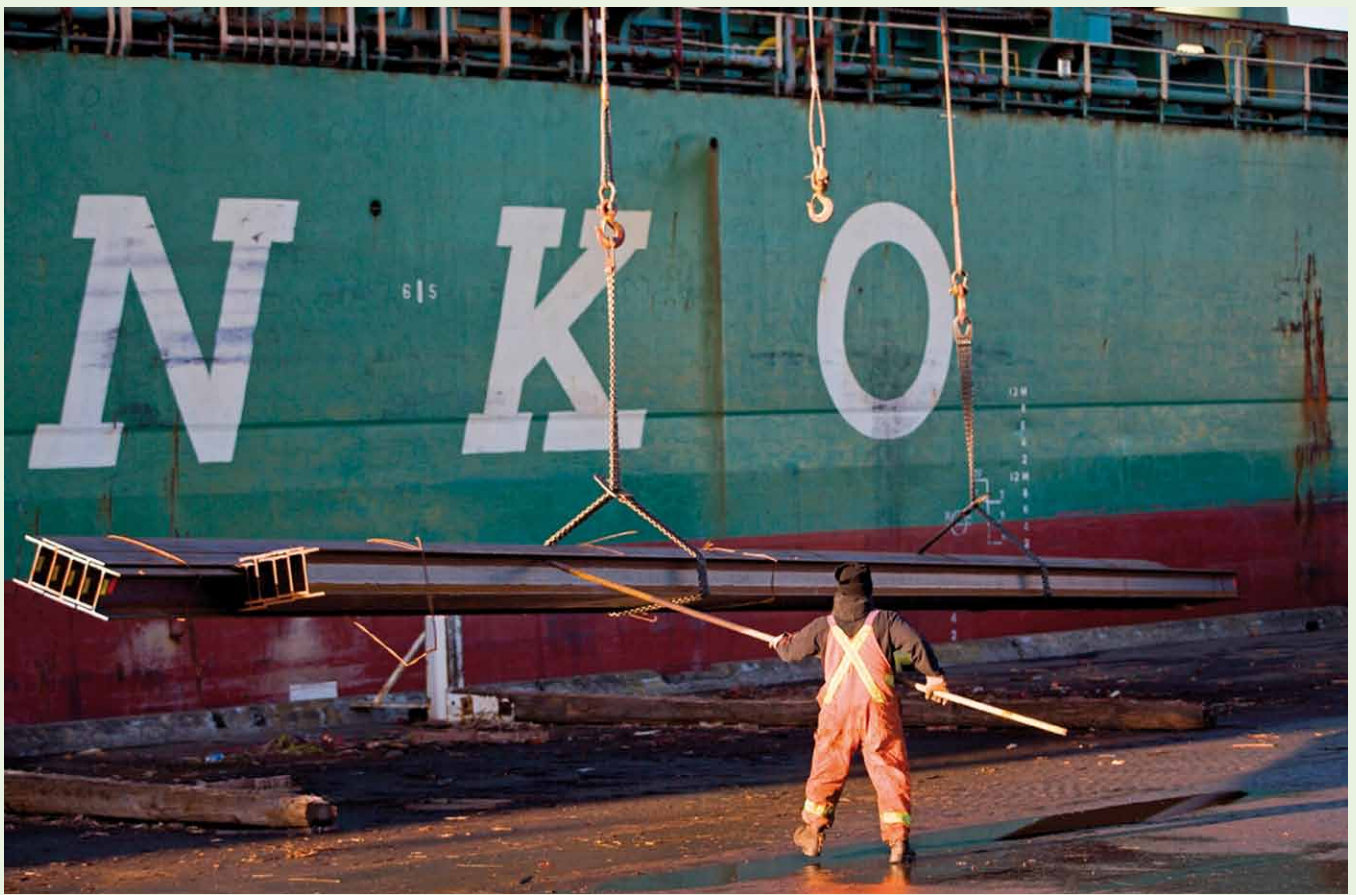
"What is exciting," says Dave Bedwell, Executive VP in Vancouver of Cosco Container Lines, "is that terminal productivity of the local longshoremen is an impressive 30-plus moves per hour per container crane. This is possibly due to Prince Rupert's unique regional atmosphere which allows for an open, cooperative and balanced relationship between the Maher Terminals, the International Longshore and Warehouse Union and CN rail."

For his part, Don Krusel, President and CEO of the Prince Rupert Port Authority, likes to underline what he describes as "negative dwell times – with many containers leaving the dock by CN rail for the Midwest even before a vessel unties. Our competitive advantage is something no one can take from us. There are no urban conflicts that can interfere with velocity."

Looking to the longer-term future, Mr. Krusel says that the Phase Two plan to quadruple capacity to 2 million TEUs a year by 2014 at a cost of \$650 million is moving forward. A plan to attain more than 4 million TEUs by 2020 remains on the drawing board on the basis of U.S. West Coast ports once again facing congestion.

And there is more. The Prince Rupert Port Authority has plans to add a logistics park, warehousing and multi-functional bulk and breakbulk facilities. Meantime, Canpotex, the world's largest exporter of potash, has announced plans to build a \$300 million Greenfield terminal on Ridley Island which will handle more than 5 million tonnes.

In short, the potential is already evident for Prince Rupert to play an increasingly important role in Canadian and U.S. foreign trade with Asia. **M**



Recession hits British Columbia dock workers

Des temps difficiles pour les dockers de la Colombie-Britannique

Alison Bates

La docker vancouveroise Karen Crossan fait le pied de grue dans le lugubre centre de répartition, elle attend en vain du travail pendant le quart de nuit.

«Je m'ennuie et je suis fauchée», avouait-elle après avoir appris qu'une fois de plus, elle n'aurait pas de travail cette nuit-là. «On a fait appel à 150 dockers pendant le quart de l'après-midi, mais une poignée d'occasionnels à peine a pu travailler.»

Par les temps qui courent, M^{me} Crossan ne fait le voyage depuis Port Coquitlam que deux fois par semaine pour venir travailler, car le trajet de 40 minutes, aller seulement, est habituellement une perte de temps. La dernière fois qu'on a fait appel à elle remonte à dix jours.

Dans les huit premiers mois de 2009, elle a eu moins de 300 heures de travail. Elle est occasionnelle inscrite sur la liste B de l'International Longshore and Warehouse Union (ILWU), section locale 500, et cette année, les occasionnels de la liste B comme M^{me} Crossan auront de la chance s'ils

Vancouver longshore worker Karen Crossan stood in the ghostly dispatch hall looking vainly for work on the night's graveyard shift.

"I'm bored and I am broke," she said, after learning there was no work that night, yet again. "There were 150 jobs for the afternoon shift, but only a few casuals got out."

Ms. Crossan only comes in from Port Coquitlam twice a week nowadays looking for work, as it's usually a wasted 40-minute trip each way. She last worked ten days ago.

In the first eight months of 2009, she clocked less than 300 hours work as a B Board casual in International Longshore and Warehouse Union (ILWU) Local 500. This year, B Board casuals like Ms. Crossan will be lucky to make \$30,000, compared with an average \$70,000 last year.

The recession has hit the dockworkers in British



Alison Bates

Vancouver longshore worker Karen Crossan is among the many who have struggled to find waterfront jobs amidst falling maritime trade.

La docker Karen Crossan de Vancouver fait partie des nombreux dockers qui ont eu de la difficulté à trouver du travail à cause de la baisse du commerce maritime.

font 30 000 dollars (c'était 70 000 dollars en moyenne l'an dernier).

La récession a durement frappé les dockers de Colombie-Britannique. Les heures de travail ont chuté de 600 000 heures ou 17,6 %, l'équivalent de 400 emplois à temps plein.

C'est le travail sur les conteneurs qui a connu la baisse la plus dramatique et la section locale 500 (Vancouver) a vu ses heures de travail réduites de 23 % de janvier à la fin d'août 2009, par rapport à la même période en 2008.

Si les membres à part entière du syndicat réussissent à survivre, les temps sont durs pour les 1 200 occasionnels, surtout ceux des listes inférieures. À Vancouver, les occasionnels de la liste A ont la préséance sur ceux des listes B, C, T et OO et les chiffres parlent par eux-mêmes.

Selon Gordie Westrand, président de la section locale 500, un travailleur de la liste A gagnait facilement l'an dernier 87 000 dollars. Cette année, il aura de la chance s'il fait 50 000 dollars.

Les occasionnels de la liste T ont gagné l'an dernier à peu près 30 000 dollars et ils pourraient devoir se contenter cette année de 2 000 ou 3 000 dollars. De la façon dont les choses se présentent, prédit M. Westrand, ils ne seront peut-être pas membres à part entière du syndicat avant 2020. Quant à ceux des listes OO, ils faisaient 15 000 à 20 000 dollars en 2008. Cette année, ils sont limités jusqu'ici à 51 pauvres dollars.

«C'est tout simplement désespérant», a déclaré M. Westrand au *Maritime Magazine*. Certains réguliers des listes C qui viennent au centre de répartition depuis quatre ans n'ont travaillé qu'une seule journée le mois dernier. Ils ne peuvent plus payer leur loyer et n'ont plus droit à l'assurance-emploi.»

«Je suis dans ce milieu depuis 44 ans et j'ai connu

Columbia hard, with work hours down by 600,000 hours or 17.6 per cent - the equivalent of 400 full-time jobs.

Container work has taken the biggest dive, and Vancouver's Local 500 has seen a 23 per cent drop in work hours from January to the end of August 2009, year-on-year.

While full union members are surviving, the 1,200 casuals have suffered dramatically, especially on the lower boards. In Vancouver, A Board casuals get preference over those on B, C, T and OO Boards and the numbers speak for themselves.

According to Gordie Westrand, president of Local 500, last year's A Board worker easily averaged \$87,000. This year, they'll be lucky to make \$50,000.

T Board casuals last year made about \$30,000 and this year, maybe \$2,000 or \$3,000. The way things are going, Mr. Westrand predicted it could be 2020 before they become full union members. As for the OO Boards, they made \$15,000 to \$20,000 in 2008. This year, a pitiful \$51 to date.

"There's just despair," Mr. Westrand told *Maritime Magazine*. Some regulars on the C Boards, who have been coming to the dispatch hall for the last four years only worked one day last month. They can't afford to pay rent, and have run out of employment insurance.

"I've been down on the waterfront for 44 years and seen some of the worst recessions. The 1975 one lasted from mid-April to mid-September. But this one has already lasted longer: from January until now (September)," he added.

Ms. Crossan realizes she's luckier than most, with money still coming in from her husband, a full union longshore worker. But even these union members aren't getting the work they like.

Tom Dufresne, president of ILWU Canada, said the union took on 700 new workers about two years ago and trained them to handle the boom. Now there's no work for them.



Leo Ryan

Tom Dufresne, head of ILWU Canada, will soon be involved in negotiations for a new collective agreement with B.C. Maritime Employers.

Tom Dufresne, chef de l'ILWU Canada, entreprendra bientôt la négociation d'une nouvelle convention collective avec la B.C. Maritime Employers Association.

quelques-unes des pires récessions. Celle de 1975 a duré de la mi-avril à la mi-septembre. Mais celle-ci est déjà plus longue: de janvier jusqu'à aujourd'hui (septembre)», a-t-il ajouté.

M^{me} Crossan se rend compte qu'elle est mieux lotie que la plupart, car son mari, docker lui aussi mais membre à part entière du syndicat, rapporte toujours de l'argent au foyer. Mais les membres à part entière eux-mêmes ne travaillent pas autant qu'ils le voudraient.

Selon Tom Dufresne, président d'ILWU Canada, le syndicat a admis et formé 700 nouveaux travailleurs pour faire face au boom il y a deux ans. Aujourd'hui, il n'y a plus de travail pour eux.

Le syndicat se prépare également à négocier sa convention collective avec la BC Maritime Employers Association. Les négociations sont censées débiter le 1^{er} décembre. La convention expire le 31 mars. «Je crois que cela va être une ronde de négociations très intéressante», a déclaré M. Dufresne.

À la section locale de l'île de Vancouver, les heures de travail ont diminué de 17 pour cent cette année par rapport à 2008. Contrairement à ceux de la section locale de Vancouver, ses membres ne manutentionnent pas de conteneurs et ils n'ont jamais vraiment profité du boom.

Selon Brett Hartley, président de la section locale 508 d'ILWU, la crise de l'industrie forestière et la fermeture de nombreuses scieries ont entraîné un déclin régulier du travail depuis dix ans. Le syndicat comptait environ 400 membres en 1999; il n'en reste plus que 115 aujourd'hui. Au début de l'année, il y avait aussi 60 à 70 occasionnels, mais M. Hartley est incapable de dire avec certitude combien il en reste.

La section locale de l'île de Vancouver est basée à Chemainus, mais elle se sert d'un système de répartition téléphonique pour desservir son vaste territoire. Les travailleurs peuvent habiter Victoria et se rendre à Port Alberni, un trajet de trois heures, pour travailler, ce qui leur coûte de plus en plus cher.

À l'heure actuelle, la principale source de travail c'est la manutention des exportations de grumes à Port Alberni, Nanaimo et au terminal d'Island Timberlands, au sud de Nanaimo.

Il s'agit d'un travail dangereux et certains s'opposent à l'exportation de grumes, mais selon M. Hartley, on en exportait déjà de toute façon. Les billes étaient remorquées ou transportées par barge jusqu'à des ports étasuniens pour être exportées en Chine, en Corée et au Japon. Le syndicat est intervenu, et maintenant au moins, cela donne du travail à ses membres en Colombie-Britannique.

À Cowichan Bay, l'exportation de bois d'œuvre par Western Forest Products s'est véritablement effondrée. Auparavant, des navires complets transportant 21 à 24 millions de pieds-planche de bois d'œuvre appareillaient chaque mois pour l'est des États-Unis. Jusqu'ici cette année, quatre navires seulement sont arrivés pour repartir à moitié vides.

«Le tableau n'est pas très joli, de conclure M. Hartley. Ce qui n'est pas encourageant à notre avis, c'est que ce scénario dure depuis plusieurs années. Il a toujours fallu se battre.» **M**



Alison Bates

Brett Hartley regrets the steady decline in work due to the closure of many mills.

Brett Hartley déplore la diminution constante du travail qu'occasionne la fermeture de nombreuses scieries.

The union is also preparing to negotiate its contract with the BC Maritime Employers Association, with talks due to start Dec. 1. The contract expires March 31. "I think it's going to be an interesting round of negotiations," said Mr. Dufresne.

Over on Vancouver Island, work hours are down 17 per cent this year compared with 2008. Unlike Vancouver, they don't handle container traffic, and never really benefited from the boom.

Brett Hartley, president of ILWU Local 508, said that the downturn in the forest industry and closure of many mills has caused a steady decline in work in the last ten years. There were about 400 union members in 1999; now there are 115 union members. At the beginning of this year, there were also 60 to 70 casuals but Mr. Hartley is not sure what the numbers are now.

The Vancouver Island local is based in Chemainus but uses a telephone dispatch system to cover its vast area. Workers may live in Victoria and travel to work in Port Alberni three hours away, an increasingly expensive proposition.

Currently, the biggest source of work is handling raw log exports at Port Alberni, Nanaimo and Island Timberlands terminal, south of Nanaimo.

It's dangerous work and some people disapprove of raw log exports, but Mr. Hartley said it was happening anyway. Logs were being towed or barged to U.S. ports and exported to China, Korea and Japan from there. The union intervened, and now at least its members are getting the work in B.C.

At Cowichan Bay, the export of Western Forest Products lumber has really slumped. Full ships carrying 21 to 24 million board feet of lumber used to sail for the eastern U.S. every month. So far this year, only four vessels have arrived and they left half-empty.

"It's not a pretty picture," Mr. Hartley concluded. "The difficult part from our view is that this scenario has been going on for a number of years. It's always been a scramble." **M**

La NCDC et le commerce du Canada avec l'Asie-Pacifique

Bien avant le démarrage de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique en 2006, la Northwest Corridor Development Corporation (NCDC) insistait sur l'importance vitale du corridor de transport du Nord pour le commerce du Canada avec l'Asie-Pacifique.

Le directeur exécutif de l'organisation, Gerard Aldridge, affirme que depuis l'arrivée des premiers conteneurs à Prince Rupert il y a deux ans, l'importance du corridor pour la gestion de la chaîne d'approvisionnement a augmenté.

«Pour la Porte canadienne de l'Asie-Pacifique, le Corridor du Nord-Ouest assure une liaison à haute vitesse par une chaîne d'approvisionnement continue», déclarait récemment à Prince Rupert M. Aldridge à la Conférence annuelle de l'Association des administrations portuaires canadiennes.

Après avoir noté que Prince Rupert avait réussi à naviguer à contre-courant et n'avait pas connu la baisse importante du trafic conteneurisé dont ont souffert de nombreux ports du monde, M. Aldridge a ajouté qu'il fallait appuyer sans réserve Prince Rupert dans ses efforts pour augmenter sa capacité de manutention de conteneurs à 2 millions d'EVP d'ici 2014.

À une époque où les entreprises cherchent de plus en plus à raccourcir leurs chaînes d'approvisionnement, a-t-il fait valoir, «le corridor de transport du Nord – qui offre la liaison terre-mer la plus courte avec l'Asie – est un choix très attrayant».

Il a ajouté qu'on aurait besoin d'une grande part des sommes investies par les gouvernements fédéral et provinciaux dans les infrastructures, plus particulièrement pour les raccordements nord-sud et est-ouest avec le Corridor du Nord-Ouest.

Ottawa vient d'annoncer une contribution de 130 millions de dollars au projet de plus de 400 millions de la Ligne de transport d'énergie du Nord-Ouest (LTEN). Il s'agit de construire une nouvelle ligne électrique de 287 kilovolts, entre Terrace (C.-B.) et Bob Quinn Lake (C.-B.), ce qui représente une distance de 335 km.

La NCDC regroupe la Chamber of Shipping of British Columbia, l'Administration portuaire de Prince Rupert, la Ville d'Edmonton, le district du Mackenzie, Initiatives Prince George et la Ville d'Inuvik. 

NCDC promotes Canada's Asia-Pacific trade

Well before the launch of Canada's Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative in 2006, the Northwest Corridor Development Corporation (NCDC) has been underlining the vital importance of the northern transportation corridor to Canada's Asia-Pacific trade.

The organization's Executive Director, Gerard Aldridge, affirms that since the start-up of container traffic two years ago through the Port of Prince Rupert, the corridor's importance in supply chain management has grown.

"When it comes to Canada's Asia-Pacific Gateway, the Northwest Corridor is its seamless, high-velocity, supply chain connection," Mr. Aldridge recently stated on the occasion of the annual conference in Prince Rupert of the Association of Canadian Port Authorities.

After noting that Prince Rupert has bucked the global trend of sharp container declines felt in many ports, he said Prince Rupert deserved considerable support in its plan to boost its container-handling capacity to 2 million TEUs by 2014.

Mr. Aldridge argued that with more and more enterprises looking at shortening their supply chains, "the northern transportation corridor's supply chain appeal comes to the fore – being the shortest land-sea link with Asia."

He added that a greater share of infrastructure-invested dollars by federal and provincial governments is needed, with special emphasis on north-south as well as east-west connections to the Northwest Corridor.

Recently announced was a \$130 commitment by the federal government to the more than \$400 million Northwest Transmission Line (NTL) project. The latter involves the construction of a new 287 kilovolt power line, extending 335 kms from Terrace, BC to Bob Quinn Lake, BC.

The NCDC's membership includes the Chamber of Shipping of British Columbia, the Prince Rupert Port Authority, the City of Edmonton, the District of Mackenzie, Initiatives Prince George, and the Town of Inuvik. 



JOURNAL

Beluga Shipping conquiert le passage du Nord-Est

La société allemande Beluga Shipping, spécialiste du transport de cargaisons spéciales, vient de réussir une traversée historique: ses navires se sont rendus d'Asie en Europe par le passage du Nord-Est (ou la route maritime du Nord), autrefois impénétrable. Beluga est le premier armement occidental à réussir cette traversée, a déclaré le PDG Niels Stolberg.

Pour traverser la mer de

Sibérie orientale et les détroits de Sannikov et de Vilkizki, le Beluga Fraternity et le Beluga Foresight naviguaient en convoi et étaient précédés de deux brise-glaces russes. La traversée a été accomplie sans encombre malgré de petits champs de glace et des icebergs.

Partis du port d'Ulsan en Corée du Sud, les navires ont pénétré dans le passage du Nord-Est via le point

Beluga historic cargo shipping across Northeast Passage

Germany's project cargo specialist, Beluga Shipping, recently completed pioneering voyages through the formerly impenetrable Northeast Passage (or Northern Sea Route) in the Arctic from Asia to Europe. Beluga is the first western shipping enterprise to have successfully transited the Northeast Passage, said Niels Stolberg, President and CEO.

During transit through

the East Siberian Sea, the Sannikov Strait and the Vilkizki Strait, the MV Beluga Fraternity and MV Beluga Foresight sailed in a convoy behind two Russian ice-breakers. Small icefields and icebergs were safely passed.

After setting sail in July from Ulsan in South Korea, they entered the Northeast Passage via the inspection point at Vladivostok,



View from the **Beluga Fraternity** of a Russian icebreaker followed by the **Beluga Foresight** steaming through the Northeast Passage.

Vue depuis le **Beluga Fraternity** d'un brise-glace russe qui se fraie un chemin dans le Passage du Nord-Est suivi du **Beluga Foresight**.

d'inspection de Vladivostok en Russie pour livrer des composants à Novvy Port/ Yamburg dans le delta de l'Ob. Quelque 44 modules de poids unitaires voisinant les 200 tonnes destinés à une centrale hydroélectrique en construction ont été transbordés en mer sur des barges par les grues des navires pour être livrés à

Surgut en Sibérie.

Les économies réalisées par voyage ont été évaluées à 300 000 euros pour chaque navire gros porteur polyvalent de classe F. Beluga prépare d'autres traversées similaires en 2010 avec jusqu'à six navires de la nouvelle génération de super gros porteurs de classe P qui seront lancés à la fin de l'automne.

Russia prior to delivering components to Novvy Port/ Yamburg in the River Ob delta. Some 44 modules with single weights of about 200 tonnes were discharged offshore onto barges using onboard cranes for onward transport to Surgut, Siberia where a water power plant was under construction.

The cost savings per

voyage were estimated at 300,000 euros for each multi-purpose heavy lift project carrier of the F-class. Beluga is gearing up for other similar voyages in 2010 – planning to use up to six vessels in the new generation of super heavy lift vessels in the Beluga P-class being launched late this autumn.

Un gros investissement à Montréal

Un investissement estimé à 18 millions de dollars a récemment été annoncé pour l'aménagement au port de Montréal d'un portail commun d'entrée et sortie des camions qui devrait être achevé fin 2010.

Le gouvernement fédéral a déclaré qu'il puiserait dans son nouveau Fonds de stimulation de l'infrastructure pour financer la moitié du coût total du projet. Le reste sera assumé par l'Administration portuaire de Montréal.

Un porte-parole du port a déclaré au *Maritime Magazine* que le portail serait le plus avancé du genre en Amérique du Nord pour l'utilisation des technologies de l'information pour gérer la circulation.

«La construction d'un portail commun permettra dans le port de Montréal d'optimiser la gestion de la circulation des camions et d'améliorer ainsi sa compétitivité. De plus, en diminuant de façon significative le temps d'attente, le portail réduira l'empreinte environnementale des activités portuaires», a déclaré M^{me} Sylvie Vachon, présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Montréal (APM).

Selon l'APM, l'amélioration de l'accès des camions obtenue grâce au portail

profitera directement aux entreprises de camionnage et à l'ensemble de la chaîne logistique de transport.

Le député de Lévis-Bellechasse, l'honorable Steven Blaney, a déclaré, en annonçant la contribution d'Ottawa: «La participation du gouvernement du Canada dans cet important projet d'infrastructure est un investissement dans l'avenir du port de Montréal et un exemple de notre engagement à stimuler l'économie.»



Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority, with MP Steven Blaney.

Sylvie Vachon, présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Montréal, avec le député Steven Blaney.

Big investment for Montreal truck portal

An investment estimated at \$18 million was recently announced for erecting a common portal for the entry and exit of trucks at the Port of Montreal, with completion slated for late 2010.

The federal government said it will allocate about half of the total funding for the project from its newly-created Infrastructure Stimulus Fund. The Montreal Port Authority will assume the balance of the project costs.

A port spokesman told *Maritime Magazine* that "the portal will be the most advanced in North America in terms of using information technology to manage traffic."

"The construction of a common portal will permit the Port of Montreal to improve the flow of truck traffic and increase its competitiveness," said Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority (MPA). "In addition, by significantly decreasing the wait time of trucks, this system will reduce the environmental footprint of port activities."

The MPA said that the more streamlined truck access through the portal "will directly benefit haulage companies and the entire transportation logistics chain."

Lévis-Bellechasse MP Steven Blaney, who announced Ottawa's investment in the project, said: "The participation of the government of Canada in this important infrastructure project is an investment in the future of the Port of Montreal and an example of our commitment to stimulate the economy."

La flotte de McAsphalt Marine Transportation s'agrandit

Roy Hickingbottom, vice-président, Transport à McAsphalt Marine Transportation Limited, annonçait en septembre dernier l'ajout à la flotte de la compagnie du **John J. Carrick** et du **Victorious**, qui forment un ensemble remorqueur-barge articulé (ATB). Le nouveau bâtiment, à son arrivée au Canada, a livré une pleine cargaison d'asphalte à Dartmouth (N.-É.). Le **John J. Carrick** se joint au **Norman McLeod** dans la flotte que MMTL exploite sur les Grands Lacs et la côte Est.

Le **John J. Carrick-Victorious** profite de la même excellente conception à double coque que le **Norman McLeod-Everlast**. La barge et le remorqueur sont renforcés pour naviguer dans la glace et ont une longueur hors tout combinée de 152,4 mètres (500 pi). L'ensemble articulé remorqueur-barge est spécialement conçu et construit pour transporter de l'asphalte et d'autres produits d'huile noire haute température. La barge a

une capacité totale de 11 300 m³ et un tirant d'eau inférieur à 6,7 mètres.

Le **John J. Carrick-Victorious** est doté d'un dispositif de liaison mécanique Articouple et de ce qui se fait de mieux en matière de propulseur d'étrave, ce qui lui assure une manœuvrabilité supérieure même lorsque la barge est vide. Muni de deux réchauffeurs à huile thermique de 10 millions de BTU, ainsi que des aides électroniques, radar et à la navigation les plus modernes qui soient, le **John J. Carrick-Victorious** est le plus sécuritaire et le meilleur ATB transporteur d'huile haute température au Canada.

MMTL a baptisé la barge «John J. Carrick» en mémoire de l'un des fondateurs du groupe Miller-McAsphalt. Un communiqué de presse a souligné que McAsphalt faisait honneur par cette acquisition à sa réputation de leadership et de qualité dans l'industrie de l'asphalte et de la construction.

McAsphalt Marine Transportation expands fleet

With the addition of the **John J. Carrick** and the **Victorious**, a fully articulated tug and barge (ATB). Roy Hickingbottom – Vice President, Transportation of McAsphalt Marine Transportation Limited announced in late September that the new vessel arrived in Canada, delivering a full cargo of asphalt to Dartmouth, Nova Scotia. The **John J. Carrick** joins the **Norman McLeod** to expand the MMTL fleet operating in the Great Lakes and Eastern Seaboard.

The **John J. Carrick-Victorious** is based on the successful double hull design of the **Norman McLeod-Everlast**. Both the barge and the tug are fully ice-strengthened with an overall combined length of 152.4 m (500 ft). The articulated tug/barge combination was specifically engineered and built for the transportation of asphalt and other high temperature black oil

products. The barge can load a total capacity of 11,300m³ while requiring less than 6.7 metres of draft.

The **John J. Carrick-Victorious** is equipped with an Articouple mechanical linkage system and the latest in bow thruster technology giving superior manoeuvring even when empty. Featuring two 10 million BTU thermal oil heaters, the most modern electronics, radar and navigation aids available, the **John J. Carrick-Victorious** is the safest and most capable hot oil ATB available in Canada.

MMTL named the barge 'John J. Carrick' in memory of one of the founding fathers of the Miller-McAsphalt group of companies. McAsphalt continues its long history of leadership and quality in the asphalt and construction industry, a press release stated.



*The articulated tug and barge, **John J. Carrick/Victorious**, was recently added to the fleet of McAsphalt Marine Transportation.*

L'ensemble remorqueur-barge articulé **John J. Carrick/Victorious**, est récemment venu se greffer à la flotte de McAsphalt Marine Transportation.

Réduction de 4% de la flotte mondiale de porte-conteneurs

Selon la firme d'analyse Parisienne AXS-Alphaliner, la flotte mondiale active de porte-conteneurs a diminué de plus de 4 % parce que les transporteurs réduisent la capacité pour suivre la baisse des volumes de marchandises.

La flotte active actuelle a diminué à 10,43 millions d'EVP contre 10,86 millions d'EVP en septembre 2008.

La flotte totale, y compris les navires désarmés, atteint à peine un peu plus de 11 millions d'EVP. La proportion inactive s'établit à 6,1 %.

«Cette proportion inactive aurait été plus élevée sans une combinaison de mesures prises par les transporteurs pour

équilibrer le tonnage: retour de navires affrétés, remise à plus tard de la livraison de navires neufs et aliénation ou mise au rancart de vieux navires», de préciser Alphaliner.

Malgré la réduction globale de la flotte active, sept transporteurs ont réussi à accroître leur capacité active.

Des 24 transporteurs observés, c'est la flotte de MISC Berhad qui a accusé la plus forte réduction – soit 38 %, suivie de celle de ZIM à 19 %.

La flotte d'UASC a connu la plus forte expansion, de 16 %, devançant de peu celle de Mediterranean Shipping, dont la croissance a été de 11 %.

Global container fleet contracts 4%

With carriers reducing capacity to match cargo volumes, the active world container fleet has declined by more than 4%, according to Paris-based analyst AXS Alphaliner.

The current active fleet has attained 10.43 million TEUs versus 10.86 million TEUs in September of 2008.

The total fleet, including laid-up vessels, amounts to just over 11 million TEUs. The idle fleet component stands at 6.1%.

“The idle figure would have been higher if not for measures undertaken by carriers to trim tonnage

through a combination of return of chartered vessels, delaying delivery of new vessels as well as the disposal and scrapping of old ships,” Alphaliner reported.

Despite the overall reduction in the active fleet, seven carriers managed to increase their active capacity.

Of the 24 carriers monitored, MISC Berhad's fleet dropped the greatest – shrinking by 38%, with ZIM second at 19%.

UASC's fleet expanded the most, by 16%, just ahead of Mediterranean Shipping whose fleet grew by 11%.

Une étude souligne l'importance du secteur maritime pour l'Ontario

L'Ontario Marine Transportation Forum (OMTF) vient de rendre publique une étude qui fait ressortir l'importance économique du transport maritime pour l'Ontario. L'étude, qui a été exécutée sur une période d'un an à l'instigation également du gouvernement provincial de l'Ontario, examine les grands enjeux et les possibilités qui s'offrent à l'industrie.

«L'étude met en lumière non seulement l'intérêt économique du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, mais aussi son importance pour l'environnement parce qu'il permet de réduire l'empreinte carbone de l'Ontario», de déclarer Tim Heney, président de l'OMTF et chef de la direction de l'Administration portuaire de Thunder Bay.

M. Heney a précisé qu'on y examine aussi les problèmes auxquels il faut s'attaquer pour améliorer la compétitivité des corridors de commerce et du réseau maritime de l'Ontario.

L'étude fait valoir que l'industrie maritime offre un réseau intégré pour approvisionner des secteurs clés comme la sidérurgie et la production d'électricité. «Le réseau de transport terrestre ne pourrait tout simplement pas suffire à la tâche sans compromettre la compétitivité de ces industries», d'ajouter les auteurs.

Selon l'étude, le transport maritime est également bénéfique pour l'environnement parce qu'il réduit les émissions de gaz à effet de serre en détournant le transport de vrac des routes au profit des navires.

Study stresses importance of Ontario marine industry

The Ontario Marine Transportation Forum (OMTF) recently released a one-year study underlining the importance to the economy of Ontario's marine industry. Jointly commissioned with the Ontario provincial government, the study assesses key challenges and opportunities facing the industry.

“The study highlights not only the economic importance of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway, but also the important environmental role in reducing Ontario's carbon footprint,” said Tim Heney, President of the OMTF and chief executive of the Thunder Bay Port Authority.

He added that the study also touches upon

issues that need to be addressed to strengthen the competitiveness of Ontario's marine network and trade corridors.”

The study noted that the marine industry represented an integral means of moving goods for such key industries as steel and power generation. “This volume simply could not be handled by an already overburdened land-based transportation system without compromising the competitiveness of these industries,” the study said.

It also stressed that water transportation generates “green” benefits via reduced greenhouse gas emissions from using ships rather than roads for bulk cargo transport.

Nominations

M. Jacques Tanguay, premier vice-président et directeur général de Groupe Océan inc., est fier d'annoncer les nominations des personnes suivantes. Ces dernières s'inscrivent dans le cadre du plan de restructuration organisationnelle entamée par l'entreprise en 2008 et visant la réaffirmation de Groupe Océan comme chef de file dans son domaine et la poursuite d'une croissance durable de l'entreprise.

François Lessard

- Vice-président exécutif - Administration

M. Lessard chapeautera la comptabilité, les ressources humaines, les achats et les technologies de l'information et sera aussi membre du comité exécutif.

François Lessard est titulaire d'un baccalauréat en génie électrique et d'une maîtrise en administration des affaires de l'Université Laval. Il est également comptable en management accrédité. Il possède près de 15 ans d'expérience en gestion, dont plus de 11 ans au sein d'ABB, société d'ingénierie en technologies de l'énergie et de l'automatisation. Plus récemment, il a été à la direction générale de deux entreprises de la région de Québec.



François Lessard

- Executive Vice President – Administration

Mr. Lessard will head the accounting, human resources, purchasing and information technology departments and will also be a member of the executive committee.

François Lessard holds a bachelor's degree in electrical engineering and a master's in business administration from Université Laval. He is also a certified management accountant. Mr. Lessard has 15 years of management experience, including 11 years with ABB, an engineering firm specializing in power and automation technologies. More recently, he was General Manager of two companies in the Québec region.

Manon Lavoie

- Directrice générale – Industries Océan inc.

Mme Lavoie est responsable de la direction et de l'organisation de toutes les activités de construction et de réparation navale à notre chantier maritime de l'Isle-aux-Coudres.

Manon Lavoie est titulaire d'un diplôme en architecture navale de l'Institut Maritime du Québec et compte près de 20 ans d'expérience dans le domaine maritime, notamment en réparation et construction navale. Elle s'est jointe à l'équipe du chantier dès le début de sa carrière et a très rapidement gravi les échelons en se démarquant par ses qualités managériales, son expertise technique et son grand dévouement.



Manon Lavoie

- General Manager – Ocean Industries Inc.

Ms. Lavoie is responsible for the management and organisation of all construction and ship repair activities at our shipyard on Isle-aux-Coudres.

Manon Lavoie has a degree in naval architecture from the Institut Maritime du Québec and nearly 20 years experience in the marine industry, more specifically in marine construction and repair. She joined our team at the shipyard at the beginning of her career and quickly moved up the corporate ladder thanks to her managerial qualities, her technical expertise and her commitment.

Réjean Verreault

- Directeur général
Remorquage portuaire et transport maritime

M. Verreault sera responsable de toutes les activités de remorquage portuaire et de transport maritime de Groupe Océan.

M. Verreault, titulaire d'un diplôme en architecture navale de l'Institut Maritime du Québec, compte une vaste expérience dans le domaine maritime, ayant été, pendant 18 ans, à l'emploi de Verreault Navigation et Chantiers Verreault où il a occupé une variété de postes de gestion. Récemment, il était directeur des opérations chez Laflamme Portes et Fenêtres.



Réjean Verreault

- General Manager
Harbour Towing and Marine Transportation

Mr. Verreault will be responsible for all harbour towing and marine transportation activities for Ocean Group.

Réjean Verreault has a degree in naval architecture from the Institut Maritime du Québec and extensive experience in the marine industry. Formerly with Verreault Navigation and Chantiers Verreault for 18 years, he held various managerial positions. More recently, he was Director of Operations for Laflamme Portes et Fenêtres.

À propos de Groupe Océan inc. :

Océan, reconnu comme pionnier sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs, emploie plus de 450 personnes, détient la plus importante flotte canadienne d'équipement maritime et offre une vaste gamme de services. L'entreprise utilise des méthodes de travail avant-gardistes et innovatrices de même que des équipements à la fine pointe de la technologie. Elle s'appuie sur une équipe de travailleurs diversifiée, hautement spécialisés dans leur domaine et dont le savoir-faire est reconnu par leurs pairs partout au pays.

About Ocean Group Inc.:

Ocean, recognized as a groundbreaker on the St. Lawrence Seaway and the Great Lakes, employs more than 450 people, owns Canada's most important fleet of maritime equipment and offers a wide range of integrated services. The company uses state-of-the-art and innovative operational methods as well as high-tech equipment. It relies on a diversified team of employees, highly qualified in their field, whose know-how is recognized by their peers throughout the country.

Appareillage historique d'un navire de propriété inuite dans l'Arctique

Historic Inuit-owned vessel sets sail in Arctic

Nunavut Eastern Arctic Shipping's MV Umiavut recently shipped dry cargo supplies as part of the regular Arctic sealift.

Le MS **Umiavut** de Nunavut Eastern Arctic Shipping a récemment transporté une cargaison de marchandises solides dans le cadre de la desserte régulière de l'Arctique.



Le premier navire canadien de classe glace 1 appartenant à des Inuits, le MS **UMIAVUT**, a appareillé d'Iqaluit, au Nunavut, à la fin d'août avec une cargaison de marchandises solides pendant la saison régulière de desserte maritime de l'Arctique qui va de juillet à novembre.

«Nombreux sont ceux qui évoquent une intensification future de la navigation dans l'Arctique, mais à NEAS, nous en faisons chaque jour une réalité concrète pour notre clientèle», a déclaré David Eli, de la Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS). «Avec NEAS, les Inuits investissent, participent et profitent des occasions de développement économique que nous créons nous-mêmes et l'**UMIAVUT** en témoigne.»

Le navire a entrepris, depuis l'est de l'Arctique, un voyage qui va le conduire dans le Passage du Nord-Ouest pour desservir des clients de la région du Kitikmeot Ouest au Nunavut. Il s'agit du

premier épisode de navigation commerciale sous pavillon canadien dans le Passage du Nord-Ouest par un navire de propriété inuite renforcé pour naviguer dans la glace.

L'**UMIAVUT** (nom qui signifie «Notre Navire» en inuktitut) fait partie de la flotte moderne et en pleine croissance de navires battant pavillon canadien de NEAS, entreprise où les Inuits possèdent une participation majoritaire. On retrouve parmi les actionnaires Transport Nanuk, coentreprise où sont associées Logistec Corporation et la Compagnie de la Baie d'Hudson.

«Félicitations au gouvernement fédéral pour avoir puisé dans le Fonds Chantiers Canada pour financer l'amélioration d'infrastructures maritimes essentielles pour les communautés du Nunavut et félicitations également au gouvernement du Nunavut qui peut puiser dans ces fonds sans délai», a déclaré Suzanne Paquin, présidente-directrice générale de NEAS.

Canada's first Inuit-owned Ice Class 1 vessel, the **MV UMIYAVUT**, set sail from Iqaluit, Nunavut in late August with dry cargo supplies as part of the regular Arctic sealift season running from July to November.

"While many talk about a future growth in Arctic shipping, at NEAS we make it a reliable reality every day for our customers," said David Eli from the Nunavut Eastern Arctic Shipping. "With NEAS, local Inuit are investing, participating, and benefiting from economic development opportunities that we are creating ourselves, and that is what the **UMIAVUT** represents."

The vessel began a voyage that included navigation of the Northwest Passage from the Eastern Arctic to service customers in the western Kitikmoet region of Nunavut. It

marked the first commercial navigation of the Northwest Passage by a Canadian-flag, Inuit-owned ice class vessel.

The **MV UMIYAVUT** (meaning "Our ship" in Inuktitut) is part of a growing modern fleet of Canadian-flag vessels in NEAS, an Inuit majority-owned venture with shareholders including Transport Nanuk, a joint venture between Logistec Corporation and The North West Company.

"Congratulations to the federal government for making monies available for basic community marine infrastructure in Nunavut through the Build Canada Fund, and congratulations to the government of Nunavut who can access these funds without delay," said Suzanne Paquin, President and CEO of NEAS.

Entente Hamilton-Halifax sur le transport maritime courte distance

Les ports de Hamilton et Halifax viennent de signer un protocole d'entente en vue de promouvoir le développement de services de transport maritime courte distance.

«Nous savons que de par leur emplacement stratégique, les deux ports constituent des portes d'entrée idéales pour l'acheminement efficace et économique du commerce maritime dans la région des Grands Lacs et sur la Voie maritime du Saint-Laurent», a déclaré Bruce Wood, président-directeur général de l'Administration portuaire de Hamilton. «Des liaisons avec Halifax par transport maritime courte distance offriront aux clients du centre de l'Amérique du Nord une

porte ouverte sur les marchés mondiaux.»

De son côté, Karen Oldfield, présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Halifax, déclarait: «Pour développer les possibilités d'affaires du port de Halifax, nous envisageons d'établir des liaisons plus structurées par transport maritime courte distance avec Hamilton et c'est dans ce but qu'a été conclue cette entente entre nos deux ports.»

En vertu de ce protocole d'entente, les deux ports vont évaluer la rentabilité du transport maritime courte distance, identifier les fournisseurs de services et les clients éventuels, et planifier la commercialisation des liaisons futures.

Hamilton/Halifax shortsea shipping pact

The ports of Hamilton and Halifax recently signed a Memorandum of Understanding (MOU) to advance the development of shortsea shipping service opportunities.

"We recognize that the strategic location of both ports provides a cost-effective and efficient gateway for maritime commerce flowing into and out of the Great Lakes region and the St. Lawrence Seaway," said Bruce Wood, President and CEO of the Hamilton Port Authority. "By promoting shortsea shipping opportunities with Halifax, customers in the heart of North America could access the many

connections that the Port of Halifax can provide to markets worldwide."

Karen Oldfield, President and CEO of the Halifax Port Authority, commented that "as part of business development for the Port of Halifax, we are exploring the potential for shortsea shipping links with Hamilton in a more formalized way through this agreement signed between our two ports."

As part of the agreement, the two ports will further evaluate the business case for shortsea shipping, identify potential customers and service operators, and plan for marketing of joint opportunities.



A large group of port officials was present for the announcement of Halifax-Hamilton agreement to promote shortsea shipping.

L'entente Halifax-Hamilton en vue de promouvoir le transport maritime courte distance a été annoncée devant un imposant cortège de dirigeants de ports.

Un groupe d'expéditeurs réclame une réforme du droit maritime

World shipper group urges maritime reform

Le Global Shippers' Forum (GSF) a conclu le 15 septembre à Londres, Royaume-Uni, sa conférence annuelle de deux jours en continuant d'insister pour que les autres grandes nations commerciales emboîtent le pas à l'Union européenne et abolissent l'exemption des lois antitrust accordée aux conférences maritimes.

L'Association canadienne de transport industriel (ACTI) s'est jointe à des groupes d'expéditeurs d'Asie, d'Afrique, d'Australie, d'Europe et des États-Unis à la conférence annuelle du GSF. Cette année, la réunion portait principalement sur la réforme de la réglementation maritime, la sûreté des transports et la nécessité pour le GSF d'intervenir plus activement au sein d'organismes internationaux et intergouvernementaux comme les Nations Unies, pour s'assurer que les intérêts des expéditeurs sont bien représentés.

Bob Ballantyne, président de l'ACTI, a déclaré: «Cette année, la réunion a porté sur plusieurs dossiers importants pour les expéditeurs et les importateurs canadiens et nous avons tenté de trouver des façons de faire du GSF un organe plus influent pour représenter les expéditeurs partout dans le monde.»

Dans la déclaration commune publiée à la fin de la conférence, le GSF avertissait que le ralentissement économique mondial actuel ne doit pas annuler les progrès accomplis en matière de libéralisation et de concurrence dans le commerce et le transport international.

Le GSF continue de prôner la fin des cartels maritimes et il note dans sa déclaration que l'Asie sera la cible d'une campagne du GSF pour la poursuite de la réforme de la réglementation des services de ligne maritimes. Le GSF

est cependant en faveur des ententes ne comportant pas de fixation des taux qui, selon lui, s'accompagnent de gains d'efficacité avantageux tant pour les transporteurs que pour les clients.

M. Ballantyne a noté que Doug O'Keefe, chef, Politique maritime internationale et responsabilité civile à Transports Canada, a assisté à une partie de la réunion pour informer les participants des récents pourparlers des gouvernements au sein du groupe de Coopération économique Asie-Pacifique (APEC) pour la surveillance des ententes ne comportant pas de fixation des taux. Son exposé a été particulièrement utile au GSF dans son travail en vue de favoriser l'harmonisation globale des réglementations.

L'autre grand sujet abordé a été celui des obstacles croissants au commerce découlant des douanes et des mesures de sûreté. Le GSF a réitéré qu'il était en faveur de mesures vigoureuses pour assurer la sûreté du transport, a souligné que les responsables doivent mieux consulter les expéditeurs et a tout spécialement fait ressortir la nécessité pour les gouvernements et les organismes internationaux de travailler à une approche commune mieux coordonnée en matière de programmes de sûreté.

The Global Shippers' Forum (GSF) wrapped up its annual two-day meeting in London, UK on September 15 and continued to press for other major trading nations to follow the lead of the European Union in abolishing liner conference exemptions from anti-trust laws.

The Canadian Industrial Transportation Association (CITA) joined with shipper groups from Asia, Africa, Australia, Europe and the United States at the GSF annual meeting. The GSF meeting this year focused on maritime regulatory reform, transportation security, and the need for the GSF to expand its role with intergovernmental and international agencies, such as the United Nations, to ensure that the concerns of shippers are effectively represented.

Bob Ballantyne, President of the Canadian Industrial Transportation Association (CITA), said "This year's meeting covered a number of issues of importance to Canadian shippers and importers and looked at ways to make the GSF a more influential voice for shippers throughout the world."

The GSF Joint Declaration, issued at the end of the conference, cautioned that the current global economic slowdown should not reverse the tide of liberalization and competition in trade and international transport.

The GSF continues to promote the end of legal shipping cartels and the declaration noted that Asia would be the focus for a GSF campaign for continuing regulatory reform of liner shipping. However, the GSF does support non-ratemaking agreements in liner shipping noting the efficiencies these can bring to both the carriers and their customers.

Mr. Ballantyne noted that Doug O'Keefe, Chief International Marine Policy & Liability, Transport Canada, attended part of the meeting to brief the GSF on recent discussions by governments in the Asia-Pacific Economic Cooperation (APAC) group covering the oversight of non-ratemaking agreements. This was particularly helpful to the GSF in its work to promote global harmonization of regulations.

The other major topic covered was the growing barriers to trade from security and customs initiatives. The GSF emphasized its support for rigorous transportation security, noted that officials need to improve their consultation with the shipper community, and particularly stressed the need for governments and international agencies to work for a more harmonized and common approach to security programs.



OSBORN & LANGE INC.
ASSURANCES RANDLE (2000) INC.
Cabinet en assurance de dommages

Spécialiste en assurance Maritime
Specialized in Marine Insurance

www.osborn-lange.com

17001 Transcanadienne, bureau 300
Kirkland, Québec H9H 5J1

Tél.: 514 694-4161 • Fax: 514 630-4167
info@osborn-lange.com

Gestion environnementale certifiée ISO pour MGT

Société Terminaux Montréal Gateway (MGT), située au Port de Montréal, annonce que ses deux terminaux de conteneurs maritimes opèrent un système de gestion environnementale certifiée ISO 14001:2004. Par l'obtention de ce certificat, Société Terminaux Montréal Gateway prouve son engagement à se conformer aux normes environnementales les plus élevées et à dépasser les attentes de ses clients et de la collectivité.

« Le fait d'avoir atteint cet événement jalon est en grande partie le résultat de l'engagement continu et du travail d'équipe de tous les membres de notre entreprise », a déclaré Kevin M. Doherty, Chef de la Direction.

Récemment, des registraires venant de BSI Management

Systems, l'un des plus importants organismes de certification ISO au Canada, ont vérifié les activités de Société Terminaux Montréal Gateway puis ont déposé une recommandation pour la certification.

La norme environnementale ISO 14001 a été introduite en 1996 afin de procurer un cadre de référence commun pour l'élaboration d'un système de gestion environnementale en constante évolution. Cette norme comprend la conformité aux lois et règlements ainsi que l'amélioration continue de la performance environnementale. Au fil des années, Société Terminaux Montréal Gateway a continué à maintenir un système de gestion environnementale répondant aux exigences de l'ISO 14001:2004.

MGT awarded ISO 'green' certification

Montreal Gateway Terminals Partnership recently announced that its two common container terminal facilities located in the Port of Montreal has been awarded the ISO 14001:2004 environmental certification for the company's Environmental Management System. This environmental certification exemplifies Montreal Gateway Terminals ongoing commitment to the highest standards of environmental awareness and dedication in order to comply with and/or exceed the expectations of its customers and the community at large.

Chief executive Kevin M. Doherty stated that "reaching this important milestone is primarily due to the ongoing commitment and teamwork of our

entire organization. "

Registrars from BSI Management Systems, one of Canada's foremost ISO certification firms, recently audited Montreal Gateway Terminals Partnership operations and recommended them for certification.

The ISO 14001 environmental management standard was introduced in 1996 whereas it subsequently provided a common structure for managing environmental related developments including regulatory compliance and constant improvement in the areas of environmental performance and due diligence. Montreal Gateway Terminals has continued to maintain an environmental management system over the years meeting the requirements of ISO 14001:2004.

DERNIERE HEURE

Le ministère fédéral des Finances annonçait à la fin d'octobre, au moment où la présente édition du *Maritime Magazine* allait sous presse, une proposition en vue d'exempter du paiement des droits de douane de 25% les navires de charge et les traversiers de 129 mètres ou plus de longueur importés au Canada. Il est proposé qu'un décret de remise permette de rembourser les droits de douane payés ou payables à compter du 1er janvier 2010. Les parties intéressées qui veulent présenter des observations doivent le faire par écrit avant le 11 décembre à l'adresse suivante, Remises concernant l'importation de navires, Accès aux marchés et politiques tarifaires, Division de la politique commerciale internatio-

nale, ministère des Finances.

«C'est à nos yeux une mesure très positive pour répondre aux besoins de l'industrie», a déclaré au *Maritime Magazine* Bruce Bowie, président de l'Association des armateurs canadiens. On estime que les membres de l'AAC devront investir plus de 1 milliard de dollars dans les 10 prochaines années pour renouveler leurs flottes vieillissantes.

L'AAC, la Chambre de commerce maritime et d'autres groupes industriels ont fait énormément de pressions ces dernières années pour qu'on élimine des droits de douane qui augmentent de façon importante depuis bien des années les coûts de modernisation des flottes canadiennes.

LATE BULLETIN

As this issue of *Maritime Magazine* was going to press, the federal Department of Finance announced in late October a proposal to waive the payments of 25% customs duties on future importations of cargo vessels and ferries of 129 metres or more in length. It is proposed that a remission order be put in place to remit the customs duties paid or payable on or after January 1, 2010. Interested parties wishing to comment should submit their views in writing by December 11 to Vessels Remission, Tariffs and Market Access, International Trade Policy Division, Department of Finance.

"We feel this is a very positive step forward in addressing the needs of the industry," Bruce Bowie, President of the Canadian Shipowners Association, told *Maritime Magazine*. It's estimated that CSA members will need to spend over \$1 billion over the next 10 years to renew their ageing fleets.

The CSA, the Chamber of Marine Commerce, and other industry groups have been pushing hard in recent years for elimination of a customs duty that for many years has significantly increased the business costs of modernizing Canadian fleets.



• 24 Hour Emergency Response



• Inspections - In Water Surveys



• Surveys in Lieu of Drydocking



• LR - DNV - ABS - GL



• Certified by CWB/AWS



• "Class B" All Position U/W Welding

• U/W Video

**SODERHOLM
MARITIME
SERVICES INC.**

HAMILTON, ONTARIO

Toll Free: (800) 319-3556

Phone: (905) 529-1344

Fax: (905) 529-1370

www.SoderholmMaritime.com

ARCHITECTURE NAVALE CONSULTANTS /
GENIE MARITIME / COURTAGE / EXPERTISE MARITIME

NAVAL ARCHITECTURE CONSULTING / MARINE
ENGINEERING / SHIP BROKERS / MARINE SURVEYORS

NAVTECH
NAVAL ARCHITECTURE NAVALE

105 Côte de la Montagne Suite 701
Québec (Québec) Canada G1K 4E4
www.navtech.ca / info@navtech.ca

t. 418.694.0534
f. 418.694.2259

sans frais / toll free
1.877.694.0543

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

9 au 11 NOVEMBRE
9TH TOC Americas Conference And Exhibition
Sheraton Buenos Aires Hotel
Buenos Aires, Argentina
adam.craig@storm.co.uk

15 au 17 NOVEMBRE
Intermodal Expo
Anaheim Convention Center
Anaheim, CA, USA
Stacie.fagan@intermodal.org

3 et 4 DECEMBRE
North Atlantic Ports Association
Semi-annual meeting
Washington, DC, USA
www.northatlanticports.org

4 DECEMBRE
75^e Dîner annuel du Grunt Club
Bonaventure Hilton
Montréal, QC, Canada
www.gruntclub.org

15 JANVIER
Souper annuel du Marine Club
Fairmont Royal York Hotel
Toronto, ON, Canada
kburns@seagulf.com

19 JANVIER
Banquet annuel des Armateurs du Saint-Laurent
Chateau Frontenac
Québec, QC, Canada
Carole Marmen (418) 6484378

26 et 27 JANVIER
**Breakbulk Asia Transportation
Conference & Exhibition**
Singapore
jplume@joc.com

1 et 2 MARS
10TH Trans-Pacific Maritime Conference
Long Beach, CA, USA
kwilkins@joc.com

14 AVRIL
**Réunion annuelle
de la Fédération maritime du Canada**
Montréal, QC, Canada
Karen Kacens (514) 8492325
www.shipfed.ca

26 au 28 MAI
PORTSECURE 2010
**Canada's Port Security & Maritime Security
Conference and Expo**
Fairmont Pacific Rim
Vancouver, BC, Canada
www.portsecure.ca

NOVEMBER 9-11
9TH TOC Americas Conference And Exhibition
Sheraton Buenos Aires Hotel
Buenos Aires, Argentina
adam.craig@storm.co.uk

NOVEMBER 15-17
Intermodal Expo
Anaheim Convention Center
Anaheim, CA, USA
Stacie.fagan@intermodal.org

DECEMBER 3-4
North Atlantic Ports Association
Semi-annual meeting
Washington, DC, USA
www.northatlanticports.org

DECEMBER 4
75TH Grunt Club Annual Dinner
Bonaventure Hilton
Montréal, QC, Canada
www.gruntclub.org

JANUARY 15
Annual Marine Club Dinner
Fairmont Royal York Hotel
Toronto, ON, Canada
kburns@seagulf.com

FEBRUARY 19
St. Lawrence Shipoperators Annual Banquet
Chateau Frontenac
Québec, QC, Canada
Carole Marmen (418) 6484378

JANUARY 26-27
**Breakbulk Asia Transportation
Conference & Exhibition**
Singapore
jplume@joc.com

MARCH 1-2
10TH Trans-Pacific Maritime Conference
Long Beach, CA, USA
kwilkins@joc.com

APRIL 14
**Shipping Federation of Canada
Annual Meeting**
Montréal, QC, Canada
Karen Kacens (514) 8492325
www.shipfed.ca

MAY 26-28
PORTSECURE 2010
**Canada's Port Security & Maritime Security
Conference and Expo**
Fairmont Pacific Rim
Vancouver, BC, Canada
www.portsecure.ca

If you wish to suggest an event to be inserted in the calendar, please contact lryan@maritimemag.com
Si vous désirez proposer un événement pour insertion dans le calendrier, prière de contacter lryan@maritimemag.com

La page de l'AGGIMQ

L'Association des gradués et des graduées de l'Institut maritime du Québec

Rencontre 2010

Comme vous le savez déjà, la prochaine rencontre aura lieu le 20 février 2010, à l'hôtel Clarion. Vous pouvez déjà réserver une chambre en mentionnant que vous appartenez au groupe de l'AGGIMQ, en appelant au 1-800-463-5241.

L'invitation officielle avec tous les détails sera envoyée à nos membres 2009 vers la fin du mois de novembre. Si vous n'êtes pas membre actuellement et que vous désirez qu'on vous envoie une invitation, écrivez-nous à info@aggimq.ca, nous vous ajouterons à notre liste d'envoi.

Casino Royal

Cette année, le traditionnel Casino Royal de l'Institut maritime du Québec, au profit de la Fondation de l'IMQ a lieu le 21 novembre 2009. L'AGGIMQ y sera représentée, comme à tous les ans, par une table (et des participants!).

Si vous désirez vous joindre à nous pour cette soirée très particulière, rendez-vous à l'Institut maritime du Québec le 21 au soir! Nous aimerions vous voir en grand nombre! Pour cette occasion, vous pourrez porter fièrement votre uniforme! Pour renseignements : 418-724-2822

Le nom de l'Association...

Les graduées et gradués? Les diplômées et diplômées? Les anciennes et les anciens? les gradées et les gradés? Les personnes à consonance maritime? Les gens-qui-ont-un-l'intérêt-marqué-pour-les-choses-de-la-mer?

Lors de notre dernière assemblée générale, certaines personnes se sont demandé s'il y avait lieu de changer notre acronyme et notre nom. Une discussion a suivi, nous évaluerons les coûts et les implications, mais rien n'a été proposé encore. La discussion se poursuivra donc lors de la prochaine assemblée générale annuelle, mais vous pouvez nous laisser vos commentaires en nous écrivant à info@aggimq.ca !



AGGIMQ • Bulletin de cotisation 2010

Cotisation : 45 \$ (Couple de gradués : 65 \$)

Nom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____

Téléphone : _____ Adresse courriel : _____

Année de graduation : _____

Concentration : _____

Employeur et fonctions : _____

Prière de NE PAS afficher les infos suivantes dans la «section privée des membres» du site Internet de l'AGGIMQ (accessible par les membres seulement, sur mot de passe)

- ☐ Adresse personnelle et numéro de téléphone
☐ Employeur et fonctions

www.aggimq.ca

ADVERTISERS

ALGOMA TANKERS.....	Couverture extérieure arrière	
ALUMINERIE ALOUETTE.....		35
CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME		13, 14, 15
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME		
DU SAINT-LAURENT		1
CORPORATION DES PILOTES		
DU BAS SAINT-LAURENT.....		12
DILTS PISTON HYDRAULICS		19
DULUTH SEAWAY PORT AUTHORITY		35
FEDNAV		25
GROUPE CTMA.....		43
GROUPE DESGAGNÉS		27
GROUPE OCÉAN		57
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC		43
MACDONNELL		40, 41
MCASPHALT MARINE TRANSPORTATION.....		31
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE.....		61
OMI – ORGANISATION MARITIME		
INTERNATIONALE.....	Couverture intérieure arrière	
OSBORN & LANGE		60
PORT DE MONTRÉAL		29
PRINCE RUPERT PORT AUTHORITY		47
SIMEC – SOCIÉTÉ D'INTERVENTION MARITIME		
EST DU CANADA		19
SMT – SEAWAY MARINE		
TRANSPORT	Couverture intérieure avant	
SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY		20
SODERHOLM MARITIME SERVICES		61
TECHSOL MARINE		26
TRANSPORT ROBERT		22, 23
URGENCE MARINE		7

ALGOMA TANKERS.....	Back cover
ALUMINERIE ALOUETTE.....	35
CHAMBER OF MARINE COMMERCE	13, 14, 15
CORPORATION OF	
LOWER ST. LAWRENCE PILOTS	12
DILTS PISTON HYDRAULICS	19
DULUTH SEAWAY PORT AUTHORITY	35
ECRC – EASTERN CANADA RESPONSE	
CORPORATION.....	19
FEDNAV	25
GROUPE CTMA.....	43
GROUPE DESGAGNÉS	27
IMO – INTERNATIONAL MARITIME	
ORGANIZATION	Inside back cover
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	43
MACDONNELL	40, 41
MCASPHALT MARINE TRANSPORTATION.....	31
MONTREAL GATEWAY	
TERMINALS PARTNERSHIP	20
NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE	61
OCEAN GROUP.....	57
OSBORN & LANGE	60
PORT OF MONTREAL	29
PRINCE RUPERT PORT AUTHORITY	47
ROBERT TRANSPORT	22, 23
SMT - SEAWAY MARINE TRANSPORT	Inside front cover
SODERHOLM MARITIME SERVICES	61
TECHSOL MARINE	26
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT	
CORPORATION.....	1
URGENCE MARINE.....	7

M SUBSCRIPTION / ABONNEMENT

Fax it back to / Envoyer par fax au (418) 694-6904.

CANADA (taxes incl.)

- ☐ 1 year / an : 36,12 \$
☐ 2 years / ans : 63,21 \$
☐ 3 years / ans : 81,27 \$

USA / ÉTATS-UNIS

- ☐ 1 year / an : 42 \$US
- ☐ 2 years / ans : 74 \$US
- ☐ 3 years / ans : 96 \$US

OTHER COUNTRIES / AUTRES PAYS

- ☐ 1 year / an : 46 \$US
- ☐ 2 years / ans : 86 \$US
- ☐ 3 years / ans : 126 \$US

NAME / NOM

COMPANY / COMPAGNIE

ADDRESS / ADRESSE

CITY / VILLE

PROVINCE / STATE

ZIP / CODE POSTAL

COUNTRY / PAYS

PHONE / TÉLÉPHONE

FAX / TÉLÉCOPIEUR

E-MAIL / COURRIEL



Age Group	Number of Respondents
18-24	15
25-34	20
35-44	30
45-54	40
55-64	50
65-74	60
75-84	70
85-94	80

Signature (required / obligatoire):

marketing@maritimemag.com

IMSBC CODE

International
Maritime
Solid Bulk
Cargoes Code



safe
shipping
and stowage
of solid bulk cargoes

Modernization of the Algoma Tankers fleet continues with the addition of Algonova and AlgoCanada

Our two newest product tankers utilize the latest in oil and chemical tanker design. Advanced technology and cargo handling capabilities assure shippers the highest levels of performance, environmental protection and operational safety.

- Double-hull, built to IMO II Oil and Chemical Tanker standard
- Ice class 1A
- 11,267 tonne dwt, 12,272 cubic metres (@98%)
- Meets latest IMO emission requirements
- Framo deep well cargo pumps - strips to less than 50 litres per compartment
- High-lift rudder flap and powerful bow thruster ensure enhanced manoeuvrability in shallow draft ports



Algoma Tankers

a division of Algoma Central Corporation
63 Church Street, St. Catharines, Ontario L2R 3C4
(905) 687-7888 www.algonet.com

