

No 56

Maritime Magazine

25^e anniversaire **SODES** 25th anniversary



150

ANS/YEARS

**CORPORATION OF
LOWER ST. LAWRENCE PILOTS**

**CORPORATION DES PILOTES
DU BAS-SAINT-LAURENT**

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.

Remplacement de la cloison
longitudinale du Algolake, 2008

Longitudinal Bulkhead Renewal
on the M.V. Algolake, 2008

cargo
**Are your problems
pulling you under?**



Reach for us and stay afloat.



Canada Steamship Lines
759 Square Victoria
Montreal, Quebec
H2Y 2K3

T: (514) 982-3800 • info@cslmtl.com • www.csl.ca

Éditeur / Publisher:

Pierre Terrien

pterrrien@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, Marie Letellier**

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
Tél.: 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

10

**ATLANTIC HORIZONS
ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE**

Andrew Livingstone

12

**PACIFIC HORIZONS
ÉCHOS DU PACIFIQUE**

Leo Quigley

14

**CANADIAN HYDROGRAPHIC ASSOCIATION
ASSOCIATION CANADIENNE
D'HYDROGRAPHIE**

Robert Dorais

16

**ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS
ARMATEURS DU SAINT-LAURENT**

Marie Letellier

18

**CHAMBER OF MARINE COMMERCE
CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME**

Stephen J. Brooks

20

**CANADIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION
ASSOCIATION DES ARMATEURS
CANADIENS**

Bruce Bowie

COUVERTURE / COVER

*Unquestionably, star billing in this issue is shared by the key players who have advanced the economic and maritime development of the St. Lawrence River and to the dedicated pilots who have long assured safe navigation on the great North American waterway. This year marks the 150th anniversary of the Corporation of Lower St. Lawrence Pilots and the 25th anniversary of the St. Lawrence Economic Development Council (SODES). The photo shows the **Queen Mary 2** cruise ship approaching Quebec City, with two pilots guiding the famous vessel.*

Ce numéro met en vedette d'une part des acteurs clés du développement économique et maritime de la région du Saint-Laurent et d'autre part ces pilotes qui garantissent depuis si longtemps avec dévouement la sécurité de la navigation dans cette grande voie navigable nord-américaine. On célèbre en effet cette année le 150^e anniversaire de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent et le 25^e anniversaire de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES). La photo montre le fameux paquebot de croisière **Queen Mary 2** qui approche de Québec, guidé par deux pilotes.

Photo: Pierre Terrien

24 Dossier



150
ANS/YEARS

CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT

Leo Ryan

44 Dossier

25
sodes

*A unique
consensus-building
instrument*

**Un outil de
concertation unique**

Leo Ryan



42 *Focus* • Pierre Terrien

67 JOURNAL

78

Calendar of Events
Calendrier des événements

79

*La page de
l'AGGIMQ*

80

Advertisers
Annonceurs



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Lente reprise pour la Voie maritime

Un optimisme prudent prévalait lors de l'ouverture de la saison de navigation commerciale de la Voie maritime du Saint-Laurent à l'écluse n° 3 du canal Welland le 25 mars dernier. Les responsables de la Voie maritime prévoient une croissance des tonnages de 10 à 12 % après la baisse de 25 % due à la récession qui a frappé surtout durement l'industrie de l'acier l'an dernier.

Après une chute des cargaisons à 30,7 millions de tonnes en 2009, le pire creux en près de 50 ans, la Voie maritime du Saint-Laurent semble devoir récupérer une partie des volumes perdus, alors que la reprise économique se concrétise, quoique plus vigoureusement au Canada qu'aux États-Unis. Certes, la Voie maritime ne récupérera peut-être pas avant longtemps les quelque 41 millions de tonnes de 2008, volume pourtant bien inférieur à celui des années d'abondance de la fin de la décennie 1970 (plus de 70 millions de tonnes).

De plus, Richard Corfe, président de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), remettait les choses en perspective en déclarant: «Nous ne nous illusionnons pas sur les défis qui nous attendent. Même si la production d'acier connaît un certain redressement en 2010, nous ne prévoyons pas que les volumes de produits d'acier et de minerai de fer reviendront à leurs sommets historiques dans un proche avenir. Cette constatation nous amène à conclure que la Voie maritime doit redoubler d'efforts à la fois pour retenir ses usagers actuels et pour diversifier sa clientèle.»

La meilleure illustration de la diversification est certes l'identité du premier bâtiment à franchir l'écluse n° 3 – l'ensemble remorqueur-chaland canadien **MarineLink Explorer**, propriété d'Upper Lakes Group. Comme Graeme Cook, vice-président au Développement des affaires chez ce transporteur torontois, le soulignait avec enthousiasme, il s'agissait d'un véritable tour du chapeau.

«Pour MarineLink, a-t-il déclaré, il s'agissait non seulement du début d'une nouvelle saison, mais également des premières armes d'un nouveau type de transport maritime sur les Grands Lacs et du voyage inaugural d'un nouveau navire.»

Ce bâtiment neuf de 5 000 tps construit aux États-Unis, qui vient d'être acquis, est doté de deux grues pour charges lourdes et a été transformé pour répondre le mieux possible aux besoins de transport maritime à courte distance sur les Grands Lacs: transport de camions et de vrac, services de collecte de conteneurs et acheminement de cargaisons spéciales. Lors de son voyage inaugural, le **MarineLink Explorer** transportait une cargaison de blé chargée à Port Colborne et destinée à Trois-Rivières. Il a ensuite embarqué deux locomotives

Seaway embarks on long recovery path

A mood of cautious optimism prevailed upon the opening of the 2010 commercial navigation season of the St. Lawrence Seaway at Welland Canal Lock 3 on March 25. Seaway officials forecast tonnage growth of between 10% and 12% in the wake of last year's 25% decline due to the impact of recession especially on the steel industry.

After cargo plunged in 2009 to 30.7 million tonnes, its lowest level in nearly five decades, the St. Lawrence Seaway appears poised to recapture some of its lost volume with economic recovery gaining traction, albeit more robustly in Canada than in the United States. Indeed, it may take several years for Seaway volume to return to the 2008 level of nearly 41 million tonnes, which in itself is way below capacity compared to the peak years of the late 1970s (over 70 million tonnes).

Putting the outlook in perspective, Richard Corfe, President of the St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC), stated: "We do not harbour any illusions as to the challenges that await us. While steel production is rebounding somewhat in 2010, we do not anticipate iron ore and steel product volumes will regain their historic highs at any point in the near future. This realization leads us to conclude that the Seaway must redouble its efforts to both retain its current users and diversify its client base."

Certainly aptly underlining the diversification theme was the identity of the first vessel passing through Lock 3 – the Canadian-flag tug/barge **MarineLink Explorer** owned by Upper Lakes Group. This represents a veritable hat trick, as enthusiastically remarked Graeme Cook, Vice-President of Business Development for the Toronto-based carrier.

"For Marine Link," he declared, "this marks not only the start of a new season, but also the start of a new type of shipping operation on the Great Lakes, and the maiden voyage of a new vessel."

The newly-acquired, U.S.-built, 5,000 DWT vessel, equipped with two heavy-lift derricks, has undergone renovations to capitalize on shortsea shipping opportunities in cross-Lake truck ferries, bulk shipments, container feeder services and project cargo movements. On its maiden voyage, the **MarineLink Explorer** carried a cargo of wheat loaded at Port Colborne destined for Trois-Rivières.



Ron Samson

tives de 210 tonnes à Bécancour, prouvant immédiatement sa polyvalence.

Ces dernières années, plusieurs ports du réseau Grands Lacs-Voie maritime, y compris Thunder Bay et Toronto, sont devenus de nouveaux points de transit pour l'acheminement de cargaisons spécialisées comme des éoliennes et du matériel d'exploitation minière destiné aux sables bitumineux d'Alberta.

Dans une interview accordée au *Maritime Magazine*, Bruce Hodgson, directeur du Développement des marchés à la CGVMSL, a indiqué que la demande de minerai de fer montrait des signes de redressement à la fin de 2009 – notamment de la part des aciéries de US Steel et d'Arcelor-Mittal à Hamilton. Il a ajouté que les expéditions de céréales allaient démarrer en force dans les premiers mois de la saison 2010 de la Voie maritime.

«Les débuts semblent de bon augure, notamment les arrivées d'acier et les expéditions de céréales», a déclaré Paul Pathy, premier vice-président de Fednav, principal usager transocéanique de la Voie maritime. «Pour ce qui est du reste de l'année, on se croise les doigts.»

«Les indicateurs montrent une reprise», a déclaré Wayne Smith, premier vice-président, Secteur commercial à Algoma Central Corporation. «Les volumes de minerai de fer s'approchent de la normale, malgré un certain retard dans quelques secteurs que nous desservons comme les granulats et le ciment.»

«Les prix au comptant du minerai sont élevés à 130 \$ la tonne, ce qui est attrayant pour les exploitants de la Voie

It subsequently loaded two 210-tonne locomotives at Becancour. Thus, it immediately demonstrated its versatility.

In the past few years, several ports on the Great Lakes/Seaway system, including Thunder Bay and Toronto, have become new players in handling such niche business as wind turbines and mining equipment for Alberta oil sands projects.

Meanwhile, in an interview with *Maritime Magazine*, Bruce Hodgson, Director of Market Development for the SLSMC, noted that demand for iron ore began showing signs of recovery in late 2009 – including from the US Steel and Arcelor-Mittal steel plants in Hamilton. He also indicated that grain shipping activity would be starting strongly in the first few months of the 2010 Seaway season.

“The opening looks quite good with steel coming in and grain going out,” said Paul Pathy, Executive VP of Fednav Ltd., largest ocean-going user of the Seaway. “We will keep our fingers crossed for the rest of the year.”

“The indicators are pointing to recovery,” said Wayne Smith, Senior VP Commercial, Algoma Central Corporation. “Iron ore is approaching more normal levels, though there is some lag in certain industries we cover like aggregates and cement.”

“Spot ore prices are pretty high at \$130 a tonne, and this is attractive for Seaway operators,” said Tom Brodeur, VP Marketing for Canada Steamship Lines.

maritime», a déclaré Tom Brodeur, VP, Marketing, à CSL. «Il y aura probablement des expéditions de minerai de Québec vers la Chine.»

Louis-Marie Beaulieu, président du Groupe Desgagnés, a confirmé l'augmentation de la demande de minerai de fer. «Nos clients prévoient que l'année sera meilleure, mais pas exceptionnelle.»

Selon M. Beaulieu par contre, la demande est faible du côté des pétroliers, en partie à cause de l'hiver doux.

Dans un autre ordre d'idées – Bruce Bowie, président de l'Association des armateurs canadiens, s'en plaint d'ailleurs avec vigueur dans une autre chronique du présent numéro du *Maritime Magazine* – les transporteurs des Grands Lacs entretiennent de sérieuses inquiétudes concernant de nombreuses mesures de réglementation existantes ou prévues au Canada et aux États-Unis, et ils attendent toujours qu'Ottawa annonce officiellement l'élimination du droit de 25 % perçu sur les navires importés dont ils se plaignent depuis longtemps.

Sans cacher sa frustration à cet égard, Graeme Cook dénonçait ainsi vertement la situation dans son allocution du 25 mars: «À cause du salmigondis de règlements fédéraux et d'État qui risquent d'être adoptés dans des dossiers environnementaux comme les émissions atmosphériques et le traitement des eaux de ballast, nous pouvons difficilement planifier pour l'avenir. Comment peut-on concevoir et construire un navire conforme à des normes qui sont impossibles à obtenir, mal définies ou sans aucune cohérence?»

Ces questions amèneront de l'eau au moulin du centre bi-national d'information spécialisée baptisé *Marine Delivers* qui sera bientôt établi dans un port étasunien des Grands Lacs. Ce nouveau centre, dont la création a été annoncée au dîner du Marine Club en janvier dernier à Toronto, a l'appui des deux organismes responsables de la Voie maritime, de l'American Great Lakes Port Association, de la Chambre de commerce maritime et de sociétés comme CSL et Fednav. 

“There will likely be ore shipments from Quebec to China.”

Louis-Marie Beaulieu, President of Groupe Desgagnés, confirmed the increased demand in ore markets. “Our clients foresee a better year, though it will not be an exceptional one.”

On the other hand, Mr. Beaulieu reported that demand was soft in tanker activity, partly as a result of a mild winter.

Otherwise, as forcefully expressed by Bruce Bowie, President of the Canadian Shipowners Association, in a column in this issue of *Maritime Magazine*, Great Lakes carriers are seriously concerned over a host of existing or planned U.S. and Canadian regulatory measures while still waiting for Ottawa to formally announce the end of a longstanding 25% duty on imported vessels.

Not hiding his frustration in this regard during his March 25th speech, Graeme Cook candidly stated: “The mishmash of pending State and Federal regulations on environmental issues such as air emission and ballast water treatment make it hard for us to plan for the future. How do you design and build a vessel to standards that are unobtainable, or inconsistent, or undefined?”

Such issues will be grist for the mill of the planned bi-national information resource centre under the branding name of *Marine Delivers* that is to be based soon at a U.S. Great Lakes port. First announced at the Marine Club Dinner last January in Toronto, the project has the support of the two Seaway entities, the American Great Lakes Port Association, the Chamber of Marine Commerce, and such companies as Canada Steamship Lines and Fednav Ltd. 

Canada's Gateway to the West

Best Choice for Project Cargo

**Direct Rail Access by CN
and CP to Western Canada**

Minimize Shipment Handling, Time and Cost



Thunder Bay Port Authority
Tel: (807) 345-6400
Fax: (807) 345-9058
tbport@tbaytel.net
www.portofthunderbay.ca

 Canada



Location, Location, Location

Highway H₂O - your gateway to the heartland of North America. Close proximity to manufacturers and their customer base makes **Highway H₂O** the logical choice for moving raw materials and manufactured products in a timely and efficient manner. Over 150 million potential customers live within an 8 hour drive of the ports located along our marine highway. The Great Lakes St. Lawrence Seaway System continues to meet customer needs for reliable and cost-effective service. We have introduced a more competitive incentive program for new and existing cargo, demonstrating our commitment to offer our customers the best value for their transportation dollars. To learn how your company can benefit, please visit www.hwyl2o.com.



Strategic Location



Reliable



Cost Effective

Water way to go!

www.hwyl2o.com



The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation

Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent



Maritime Simulation and Resource Centre

Centre de simulation et d'expertise maritime



COURSES OFFERED BY THE MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE

- Azimuthing Podded Propulsion
- Error Detection and Use of Advanced Radar Techniques in Restricted Waters
- Ship Handling
- ECDIS
- Bridge Resource Management
- Bridge Resource Management for Marine Pilots*
- Emergency Manoeuvring
- Tailor-Made Training in Ship Handling (with or without Tugs)
- Escort Tug Training
- Escort Tug / Pilot Team Training
- LNGC Vessel Handling

* Course approved by the American Pilots Association

OPERATIONAL RESEARCH STUDIES

A ship simulator is not only an exceptional resource for teaching but it is also an exceptional tool for performing operational research studies. Simulation results, accompanied by informed input by pilots, can provide engineers with reliable analysis.

The Full Mission Bridge Simulator and the 3 new own ship's bridges can be used for:

- evaluating tug requirements and optimal usage;
- extending port operational parameters, e.g. night-time operations and environmental windows;
- evaluating proposed new port developments, e.g. optimal positioning of new berths and jetties, extent of channels and turning basins;
- optimal positioning of aids to navigation.

COURS OFFERTS PAR LE CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME

- Propulsion par hélices orientables en azimuth
- Détection des erreurs et application des techniques radar en eaux restreintes
- Manœuvre des navires
- SVCEI
- Gestion des ressources à la passerelle
- Gestion des ressources à la passerelle adaptée pour les eaux de pilotage*
- Manœuvres d'urgence
- Formation personnalisée à la manœuvre des navires (avec ou sans remorqueur)
- Remorqueur d'escorte
- Équipes pilotes et capitaines de remorqueurs d'escorte
- Manœuvre de LNGC

* Cours approuvé par l'American Pilots Association

ÉTUDES DE RECHERCHE OPÉRATIONNELLE

Un simulateur de navigation maritime n'est pas seulement une excellente ressource pour la formation, mais c'est aussi un outil exceptionnel pour réaliser des études de recherche opérationnelle. Les résultats des simulations, accompagnés des commentaires éclairés des pilotes, peuvent fournir aux ingénieurs des résultats tangibles pour étayer les projets.

Le simulateur multidisciplinaire et les 3 nouvelles passerelles peuvent servir à :

- évaluer les besoins en matière de remorqueurs et l'usage optimal de ceux-ci;
- étendre les paramètres opérationnels des ports, p. ex. opérations de nuit et fenêtres environnementales;
- évaluer les nouveaux aménagements portuaires proposés, p. ex. localisation optimale des nouveaux postes de mouillage et des nouvelles jetées, étendue des chenaux et des bassins d'évitage;
- déterminer l'emplacement optimal des aides à la navigation.



Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent

Phone: 418 692-0183

Fax: 418 692-4262

info@sim-pilot.com www.sim-pilot.com



Waiting for Pilot off Bic, St. Lawrence River



150

Le Saint-Laurent...
un fleuve qui commande le respect.

*The St. Lawrence...
A continental waterway that commands respect.*

CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT

150 ans au service du Saint-Laurent
150 years of service for the St. Lawrence



418-692-0444

www.pilotesbsl.com



Andrew Livingstone

Une nouvelle stratégie d'entreprise pour le port de Halifax

L'Administration portuaire de Halifax rendait publique récemment sa stratégie quinquennale d'entreprise selon laquelle l'Administration semble s'être donné trois ans pour attirer chez elle les gros porte-conteneurs que l'industrie voudrait apparemment déployer sur la côte Est.

Les changements radicaux survenus dans la conjoncture économique mondiale ces 18 derniers mois ont poussé l'Administration à commander un examen du commerce conteneurisé et de la situation du port de Halifax à cet égard.

C'est Mercator International LLC, qui possède des bureaux à Kirkland, Washington, que l'Administration a chargé de réaliser cet examen. Après un assez long préambule, le rapport indique que les ports nord-américains ont enregistré une baisse de 20 % des cargaisons conteneurisées depuis 2007 et que si la situation devrait s'améliorer cette année, ce n'est pas avant 2014 qu'on reviendra aux niveaux antérieurs à la récession.

Toutefois selon les auteurs du rapport, même si la croissance sera faible, de nouveaux porte-conteneurs de plus fort tonnage seront déployés dans les prochaines années. Il s'agit de tonnage déjà commandé et en construction avant le début de la récession en 2008.

«Trois cent quinze nouveaux navires post-Panamax (5 501 EVP ou plus) et super post-Panamax (7 501 EVP ou plus) seront livrés d'ici 2012», selon le rapport. Ces nouveaux navires remplaceront des bâtiments plus petits. On assistera donc à la mise en service de navires moins nombreux mais plus gros, et moins de navires veut dire des coûts moindres.

Halifax, avec son port en eau profonde et ses terminaux exempts de restrictions, spécialement son terminal sud exploité par Halterm, y voit une occasion à saisir.

Compte tenu de la situation géographique d'Halifax, du réseau ferroviaire du CN qui relie le port au Canada central et au Midwest américain et du fait que l'expansion qui permettra au canal de Panama d'accueillir ces navires géants ne sera achevée que vers 2015, trois corridors de desserte sont particulièrement prometteurs pour Halifax. Il s'agit de la côte est de l'Amérique du Sud, du corridor est des États-Unis—Méditerranée—canal de Suez—sous-continent indien/Extrême-Orient; du corridor côte est des États-Unis—Europe du Nord; et du corridor côte est des États-Unis—côte est de l'Amérique du Sud.

En ce qui concerne la concurrence sur la côte Est, Halifax estime que le port de Norfolk est le seul qui soit aussi capable de recevoir les plus grands navires à l'heure actuelle. Le port de New York-New Jersey, certes un port de prédilection pour la plupart des grandes lignes de

Port of Halifax maps new business strategy

The Halifax Port Authority recently released its five-year business strategy and in doing so appears to have given itself a three-year window to attract the bigger container ships which industry seems to think will be deployed to the East Coast.

The dramatic changes in the global economic environment in the past 18 months have led the authority to undertake a review of the container business and how it impacts Halifax.

Mercator International LLC, with an office in Kirkland, Washington, was commissioned by the authority to carry out the review. After wading through all the preamble, the report states that North American ports have seen a 20 per cent decline in container cargo since 2007. It is predicted in the report that cargo improvement will happen this year but cargo levels won't return to pre-recession levels until 2014.

But even though growth will be slow, the report states that new, larger container vessels will be deployed over the next few years. This was tonnage ordered and under construction before the recession hit in 2008.

“Three hundred and fifteen new post-Panamax (5,501 TEUs or greater) and super post Panamax (7,501 TEUs or greater) vessels will be delivered between now and 2012,” according to the report. This new tonnage will be brought on stream and likely inserted into strings with smaller vessels. This would translate into fewer but larger ships moving into a service and fewer ships mean less cost.

Halifax, with its deep water port and unrestricted terminals, especially its southend terminal operated by Halterm, sees an opportunity here.

Given Halifax's geographic location, its CN rail line connection into central Canada and the American Midwest and the fact the Panama Canal's expansion won't be ready to handle these large ships until about 2015, the report suggests there are three service corridors that offer the best opportunities for Halifax. Those three are the East Coast South America, the U.S. East Coast—Med—Suez Canal—Indian Subcontinent/Far East corridor; the U.S. East Coast—North Europe corridor; and the U.S. East Coast—East Coast South America corridor.

Looking at its competition on the eastern seaboard, Halifax sees Norfolk as the only other port presently available to handle the largest vessels. The Port of New York and New Jersey, which is no doubt a preferred port for most major lines because of its population density, has its issues.

The Halifax Port Authority and its partners are offering competitive packages for shippers to inland markets.

L'Administration portuaire de Halifax et ses partenaires offrent aux expéditeurs des forfaits concurrentiels pour les marchés intérieurs.

navigation à cause de la forte densité de population qu'il dessert, a certains problèmes à régler.

Le U.S. Corps of Marine Engineers est en train d'y draguer les chenaux portuaires pour les porter à une profondeur de 50 pieds, suffisante pour les plus gros navires, mais les travaux ne seront terminés qu'en 2014.

À cause de l'avènement de la nouvelle génération de porte-conteneurs super post-Panamax, New York a un autre problème à résoudre: la hauteur libre insuffisante sous le pont Bayonne. Selon un rapport du corps d'ingénieurs, l'avenir du port comme porte de transit des conteneurs pourrait être compromis si ce handicap n'est pas éliminé, puisque la majeure partie des terminaux du port se trouvent au-delà du pont.

Le port de Baltimore, où on projette de porter à 50 pieds les profondeurs aux terminaux, pourrait devenir un rude concurrent pour Halifax, mais ce projet n'aboutira pas non plus avant des années.

Localement, Halifax garde un œil attentif sur les projets d'aménagement de deux grands terminaux en eau profonde en Nouvelle-Écosse. Laurentian Energy Corporation veut construire un terminal pour conteneurs dans le port de Sydney et Melford International Terminal Inc., de Halifax, veut également construire un grand terminal pour conteneurs à Melford dans le détroit de Canso. Les deux promoteurs assurent que leurs installations seront exemptes de restrictions et offriront une profondeur suffisante pour les plus grands navires.

Ils soutiennent en outre que leurs terminaux seront opérationnels en 2012, mais certains sceptiques de l'industrie estiment cela improbable à cause de la conjoncture économique et de la difficulté à trouver des investisseurs.

L'administration portuaire de Halifax espère donc profiter des difficultés de ses concurrents et redoubler d'éloquence pour convaincre les lignes de navigation et les expéditeurs de lui accorder leur clientèle en s'affirmant comme la porte d'entrée par excellence vers les marchés nord-américains.

L'Administration a également commencé à investir dans de nouvelles infrastructures au terminal Halterm. Il s'agit d'aménager deux postes de mouillage offrant une profondeur de 50 pieds, afin de pouvoir accueillir simultanément deux de ces géants des mers. Les travaux ont déjà débuté.

Cependant, attirer les entreprises ne sera qu'une partie du combat. Il faudra également conserver leur clientèle une fois que les concurrents auront réglé leurs problèmes.

De nos jours, tout est affaire d'argent et de coûts. L'Administration portuaire de Halifax et ses partenaires (le CN, les exploitants de terminaux, etc.) veulent offrir une option concurrentielle et économique grâce à une main-d'œuvre de qualité et à des tarifs ferroviaires avantageux pour le transport vers les marchés intérieurs. Si elle y réussit, elle parviendra à retenir les nouvelles entreprises qu'elle aura attirées. 



HPA

The U.S. Corps of Marine Engineers is dredging the various harbour channels in New York to a depth of 50 feet to handle the deeper draft vessels but that won't be complete until 2014.

The new generation of super post-Panamax container ships has created another issue for New York: air draft restrictions under the Bayonne Bridge. A report by the corps of engineers said the future of the port's container business could be in jeopardy if this is not corrected since most of the port's terminals are located beyond the bridge.

The Port of Baltimore could become stiff competition to Halifax as there are plans to dredge their terminal depths down to 50 feet. But that project is a few years away as well.

Locally, Halifax has been keeping a watchful eye on plans to develop two major, deep water terminals in Nova Scotia. Laurentian Energy has plans to build a container terminal in Sydney Harbour and Melford International Terminal Inc. of Halifax wants to build a major container terminal at Melford in the Strait of Canso. Both developers claim they will be unrestricted and have the depth of water for these big ships.

Also, developers say they are looking to be operational by 2012 but there are industry skeptics who think that will not likely happen based on the economic conditions and the difficulty in getting investors.

So with all this going on at other ports, it appears Halifax plans to ramp up its sales pitch to the shipping lines and the shippers to win their business and prove they are the eastern gateway to North American markets.

The authority has also started to invest in new infrastructure at Halterm which will give that terminal two berths, down to 50 feet, so it can handle two of these large vessels at the same time. Work has already begun.

But convincing business to come will only be half the battle. Keeping it after the other competition solves various issues will be another.

These days, it's all about money and cost. Halifax Port Authority and its partners (CN, terminal operators, etc.) plan to offer a competitive, cost-effective package that includes good labour and rail rates to inland markets. If they can accomplish that, they may be able to convince any new business they acquire to keep using the port.





Leo Quigley

Contribution importante de la collectivité maritime au succès des JO de Vancouver

John Furlong, PDG du Comité d'organisation des Jeux olympiques et paralympiques, est vraiment un as pour organiser des festivités. Les Jeux d'hiver de 2010 tenus à Vancouver et à la station de ski de Whistler ont été une réussite sur tous les plans. Ils ont réussi à enthousiasmer et divertir le monde entier tout en suscitant la fierté des Canadiens.

Les préparatifs de ces 16 journées ont mobilisé 50 000 travailleurs (dont 18 500 bénévoles) et les épreuves, dont la diffusion a entraîné la participation de 10 800 représentants des médias, ont été vues par 3,5 milliards de téléspectateurs de toutes les régions du monde.

Dans une ville portuaire aux panoramas aussi grandioses que Vancouver, il va sans dire que le port a servi de toile de fond à bon nombre de ces reportages et que la communauté maritime de l'Ouest ainsi que Port Metro Vancouver ont été largement mis à contribution, non seulement pour s'assurer que les navires respectaient leurs horaires, mais aussi pour prêter main-forte aux militaires et aux corps policiers, accueillir les visiteurs étrangers et bien représenter le plus grand port du Canada.

Même si on craignait à juste titre que les importantes mesures de sécurité terrestres, maritimes et aériennes retardent énormément la circulation des camions, des trains et des navires dans le port, Mark Erdman, porte-parole de Port Metro Vancouver, a affirmé au *Maritime Magazine* que les retards avaient été négligeables.

Il s'est avéré que la plupart des routes fermées l'ont été dans le centre-ville de Vancouver et de fait, la circulation routière a diminué dans le port pendant les Jeux. M. Erdman a déclaré: «Nous n'avons pas eu de problème. Notre planification pour assurer l'accès et la circulation des travailleurs (dans le secteur du port) était excellente. Il convient de féliciter les organismes de sécurité et de réglementation mis à contribution. Ils nous ont consultés dès le départ, ils nous ont fait participer à la planification et ils nous ont véritablement impliqués dans les opérations, ce qui constitue une première au Canada. Nous avons un représentant au Centre d'opérations maritimes olympiques», a-t-il ajouté.

M. Erdman a enchaîné en disant qu'il ne fallait pas non plus oublier de remercier l'ensemble de la communauté maritime de l'Ouest. «Ses membres ont joué un rôle très important en faisant connaître les diverses exigences,

Marine community big contributor to Vancouver Olympics' success

John Furlong, chief executive officer of the Vancouver Olympic and Paralympic organizing committee, really knows how to throw a party. The 2010 Winter Games held at Vancouver and Whistler ski resort topped the Richter scale in excitement levels, raw Canadian pride and genuine fun.

Preparations for the 16-day event required 50,000 workers (18,500 of these being volunteers), and the events were seen by 3.5 billion television viewers worldwide who watched broadcasts by 10,800 media representatives.

And, in such a spectacular port city as Vancouver, it goes without saying that the port became a backdrop to many of these newscasts and the Western Marine Community and the Port of Metro Vancouver became deeply involved, not only in keeping marine traffic moving on schedule, but in assisting police and military personnel, meeting international visitors and waving the flag for Canada's largest port.

Despite the very real concerns that the extensive land, sea and air security measures would bring with them massive delays to truck, rail and ship traffic at the port, Mark Erdman, spokesman for Port Metro Vancouver, told *Maritime Magazine* any delays were minimal.

As it turned out, most of the road closures were in the downtown core of Vancouver and vehicle traffic in port area was actually less during the event. He said.

"We had no labour issues," he said. "The plans to get labour in and out and move them around (the port area) were excellent."

"Kudos should go to the security and regulatory agencies that were involved. They invited us in early, got us involved in the planning process and allowed to be part of their integral operation, which is the first time in Canada they've ever done that.

"We actually had a seat at the Olympic Marine Ops Centre," he said.

A vote of thanks should also go to the entire Western Marine Community, he said. "They played a huge role in sharing the various requirements,



A dramatic night photo of Vancouver during the Winter Olympic Games.

Une photo de nuit féérique de Vancouver pendant les Jeux Olympiques d'hiver.

transmettant l'information et faisant preuve de compréhension et de coopération. Ils ont contribué à la réussite du volet maritime.»

Il faut aussi mentionner les trois armateurs de paquebots de croisière (Holland America Line, Carnival Cruise Lines et Norwegian Cruise Lines) qui ont assuré l'hébergement d'une partie du groupe intégré de la sécurité et d'autres intervenants. Ils ne se sont pas contentés de respecter le code environnemental rigoureux établi par le port, ils en ont même dépassé les exigences.

Selon M. Erdman, alors qu'ils mouillaient dans le port pendant les Jeux, les navires ont brûlé du carburant à plus faible teneur en soufre que ce qu'on exigeait. De plus, ils traitaient leurs eaux usées à bord avant de les rejeter dans le réseau d'égouts de la ville de Vancouver.

«De notre point de vue, les Jeux n'ont eu que des retombées bénéfiques, de déclarer M. Erdman. Ils ont procuré à Vancouver une énorme visibilité et nous ont permis de multiplier les contacts avec d'éventuels clients afin de faire la promotion du port.» 

passing information and in being both being understanding and cooperative They were integral to the success on the marine side."

As well, the three cruise ship owners (Holland America Line, Carnival Cruise Lines and Norwegian Cruise Lines) that provided accommodation for a portion of the integrated security force and others not only met the strict environmental code set by the port, but exceeded them.

Mr. Erdman said that while they were in port for the duration of the games the ships burned a lower sulphur content fuel than they were asked to and all sewage was first treated aboard the ships before being disposed of in the City of Vancouver's waste system.

"From our perspective we had nothing but positive come out of it," Mr. Erdman said. "It provided great exposure for us in terms of putting Vancouver on the map and we had great interaction with customers and opportunities to promote the port." 



Robert Dorais

Conference Chair

Président de la conférence



La Conférence hydrographique du Canada 2010 : rendez-vous à Québec

La Conférence hydrographique du Canada est un événement bisannuel en alternance avec la Conférence hydrographique des États-Unis. Cette 36^e édition se tiendra dans la ville historique de Québec en 2010. L'événement, organisé par l'Association canadienne d'hydrographie avec la participation du Service hydrographique du Canada de Pêches et Océans Canada, aura lieu au Centre des Congrès de Québec, du 21 au 23 juin 2010 et rassemblera environ 400 participants.

La conférence, ayant comme thème : « *L'hydrographie : une science, des technologies et des gens au service du monde maritime* », permettra de rassembler la communauté hydrographique internationale afin d'échanger sur les dernières avancées scientifiques et technologiques. Une cinquantaine de présentations seront réparties parmi les neuf sessions prévues au programme technique. La conférence débutera en traitant du rôle de l'hydrographie dans la délimitation des frontières maritimes dans le cadre de la Convention sur le droit de la mer des Nations-Unies (UNCLOS), un sujet qui revêt une grande importance pour le Canada.

Les navigateurs sont conviés tout spécialement à la session du mardi 22 juin en après-midi. Une dizaine de présentations démontreront les avancées technologiques récentes en navigation électronique, notamment sur le Saint-Laurent mais aussi ailleurs dans le monde. Les présentations seront suivies de plénières afin d'échanger sur les différents aspects de la navigation moderne. Une visite du Centre de simulation et d'expertise maritime de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent est également prévue au programme.

Avec son volet exposition comptant plus de 40 exposants, la Conférence mettra en évidence la force de l'industrie canadienne et étrangère liée à l'hydrographie et l'expertise très spécialisée reliée à ce domaine.

« Grâce à un programme complet composé de conférences, d'ateliers de formation, d'une session d'affichage, d'une exposition et de démonstrations à bord de bateaux hydro-

The Canadian Hydrographic Conference 2010: Rendez-vous in Quebec City

The Canadian Hydrographic Conference is a longstanding biennial event alternating with the US Hydrographic Conference. This year, the 36th edition of the Canadian Hydrographic Conference will be held in the historic city of Quebec. The event, hosted by the Canadian Hydrographic Association with the participation of the Canadian Hydrographic Service, Fisheries and Oceans Canada, takes place at the Convention Centre of Quebec, June 21-23 and will bring together about 400 participants.

The Conference, with the theme: "**Hydrography: a science, technology and people dedicated to the maritimeworld**", will bring the international hydrographic

community together to share and learn about the latest scientific and technological advances in the fields of hydrography. About fifty presentations will be distributed among nine sessions planned for the technical program.

The conference will begin with the role of hydrography in the delineation of the maritime boundaries within the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) – a very important topic for Canada.

The mariners are specially invited to the session on Tuesday afternoon June 22nd. About ten presentations will demonstrate the recent technological advances in E-navigation in particular on the St. Lawrence River but also elsewhere in the world. The presentations will be followed by plenary sessions to exchange ideas on the various aspects of modern navigation. A visit to the Marine Simulation and Resource Centre of the Corporation of the pilots of the Lower St. Lawrence is also planned for the program.

With more than 40 trade show exhibitors, the Conference will bring to light the strength of the Canadian and foreign industry related to hydrography and the very specialized expertise within this domain.

The National President of the Canadian Hydrographic Association, George McFarlane explains



Conférence hydrographique du Canada
Canadian Hydrographic Conference

21-23 juin | June 21-23
Québec, QC, CANADA
www.chc2010.ca

The panorama of historic Quebec City offers a striking backdrop for the June 21-23 conference.

La ville historique de Québec offre, avec son superbe panorama, une toile de fond exceptionnelle pour la Conférence hydrographique du Canada qui se tiendra du 21 au 23 juin.



Canadian Hydrographic Association

graphiques, un tel rassemblement est une merveilleuse occasion de promouvoir le développement de l'hydrographie et de la cartographie marine au Canada. Cet événement permettra aussi de faire connaître les nombreux volets du travail d'un hydrographe.» explique George McFarlane, président national de l'Association canadienne d'hydrographie.

« En tant que chef de file en matière d'hydrographie, le Service hydrographique du Canada de Pêches et Océans Canada, est heureux de collaborer à cette conférence. Ceci permettra d'informer et de rapprocher les professionnels et les usagers de l'hydrographie ; cette science qui contribue à la sécurité et l'efficacité des voies navigables canadiennes, à définir les limites territoriales sous-marines, à réduire les risques naturels du milieu marin et qui permet d'étendre les connaissances du vaste écosystème marin. Cette conférence permettra un échange d'idées pour relever les défis et identifier des opportunités pour faire avancer la science de l'hydrographie dans un monde en constante évolution. » souligne le Dr. Savithri Narayanan, Directrice générale et Hydrographe fédérale, Sciences océaniques et Service hydrographique du Canada.

L'ouverture officielle de cette année coïncide avec la Journée mondiale de l'hydrographie, décrétée par l'ONU et sous l'égide de l'Organisation Hydrographique Internationale. Pour souligner cette journée mondiale et pour faire valoir l'importance de l'hydrographie auprès du grand public, la Conférence hydrographique du Canada 2010 invitera le grand public à visiter, au cours de l'après-midi du lundi 21 juin, l'exposition ainsi que des bateaux hydrographiques de la Garde côtière canadienne amarrés dans le Bassin Louise du port de Québec.

C'est donc un rendez-vous à mettre à son agenda. Pour plus de renseignements, visitez le site web www.chc2010.ca.

that „Through a comprehensive program consisting of lectures, workshops, poster sessions, exhibition and demonstrations onboard hydrographic ships and launches, such a gathering is a wonderful opportunity to promote the development of hydrography and nautical charting in Canada. This event will also help communicate the many facets of the work of a surveyor and hydrographer.“

„As a leader in hydrography, the Canadian Hydrographic Service of Fisheries and Oceans Canada is proud to collaborate with this Conference. This event is an opportunity to inform and engage the professionals and users of hydrography which contributes to safety and efficiency of navigation; enables delineation of maritime boundaries, contributes to mitigation of marine natural hazards and expands knowledge of the vast marine ecosystem. This Conference will be a dynamic exchange of ideas, challenges and opportunities for the science of hydrography in this rapidly evolving world.” says Dr. Savithri Narayanan, Ocean Sciences and Canadian Hydrographic Service, Director General and Dominion Hydrographer.

The official opening this year coincides with the World Hydrography Day, proclaimed by the United Nations and under the auspices of the International Hydrographic Organization. To celebrate it and to highlight the importance of hydrography to the general public, the Canadian Hydrographic Conference 2010 invites the public to visit the exhibition at the Congress Center and Canadian Coast Guard hydrographic ships and launches tied-up in the Port of Québec's Bassin Louise on the afternoon of Monday June 21st.

This is a Rendez-vous to put in your schedule. For more information, visit the Web site at www.chc2010.ca.



Marie Letellier

Executive Director

Directrice générale



Naviguer dans une perspective d'affaires

Lorsqu'on m'a demandé d'écrire un article pour le *Maritime Magazine* quelques semaines à peine après mon entrée en fonction en tant que directrice générale des Armateurs du Saint-Laurent, je me suis longuement interrogée pour trouver ce que je pourrais dire qui soit pertinent pour le lecteur.

N'ayant jamais œuvré dans le monde maritime, comment pouvais-je déjà en parler? Comment pouvais-je exprimer la compréhension du rôle qui venait de m'être confié et de l'orientation que je lui donnerais? Tout en réfléchissant, je me suis mise à penser aux explorateurs de tous les temps qui se sont engagés sur des eaux inconnues et y ont fait des découvertes formidables. Ils y ont trouvé des trésors culturels, des pistes géographiques et économiques des plus significatives dont on parle encore.

Sans me comparer à ces découvreurs, je me vois quand même comme une exploratrice dans un monde nouveau et je réalise que je serais passée à côté d'un univers riche d'histoire et d'une importance hélas encore méconnue dans notre société si je ne m'étais pas retrouvée au sein de l'industrie maritime.

Et voilà que je me demande pourquoi le commerce maritime n'est pas davantage connu dans notre société et que je ne sais pas encore comment je pourrai contribuer à l'inscrire en plus grands caractères dans l'esprit social et surtout dans le monde des affaires pour augmenter sa visibilité, son développement et sa prospérité. Ailleurs dans le monde, ce commerce jouit d'une place prépondérante. Que faire et comment faire pour que, chez nous, la tradition maritime occupe la place qui lui revient à juste titre dans un monde où l'on met de l'avant valeurs environnementales et promotion du développement économique et social?

La première chose que l'on constate en entrant dans la communauté maritime, c'est le profond sentiment d'appartenance qui en émane, et cela, malgré les différences et différends auxquels aucune industrie n'échappe. Ce trait de caractère, cette fierté constituant, à mon sens, une force sur laquelle il faut continuer d'asseoir les projets les plus importants. C'est sur cette base que je compterai dans la poursuite des priorités les plus cruciales pour les Armateurs du Saint-Laurent soit le transport maritime courte distance (TMCD), la réglementation, l'environnement et le développement de la main-d'œuvre. Ces objectifs rejoignent ceux de nos associations-sœurs ainsi que ceux des

Navigating with a business approach

When I was asked to write an article for *Maritime Magazine* after only a few weeks as Executive Director of the St. Lawrence Shipoperators, I thought long and hard about what I could say that readers would find relevant.

Since I had never worked in the maritime sector, how could I talk about it? How could I discuss my understanding of the duties I had just taken on and the direction I would be giving them? My deliberations took me back to the explorers of yesteryear who adventured into unknown waters and made amazing discoveries, finding cultural treasures and major geographic and economic routes that are still being talked about today. Without comparing myself to these adventurers, I do see myself as an explorer in a new world and realize that I would have missed out on a sector with a rich history, that is, unfortunately, still little-known in our society, had I not found myself in the marine industry.

Then, I began wondering why the sea trade is not better known in our society and how I could help spotlight it, especially in business circles, to promote its visibility, growth and prosperity. Elsewhere in the world, shipping plays a predominant role. What needs to be done to ensure that here, at home, the marine tradition occupies its rightful place in a world that advocates environmental values and social and economic development?

The first thing one notices on becoming part of the maritime community is the profound feeling of belonging, despite the diversity and diverging viewpoints no industry can escape. This trait—this pride—is, to my mind, a strength on which we must continue to base our major projects. It is the cornerstone I intend to build on in pursuing the St. Lawrence Shipoperators' top priorities: shortsea shipping, regulations, the environment and human resources development. Because these goals echo those of our sister organizations and of governments, I deem it essential to establish complementarity and sharing agreements with the latter from a business viewpoint, that is, through a clear, unified strategy and a statement of realizable, measurable objectives.

Reaching the right destination

When I see all of the time and energy invested in various roundtables and committees, I tell myself that there needs to be a return on them, just as there needs to be a return on the investment made by key players in the industry we represent. The stakes are too high not to think along these lines.

It is in this context that I intend to fulfil the mandate entrusted to me, especially given current major projects like those of Hydro Québec's *Plan Nord*. It is clear that the St. Lawrence Shipoperators seek to weave sustainable ties through such ventures and to provide alternative solutions that are accessible to a wide range of shippers.

In concluding, I can say that I will concentrate on pursuing the Shipoperators' winning endeavours, providing guidelines in areas in which we play a leadership role, and generating all means possible—in partnership with parties interested in the marine sector's success—to make the laws and regulations governing the marine industry more flexible. I believe that rigour, faith and optimism are always good values to steer by. **M** -

gouvernements. C'est pourquoi je crois essentiel d'établir avec ces derniers des ententes de complémentarité et de partage mais dans une perspective d'affaires c'est-à-dire à travers une stratégie claire, unifiée et par un énoncé d'objectifs réalisables et mesurables.

Mener à bon port

Lorsque je prends connaissance de l'investissement qui se fait autour des diverses tables et comités, je me dis qu'il doit y avoir un retour sur l'investissement de tout ce temps et de tous ces efforts, tout comme il doit absolument y avoir un retour sur l'investissement que font les joueurs clés de l'industrie que nous représentons. Les enjeux sont trop grands pour ne pas penser ainsi.

C'est dans cette perspective que j'entrevois mener le mandat qui m'a été confié et particulièrement à l'heure des grands projets tels ceux d'Hydro-Québec dans son Plan Nord. Il est clair que les Armateurs du Saint-Laurent entendent tisser des liens durables dans le cadre de tels projets et fournir des solutions alternatives accessibles à toute une gamme d'expéditeurs.

En conclusion, je peux dire que je concentrerai mes efforts à poursuivre les projets gagnants des Armateurs, à donner une orientation efficace aux dossiers dont le leadership leur revient et à générer tous les moyens possibles, de pair avec les parties intéressées à l'essor maritime, pour assouplir les lois et règlements touchant l'industrie maritime. Je crois que rigueur, bonne foi et optimisme mènent toujours à bon port. **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



Stephen J. Brooks

*Vice-President, Government Affairs
Chamber of Marine Commerce*

**Vice-président, de la division
Affaires gouvernementales
Chambre de commerce maritime**

The Chamber of Marine Commerce (CMC), founded in 1959, is an Ottawa-based organization that provides its members with a cohesive voice to address marine transportation issues and government policy. The CMC represents more than 150 organizations that rely on efficient and competitive marine transportation – membership is comprised of major Canadian and American shippers, ports and marine service providers, as well as domestic and international shipowners.

La Chambre de commerce maritime (CCM), fondée en 1959 et basée à Ottawa, permet à ses membres de parler d'une seule voix des questions de transport maritime et de la politique gouvernementale. Elle représente plus de 150 organismes qui dépendent d'un transport maritime efficace et concurrentiel et compte parmi ses membres les principaux expéditeurs canadiens et étasuniens, des ports, des fournisseurs de services maritimes, ainsi que des armateurs canadiens et étrangers.

La fin des Portes et des Corridors commerciaux du Canada ?

Prise par le premier ministre Stephen Harper en octobre 2006, l'initiative sur la Porte et le Corridor de l'Asie-Pacifique était la première approche fédérale-provinciale exhaustive du genre. À l'été 2008, un an et demi après le lancement, des comités industrie-gouvernement avaient été formés et 882 millions de dollars avaient été engagés pour divers projets. Une autre année et demie plus tard, pendant une récession mondiale et avec un programme d'infrastructure massif mis en œuvre par le gouvernement fédéral, des projets et un financement additionnels pour la Porte de l'Asie-Pacifique ont entraîné la réforme et la revitalisation complètes du réseau commercial dans le Pacifique, des principaux ports de Port Metro Vancouver et de Prince Rupert aux voies ferrées et aux voies pour camions, et à l'infrastructure connexe, partout dans la vallée du Bas-Fraser et les Rocheuses en Colombie-Britannique, dans les Prairies, à la tête des Grands Lacs près de Toronto, Detroit et New York, et au Sud des Grands Lacs jusqu'à Minneapolis, Chicago, Memphis et la Nouvelle-Orléans. Impressionnant.

L'initiative de la Porte d'entrée de l'Atlantique a été annoncée en fanfare à la fin de 2007 par le député de la Nouvelle-Écosse et le ministre de la Défense Peter MacKay, qui portait également le titre de ministre de la Porte d'entrée de l'Atlantique. On pourrait très bien croire que compte tenu de la largesse manifestée pour la Porte du Pacifique, avec des ministres de premier plan comme David Emerson et Stockwell Day, la même chose se produirait pour la nouvelle Porte de l'Atlantique, sous l'égide d'un ministre aussi puissant que Peter MacKay.

Absence de ministre fédéral pour la Porte continentale

Il y a aussi la Porte continentale. Le 30 juillet 2007, les gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec ont signé un protocole d'entente (PE) sur le développement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec. Cependant, bien que le ministre québécois le plus haut placé

Whither Canada's gateways and trade corridors?

Launched by Prime Minister Stephen Harper in October 2006, the Asia-Pacific Gateway and Corridor initiative was the first application of a comprehensive federal-provincial gateway approach. By summer 2008, a year-and-a-half post-launch, industry-government strategy committees had been struck and \$882-million in projects had been targeted and budgeted.

Fast forward another year and a half, through a global recession and a massive Canadian government-driven infrastructure program, even more projects and funding for the Asia Pacific Gateway have culminated in an absolute re-thinking, re-tooling and re-energizing of Canada's Pacific trade network, from the principal ports of Port Metro Vancouver and Prince Rupert through rail lines and trucking routes and associated infrastructure all the way across the BC lower mainland and the Rockies, across the prairies, above the Lakehead around to Toronto, Detroit and New York and south of the Great Lakes down through Minneapolis, Chicago, Memphis and New Orleans. Impressive.

The Atlantic Gateway was launched with great fanfare in late-2007 by high profile Nova Scotia Member of Parliament and Minister of Defence Peter MacKay, who was also ascribed the title of Minister for the Atlantic Gateway. Certainly, one would think that seeing the largesse bestowed to the Pacific Gateway, paired as it was with senior government Ministers like David Emerson and Stockwell Day, would portend equally great things for the new Atlantic Gateway under the aegis of a powerful Minister like Peter MacKay.

Absence of federal minister for Continental Gateway

And then there's the Continental Gateway. On July 30, 2007, the governments of Canada, Ontario and Quebec signed a Memorandum of Understanding (MOU) on the development of an Ontario-Quebec Continental

du gouvernement du Canada, qui était alors ministre des Transports, Lawrence Cannon, ait signé le PE au nom du gouvernement fédéral, il n'a jamais été officiellement nommé comme ministre de la Porte continentale.

Près de trois mois plus tard, il n'y a toujours pas de ministre de la Porte continentale au palier fédéral. Entre-temps, Peter MacKay a été remplacé en tant que ministre de la Porte d'entrée de l'Atlantique par le député du Nouveau-Brunswick et ministre du Revenu Keith Ashfield.

Pourtant, même si les ministres fédéraux de haut rang officiellement nommés pour représenter les Portes sont importants, de nombreux observateurs reconnaîtront que ce qui compte le plus est le résultat final. Ainsi, est-ce que des fonds publics ont été engagés pour des programmes sur le commerce et l'infrastructure planifiés et exhaustifs en étroite collaboration avec des conseils de l'industrie?

Eh bien, ces deux dernières années et demie, un financement considérable pour l'infrastructure a été alloué à d'importants projets de développement et de promotion de corridors commerciaux dans le centre du Canada et au Canada atlantique. Et un financement de millions de dollars pour des ports et des projets relatifs au commerce a été approuvé. Toutefois, la plupart des observateurs reconnaîtront également que les initiatives des Portes continentale et de l'Atlantique n'ont pas fait l'objet d'un leadership fédéral suffisant, ni de consultations avec des intervenants de l'industrie, et n'ont certainement pas reçu un financement approprié. La question est donc de savoir si cela va changer.

En plus du manque de représentation par le gouvernement des Portes continentale et de l'Atlantique, d'autres éléments ne présagent rien de bon pour les autres programmes sur les portes. Le plus important est peut-être que l'économie se rétablit enfin et que le gouvernement annonce que les mesures de relance de l'infrastructure devraient prendre fin après l'exercice financier 2010.

De façon quelque peu paradoxale, ce qui pourrait jouer en faveur des Portes continentale et de l'Atlantique pourrait être la force de l'économie. En fait, un document de discussion gouvernemental confidentiel préparé pour les rencontres du G-8 et du G-20 de juin, qui a fait l'objet d'une fuite dans les médias, souligne que bien qu'il y ait des signes indiquant une reprise économique, le résultat demeure en deçà des niveaux qui prévalaient avant la crise et le crédit reste relativement serré et, par conséquent, il y a toujours un risque que l'élimination prématurée des mesures de relance nuise à la reprise.

En d'autres termes, le document de discussion du gouvernement sous-entend que les mesures de relance pourraient être maintenues seulement si l'économie chancèle. Le cas échéant, l'avenir des programmes de portes peut dépendre d'une autre récession pour que l'attention et le leadership du gouvernement soient de nouveau axés sur les initiatives sur les portes. Ce serait honteux.

Espérons que ce n'est pas le cas. Espérons plutôt que le gouvernement va bientôt reconnaître l'importance inhérente de toutes les initiatives sur les portes, peu importe la situation économique. 

Gateway and Trade Corridor. But while the Government of Canada's most senior Quebec Minister who was then also Minister of Transport, Lawrence Cannon, signed the MOU on behalf of the federal government, he was never formally appointed as Minister for the Continental Gateway.

Almost three years later, there is still no federal Minister for the Continental Gateway. And in the meantime, Peter MacKay has been replaced as Minister for the Atlantic Gateway by New Brunswick MP and Revenue Minister, Keith Ashfield.

Yet, while senior federal ministers formally appointed with leadership roles for gateways are important, many observers would agree that end results are what matter the most. So have government funds been dedicated in planned, comprehensive trade and infrastructure programs in close partnerships with industry gateway councils?

Well, over the past two-and-a-half years, significant infrastructure funding has flowed to important projects for development and promotion of trade corridors throughout central and Atlantic Canada. And certainly many millions of dollars in ports and trade-related projects have been approved and funded. But most observers would also readily suggest that Continental and Atlantic initiatives haven't seen nearly enough federal leadership and consultation with industry stakeholders and certainly not enough overall funding. The question now is whether that's likely to change.

Beyond the lack of senior government representation on the Continental and Atlantic gateways, there are other events that may not bode well for the remaining gateway programs. Perhaps most important is that the economy finally appears to be turning around and the government is saying that it expects the prevailing infrastructure stimulus programming to cease beyond the 2010 fiscal year.

Somewhat paradoxically, what might turn things around in favour of the fledgling Continental and Atlantic Gateways could be the strength of the overall economy. In fact, a confidential government discussion paper prepared for the June G-8 and G-20 meetings which was leaked to the media noted that while there are positive signs of economic recovery, "output still remains below pre-crisis levels" and credit remains "relatively" tight, and therefore, "there remains a risk that premature withdrawal of stimulus could jeopardize the current recovery."

In other words, the government's discussion paper implies that stimulus taps may only be turned back on if the economy stumbles. If that's the case, then the future of the gateway programs may rest on the prospects of a double-dipping recession to finally re-focus government attention and leadership to the gateway initiatives. That would be a shame.

Indeed, let's hope that's not the case. Rather, let's hope the government soon returns to recognizing the inherent importance of all Canadian gateway initiatives, regardless of the prevailing economic times.. 

**Bruce Bowie***CSA President*

Président de l'AAC

L'industrie maritime aux prises avec d'importants défis

Le dossier de l'industrie maritime en matière de sécurité, d'environnement et d'efficacité est meilleur que celui de tout autre mode de transport dans la région des Grands Lacs-Saint-Laurent-Est du Canada. Toutefois, une réglementation bien intentionnée, en Amérique du Nord, vient mettre en péril l'avenir du mode de transport maritime alors que le reste du monde en reconnaît les avantages et fait fond sur ceux-ci par le biais d'initiatives comme le transport maritime à courte distance.

Il va sans dire que nous sommes tous en faveur de l'amélioration de la performance environnementale, du maintien de l'efficacité industrielle et des emplois dans la zone de la porte continentale. Cependant, les modifications réglementaires doivent dûment tenir compte des conséquences d'ensemble des mesures proposées et elles ne doivent pas créer de répercussions involontaires sur l'économie et sur l'environnement.

Les initiatives réglementaires sur les émissions dans l'atmosphère et sur l'eau de ballast menacent la viabilité de notre industrie maritime.

Émissions dans l'atmosphère

Les gouvernements fédéraux américain et canadien ont proposé une loi sur la Zone de contrôle des émissions (ZCE) dans les eaux côtières pour 2012, en vue de limiter les émissions de soufre dans les zones côtières. L'Environmental Protection Agency des États-Unis (EPA) a aussi instauré unilatéralement un règlement qui désigne les Grands Lacs comme étant une ZCE d'ici à 2012, une zone où l'apport du transport maritime aux émissions de SO₂ est beaucoup moins élevé que dans les zones côtières. Le nouveau règlement limite la vente et l'utilisation de carburant pour du carburant distillé d'ici à 2015. On estime que les coûts de carburant pourraient augmenter de 50 à 100 % et que l'ensemble des frais d'exploitation pourrait augmenter de 20 à 35 %.

L'EPA a présumé que l'analyse effectuée pour le transport océanique s'applique également aux Grands Lacs, ce qui n'est pas du tout le cas. Si le transport des marchandises passe au mode ferroviaire ou terrestre par suite de l'adoption de ce règlement, cela entraînera une importante augmentation non seulement des gaz à effet de serre et des émissions dans l'atmosphère, mais aussi de la congestion routière et des accidents connexes.

Le règlement final contient plusieurs dispositions d'exemption, comme l'a exigé le Congrès en vue de régler l'énorme impact économique qu'il aura, mais ces dispositions

Marine industry faces serious regulatory challenges

The marine industry has the best safety, environmental, and efficiency record of any shipping mode operating in the Great Lakes/St. Lawrence/Eastern Canada region. At a time when the rest of the world has recognized the benefits of marine and is moving to capitalize on these advantages through initiatives such as short sea shipping, well-intentioned regulation in North America is instead jeopardizing the future of the marine transportation mode.

There is no question that we are all in favour of improving environmental performance, maintaining industrial efficiency, and keeping jobs in the continental gateway area. It is, however, critically important that regulatory changes properly consider the holistic consequences of the proposed actions and not create unintended economic and environmental consequences.

Regulatory initiatives on air emissions and ballast water are threatening the viability of our marine industry.

Air Emissions

The U.S. and Canadian Federal Governments have proposed Emission Control Area (ECA) legislation for Coastal Waters for 2012 aimed at limiting sulphur emissions in coastal areas. The U.S. EPA has now, additionally and unilaterally, introduced regulations to designate the Great Lakes as an ECA by 2012, an area where the contribution of marine to SO₂ emissions is much lower than in coastal areas. The new rules limit the sale and use of marine fuel to distillate fuel by 2015. Estimates are that this could raise fuel costs by 50 – 100% and total operating costs by 20 – 35%.

The EPA has assumed that the analysis done for ocean shipping applies equally in the Great Lakes. This is clearly not the case. A shift of commodities to rail or truck as a result of these rules will result in a significant increase in not only air emissions and greenhouse gases, but will also lead to further road congestion and related accidents.

While a number of exemption provisions were incorporated in the final rule, as required by Congress to address the enormous economic impact of the ruling, these provisions do not address the unique circumstances of the Canadian domestic fleet. At a time when the Canadian fleet needs to be renewed,

ne tiennent pas compte des circonstances uniques de la flotte intérieure canadienne. Cette flotte a besoin d'être renouvelée et les dispositions du règlement constituent une mesure tendant à décourager l'investissement dans le renouvellement de la flotte et dans les nouvelles techniques environnementales. Le règlement de l'EPA permet les solutions techniques d'épuration de SO₂, mais il est improbable qu'on réussisse à mettre au point et à installer des techniques d'épuration de l'eau douce d'ici la date limite de 2015.

Les organismes de réglementation devraient songer à établir des mécanismes favorisant de nouveaux investissements et permettant d'améliorer la performance environnementale de manière holistique, plutôt que de créer un choc pour le réseau de transport maritime en 2015 en fixant des délais que ne pourront respecter les nouveaux navires et les nouvelles technologies. Une telle approche favorisera des gains pouvant être réalisés sans nuire à la santé économique des chargeurs et favorisera davantage la performance environnementale, et ce, sans ébranler le marché. Le renouvellement de la flotte maritime représente la façon la plus efficace d'améliorer la performance environnementale et de maintenir la compétitivité de l'industrie.

Gestion de l'eau de ballast

Huit États et deux provinces bordent les Grands Lacs, et deux gouvernements fédéraux en sont responsables, chacun ayant plusieurs ministères ou départements, ce qui crée des règlements disparates pour un seul corridor de transport essentiel. Chaque gouvernement tente de gérer les intérêts des

these provisions provide a disincentive to invest in fleet renewal and new environmental technologies. Although SO₂ scrubber technology solutions are allowed under the EPA rules, it is unlikely that suitable fresh water scrubber technologies can be developed and installed by the 2015 deadline.

Rather than creating a shock to the marine transportation system in 2015 and establishing deadlines that cannot be accommodated by new ships and emerging technologies, regulatory authorities should consider alternate mechanisms that encourage new investment and enable improved environmental performance on a holistic basis. Such an approach will encourage gains that can be made without compromising the economic health of shippers and provide even better environmental performance without market disruption; renewal of the marine fleet is the most effective avenue for achieving improved environmental performance and sustaining a competitive industry.

Ballast Water Management

There are eight Great Lakes States, two Provinces and two Federal Governments, each having multiple departments, creating disparate regulations for a single, vital transportation corridor. Each Government is trying to manage individual stakeholder interests in its own jurisdiction which can be at odds with those of other jurisdictions. This results in an inconsistent

Grain Handler of the Year

**Good grain service deserves recognition.
Farmers rely on it. So do their customers.**

A new CWB awards program singles out the cream of the crop.

Congratulations to the 2008-09 winners:

Best shipper to a Canadian port

North West Terminal
Unity, SK

Best shipper to the U.S.

Viterra Assiniboia,
Assiniboia, SK

Best western port terminal

Prince Rupert Grain Ltd.
Prince Rupert, BC

Best eastern port terminal

Bunge of Canada Ltd.
Quebec City, QC

For information on the CWB's annual "Grain Handler of the Year" awards, go to www.cwb.ca.



Prairie strong, worldwide



intervenants individuels dans son propre territoire, intérêts qui ne correspondent pas nécessairement à ceux d'autres territoires. Cela crée une mosaïque de règles incohérentes et imprévisibles qui régissent un réseau et un ensemble de capitaux. Plusieurs États, de même que la Garde côtière américaine, ont instauré des règlements différents (souvent contradictoires) qui prévoient le traitement de l'eau de ballast dans leurs eaux juridictionnelles respectives.

L'industrie ne peut respecter certains de ces règlements car il n'existe à l'heure actuelle aucune technologie ni aucun processus qui puisse se conformer à ces normes, dont bon nombre vont au-delà des normes acceptées à l'échelle internationale. Les laquiers effectuent de courts voyages et chargent et déchargent de l'eau de ballast tous les deux ou trois jours, soit à un rythme plus fréquent que les navires océaniques. Il sera impossible de mettre à niveau les techniques de traitement de la plupart des laquiers de la flotte actuelle, même si ces techniques s'avéreraient efficaces en eau douce.

Citons comme exemple l'État de New York qui a établi un règlement pour 2012 qu'il sera impossible de respecter car il n'existe pas de technologie permettant de s'y conformer, et il sera impossible de créer et d'installer un tel dispositif à bord des navires canadiens à temps pour l'entrée en vigueur du règlement. De plus, en appliquant une norme d'élimination d'eaux de ballast aux navires qui ne font que transiter par les eaux de New York, cet État utilise par le fait même un mécanisme qui vise à contrôler la qualité de l'eau éliminée dans les eaux de New York de manière à contrôler tous les navires qui y naviguent, que ces navires s'arrêtent ou non à un port new-yorkais ou qu'ils éliminent ou non leur eau de ballast dans les eaux de l'état. Cet obstacle arbitraire et injustifié à la liberté de navigation est sans précédent dans l'histoire de la coopération canado-américaine pour la navigation dans ce réseau navigable binational et il pourrait entraîner la fermeture du Saint-Laurent.

Les décisions des transporteurs et des chargeurs seront influencées de manière négative, au détriment de l'économie du réseau de la Voie maritime et des Grands Lacs. On n'encouragera pas le trafic étranger à passer par les Grands Lacs – les navires commenceront à opter pour d'autres routes maritimes que le réseau de la Voie maritime. L'incertitude soutenue empêchera le renouvellement de la flotte intérieure – les transporteurs ne peuvent investir dans le cadre d'un régime de réglementation qui est à la fois imprévisible et irréalisable. Le renouvellement de la flotte constitue l'option la plus efficace en vue d'améliorer la performance environnementale de la flotte canadienne, mais le règlement de New York, s'il n'est pas contesté, ne permettra pas d'y procéder.

Conclusion

L'incertitude du processus réglementaire et les résultats finaux de la réglementation ont un effet étouffant sur l'investissement maritime. Les exploitants de flottes ne peuvent prévoir des investissements sur 40 ans devant une telle incertitude. De plus, le contexte réglementaire actuel empêche les organismes de réglementation et les représentants de l'industrie de trouver des solutions pratiques. Cette mosaïque de règlements crée de la confusion et un contexte d'investissement tout à fait imprévisible à un moment crucial pour le réinvestissement. Nous avons besoin de normes binationales cohérentes qui tiennent compte des techniques

and unpredictable patchwork of rules governing one system with one set of assets. Multiple states, as well as the U.S. Coast Guard, have introduced different (and often conflicting) regulations requiring ballast water treatment within their respective jurisdictional waters.

Industry cannot comply with some of the regulations as there is currently no known technology or process that can be used to meet the standards, many of which go well beyond internationally-accepted standards. Lakes vessels run short trips, and load and unload ballast water every few days at rates much greater than ocean vessels. Treatment technologies, even if proven to be effective in fresh water, will be impossible to retrofit into most of the current laker fleet.

By way of example, the State of New York has developed ballast water regulations for 2012 that are impossible to comply with because there is no technology available to enable compliance and there is no possibility that such a technology could be developed and installed on Canadian ships by the time the regulations come into effect. In addition, by applying a discharge standard to vessels that simply transit through New York waters, New York is effectively using a mechanism intended to control the quality of water discharged in New York waters to control all ships passing through their waters, even though such vessels neither stop at a New York port nor discharge ballast water in New York waters. This arbitrary and unwarranted barrier to the freedom of navigation is unprecedented in the history of US/Canada cooperation on navigation in this bi-national waterway and has the potential to shut down the Seaway.

Carrier and shipper decisions will be adversely influenced to the detriment of the Seaway and the Great Lakes economy. Foreign traffic will be discouraged from coming to the Great Lakes – they will start now to re-route traffic away from the Seaway. The continuing uncertainty will impede fleet renewal of the domestic fleet – carriers cannot invest under a regulatory regime that is both unpredictable and unachievable. Fleet renewal is the most effective option for improving the environmental performance of the Canadian fleet but the New York rules, if unchallenged, will prevent this from happening.

Conclusion

The uncertainty of the regulatory process and final regulatory outcomes creates a stifling effect on maritime investment. Fleet operators cannot plan 40-year investments with such short-term uncertainty. In addition, the current regulatory environment impedes the ability of regulators and industry representatives to work toward practicable solutions. This patchwork regulatory framework creates confusion and a totally unpredictable investment atmosphere at a crucial reinvestment time.

We need consistent, bi-national standards that recognize available technology and feasible

existantes et des applications possibles pour les navires plus vieux et nouveaux.

Les membres de l'AAC veulent poursuivre l'amélioration de la performance environnementale du transport maritime dans les Grands Lacs et le Saint-Laurent, au-delà des niveaux prépondérants qui existent déjà parmi les modes de transport. Toutefois, une loi binationale prudente et prévisible s'impose afin de permettre cette amélioration. Les échéanciers et les cibles de transition doivent être fixés en maintenant un équilibre entre les améliorations environnementales, les impacts économiques et les réalités de la recapitalisation de la flotte intérieure canadienne qui s'impose. À ce chapitre, nous sommes très reconnaissants au gouvernement fédéral d'avoir proposé l'élimination des droits à l'importation sur certains navires. Cette mesure aidera l'industrie maritime canadienne à se moderniser en se dotant des nouvelles techniques maritimes de pointe. Nous encourageons le gouvernement à confirmer la mise en œuvre de sa proposition le plus rapidement possible.

Enfin, comme il a été fait très efficacement pour le Programme mixte d'inspection de l'eau de ballast dans le Réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, il est temps que les gouvernements canadien et américain se réunissent et qu'ils fassent échec à ceux voulant nuire à ce corridor maritime et économique vital en vue de trouver une approche cohérente, coordonnée et rationnelle pour l'amélioration future de la performance environnementale.



applications within the context of both older ships and new ships. CSA members are anxious to continue to improve the environmental performance of marine transportation on the Great Lakes/St. Lawrence, above what are already leading levels among transportation modes. However, prudent and predictable bi-national legislation is necessary to set the course for this improvement. Timelines and transition targets must be set which strike a proper balance between environmental improvements, economic impacts, and the realities of the needed recapitalization of the Canadian domestic fleet. In this regard we are very grateful for the Federal Government's proposal to eliminate import duties on specified vessels. This action will help the Canadian maritime industry realize improvement through state-of-the-art new vessel technology.

We encourage the Government to confirm the implementation of its proposal as quickly as possible. Finally, as was done very effectively for the Joint Great Lakes St. Lawrence Seaway Ballast Water Inspection Program, it is time for the Canadian and US Federal Governments to get together, to take control from those who would seek to damage or disrupt this vital maritime and economic corridor, and provide a rational, coordinated and consistent approach to environmental performance enhancement for the future.



Ensemble au service du secteur Maritime

Together serving the Maritime Sector

NOS CHAMPS D'EXPERTISE	OUR FIELDS OF EXPERTISE
Techniques maritimes	Maritime techniques
Gestion portuaire et transport maritime	Port management and maritime transport
Interventions sous-marines et hyperbares	Underwater and hyperbaric interventions
Navigation électronique	Electronic navigation
Sûreté et sécurité maritime	Maritime safety and security
Technologies environnementales	Environmental technologies
Mesures d'urgence	Emergency duties
Simulation	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**
innovation maritime au Québec

418 725-3525
imar@imar.qc.ca
www.innovationmaritime.ca
www.maritimeinnovation.ca



Guardians of a great continental waterway

Les gardiens d'une grande voie de navigation continentale

Leo Ryan

Les mots ne manquent pas pour qualifier la plus longue voie de navigation en eau profonde du monde, le fleuve Saint-Laurent. Souvent majestueux et grandiose, parfois paisible, large ou étroit selon les endroits, il peut aussi être d'une trahison extrême à cause de ses hauts-fonds épars, des vents tourbillonnants, des fortes marées, des courants violents, du brouillard dense ou des zones envahies par les glaces en hiver.

Les marées sont un facteur constant jusqu'à leur disparition entre Québec et Trois-Rivières. À cause d'elles, les niveaux d'eau changent continuellement et peuvent varier de plus de 6 mètres, ou 21 pieds. Les navires sont parfois forcés de mouiller l'ancre pour attendre que le niveau d'eau augmente. En outre, les microclimats peuvent causer de grandes variations en toute saison.

Par sa nature même, la combinaison de dangers pour la navigation qu'il faut affronter sur le Saint-Laurent est unique et n'existe nulle part ailleurs au monde. Sans l'aide indispensable de pilotes spécialement formés, les navires de charge qui arrivent de l'océan Atlantique pour rejoindre le cœur industriel de l'Amérique du Nord, à des milliers de milles à l'intérieur du continent, seraient souvent incapables de se rendre à destination en toute sécurité. Ces pilotes méritent bien le qualificatif de *gardiens du fleuve*.

Après avoir traversé l'Atlantique et franchi le golfe du Saint-Laurent, un cargo arrive aux Escoumins, emplacement de la première station de pilotage, et un pilote breveté monte à bord. Ce pilote fait partie de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent. Les pilotes de la Corporation prennent en charge en moyenne 5 000 transits par année entre Les Escoumins et Qué-

The world's longest deep-draft waterway, the St. Lawrence River has been called many things. Majestic and grandiose in many places. Sometimes serene in passages wide or narrow. Sometimes extremely treacherous in scattered shoals, swirling winds, high tides, fierce currents, dense fog, or ice-infested areas in the winter.

Tides are a constant factor until they disappear between Québec City and Trois-Rivières. The tides cause continually-changing water levels which vary by more than six metres, or 21 feet. This sometimes compels ships to anchor and wait for a higher water level. Moreover, micro-climates can vary considerably in any season.

In essence, the combination of navigational challenges on the St. Lawrence is unique and not to be found anywhere else on the globe. Without the vital guidance of specially-trained pilots, cargo vessels from the Atlantic Ocean seeking to penetrate as far as the industrial heartland of North America several thousand miles into the interior, would often not be able to complete their journey safely. These pilots well deserve to be qualified as the *Guardians of the River*.

After crossing the Atlantic and negotiating the Gulf of St. Lawrence, a freighter arrives at Les Escoumins, where the first piloting station is located and a licensed pilot climbs on board. The pilot is a member of the Corporation of Lower Saint Lawrence Pilots. On average, the Corporation's pilots carry out some 5,000 transits annually between Les Escoumins and Quebec City. Eighty per cent of the ships are foreign-flag. They range today from dry bulkers



Pierre Terrien

bec. Quatre-vingts pour cent des navires sont des bâtiments étrangers. Il s'agit de nos jours tantôt de transporteurs de vrac sec ou de pétroliers, tantôt de porte-conteneurs de 4 400 EVP ou de transporteurs de cargaisons spéciales.

Depuis des siècles, les pilotes jouent un rôle crucial pour le transport maritime commercial sur le fleuve Saint-Laurent, y compris le transport de passagers. C'est en 1860, il y a 150 ans, qu'une première association regroupait les pilotes du Bas-Saint-Laurent.

Par la suite en 1960, 100 ans plus tard, était créée l'actuelle Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent formée de 70 membres. Ses bureaux sont établis dans la zone portuaire de Québec.

Le territoire que dessert la Corporation englobe les 121 milles marins séparant Les Escoumins de Québec – un trajet d'environ 9 heures. Il comprend aussi les 55 milles du Saguenay jusqu'à Port-Alfred et l'aluminerie de Rio Tinto Alcan. Toutefois, le fjord grandiose, les îles minuscules, les petits fonds et les chenaux étroits constituent tous des facteurs de risque supplémentaires, notamment pour les grands vraquiers qui font le trajet sans l'aide de remorqueurs.

to tankers, 4,400 TEU containerships and project cargo vessels.

For several centuries, pilots have played a crucial role for commercial shipping activity on the St. Lawrence River, including passenger operations. And it was in 1860, or 150 years ago, that a first association brought together the lower St. Lawrence pilots.

Then 100 years later, in 1960, what is known today as the Corporation of Lower Saint Lawrence Pilots, with some 70 members, was created. It is based in the Québec port zone.

The Corporation's territory encompasses the 121 nautical miles between Les Escoumins and Quebec City – a journey that takes about 9 hours. The territory also comprises the 55 miles on the Saguenay River to Port Alfred and a Rio Tinto Alcan smelter. However, the spectacular fjords, small islands, shallow water and narrow channels all add up to many risk factors, notably for large bulk carriers plying the route without aid of tugboats.

On the occasion of the 150th anniversary, Michael Broad, President of the Montreal-based Shipping Fed-

À l'occasion du 150^e anniversaire, Michael Broad, président de la Fédération maritime du Canada dont le siège se trouve à Montréal, adresse ses plus chaleureuses félicitations. «Nos membres, les navires étrangers qui acheminent les importations et exportations canadiennes entre notre pays et les ports d'outre-mer, se fient aux compétences et à l'expérience de ce groupe de marins pour franchir en toute sécurité le cours inférieur du fleuve Saint-Laurent entre Les Escoumins et Québec et nous n'avons jamais eu qu'à nous féliciter de leur professionnalisme.

«Ils représentent un maillon important de la chaîne logistique dans cette région et ils travaillent de concert avec d'autres fournisseurs de services et des organismes gouvernementaux pour assurer toute l'année le passage sûr et efficace de nos navires.»

Pour sa part, Ross Gaudreault, président-directeur général de l'Administration portuaire de Québec, salue la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent comme «une véritable institution – certes une importante valeur ajoutée dans le développement du port de Québec».

«Qui plus est, déclarait M. Gaudreault au *Maritime Magazine*, les pilotes sont de véritables sentinelles qui s'emploient à guider à bon port les navires de tout tonnage – tout en garantissant la sécurité de la population et la protection de notre environnement.»

M. Gaudreault se plaît à décrire Québec comme la «porte d'entrée en eau profonde des Grands Lacs» où les vraquiers Capesize de 150 000 tonnes viennent décharger leurs cargaisons solides et où la raffinerie Ultramar re-

creation of Canada, extends his heartiest congratulations. "Our members, the foreign-flag vessels carrying Canada's import and export cargoes between this country and overseas ports, depend on the skills and experience of this group of mariners to safely navigate the lower section of the St. Lawrence River between Les Escoumins and Québec, and we have always found them to be very professional.

"They are an important part of the supply chain in this region and work in concert with other service providers and government agencies to ensure safe and efficient transit for our vessels year-round."

For his part, Ross Gaudreault, President and CEO of the Québec Port Authority, hails the Corporation of Lower Saint Lawrence Pilots as "a veritable institution – unquestionably an important added-value in the development of the Port of Québec."

"What's more," Mr. Gaudreault told *Maritime Magazine*, "the pilots are truly sentinels who focus on guiding ships of all dimensions to proper destination – all while ensuring the security of the population and the protection of our environment."

Mr. Gaudreault likes to describe Québec as the "deep-water gateway to the Great Lakes" where Cape-size bulkers of 150,000 tonnes bring their dry cargo and where the Ultramar refinery receives shipments of crude oil from tankers transporting up to one million barrels. Pilots have similarly guided large cruise vessels, including the **Queen Mary 2**, to berth on the historic Quebec waterfront.



L'ASSOCIATION DES PILOTES MARITIMES DU CANADA
CANADIAN MARINE PILOTS' ASSOCIATION

UN ANNIVERSAIRE MÉMORABLE !

Depuis 150 ans déjà, les membres de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent fournissent un service de pilotage sécuritaire et efficace, apportant ainsi une contribution inestimable au transport maritime.

L'APMC salue chaleureusement l'esprit d'innovation, le leadership et l'excellence qui les caractérisent. Félicitations et joyeux anniversaire!

www.pilotesmaritimes.ca



AN IMPORTANT ANNIVERSARY!

Since 1860, the members of the Corporation of Lower St. Lawrence Pilots have delivered a safe and efficient pilotage service, making an invaluable contribution to maritime transportation.

The CMPA salutes the leadership, innovation, and excellence for which these pilots are renowned. Congratulations and happy anniversary!

www.marinepilots.ca

çoit des cargaisons de pétrole brut livrées par des pétroliers d'une capacité pouvant atteindre le million de barils. Les pilotes ont également guidé de grands paquebots de croisière, y compris le *Queen Mary 2*, venus accoster dans le Vieux-Port de Québec.

Rien ne vaut les connaissances locales

Interviewé par le *Maritime Magazine*, Pierre Grégoire, président sortant de la Corporation, a insisté sur le fait que «même les instruments de navigation les plus perfectionnés ne peuvent pas toujours remplacer un pilote qui connaît bien les lieux».

Pour sa part, le pilote à la retraite Louis Michel Dussault déclare: «Le pilote moderne mise à la fois sur l'expérience et sur la technologie moderne et je me demande si ce n'est pas l'expérience la plus importante!»

Pour les marins et les usagers, la circulation hivernale vers les ports du Saint-Laurent a longtemps cessé à la mi-décembre. En hiver, la voie de navigation géante hibernait et les transporteurs s'arrêtaient dans des ports comme Halifax ou Saint John. L'arrivée du cargo danois *Helga Dan* dans le port de Québec en février 1959 a tout changé. En 1962, la navigation hivernale s'est étendue au port de Montréal avec l'aide de brise-glaces fournis par le gouvernement fédéral et Montréal est petit à petit devenu un important port à conteneurs nord-américain.

Faisant un retour sur le passé, Jean Lapointe, directeur général et secrétaire-trésorier de la Corporation, a décrit le début des années 1960 comme une «période charnière» pour

Nothing beats local knowledge

Interviewed by *Maritime Magazine*, Pierre Grégoire, outgoing President of the Corporation, stressed that "even the most advanced navigational instruments cannot replace a pilot with all the local knowledge in any given situation."

For his part, retired pilot Louis Michel Dussault suggests that "the pilot today is an amalgam of experience and modern technology, and I wonder if experience does not count more!"

For mariners and users, all winter movements at St. Lawrence ports had long traditionally ceased in mid-December. In winter, the giant waterway hibernated, and carriers transferred their calls to such ports as Halifax or Saint John. All this changed in February, 1959 with the arrival of the Danish freighter, *Helga Dan*, at the Port of Quebec. Winter navigation was extended in 1962 to the Port of Montreal thanks to ice-breaker support launched by the federal government, and Montreal was to steadily emerge as a major North American container port.

Looking back, Jean Lapointe, Executive Director and Secretary-Treasurer of the Corporation, described the early 1960s as "a pivotal period" in pilotage and other developments.

In effect, when the pilot station was permanently transferred in 1960 from Pointe-au-Père to Les Escoumins, it was in recognition of two key trends – the increased use of the river's northern channel and the sig-



Félicitations à la **Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent**
pour ses **150 ans** de contribution
à la vie maritime du Saint-Laurent!

TRANSPORT MARITIME
DE PASSAGERS

TRANSPORT MARITIME
DE MARCHANDISES
ET DE VRACS LIQUIDES,
CÔTIER ET INTERNATIONAL



ARMATEURS, FRÈTEURS,
AFFRÈTEURS ET AGENTS

LOCATION ET OPÉRATION DE GRUES
ET DE MACHINERIE LOURDE
TRANSBORDEMENT INTERMODAL

TRANSPORT ROUTIER

www.desgagnes.com

**Groupe
Desgagnés inc.**

21, rue du Marché-Champlain
Québec (Québec) G1K 8Z8

Téléphone : (418) 692-1000
Télécopieur : (418) 692-6044
Courriel : info@desgagnes.com

le pilotage et bien d'autres changements.

En effet, lorsque la station de pilotage a définitivement déménagé de Pointe-au-Père aux Escoumins en 1960, c'était pour deux raisons principales – l'usage accru du chenal Nord du fleuve et la croissance importante du trafic fluvial due à l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959. Pour la première fois, les navires océaniques pouvaient pénétrer facilement jusqu'aux importants marchés des Grands Lacs, en dépit des tirants d'eau limités dans les écluses et les chenaux.

Le capitaine Gaston Rousseau, président-fondateur de la Corporation, se rappelle que les tensions étaient vives entre les pilotes qui étaient sous contrat avec différentes compagnies avant le remplacement d'une association par la Corporation en 1960.

«C'était loin d'être simple de former une corporation. Faire table rase de ce qui existait depuis des siècles, c'était comme déraciner un arbre. Par bonheur, je pouvais compter sur des conseils juridiques judicieux et un bon conseil d'administration!»

Par ailleurs, le capitaine Rousseau s'est dit très fier de certaines autres réalisations, comme la création d'un comité de discipline à la Corporation. «Nous sommes devenus un modèle, mondialement.»

L'architecture de la Maison du pilote, siège de la Corporation, s'inspire de celle d'un navire. La Maison est située à quelques pas d'un monument à la mémoire d'Abraham Martin.

Qui est Abraham Martin? L'histoire est intéressante. Dès les premiers jours du régime français, les rois de France se sont inquiétés du grand nombre d'accidents mortels enregistrés sur le fleuve (42 en une seule année). Aussi, en 1647, Abraham Martin, qui donna plus tard son nom aux plaines d'Abraham – fut-il nommé premier pilote du roi sur le Saint-Laurent.

Quand un navire arrive à Québec, la mission de pilotage est terminée et le pilote est remplacé soit par un autre pilote spécialisé dans la manœuvre des navires pour l'accostage, soit par un pilote d'une autre circonscription si le navire continue sa route vers l'amont.

Des dangers particuliers du Saguenay

En ce qui concerne les difficultés que réserve aux pilotes le tronçon du Saint-Laurent desservi par la Corporation, le



Leo Ryan

Taking part in a recent, informative round table discussion with Maritime Magazine at the Quebec City headquarters of the Corporation of the Lower St. Lawrence Pilots were from left to right: Jean Lapointe, Executive Director and Secretary Treasurer; Capt. Carl Robitaille; Capt. Daniel Ouimet, incoming Corporation President; Capt. Pierre Grégoire, outgoing Corporation President; and retired pilot Capt. Louis Michel Dussault.

Prenaient part à une récente table ronde avec le Maritime Magazine au siège de Québec de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent, de gauche à droite: Jean Lapointe, directeur général et secrétaire-trésorier; le Capt Carl Robitaille; le Capt Daniel Ouimet, nouveau président de la Corporation; le Capt Pierre Grégoire, président sortant de la Corporation; et le Capt Louis-Michel Dussault, pilote retraité.

nificant growth of river traffic following the opening of the St. Lawrence Seaway in 1959. For the first time, ocean-going vessels could easily penetrate into major markets on the Great Lakes, despite draft limitations on the locks and channels.

Captain Gaston Rousseau, the founding President of the Corporation, recalls there was quite a fractious atmosphere among pilots

with contracts to individual companies prior to the replacement of an association by the Corporation in 1960.

"It was a hell of a job forming a corporation. To dismantle what had been going on for centuries was like pulling a tree out of the ground. Fortunately, I had good legal advice and a good Board!"

Otherwise, Capt. Rousseau indicated he was pretty proud of certain other achievements, such as the establishment of a Discipline Committee at the Corporation. "We became a model, the world over."

The architecture of the Maison des Pilotes, the headquarters of the Corporation, is inspired by a ship and is located just steps away from a monument dedicated to Abraham Martin.

Who is Abraham Martin? Therein lies an interesting story. From the earliest days of the French colonies, the Kings of France were concerned over the big number of fatal accidents recorded on the river (42 in a single year). So in 1647, Abraham Martin - for whom the Plains of Abraham were later named - was appointed the first king's pilot on the St. Lawrence River.

When a ship arrives at the Port of Québec, the piloting mission is complete and the pilot is replaced by another pilot who specializes in maneuvering vessels up to the quay or by a pilot from another district if the ship is continuing up river.

Special challenges on Saguenay River

Referring to the various pilotage challenges on the St. Lawrence River in the zone covered by Corporation pilots, pilot Carl Robitaille notes, first of all,

pilote Carl Robitaille note: «Au point de départ, il y a 300 mètres de fond et cette profondeur tombe à 12,5 mètres (à marée basse) à Québec. En hiver, à cause de la présence de glaces et des tempêtes qui provoquent la formation d'embâcles, les voyages sont plus longs et techniquement plus exigeants. Il s'agit d'un pilotage virtuellement extrême – unique au monde.»

Évoquant les conditions en hiver, Daniel Ouimet, qui vient d'être nommé président de la Corporation, a mentionné que les glaces flottantes sur le Saint-Laurent pouvaient disparaître rapidement à cause des changements soudains dans les vents et les marées. «En Arctique, par exemple, les glaces ne bougent pas beaucoup, alors que sur le Saint-Laurent, on peut assister à d'énormes changements en 24 heures.»

Par ailleurs, nous l'avons mentionné plus tôt, le fjord du Saguenay sont spécialement dangereux. Le navire peut y rencontrer des courants directionnels à 360 degrés d'intensité variable selon le niveau de la marée. La profondeur du Saguenay est égale à la hauteur des falaises qui le bordent. Les vents dominants sont amplifiés dans un aussi long corridor.

Seuls des pilotes expérimentés peuvent guider les navires de façon sécuritaire. Le jour, le pilote peut se baser sur une foule de repères visuels, clochers d'églises, ouvrages fixes ou parois rocheuses, pour s'orienter. La nuit cependant, ces repères sont souvent moins visibles. Le pilote se sert alors du radar pour confirmer la position du navire en plus de se fier à sa connaissance des lieux. Comme le capitaine Ouimet l'affirme avec assurance, les pilotes sont prêts à l'imprévisible. **M**

“there is a point of departure of 300 metres depth dwindling to 12.5 metres (at low tide) in Québec. In the winter, because of the presence of ice and storms provoking ice jams, trips are longer and the technical demands are greater. It's virtual extreme pilotage – unique in the world.”

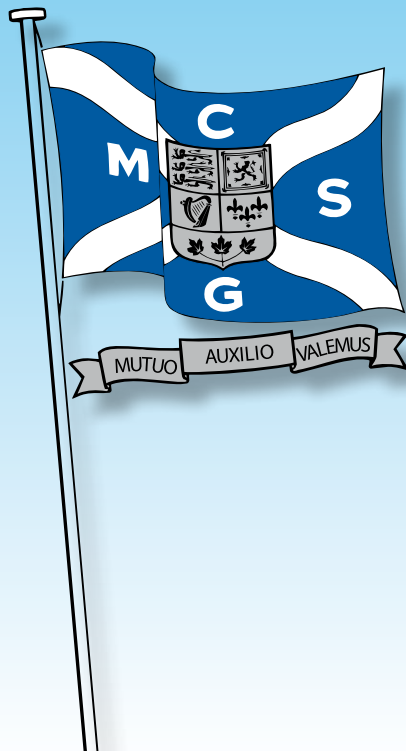
Alluding to the winter conditions, Daniel Ouimet, newly-named President of the Corporation, noted that ice flows in the St. Lawrence can disappear rapidly due to sudden changes in winds and tides. “In the Arctic, for instance, ice does not move much whereas in the St. Lawrence there can be tremendous change within 24 hours.”

Meanwhile, as mentioned earlier, the Saguenay fjords represent a particularly dangerous passage. At these fjords, a ship can run into 360 degree directional currents of varying intensity, depending on the tide level. The Saguenay River is as deep as the surrounding cliffs are high. Prevailing winds are amplified in a long corridor.

Only experienced pilots can safely transit the river. During daytime, the pilot can use many visual indicators to help navigation. These can be church steeples, fixed structures, or a rocky cave. But at night, some of the indicators are less visible. Then the pilot uses radar to confirm the ship's position plus relying on his local knowledge. As Capt. Ouimet emphatically declares, “we are prepared for the unpredictable.” **M**

Félicitations à la
Corporation des pilotes
du Bas-Saint-Laurent
pour ses

150
ans!



Congratulations on the

150th
Anniversary

of the Corporation of
Lower Saint Lawrence
Pilots!

MEMBERS OF THE CANADIAN MERCHANT SERVICE GUILD

La Corporation des pilotes de Québec (1860-2010) 150^e anniversaire d'obtention du premier acte constitutif

The Corporation of Pilots of Quebec (1860-2010) 150th anniversary of first charter of incorporation

Jean Leclerc, Ph. D., Historian/historien

« Des 234 pilotes qui ont signé notre acte d'incorporation, il y a plus de 50 ans, il n'en reste plus que cinq qui survivent. N'oublions point leur mémoire, car ce sont eux qui ont eu la sagesse, l'énergie et les connaissances requises pour nous procurer un art qui nous donne droit de nous ranger avec assez d'avantages dans la société. »

L'Action sociale, « Autour d'un cinquantenaire »,
30 mars 1910

“Of the 234 pilots who signed our incorporating charter, over 50 years ago, only five of them remain. Let us not forget them, for it is they who had the wisdom, the energy and the knowledge required to provide us with a trade entitling us to a rank in our society that brings with it a fair number of advantages.”

L'Action sociale, “Autour d'un cinquantenaire,”
March 30, 1910



ACPHQ : photo J.E. Livernois, 1910

Organizing Committee for the CPHQ 50th anniversary in 1910.

Comité d'organisation du 50^e anniversaire de la CPHQ en 1910.

Ces paroles étaient prononcées par Raymond Baquet dit Lamontagne (1844-1935) président de la Corporation des pilotes pour le Havre de Québec et au-dessous (CPHQ) lors des célébrations du 50^e anniversaire de la constitution des pilotes en corporation qui eurent lieu au Château Frontenac, le 29 mars 1910 devant quelque 200 convives.

These words were spoken by Raymond Baquet dit Lamontagne (1844-1935) President of the Corporation of Pilots for and below the Harbour of Quebec (CPHQ) during the celebrations for the 50th anniversary of the pilots' incorporation, held at the Château Frontenac, on March 29, 1910, with some 200 guests in attendance.



L'institution de la corporation des pilotes de Québec remonte à la seconde moitié du 19^e siècle. En effet, le 19 mai 1860, dans l'intérêt du commerce et de la navigation et pour protéger les pilotes, le Parlement mit un terme au régime de la libre concurrence qui prévalait entre pilotes en adoptant une loi spéciale (23 Victoria, chap. 123) constituant les pilotes en corporation, en vue de mieux contrôler l'exercice de leur profession et d'assurer efficacement le service de pilotage, de Québec à Pointe-au-Père.

Sans ignorer l'héritage du Régime français – caractérisé par la présence de pilotes royaux sur le Saint-Laurent dès 1647, par la mise en place de cours d'hydrographie en 1671 et par le poste de pilotage à l'île du Bic en 1730 –, cet article met l'accent sur l'organisation du pilotage en aval du havre de Québec durant le Régime anglais, alors que d'importants changements structuraux marqueront l'exercice de la profession de pilote et la mise sur pied de leur organisation corporative.

Le pilotage au 19^e siècle

À cause de l'augmentation du trafic maritime engendrée par le commerce du bois, le port de Québec dut se doter d'une importante structure administrative. En effet, la Maison de la Trinité de Québec (MTQ) fut instituée le 25 mars 1805 par une loi (45 George III, chap. 12) du Parlement du Bas-Canada pour régir les pilotes et les vaisseaux dans le port de Québec, administrer un fonds de secours appelé « Fonds des pilotes infirmes », et aussi pour améliorer la navigation du golfe et du fleuve Saint-Laurent.

Des marchands versés dans l'import-export dirigeaient la MTQ. Certains membres, propriétaires de navires, siégeaient aussi à la Chambre d'assemblée du Bas-Canada. On imagine aisément les conflits d'intérêts qui pouvaient survenir lors de causes relatives à des sinistres maritimes. Pendant 70 ans, de 1805 à 1875, les pilotes furent régis cette corporation publique : les actes professionnels du pilote à bord des vaisseaux, de même que la relation maître-apprenti (jusqu'en 1864), relevaient des syndics de la MTQ qui, après examen, avait aussi le pouvoir d'attribuer des brevets.

Quarante-trois ans après l'ordonnance du gouverneur James Murray (1762), il est toujours obligatoire de détenir un brevet pour agir comme pilote à bord des navires océaniques, tant en aval qu'en amont du havre de Québec.

The institution of the Corporation of Pilots for and below the Harbour of Quebec goes back to the second half of the 19th century. On May 19, 1860, in the interest of trade and navigation and to protect pilots, Parliament put an end to the regime of free competition that pre-

vailed among pilots by passing a special act (23 Victoria, c. 123) under which the pilots' corporation was created, with a view to better controlling the practice of their profession and ensuring efficient pilotage service from Quebec City to Pointe-au-Père.

Without wishing to neglect the heritage of the French Regime – characterized by the presence of royal pilots on the St. Lawrence from 1647 onwards, by the creation of hydrography courses in 1671 and by the pilotage station on Île du Bic in

1730 – this article focuses on the organization of pilotage downstream from the Port of Quebec during the English regime, when important structural changes would mark the practice of the profession of pilot and the incorporation of pilots.

Pilotage in the 19th century

On account of the increase in marine traffic caused by the timber trade, the Port of Quebec had to acquire a large administrative structure. The Trinity House of Quebec (THQ) was founded on March 25, 1805, by an act (45 George III, c. 12) of the Parliament of Lower Canada to govern pilots and vessels in the Port of Quebec, administer a relief fund called the Infirm Pilots Fund, and also to improve navigation in the Gulf St. Lawrence and on the St. Lawrence River.

Merchants working in the import-export business ran the THQ. Some members who were shipowners also sat in the Legislature of Lower Canada. It is not hard to imagine the conflicts of interest that could arise in cases involving shipping accidents. For 70 years, from 1805 to 1875, pilots were governed by this legal person.

The professional services performed by pilots on board vessels, as well as the master-apprentice relationship (until 1864), were under the jurisdiction of administrators of the THQ, which, further to an examination, was also entitled to issue licences.

Forty-three years after the order of Governor James Murray (1762), it was still mandatory to hold a licence in order to work as a pilot on board ocean-going vessels, both above and below the port of Quebec.



The Port of Quebec in 1860.

Le havre de Québec en 1860.

Coll. J.L., The Illustrated London News, August 25th, 1860



Musée McCord (M930.50.1.703)

Un long apprentissage

En 1805, l'apprentissage durait cinq ans et, pendant l'hiver, les apprentis pilotes devaient faire deux voyages en Europe sur des bâtiments à voiles carrées. En 1841, la période d'apprentissage a été portée à sept ans et le nombre de voyages sur des bâtiments de mer fut augmenté à trois, puis à quatre en 1849. Cette année-là, la loi de la MTQ stipulait que les apprentis devaient faire deux voyages d'exploration pour s'initier à la connaissance du chenal du Nord (du cap aux Oies à l'île d'Orléans) et surtout pour mieux connaître le chenal du Sud, de la Traverse de Saint-Roch à Québec, la principale route de navigation empruntée par les pilotes pendant tout le 19^e siècle. À compter de 1849, le candidat devait en outre subir un examen (oral et écrit) d'anglais, de français et d'arithmétique.

Le problème de la libre entreprise dans le pilotage avant 1860

En tant qu'autorité de pilotage, la MTQ réglementait les pilotes et leurs apprentis, mais elle n'intervenait pas dans le service de pilotage proprement dit. En effet, le transport des pilotes sur le fleuve, les opérations d'embarquement et de débarquement à l'approche des navires océaniques, n'étaient pas assurés par la MTQ. De plus, le régime de la libre entreprise impliquait que la MTQ n'assumait pas la responsabilité de veiller à ce que chaque pilote ait une part égale du volume de travail et des gains. Il appartenait à chaque pilote de tirer avantage de la situation comme bon lui semblait. La prise en charge d'un navire par un pilote était sujette à un marché avec le capitaine.

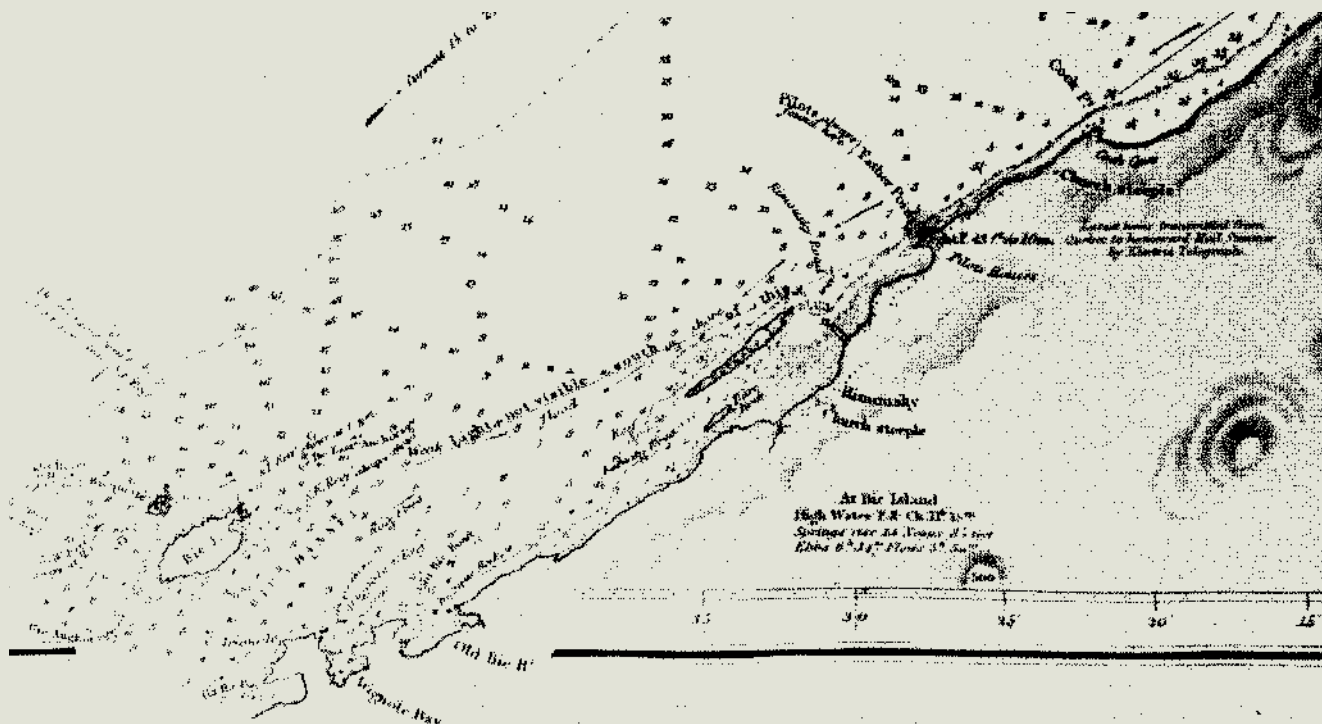
A long apprenticeship

In 1805, apprenticeships lasted five years and, during the winter, apprentice pilots had to make two voyages to Europe on square-sail vessels. In 1841, the apprenticeship period was increased to seven years and the number of voyages on sea-going vessels was increased to three, then four in 1849. That year the THQ Act stipulated that apprentices had to make two exploration voyages to become acquainted with the North Channel (from Cap aux Oies to the Île d'Orléans) and especially to become familiar with the South Channel, from Traverse Saint-Roch to Quebec City, the main navigation route taken by pilots throughout the 19th century. As of 1849, candidates also had to take an examination (oral and written) in English, French and arithmetic.

The problem with free enterprise in pilotage prior to 1860

As the pilotage authority, the THQ regulated pilots and their apprentices, but it did not intervene in pilotage services per se. The transportation of pilots on the river, and boarding and debarking operations on the approach of ocean-going ships was not ensured by the THQ. Furthermore, the free enterprise system implied that the THQ did not assume any responsibility for ensuring that each pilot got an equal share of the workload and the profits. It was up to each pilot to take advantage of the situation as he saw fit. Before taking charge of a vessel, the pilot had to reach a deal with the captain.

Pilotage services posed numerous problems: the



Excerpt from the marine chart of Captain Henry Wolsey Bayfield showing the pilotage areas between Île du Bic and the pilots' meeting place at Pointe au Père.

ANQ (Québec) "Chart of the River St. Lawrence from Cape Chat to Bic Island" (1827-1834) Capt. H.W. Bayfield

Extrait de la carte marine du capitaine Henry Wolsey Bayfield montrant les parages de pilotage entre l'île du Bic et le lieu de rendez-vous des pilotes à la pointe au Père.

ANQ (Québec) « Chart of the River St. Lawrence from Cape Chat to Bic Island » (1827-1834) Capt. H.W. Bayfield

Marché des Grands Lacs



Les Grands Lacs via le Port de Québec

Port de transbordement pour le vrac
liquide et le vrac solide

Réseau ferroviaire disponible à tous les terminaux

Ouvert à l'année / 24 heures sur 24

Bienvenue aux navires de type Capesize et Panamax

15m

de profondeur d'eau à marée basse /
LE Port en eau profonde
à proximité des Grand Lacs

Le service de pilotage posait de nombreux problèmes: le nombre des pilotes n'était pas limité, les normes d'apprentissage transgressées et la MTQ ne parvenaient pas à faire respecter le « lieu de rendez-vous des pilotes » pourtant fixé à la pointe au Père depuis 1805.

De 1805 à 1859, les pilotes qui œuvraient en aval de Québec ont exercé leur métier dans le cadre de la libre entreprise: chacun se débrouillait avec sa chaloupe à voiles, ou quelques-uns réunis en petites sociétés s'équipaient de goélettes pour offrir leurs services aux vaisseaux qui entraient dans le golfe du Saint-Laurent. Ce fut une période extrêmement difficile, car le mode d'affectation à tour de rôle n'existait pas. À la rencontre des navires, c'était la règle du premier à bord qui prévalait, c'est-à-dire que le pilote qui accostait le premier un vaisseau avait la préférence pour le piloter, ou à la moitié du paiement du pilotage si le capitaine refusait son offre. La mise en commun des revenus du pilotage n'existait pas: le pilote était payé directement par le capitaine pour ses services.

Vers 1832, le trop grand nombre de pilotes (163) conduisit à une concurrence effrénée, par suite du principe de libre entreprise et à des pratiques injustes au détriment des pilotes et des armateurs. Par exemple, il était fréquent pour la descente d'un navire que le pilote ne fasse que les deux tiers du pilotage. Surtout à l'automne, le pilote débarquait du navire pour rejoindre une goélette-pilote dans les parages des îles du Pot à l'Eau-de-Vie ou de l'île Verte, au lieu de débarquer dans les parages de l'île du Bic, ce qui pouvait compromettre la sécurité du navire. Au péril de leur vie, les pilotes croisaient entre le cap des Rosiers et la pointe sud-ouest de l'île d'Anticosti. C'est ainsi que la goélette **Saint-Laurent** sombra en septembre 1839, lors d'une tempête qui fit 23 victimes, dont la plupart provenaient de la paroisse Saint-Jean, île d'Orléans. Mentionnons également le naufrage des goélettes **Sutherland** et **Wasp** qui chavirèrent lors d'une

tempête en mai 1852 dans le golfe du Saint-Laurent, entraînant la mort de 14 pilotes. De 1815 à 1855, en l'espace de 40 ans, 87 pilotes, 23 apprentis et 23 journaliers périrent noyés, en aval du port de Québec.



*Sir Étienne-Paschal Taché. The man who made the incorporation of the pilots possible was honoured during his lifetime, with the construction of an imposing 62 tx pilot schooner, the **Sir E.-P. Taché**, launched on April 29, 1862.*

Sir Étienne-Paschal Taché. L'homme qui avait rendu possible la constitution des pilotes en corporation fut honoré de son vivant, par la construction d'une imposante goélette-pilote de 62 tx, la **Sir E.-P. Taché**, lancée le 29 avril 1862.



Pilot's boat seeking ships, Coll. J.L., Oil on canvas, Loman.

Chaloupe de pilote à la recherche de vaisseaux, coll. J.L., huile sur toile, Loman.

number of pilots was not limited, the apprenticeship standards were breached and the THQ did not manage to enforce the provision respecting the pilots' meeting place, which had actually been set at La pointe au Père since 1805.

From 1805 to 1859, pilots working below Quebec City practised their profession in the context of free enterprise: each man managed with his boat rigged with sails, or some pilots, organized into small companies, acquired schooners to offer their services to vessels entering the Gulf of St. Lawrence. This was an extremely difficult time, since there was no rota system. When ships appeared, pilots jostled among themselves to be first on board. That is, the pilot who was the first to come alongside a vessel had preference for piloting it or, if the captain refused his offer, to half the piloting payment. The pooling of piloting revenues did not exist; the pilot was paid directly by the captain for his services.

About 1832, the too large number of pilots (163) led to unbridled competition, as a result of free enterprise and unfair practices detrimental to both pilots and ship-owners. For example, when vessels were heading downstream, pilots frequently piloted them only two thirds of the way. Especially in the fall, pilots got off so that they could catch a pilot schooner near the Îles du Pot à l'Eau-de-Vie or Île Verte, instead of getting off close to Île du Bic, and this could compromise the safety of the vessel. Risking their lives, pilots crossed between Le cap des Rosiers and the southwest point of Anticosti Island. This is how the schooner **Saint-Laurent** went down in September 1839, in a storm that took 23 victims, most of whom were from the Parish of Saint-Jean, Île d'Orléans. We should also mention the shipwrecked schooners

Deloitte.

Samson Bélair/Deloitte & Touche

Joyeux 150^e anniversaire!

Hommage à la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent

Deloitte est fier et heureux d'être un partenaire de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent depuis 1920. Nous sommes privilégiés d'évoluer à vos côtés et nous vous souhaitons tout le succès possible pour les années à venir!

www.deloitte.ca

Happy 150th anniversary!

Tribute to Corporation of Lower Saint Lawrence Pilots

Deloitte is proud and pleased to be a partner of Corporation of Lower Saint Lawrence Pilots since 1920. We are privileged to evolve by your side and wish you success in the future!

www.deloitte.ca



Institution de la Corporation des pilotes, 19 mai 1860

Dans ce contexte, des pilotes «pour le havre de Québec et au-dessous» multiplieront les requêtes auprès de la Chambre d'assemblée du Canada-Uni afin d'obtenir des changements aux lois et règlements de la MTQ, le resserrement des critères d'apprentissage, la diminution du nombre de pilotes, l'adoption du mode d'affectation à tour de rôle et la mise en commun des recettes du pilotage.

À la suite des recommandations des Comités spéciaux de 1851 et 1853, présidés par le député de Rimouski, Joseph-Charles Taché (1820-1894), et à l'appui de Sir



La Vigie leaving the Port of Quebec, about 1902.

La Vigie au départ de Québec vers 1902

Sutherland and Wasp, which capsized in a storm in May 1852 in the Gulf of St. Lawrence, causing the death of 14 pilots. From 1815 to 1855, in the space of 40 years, 87 pilots, 23 apprentices and 23 day labourers died of drowning below the Port of Quebec.

Institution of the Corporation of Pilots, May 19, 1860

In this context, pilots "for and below the Harbour of Quebec" would repeatedly petition the Legislative Assembly of United Canada to seek amendments to the THO's

laws and regulations, to tighten up apprenticeship criteria, to decrease the number of pilots, and to adopt a rota assignment method and the pooling of pilotage revenues.



ACPHQ, photo J.-E. Livernois, 1899

The Corporation of Pilots for and below the Harbour of Quebec in 1899. The oldest corporation of pilots in North America. Arranged as a mosaic, the portraits of the 29 working licensed pilots, members in 1899, of the CPHQ.

La Corporation des pilotes de Québec en 1899. La plus ancienne corporation de pilotes en Amérique du Nord. Disposés en mosaïque, les portraits des 129 pilotes brevetés actifs, membres en 1899, de la CPHQ.

Étienne-Paschal Taché (1795-1865), membre du Conseil législatif de la Province du Canada, une loi (23 Victoria, chap. 123) fit droit à la demande des 250 pilotes qui furent constitués en corporation sous le nom de Corporation des pilotes pour le Havre de Québec et au-dessous [en aval].

Désormais, le transport des pilotes et les opérations d'embarquement et de débarquement sur les grands voiliers étaient assurés par des goélettes de la Corporation dans les parages de l'île du Bic. L'affectation des pilotes se faisait, pour la majorité d'entre eux, à tour de rôle, et quelques-uns étaient engagés par des compagnies de navigation transatlantique, comme pilotes spéciaux. Ces derniers embarquaient à bord des navires à vapeur, à partir du quai de Pointe-au-Père, où la Compagnie des vapeurs océaniques de Montréal y avait construit un phare et une station télégraphique depuis 1859.

Le pilotage de 1905 à nos jours

Au printemps 1905, le ministère de la Marine se chargea du service de bateaux-pilotes, à la station d'embarquement unique de Pointe-au-Père. Les pilotes disposèrent successivement de quatre petits vapeurs : le **Champlain**, l'**Eureka**, le **Jalobert** et le dernier en usage, de 1936 à 1960, le **C.G.S. Citadelle**.

À compter de 1934, le nombre et le tonnage des bâtiments augmentant, les pilotes délaissèrent peu à peu le chenal du Sud, alors entretenu à une profondeur minimale de 30 pieds. En 1937, la fermeture de la station de quarantaine, à Grosse-Île, incita le ministère des Transports à améliorer le chenal du Nord. En 1960, en raison de l'avènement de la navigation d'hiver et des meilleures conditions climatiques du chenal du Nord, l'anse aux Basques (Les Escoumins) devint la station d'embarquement des pilotes du bas Saint-Laurent, telle que nous la connaissons aujourd'hui.

Dans un esprit de continuité, le 9 mai 1960, le groupe de 67 pilotes de la circonscription de pilotage de Québec (n° 2), obtenait une charte fédérale constituant une corporation sous le nom de Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent (CPBSL). Le capitaine Gaston Rousseau fut le président fondateur, de 1960 à 1963.

Les années 1960 furent marquées par les travaux de la Commission royale d'enquête sur le pilotage (1962-1971). Cet-

Further to recommendations made by the Special Committees of 1851 and 1853, chaired by the Member from Rimouski, Joseph-Charles Taché (1820-1894), and with the support of Sir Étienne-Paschal Taché (1795-1865), a member of the Legislative Council of the Province of Canada, an act (23 Victoria, c. 123) was passed meeting the demands of the 250 pilots who were incorporated under the name of Corporation of Pilots for and below the Harbour of Quebec.

From then on, the transportation of pilots, and boarding and debarking operations on the large sailing ships were ensured by the Corporation's schooners in the area of Île du Bic. The majority of pilots were assigned on a rotational basis and some were hired by trans-Atlantic navigation companies as special pilots. These latter on 1902es boarded steamships from the quay at Pointe-au-Père, where the Montreal Ocean Steamship Company had built a lighthouse and a telegraph station in 1859.

Pilotage from 1905 to modern times

In the spring of 1905, the Department of Marine took charge of pilot boat services, at the sole boarding station at Pointe-au-Père. The pilots would then have four small

steamships at their disposal, namely the **Champlain**, the **Eureka**, the **Jalobert** and the last one to be used, from 1936 to 1960, the **C.G.S. Citadelle**.

Beginning in 1934, the number and tonnage of ships increased, and pilots gradually stopped using the South Channel, which was kept then at a minimum depth of 30 feet. In 1937, with the closing of the quarantine station on Grosse-Île, the Department of Transport improved the North Channel. In 1960, the advent of winter navigation and the better climate conditions of the North Channel, meant that Anse aux Basques (Les Escoumins) would become the boarding station for Lower St. Lawrence pilots, as we know it today.

In a spirit of continuity, on May 9, 1960, a group of 67 pilots in the District of Quebec (No 2), was granted a federal charter creating a corporation known as The Corporation of Lower Saint Lawrence Pilots (CLSLP). Captain Gaston Rousseau was the founding President from 1960 to 1963.

The 1960s were marked by the work of the Royal Commission on Pilotage (1962-1971). This cross-Canada commission



The Jalobert offshore from the station at Pointe-au-Père about 1931.

Le **Jalobert** au large de la station de Pointe-au-Père vers 1931.



The pilot boat A. Martin offshore from Les Escoumins, Les Escoumins, August 24, 2002.

Le bateau-pilote **A. Martin** au large des Escoumins, 24 août 2002.

te commission pancanadienne fut présidée par Yves Bernier, qui un an auparavant, le 1^{er} mars 1961, avait été nommé juge de la Cour supérieure du Québec. Œuvre colossale, le *Rapport de la Commission royale d'enquête sur le pilotage* (ou rapport Bernier) est un incontournable pour comprendre l'évolution statutaire de la circonscription de pilotage de Québec.

Découlant des recommandations du *Rapport Bernier*, la Loi sur le pilotage adoptée en 1971 (19-20 Elizabeth II, C-52) créait quatre régions de pilotage dites « administrations » : celle de l'Atlantique, des Grands Lacs, du Pacifique et des Laurentides. Le conseil d'administration de l'Administration de pilotage des Laurentides (1972) est composé d'un président et de six autres membres, dont deux pilotes, deux membres de l'industrie maritime et deux représentants du public. La CPBSL détient un contrat exclusif de service de pilotage avec l'Administration de pilotage des Laurentides pour la circonscription de Québec, entre Les Escoumins et Québec y compris la rivière Saguenay.

Les pilotes du Saint-Laurent ont marqué la mémoire collective du Québec. Ainsi, le 4 octobre 2002, sur le site de Parcs Canada, à Pointe-au-Père, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada procédait en présence de nombreux dignitaires au dévoilement d'une plaque en bronze commémorant « l'importance historique nationale des pilotes du Saint-Laurent ».

À l'affût des dernières technologies, la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent a acquis en 2005 un simulateur de navigation qui est installé dans un édifice du port de Québec, afin de parfaire la formation professionnelle des pilotes et des apprentis (*Maritime Magazine* no 36, 2005, p. 44).

Des Escoumins à Québec, les pilotes du Saint-Laurent perpétuent cette tradition d'excellence, et ils sont, sans conteste, de véritables cartes marines parlantes qui se rectifient au jour le jour, vigilants qu'ils sont sur la passerelle des navires. 

Lecture suggérée:

Jean Leclerc, *Les pilotes du Saint-Laurent, 1762-1960*.

L'organisation du pilotage en aval du havre de Québec,

Les Éditions GID, 2004, 855 p. ISBN 2-922668-58-4



The Bernier Report (Titre IV) June 10, 1970. ANC, PA48242

Le rapport Bernier (Titre IV),
10 juin 1970. ANC, PA48242

was chaired by Yves Bernier, who a year earlier, on May 1, 1961, had been appointed a judge to the Superior Court of Quebec. A colossal work, the *Bernier Report* is essential to an understanding of the statutory development of the Quebec pilotage district.

Stemming from the recommendations contained in the *Bernier Report*, the *Pilotage Act* passed in 1971 (19-20 Elizabeth II, C-52) created four pilotage areas called "authorities." There is one for each of the Atlantic, Great Lakes, Pacific and Laurentian regions. The Board of Directors of the Laurentian Pilot Authority (1972) comprises a Chairman and six other members, including two pilots, two shipping industry members and two members of the general public. The CLSLP has an exclusive pilotage contract with the Laurentian Pilotage Authority for the District of Quebec, between Les Escoumins and Quebec City, including the Saguenay River.

The St. Lawrence pilots have left a mark on the collective memory of Quebec. On October 4, 2002, on the Parks Canada site at Pointe-au-Père, the Historic Sites and Monuments Board of Canada, in the presence of numerous dignitaries, unveiled a bronze plaque commemorating "the national historic importance of the pilots of the St. Lawrence River."

In the wake of the latest technologies, the Corporation of Lower Saint Lawrence Pilots acquired, in 2005, a navigation simulator, located in a building in the Port of Quebec, to provide training for pilots and apprentices (*Maritime Magazine* no 36, 2005, p. 44).

From Les Escoumins to Quebec City, the pilots of the St. Lawrence continue their tradition of excellence, and unquestionably they are the real talking, daily self-correcting marine charts, who are on watch on the bridges of ships. 

Suggested reading:

Jean Leclerc, *Les pilotes du Saint-Laurent, 1762-1960*.

L'organisation du pilotage en aval du havre de Québec,

Les Éditions GID, 2004, 855 p. ISBN 2-922668-58-4

*Félicitations
à la Corporation des pilotes
du Bas-Saint-Laurent
pour votre anniversaire!*



**MORNEAU
SOBECO**

SERVICES-CONSEILS EN RESSOURCES HUMAINES ET SOLUTIONS ADMINISTRATIVES
HUMAN RESOURCE CONSULTING AND ADMINISTRATIVE SOLUTIONS

79, boulevard René-Lévesque Est, Bureau 100, Québec QC G1R 5N5
tél. : 418.529.4536 • téléc. : 418.529.6447

www.morneausobeco.com

-  • 24 Hour Emergency Response
-  • Inspections - In Water Surveys
-  • Surveys in Lieu of Drydocking
-  • LR - DNV - ABS - GL
-  • Divers Certified by CWB
-  • "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



LE PILOTAGE MARITIME EN BREF

- Tout navire qui doit obligatoirement demander des services de pilotage en vertu de la Loi sur le pilotage du Canada pour remonter le Saint-Laurent doit se diriger vers Les Escoumins, point d'embarquement des pilotes de la circonscription n° 2 de la région des Laurentides.
- Un pilote de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent monte à bord pour prendre en charge les manœuvres de navigation jusqu'au port de Québec ou jusqu'à un port sur la rivière Saguenay.
- Les changements de pilote sont toujours une opération difficile, et parfois même dangereuse lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises. Le pilote doit grimper dans une échelle d'une hauteur qui peut atteindre 10 mètres (30 pieds) pour embarquer.
- Une fois à bord, le pilote prend contact avec le capitaine et les officiers du navire, et il vérifie plusieurs points importants: qualité du matériel de navigation, capacité et caractéristiques du navire, nature de la cargaison, etc. L'anglais est la *lingua franca*.
- Si le pilote constate que le navire ne respecte pas certaines exigences prescrites, il doit en informer les autorités canadiennes.
- Le pilotage est administré par Transports Canada. Le pays est divisé en quatre régions administratives (Atlantique, Laurentides, Grands Lacs et Pacifique), chacune elle-même composée de plusieurs circonscriptions de pilotage.
- Au Québec, c'est l'Administration de pilotage des Laurentides qui a la responsabilité du fleuve Saint-Laurent. Deux corporations fournissent les services de pilotage dans la région. L'une de celles-ci est la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent, qui possède un contrat d'exclusivité pour la fourniture des services de pilotage dans la circonscription n° 2.
- Devenir pilote breveté sur le Saint-Laurent n'est pas une mince tâche. Par exemple, avant qu'un pilote soit assigné à un navire, il faut parfois 12 ans. Cette période peut comprendre des études à l'Institut maritime du Québec à Rimouski et une formation en apprentissage (plus de 100 voyages en compagnie d'un pilote breveté et un cours de formation sur simulateur).
- En dépit d'une pénurie croissante de marins/officiers partout dans le monde, la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent continue de suffire aux besoins.



KEY FACTS – MARITIME PILOTAGE

- Any ship subject to compulsory pilotage in accordance with the Canadian Pilotage Act and which navigates up the St. Lawrence River must head for Les Escoumins, the embarkation point for pilots of District 2 of the Laurentian region.
- A pilot from the Corporation of Lower Saint Lawrence Pilots will board the vessel to take charge of navigation manoeuvres up to the Port of Québec or to a port on the Saguenay River.
- Pilot changes are always a tricky operation, sometimes even dangerous, when poor weather conditions prevail. The pilot must get on board using a ladder, with the ascent reaching up to 10 metres (30 feet).
- Once on board, the pilot makes contact with the captain and the ship's officers, verifying a number of important matters: the quality of the navigation equipment, the ship's capacity, its specifics, nature of the cargo, etc. English is the *lingua franca*.
- If the pilot determines that the vessel does not meet certain required specifications, it is the pilot's duty to advise the Canadian authorities.
- Pilotage is administered by Transport Canada. The country is divided into four administrative areas (Atlantic, Laurentian, Great Lakes and Pacific) and each of these is divided into pilotage districts.
- In Québec, the Laurentian Pilotage Authority is responsible on the St. Lawrence River. Two corporations ensure pilotage service in the region. One of these is the Corporation of the Lower Saint Lawrence Pilots, which holds an exclusive contract for pilotage services within District No. 2.
- Becoming a fully-licensed pilot on the St. Lawrence River is a major undertaking. For example, before a pilot can be assigned to a ship, it can take 12 years. This period can encompass studies at the Institut Maritime du Québec at Rimouski and apprenticeship training (including the completion of more than 100 voyages accompanied by a licensed pilot and completion of a simulation training course).
- Despite a growing seafarer/officer shortage internationally, the Corporation of Lower Saint Lawrence Pilots has continued to meet its needs.





Leo Ryan

Capt. Marc-André Fortin is pictured taking part in the exercise of various pilotage tasks at the maritime simulator.

On voit ici le capitaine Marc-André Fortin en train d'exécuter diverses tâches de pilotage sur le simulateur.

World-class maritime simulator

Simulateur de calibre mondial

Leo Ryan

Fondé en août 2005 par la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent (CPBSL), le Centre de simulation et d'expertise maritime (CSEM) a vite recueilli bien des éloges et s'est imposé au Canada et à l'étranger comme une installation de calibre mondial pour la formation des pilotes et des marins.

«Notre vaste gamme de services et notre expertise très diversifiée sont fort appréciées», a déclaré Paul Racicot, directeur du Centre situé à Québec, en bordure du fleuve.

Chef de file en matière de formation et de perfectionnement des pilotes, le CSEM offre un savoir-faire unique en Amérique du Nord pour assurer la sécurité de la navigation.

La mission du CSEM est d'offrir de la formation aux apprentis pilotes ainsi que des programmes de perfectionnement aux pilotes du Bas-Saint-Laurent et des autres circonscriptions de pilotage du Canada. Le Centre

Established in August 2005 by the Corporation of Lower Saint Lawrence Pilots (CLSPL), the Maritime Simulation and Resource Centre (MSRC) has rapidly won much praise in Canada and abroad as a world-class training facility for pilots and mariners.

“Our wide range of services and expertise has been highly appreciated,” said Paul Racicot, Director of the Centre situated on the waterfront of Québec City.

At the vanguard of pilot training and development, the MSRC offers unique expertise in navigational safety in North America.

The MSRC's mission is to ensure training for apprentice pilots and development programs for pilots in the Lower Saint Lawrence and from other pilotage districts within Canada. It also welcomes other professional navigators seeking to learn new techniques or to upgrade their skills. The training programs have



accueille également d'autres navigateurs professionnels désireux de maîtriser de nouvelles techniques ou de recevoir une formation d'appoint. Les programmes de formation ont été approuvés par Transports Canada et par l'American Pilot Association.

L'apprentissage sur simulateur permet aux participants de manœuvrer dans différentes régions géographiques, d'utiliser un assortiment de modèles de navires, d'interagir avec d'autres navires (jusqu'à 300 dans chaque exercice), de naviguer dans toutes sortes de conditions influant sur la manœuvre et d'exécuter des manœuvres complexes avec ou sans l'aide de remorqueurs. Les administrations de pilotage de l'Atlantique, des Laurentides et des Grands Lacs ont confié la formation de leurs pilotes au CSEM. Elles regroupent 73 % de tous les pilotes du Canada.

Le Centre a procédé à des travaux de simulation pour évaluer les risques reliés à l'arrivée des navires post-Panamax dans les eaux du Saint-Laurent. L'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) a aussi chargé le Centre d'élaborer la base de données du terminal Canaport de Saint John afin que les pilotes et les capitaines de remorqueurs puissent accomplir des exercices préparatoires avant l'arrivée du premier méthanière au terminal.

Parmi d'autres activités, le CSEM a exécuté des travaux d'ingénierie afin de valider des projets d'expansion de ports, y compris pour les terminaux de GNL de Gros-Cacouna et Rabaska.

Plus récemment, le Centre a réalisé des travaux de simulation pour l'Administration portuaire de Québec ainsi que pour un projet de nouveau terminal de vrac en Colombie.

Depuis sa fondation, le CSEM a été consulté par des sociétés, des associations de pilotes et des armements d'Amérique du Nord et de pays étrangers comme l'Inde, la France, la Nouvelle-Calédonie, le Maroc et la Grèce.

Le CSEM a reçu des témoignages élogieux de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central, l'Administration de pilotage des Grands Lacs, la Corporation des pilotes du port de Montréal et l'Association des pilotes maritimes du Canada, de même que du ministère des Transports du Québec et de la Réserve navale du Canada.

Une des sommités de l'industrie maritime, Garland Hardy, président de Lantec Marine Inc., a pour sa part qualifié le centre de simulation d'«une des plus complètes combinaisons d'équipement, de technologie et d'expertise en pilotage qui soit au monde». 

been approved by Transport Canada and the American Pilot Association.

The simulator experience allows participants to maneuver in various geographical areas, using an assortment of vessel models, to interact with other vessels (up to 300 in each exercise), and to navigate in all conditions affecting ship-handling, and to perform complex maneuvers with or without tugs.

The Atlantic, Laurentian and Great Lakes pilotage administrations have confided the training of their pilots to the MSRC. They represent 73% of all Canadian pilots.

The Centre has carried out simulation work within the context of risk assessment related to the arrival of post-Panamax vessels in the waters of the St. Lawrence. It was also mandated by the Atlantic

Pilotage Authority (APA) to develop the data base of Canaport terminal of Saint John so that the pilots and masters of tugboats can do preparatory exercises in anticipation of the first liquid natural gas carrier (LNG) at that site.

Among other activities, the MSRC has carried out engineering work to validate port expansion projects, including natural gas terminals at Gros-Cacouna and Rabaska.

More recently, it did simulation work for the Quebec Port Authority and for a planned new bulk terminal at a port in Colombia.

From the outset of its creation, the MSRC has been consulted by companies, pilot groups, and shipping firms from North America as well

as from such foreign countries as India, France, New Caledonia, Morocco and Greece.

The MSRC has received glowing testimonials from the Corporation of Mid St. Lawrence Pilots, the Great Lakes Pilotage Authority, the Port of Montreal Pilots Corporation, and the Canadian Marine Pilots Association as well as the Quebec Ministry of Transport and the Canadian Naval Reserve.

Among marine industry executives, Garland Hardy, President of Lantec Marine Inc., has qualified the simulation facility as "one of the most comprehensive combinations of equipment, technology and pilotage expertise available in the world." 



On right, Quebec Minister for Transport, Norman MacMillan, visits the world-class Maritime Simulation and Resource Centre in the company of Capt. Pierre Grégoire, outgoing President of the Corporation of Lower St. Lawrence Pilots.

À droite, le ministre délégué aux Transports du Québec, Norman MacMillan, visite le Centre de simulation et d'expertise maritime de renommée mondiale en compagnie du capitaine Pierre Grégoire, président sortant de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent.

FOCUS



Pierre Terrien
Publisher/Éditeur

Cette chronique visuelle a pour but de partager avec vous certains clichés qui ont marqué l'éditeur de *Maritime Magazine*, qui à l'origine s'est impliqué dans la production de publications à caractère maritime en faisant des photographies.

The purpose of this visual feature is to share with you certain shots that struck the Publisher of *Maritime Magazine*, who originally became involved in the production of maritime publications through his skills in photography.



An ocean crossing affords the viewer a series of sunrises and sunsets as varied as they are breathtaking. A crossing made aboard a sailboat enables the photographer to shoot such scenes from some unusual points of view, with amazing results, as may be seen in this photo, taken of a sunrise on the Atlantic in January of this year.

Une traversée de l'océan donne lieu à une suite de couchers et de levers de soleil aussi variés que truculents. Lorsqu'elle se fait sur un voilier, elle offre au photographe des points de vue inédits, qui l'autorisent à cerner son sujet diversement. Sur la photo, un lever de soleil sur l'Atlantique, janvier 2010.

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



On ne peut remonter 25 ans en arrière jusqu'à la naissance de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) sans penser immédiatement à un petit monsieur aux cheveux foncés marchant du pas décidé de l'homme en mission. Cet homme, géographe de formation, que le magazine américain *Seaway Review* appelait autrefois *Le Lion du Saint-Laurent*, c'est Hugues Morrisette.

Ce nom semble très bien convenir à M. Morrisette, qui se plaisait à dire à ses collaborateurs: «Visez haut ou restez chez vous!»

Le 25 novembre 1985, jour de la fondation officielle de la SODES, M. Morrisette était flanqué sur un podium à l'Hôtel Ritz de Montréal d'Yvon Marcoux, président de la Chambre de commerce de Montréal, de Ronald Corey, président du conseil du Port de Montréal, et de Paul Martin, président de CSL, le conférencier principal. Dans la salle à manger bondée, une atmosphère de fébrilité palpable accompagnait la création de ce qui allait devenir LA voix de défense des intérêts de l'ensemble de la collectivité maritime québécoise.

Interviewé par le *Maritime Magazine*, Marc Gagnon, directeur général de la SODES de 1985 à 2008, a déclaré qu'il était «important» de reconnaître M. Morrisette comme le fondateur de la SODES. «Il répétait souvent avec insistance que pour développer le Saint-Laurent, il fallait oublier ce qui nous divise et se parler.»

Cette phrase était une allusion directe à l'exercice du pouvoir par le Parti québécois, qui prônait la souveraineté

In looking back 25 years ago how the St. Lawrence Economic Development Council came into being, one's thoughts turn rather instantly to a short, dark-haired *monsieur* who walked with a determined step like a man on a mission. A geographer by background, his name was Hugues Morrisette, once described by *Seaway Review* in the United States as *The Lion of the St. Lawrence*.

Indeed, the title seems appropriate for Mr. Morrisette who was fond of exhorting associates: "Go big or stay home!"

On Nov. 25, 1985, on a day that marked the official foundation of SODES, Mr. Morrisette was flanked on a podium at Montreal's Ritz Hotel by Yvon Marcoux, President of the Chamber of Commerce of Montreal, Ron Corey, Chairman of the Port of Montreal, and Paul Martin, President of Canada Steamship Lines who was the keynote luncheon speaker. In the packed dining room, there was a palpable atmosphere of excitement on the launching of what was to become THE voice defending the interests of the Quebec marine community as a whole.

Interviewed by *Maritime Magazine*, Marc Gagnon, Executive Director of SODES between 1985 and 2008, said it was "important" to recognize Mr. Morrisette as the founder of SODES. "He frequently insisted that to develop the St. Lawrence, one must forget the barriers and communicate."

This remark was a direct reference to the fact that the pro-sovereignty Parti Québécois was in power during different periods in the late 1970s, in the early 1980s



Pierre Tardieu



A unique consensus-building instrument

Un outil de concertation unique

Leo Ryan

du Québec, à différentes périodes de la fin des années 1970, du début des années 1980 et de la fin des années 1990. Les relations étaient tendues entre les partisans d'un Québec souverain et les émanations du gouvernement fédéral, y compris les ports.

«Au départ, l'une des principales difficultés fut de transcender les divergences politiques et de convaincre les fonctionnaires fédéraux que notre principal objectif était la défense et la mise en valeur du Saint-Laurent, ce qui profitait à toute l'industrie maritime», a déclaré M. Gagnon.

Initialement, a-t-il noté, on avait tendance dans les cercles fédéraux, à accuser la nouvelle entité d'être «trop nationaliste».

Cet exercice de diplomatie a mis un certain temps à porter fruit mais il a finalement été couronné de succès, aidé par le fait que la volonté de la SODES de créer une solidarité régionale pour assurer le progrès économique de la région du Saint-Laurent avait l'appui sans réserve des gouvernements libéraux à Québec. Ainsi, l'unité était-elle réalisée autour d'une cause commune.

Réjean Leclerc, du ministère des Transports du Québec, qui fut aussi pendant des années le bras droit de M. Morrisette déclare: «Hugues Morrisette fut le premier haut fonctionnaire à se montrer conscient de l'importance phénoménale du Saint-Laurent et du transport maritime et à transmettre inlassablement ce message à ses pairs de même qu'aux hommes et femmes de toute allégeance politique.»

and in the late 1990s. Relations were tense between proponents of a separate Quebec and federal government interests, including ports.

“One of the biggest early challenges was to eliminate the political divisions and to convince federal officials that our prime goal was to defend and promote the St. Lawrence to the benefit of the maritime industry as a whole,” said Mr. Gagnon.

There was an initial tendency by federal circles, he noted, to accuse the new entity of being “too nationalistic.”

The exercise in diplomacy took a while to bear fruit. But it did succeed, aided by the fact that the SODES vision of building regional solidarity to achieve economic progress for the St. Lawrence region was also strongly endorsed by Liberal governments in Quebec City. Thus, unity was found in a common cause.

Réjean Leclerc from the Quebec Ministry of Transport, who also worked directly as a right-hand man to Mr. Morrisette for a number of years, declares: “Hugues Morrisette was the first high-ranking civil servant to show awareness of the phenomenal importance of the St. Lawrence and of maritime transport and to transmit this message unceasingly to all his peers and to men and women of all political stripes.”

He recalled that it was thanks to the work of Mr. Morrisette and his team that the Quebec government in 2001 published its first-ever comprehensive maritime transport and waterway blueprint. He underlines, too, the pivotal role played by Mr. Morrisette in the founding



Premier René Lévesque addresses a major International Symposium on the Great Lakes/St. Lawrence System in June, 1982.

Le premier ministre René Lévesque prononce un discours lors d'un important colloque international sur le réseau Grands Lacs-Saint-Laurent en juin 1982.

M. Leclerc a rappelé que c'est grâce au travail de M. Morrisette et de son équipe que le gouvernement du Québec a publié en 2001 son premier plan d'action exhaustif de transport maritime et fluvial. Il souligne également le rôle très important que M. Morrisette a joué dans l'instauration de la Conférence annuelle de l'Association internationale des maires des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

M. Leclerc attribue à M. Morrisette la paternité de l'expression «réseau Saint-Laurent-Grands Lacs» ainsi que le crédit pour avoir fait connaître le Saint-Laurent comme la route commerciale la plus courte entre l'Europe et le cœur industriel de l'Amérique du Nord.

Une plus grande visibilité grâce aux colloques internationaux

Au fil des ans toutefois, la naissance et le développement de la SODES se sont inscrits dans un processus en plusieurs

of the annual international conference of Great Lakes/St. Lawrence mayors.

Mr. Leclerc credits Mr. Morrisette for inventing the term of St. Lawrence/Great Lakes System and for the description of the St. Lawrence as the shortest trade route between Europe and North America's industrial heartland.

International symposiums raise visibility

Through the years, however, the birth and growth of SODES was a step-by-step process which involved a number of Quebec government initiatives bolstered by several major international symposiums that attracted large audiences.

In June 1982, there was the *International Symposium on the Great Lakes/St. Lawrence: the gateway to North America's heartland*. More than 400 delegates attended



Through the years, various symposiums played a key role in the foundation and subsequent growth of SODES.

Au fil des ans, divers colloques ont joué un rôle clé dans la naissance et le développement de la SODES.

Message du ministre délégué



C'est avec grand plaisir, en tant que ministre délégué responsable du secteur du transport maritime au Québec, que je tiens à souligner le 25^e anniversaire de fondation de la Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) et l'importance de son action sur le développement durable du Saint-Laurent. Sa contribution et son engagement dans le cadre des travaux du Forum de concertation de l'industrie maritime, de l'important dossier du Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs et de la campagne de valorisation du transport maritime sont dignes de mention.

La Sodes est un intervenant de premier plan auprès du ministère des Transports et je saisis cette occasion pour reconnaître à nouveau son rôle rassembleur auprès de la communauté maritime du Québec et même d'ailleurs.

Norman MacMillan

Ministre délégué aux Transports

Transports
Québec 

Au cœur de l'industrie maritime du Saint-Laurent depuis 25 ans


sodes





From the very beginning, regular SODES luncheons with keynote speakers have attracted many people from the private and public sectors. This photo shows a lively discussion between, from left to right, prominent lawyer Raynold Langlois, Norman Hall, President of the Canadian Shipowners Association, and Rita-Dionne Marsolais, who held several Quebec cabinet positions between 1994 and 2003.

Dès le tout début, les déjeuners-causerie qu'organise régulièrement la SODES avec des conférenciers invités ont attirés une foule de gens des secteurs publics et privés. On voit ici en discussion animée, de gauche à droite, l'éminent avocat Raynold Langlois, Norman Hall, président de l'Association des armateurs canadiens et Rita-Dionne Marsolais qui fut titulaire de plusieurs ministères au gouvernement du Québec de 1994 à 2003.

étapes à la faveur d'initiatives du gouvernement du Québec appuyées par de grands colloques internationaux réunissant de vastes auditoires.

Il y eut en juin 1982 le Colloque international sur le réseau Grands Lacs-Saint-Laurent: porte ouverte sur le cœur de l'Amérique du Nord. Plus de 400 délégués assistèrent à ce rassemblement à Québec, dont des représentants de Ports Canada, du gouvernement de l'Ontario et des États américains riverains des Grands Lacs.

À peine trois ans plus tard, les pouvoirs publics québécois jugeaient indispensable de créer une organisation spécialement chargée d'élaborer des politiques visant à mettre en valeur le potentiel économique du Saint-Laurent. C'est ainsi qu'est né le Projet Saint-Laurent (St. Lawrence Task Force) que pilotait M. Morrisette.

Il y eut en janvier 1985 la conférence intitulée: Le Saint-Laurent: une ressource nationale vitale. En novembre suivant était organisé un colloque international sur le commerce et la navigation sur le Saint-Laurent en hiver.

Puis en juin 1986, se tint à Sept-Îles une fructueuse conférence qui eut une influence considérable sur l'avenir de la SODES. Le thème était «L'importance du commerce maritime sur le Saint-Laurent et le rôle des pouvoirs publics». Le premier ministre du Canada, Brian Mulroney, et le premier ministre du Québec, Robert Bourassa, adressèrent des messages d'appui.

this gathering in Quebec City, including representatives from Ports Canada, the Ontario government and U.S. Great Lakes states,

Barely three later, the Quebec authorities deemed it essential to establish an organization focused exclusively on developing policies that would harness the St. Lawrence's economic potential. Thus emerged the St. Lawrence Task Force (Projet Saint-Laurent) piloted by Mr. Morrisette.

In January 1985 was the conference on *The St. Lawrence: a vital national resource*. In November of the same year was staged an international symposium on Trade and winter navigation on the St. Lawrence.

Then in June 1986 was held in Sept-Îles a successful conference that had a significant impact on the future of SODES. The theme was *The importance of maritime commerce on the St. Lawrence and the role of public authorities*. Offering messages of support were Canadian Prime Minister Brian Mulroney and Quebec Premier Robert Bourassa.

A year earlier, on June 18, 1985, Mr. Morrisette had announced the Quebec government's plan to set up an agency, similar to a Crown Corporation, to promote the economic development of the St. Lawrence. To be known as the Secrétariat de la mise en valeur du Saint-Laurent (St. Lawrence Development Secretariat), it was given a start-up budget of \$3 million. The new entity included



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



NAVTECH
 NAVAL ARCHITECTURE NAVALE

105, Côte de la Montagne, bur. 701
Québec, Qc
G1K 4E4

tél. 418 694.0534 1 877 694.0543
fax. 418 694.2259
web. navtech.ca info@navtech.ca

Un an plus tôt, le 18 juin 1985, M. Morrisette avait annoncé que le gouvernement québécois voulait mettre sur pied une sorte de société d'État chargée de favoriser le développement économique du Saint-Laurent. Cet organisme, qui allait être connu sous le nom de Secrétariat de la mise en valeur du Saint-Laurent (St. Lawrence Development Secretariat), reçut un budget de départ de 3 millions de dollars. La nouvelle entité comprenait un état-major d'une vingtaine de personnes, dont quatre étaient affectées en qualité d'attachés maritimes à des délégations du Québec à Chicago, New York, Bruxelles et Londres.

M. Morrisette évoque la concurrence des ports du Mississippi et de la côte est des États-Unis

Prenant la parole au nom du premier ministre René Lévesque, M. Morrisette souligna que le moment était bien choisi pour se pencher ensemble sur une voie de navigation «gravement négligée».

Les principaux objectifs de l'organisme étaient d'augmenter le trafic de marchandises et d'attirer des industries dans la région du Saint-Laurent.

M. Morrisette déclara: «Les ports du Mississippi et de la côte est des États-Unis sont très dynamiques, entreprenants et bon marché et, comme gouvernement, nous n'avons rien fait pour lutter à armes égales avec eux.»

Il fit valoir qu'un port comme Baltimore avait cinq



On the occasion of the official creation of SODES on Nov. 25, 1985, Hugues Morrisette, at the podium, shares a joke with Paul Martin, President of Canada Steamship Lines.

Lors de la création officielle de la SODES le 25 novembre 1985, Hugues Morrisette, sur l'estrade, plaisante avec Paul Martin, président de CSL.

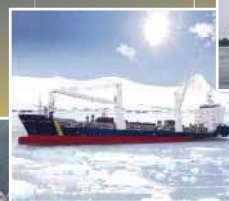
some 20 staffers, including four attached to Quebec delegations in Chicago, New York, Brussels and London as maritime attachés.

Morrisette evokes challenges of the Mississippi and U.S. ports

Speaking on behalf of Premier René Levesque, Mr. Morrisette stressed the moment was opportune to give

Félicitations

à la Société de développement économique du Saint-Laurent pour ses 25 ans de succès à promouvoir les intérêts du fleuve Saint-Laurent et de sa communauté maritime!



Bon **25^e** anniversaire à la SODES!

www.desgagnes.com



**Groupe
Desgagnés inc.**

21, rue du Marché-Champlain
Québec (Québec) G1K 8Z8

Téléphone : (418) 692-1000
Télécopieur : (418) 692-6044
Courriel : info@desgagnes.com

représentants à l'étranger, alors qu'aucun port québécois n'en avait.

Comme on l'a déjà mentionné, la SODES fut créée (par le Secrétariat) à l'automne 1985 pour être le fer de lance du développement dans des secteurs très divers, du transport de marchandises aux croisières et au tourisme.

Depuis le début des années 1980, M. Morrisette et son équipe étaient logés dans une résidence en briques de trois étages du début du XX^e siècle, située dans le quartier historique sur la Grande Allée, tout près des plaines d'Abraham. Ils ont déménagé en juin 2000 dans des bureaux du ministère des Transports du Québec (l'immeuble où la SODES a vu le jour est aujourd'hui grandement rénové et il a été transformé en un élégant petit hôtel couette et café du nom d'Hôtel Manoir de la Tour).

M. Morrisette s'est retiré en avril 2002. Sa retraite coïncida avec la fusion du Secrétariat et de la section du transport maritime du ministère des Transports du Québec. L'organisme né de la fusion prit le nom de Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent (Secretariat for Maritime Transport and Development of the St. Lawrence).

Claude Mailloux, directeur général adjoint de la SODES de 1990 à 2005, a joué un rôle capital dans la création, en octobre 2007, de l'Alliance verte (Green Marine), premier programme nord-américain du genre, dans le cadre duquel de nombreux acteurs de l'industrie maritime se donnent volontairement des objectifs ambitieux de réduction de leur empreinte environnementale.

Louis-Marie Beaulieu, président du conseil et chef de la direction du Groupe Desgagnés, a joué un rôle clé dans la création du Forum de concertation sur le transport maritime.

Il faut intensifier les efforts de lobbying

M. Gagnon affirme que l'Étude sur le Corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs de 2008 a été le dossier le plus important dont il a eu à s'occuper pendant son mandat. Et il loue tout particulièrement la contribution personnelle de Madeleine Paquin, présidente de Logistec Corporation, qui était chargée du dossier.

Jetant un regard sur les 25 dernières années, Guy Véronneau, président de la SODES de 2003 à 2007, a déclaré qu'il demeurerait essentiel d'intensifier les efforts de lobbying à Ottawa où subsiste toujours selon lui dans les cercles fédéraux des transports un très ancien parti pris en faveur des chemins de fer. «Au XX^e siècle, il était justifié de soutenir les chemins de fer, mais au XXI^e siècle, il faut penser à ce qui sera bon à long terme pour le pays.»

“collective thought” to a waterway which had been “sorely neglected.”

The agency's main objectives were to increase cargo traffic and attract industries to the St. Lawrence region.

Mr. Morrisette said that “the Mississippi and U.S. East Coast ports are very dynamic, very aggressive and very cheap, and we have not as a government done anything to be really in the same league as they are.”

He pointed out that a port like Baltimore had five representatives abroad, while not a single port in Quebec was represented in other countries.

As already mentioned, SODES was created (by the Secretariat) in the fall of 1985 to spearhead development in a broad range of sectors from cargo and cruise shipping to tourism.

Since the early 1980s, Mr. Morrisette and staffers had toiled from a three-storey, early

20th century brick residence on the historical Grande Allée and located just a short distance away from the Plains of Abraham. They moved in June 2000 to quarters in the Quebec government transport department. (Today, the building, much renovated, functions as an elegant Bed & Breakfast called Hotel Manoir de la Tour.)

April 2002 marked the retirement of Mr. Morrisette. At the same time, there was a merger of the Secretariat and of the maritime transport section of the Quebec Ministry of Transport. The merged entities are known as the Secretariat for Maritime Transport and Development of the St. Lawrence (Secrétariat au transport maritime et à la mise en

valeur du Saint-Laurent).

Claude Mailloux, Deputy Executive Director of SODES between 1990 and 2005, played a vital role in the creation in October 2007 of Green Marine (Alliance Verte), the first program of its kind in North America under which many stakeholders in the marine industry voluntarily commit themselves to firm goals for reducing environmental footprint.

Louis-Marie Beaulieu, Chairman and CEO of Groupe Desgagnés, played a key role in the creation of the Marine Industry Forum.

Lobbying efforts must increase

According to Mr. Gagnon, the St. Lawrence-Great Lakes Trade Corridor Study of 2008 was “the most important” dossier handled during his stewardship. And he applauds especially the personal contribution of Madeleine Paquin, President of Logistec Corporation, who was in charge of the dossier.

In assessing the past 25 years, Guy Véronneau, President of SODES between 2003 and 2007, said it remains crucial to ramp up lobbying efforts still more



Marc Gagnon, Executive Director of SODES between 1985 and 2008.

Marc Gagnon, directeur général de la SODES de 1985 à 2008.

Leo Ryan



Photo: Port de Québec

Le Groupe Fednav

Gagnant des prix *Opérateur de navires de l'année* et de *Vraquier de l'année* (pour l'*Umiak I*)
au concours du *International Bulk Journal*

The Fednav Group

Winner of International Bulk Journal Awards for Bulk Ship Operator of the Year
and Bulk Ship of the Year for the *Umiak I*



www.fednav.com



Pour sa part, M. Gagnon souligne que «l'une des grandes forces de la SODES, c'est d'avoir su se faire entendre des gouvernements, notamment sur les dossiers de politique maritime. C'est tout de même assez incroyable d'entendre Julie Boulet (ministre des Transports du Québec) déclarer publiquement qu'il faut retirer les camions des routes et utiliser les navires! Aucun ministre fédéral des Transports n'a osé aller aussi loin.»

*MM voudrait remercier, pour son aide dans la préparation de ce dossier complexe, M. Réjean Leclerc, qui a pris sa retraite après avoir passé de nombreuses années au ministère des Transports du Québec. **M**



Today an elegant bed and breakfast, this historic building at 385 Grande-Allée Est in Quebec City was for nearly two decades the operational centre of a dedicated team working ardently on the economic and maritime development of the St. Lawrence region.

Aujourd'hui transformé en élégant petit hôtel couette et café, cet immeuble historique du 385 Grande-Allée Est à Québec fut pendant presque deux décennies le centre des opérations d'une équipe spéciale travaillant avec ardeur au développement économique et maritime de la région du Saint-Laurent.

in Ottawa because, in his view, a longstanding bias in favor of the railways continues to exist in federal transport circles. "In the 20th century, backing the railways was justified, but in the 21st century one has to think of what is good for the country in the long term."

For his part, Mr. Gagnon emphasizes that "one of the great strengths of SODES is to have known how to interface with governments, notably on maritime policy matters. It is all the same quite unbelievable when you have heard Julie Boulet (Quebec Transport Minister) declare publicly that one

must take the trucks off the roads and use ships! There is no federal Minister of Transport who has dared to talk this way." **M**

Empire Stevedoring Company Ltd.

A World of Trust

Congratulations
SODES on your
25th Anniversary

25

Nos félicitations
pour les **25 ans**
de la SODES



www.empirestevedoring.com
www.arrimage-empire.com



TECHSOL

AUTOMATION REINVENTED

- MONITORING, ALARM & CONTROL SYSTEM (MAX)
- THRUSTER & WINCH CONTROL (Wireless controls)
- FUEL CONSUMPTION MONITORING SYSTEM
- F-F CONTROL SYSTEM (Wireless controls)
- FUEL & BALLAST TRANSFER SYSTEM
- VIDEO SURVEILLANCE SYSTEM
- GENERATOR CONTROL & POWER MANAGEMENT SYSTEM
- BULK & LIQUID MUD CONTROL & TRANSFER SYSTEM
- SWITCHBOARD & MOTOR CONTROL CENTER
- WHEELHOUSE & ENGINE ROOM CONSOLES
- INTEGRATED FIRE DETECTION SYSTEM
- NAVIGATION LIGHTS PANEL

YOUR VESSEL AT YOUR FINGERTIPS... YOUR INVESTMENT IN GOOD HANDS.

SEAMARINE www.seamarine.ca



SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU ST-LAURENT
Porte-étendard de l'autoroute bleue DEPUIS 25 ANS.

Merci



ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL
Promoting the blue corridor for the PAST 25 YEARS.

Thank you



1, Quai Mgr-Blanche, Sept-Îles (Québec) G4R 5P3
Téléphone: 418 968-1231 www.portsi.com

Canada



Robert Masson steers action-oriented course

Robert Masson met le cap sur l'action

Through the years, SODES has played a vital role in uniting all the stakeholders in the St. Lawrence behind the common cause of economic progress.

Depuis sa création, la SODES joue un rôle vital en mobilisant tous les intervenants de la région du Saint-Laurent derrière un objectif commun, le progrès économique.

Leo Ryan

Depuis son arrivée à la barre de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) en août 2008, Robert Masson a dû livrer plusieurs combats importants – certains qui étaient prévisibles et d'autres, sur le front de la réglementation par exemple, qui ont exigé une action rapide et énergique pour défendre et promouvoir les intérêts économiques de la région du Saint-Laurent.

Fort de presque trois décennies passées dans le milieu maritime, y compris dans des postes de cadre supérieur aux ports de Montréal et de Trois-Rivières, M. Masson est très bien placé pour faire une différence au profit d'une grande cause.

À cet égard, il déclare avec enthousiasme: «Je me rends compte à quel point l'industrie maritime du Saint-

Since his arrival at the helm of the St. Lawrence Economic Development Council in August 2008, Robert Masson has taken up a number of important challenges – some of which were predictable and others, notably on the regulatory front, which have demanded a rapid firm response to defend and promote the economic interests of the St. Lawrence region.

Following nearly three decades in the maritime industry, including senior executive posts at the ports of Montreal and Trois-Rivières, Mr. Masson finds himself in a key position to make a difference on behalf of a grand cause.

In this regard, he declares enthusiastically that “I realize to what degree the maritime industry



Seaway/Voie maritime



Laurent forme une grande famille. La beauté de la SODES, c'est la diversité et l'engagement de ses membres. Elle compte dans ses rangs des lignes de navigation nationales et étrangères, des fabricants, des villes portuaires, des ports et des terminaux, des avocats spécialisés en droit maritime, etc.

«Ce qui me fascine, c'est de voir comment les enjeux collectifs sont pris en charge par des gens du secteur privé. Ceux-ci consacrent temps et argent à la réalisation d'un objectif commun. C'est quelque chose qui me plaît énormément.»

Créée le 22 novembre 1985 en tant qu'organisation sans but lucratif (voir l'historique qui fait l'objet d'un autre article), «la SODES est parvenue à maturité», a déclaré M. Masson au *Maritime Magazine*.

«Quand on considère l'importance de l'industrie maritime sur le Saint-Laurent, la SODES est très présente. Elle s'est en effet imposée comme chef de file pour rassembler de nombreux acteurs clés de la région du Saint-Laurent.»

Dans ce contexte, M. Masson a souligné: «On ne peut dissocier les Grands Lacs du Saint-Laurent. On parle d'ailleurs souvent du réseau Saint-Laurent-Grands Lacs.»

on the St. Lawrence is one big family. The beauty of SODES is the diversity and commitment of its membership. We have domestic and foreign shipping lines, manufacturers, port cities, ports and terminals, maritime lawyers, etc.

“What fascinates me is to see how collective issues at stake are being addressed by people in private industry. They sacrifice their time and money for a collective goal. It's something I appreciate enormously.”

Created on November 22, 1985 as a non-profit organization (see separate historical report), “SODES has reached maturity,” Mr. Masson told *Maritime Magazine*.

“When you consider the significance of the maritime industry on the St. Lawrence, SODES is very present. SODES, in effect, has emerged as a leader bringing together many of the critical players on the St. Lawrence.”

Within this context, Mr. Masson stressed : “You cannot disassociate the Great Lakes from the St. Lawrence. One refers frequently to the St. Lawrence/ Great Lakes System.”

Widespread political support

Mr. Masson also suggested that the political evolution of Quebec since the early 1960s has favoured awareness of the economic potential of the St. Lawrence. “All the changes set in motion by the Quiet Revolution sought to develop and protect the future of the St. Lawrence. And through the years, no matter what its political affiliation, the Quebec government has always shown a keen interest on the use of the St. Lawrence.

“More recently, the maritime industry has certainly benefited from the close cooperation shown by the Quebec's Ministers of Transport.”

Un large appui politique

M. Masson a également émis l'opinion que l'évolution politique du Québec depuis le début des années 1960 avait favorisé une prise de conscience du potentiel économique du Saint-Laurent. «Tous les changements que la Révolution tranquille a mis en branle visaient à mettre en valeur le Saint-Laurent et à protéger son avenir. Et au fil des ans, tous les gouvernements du Québec, quelle que soit leur couleur politique, se sont vivement intéressés à l'utilisation du Saint-Laurent.

«Plus récemment, l'industrie maritime a certainement bénéficié de l'étroite collaboration des ministres des Transports du Québec.»

«Le Québec, de poursuivre M. Masson, est grand exportateur de matières premières et de produits semi-finis et il a toujours besoin d'une industrie maritime forte et d'installations portuaires compétitives. Parallèlement, il nous faut absolument un système efficace pour la manutention des produits importés... tout en étant respectueux de l'environnement.»

Selon M. Masson, dans toute initiative importante, la SODES prend en compte trois éléments: la composante économique, le facteur environnemental et les coûts sociaux.

«Le mode maritime est probablement le mode de transport dont le coût social est le moins élevé quand on pense, par exemple, qu'un seul navire remplace quelque 1 000 camions – ce qui signifie moins de bruit, moins de poussière et moins de risque d'accidents sur les routes.

«Et sur le plan de l'environnement, cela veut aussi dire moins de carburant consommé et moins d'émissions de gaz à effet de serre.»

M. Masson a rappelé que la SODES avait été l'un des principaux catalyseurs de la fondation en 2007 de l'Alliance verte, au sein de laquelle tous les partenaires de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs se sont unis pour adopter volontairement un ambitieux programme environnemental.

L'un des dossiers majeurs de la SODES a été la coordination de l'Étude sur le Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs. Publiée en 2008, l'étude recommandait notamment d'améliorer l'accès intermodal du Midwest des États-Unis et de rehausser considérablement la capacité de certains grands ports pour répondre à la demande des 20 prochaines années. Il était surtout question de Montréal pour les conteneurs et de Québec pour les marchandises en vrac. Soixante-quinze dirigeants de 50 entreprises faisant du transport maritime, routier et ferroviaire ont participé à l'étude. Celle-ci a mis en évidence les grandes tendances en matière de transport de marchandises, les goulots d'étranglement et les solutions possibles.

Pour M. Masson, cette étude est l'un des exemples les plus frappants de la vision binationale et fluviale globale de ses prédécesseurs, Claude Mailloux et Marc Gagnon.

Depuis quelques années, le gouvernement fédéral s'intéresse de près aux concepts de Porte du Pacifique et de Porte de l'Atlantique. M. Masson a exprimé l'espoir que les divers ordres de gouvernement mettent bientôt sur pied un plan d'action pour la Porte continentale et le corridor de commerce Ontario-Québec. «C'est, après tout, le plus important corridor de commerce.»



Robert Masson at the headquarters of SODES.

Robert Masson au siège de la SODES.

“Quebec,” Mr. Masson went on, “is a large exporter of raw materials and semi-finished products and always requires a strong marine industry and competitive port installations. At the same time, we need an efficient system for handling imported products... all the while respectful of the environment.”

Whenever SODES is launching a major initiative, Mr. Masson indicated that three elements are always taken into consideration: the economic component, the environmental factor, and the social costs.

“Maritime is probably the transport mode with the least high social costs when one considers, for instance, that one ship represents about 1,000 fewer trucks on the roads – and this means less noise, dust and risk of accidents.

“And on the environmental front, it means less fuel consumption and greenhouse gas emissions.”

Mr. Masson recalled that SODES was one of the main drivers behind the establishment in 2007 of Green Marine, under which all stakeholders in the St. Lawrence and Great Lakes marine industry have united to voluntarily adopt an ambitious environmental program.

In one of its most substantial files, SODES coordinated the St. Lawrence-Great Lakes Trade Corridor Study. Released in 2008, among other recommendations, it called for improved intermodal access to the U.S. Midwest and for substantial expansion of capacity at major ports to meet demand over the next 20 years. Montreal was singled out on the container front and the Port of Quebec was singled out in the bulk shipping sector. Taking part in the study were 75 executives from 50 enterprises engaged in maritime, road and rail transportation. The study identified broad cargo transportation trends and bottlenecks as well as possible solutions.

L'autoroute bleue, *une option durable et complémentaire*

BON
25^e anniversaire
à la SODES !

En parfaite harmonie
avec son environnement,
dans une usine ultramoderne,
Aluminerie Alouette de Sept-Îles
met à l'oeuvre 1 000 employés
et de nombreux fournisseurs
engagés dans leur communauté,
dans une poursuite incessante
de l'excellence.



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



www.alouette.com

Un autre secteur où M. Masson voudrait voir des progrès, c'est la politique d'Hydro-Québec concernant les projets énergétiques courants dont devrait profiter le transport maritime à courte distance. «Nous possédons avec le fleuve Saint-Laurent une magnifique autoroute bleue; utilisons-la au mieux comme il se doit. Il faut que les entreprises et les gouvernements pensent en termes de développement durable.»

Entre-temps, la campagne de promotion du transport maritime de la SODES, initiative encouragée par les membres du Forum de concertation sur le transport maritime, entre dans une nouvelle phase vitale avec la création d'un service de presse qui fera mieux connaître les avantages de l'industrie maritime du Québec. Ces avantages seront aussi publicisés l'automne prochain dans une tournée régionale.

«Nous avons tant de belles choses à dire au sujet du transport maritime», de faire remarquer M. Masson. «En matière de navigation électronique, pour ne donner qu'un exemple, nous sommes les plus avancés du monde – ce qui favorise la sécurité du transport maritime et la protection de l'environnement. Qui plus est, le maritime est la forme de transport la plus intermodale. À chaque bout, il y a un train ou un camion qui attend.

«Le mode maritime ne fonctionne pas au détriment des autres modes. Nous privilégions l'utilisation optimale et la complémentarité de chaque mode de transport.»

La réglementation

En ce qui concerne les nouveautés sur le plan de la

Mr. Masson hailed the study as one of the striking examples of the total waterway and binational vision demonstrated by his predecessors, Claude Mailloux and Marc Gagnon.

In recent years, the federal government has devoted special attention to the Pacific Gateway and the Atlantic Gateway concepts. Mr. Masson expressed the hope that various levels of government will soon outline a plan of action for the Ontario-Quebec Continental Gateway "It is, after all, the single biggest trade corridor."

Another area where Mr. Masson would like to see progress is Hydro-Quebec's approach to current power projects that should benefit shortsea shipping activity. "We have in the St. Lawrence River a magnificent blue highway: let's use it fully, as we should. Enterprises and governments must think in terms of sustainable development."

Meanwhile, the SODES campaign to promote marine transportation, an initiative encouraged by the members of the Marine Industry Forum, is entering a vital new phase with the creation of a press office designed to spread awareness of the advantages of the Quebec marine industry. These advantages will also be publicized this coming fall during a planned regional tour.

"We have so many great marine stories to tell," remarks Mr. Masson. "For electronic navigation, to give an example, we are the most advanced in the world. – hence the security for shipping and safety for the environment. What's more, maritime is the most intermodal form of transport. At each end, there is a waiting train or truck.

"Maritime does not function to the detriment of other



Port de Montréal
Port of Montreal

Félicitations à la Sodes qui représente la communauté maritime du Saint-Laurent depuis maintenant 25 ans.

Congratulations to the Sodes, which has been representing the St. Lawrence shipping community for 25 years now.



réglementation, M. Masson a indiqué que la SODES, comme l'ensemble de l'industrie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent, est spécialement préoccupée par de récentes mesures concernant les émissions atmosphériques et les eaux de ballast.

Mentionnons notamment la zone de contrôle des émissions Canada-États-Unis que l'Environmental Protection Agency a «unilatéralement» élargie pour englober la voie de navigation Grands Lacs-Saint-Laurent. L'industrie maritime a déjà pris des mesures significatives pour réduire son empreinte carbone. «Nous devons nous assurer que les transporteurs pourront se conformer aux nouvelles normes dans les délais prescrits», a déclaré M. Masson.

On s'inquiète tout particulièrement des règlements sur les eaux de ballast dont l'État de New York a annoncé l'entrée en vigueur en 2012. «Les normes que l'État de New York veut imposer sont inapplicables et pourraient conduire à la fermeture de la Voie maritime du Saint-Laurent si aucun changement n'y est apporté», a prévenu M. Masson.

La SODES aimerait que le gouvernement du Québec intervienne énergiquement dans ce dossier délicat, un point majeur à l'ordre du jour d'une réunion du Forum de concertation sur le transport maritime à Montréal début mai. M. Masson et Pierre Préfontaine, président du conseil de la SODES, se sont entretenus en mars avec Norman MacMillan, ministre délégué aux Transports, pour préparer cette réunion du Forum. 

modes. We favor the best utilization and complementarity of each mode of transport.”

Addressing regulatory issues

Concerning developments on regulatory issues, Mr. Masson said that SODES, like the Great Lakes/St. Lawrence marine industry as a whole, was especially preoccupied over recent initiatives related to air emissions and ballast water.

These include a Canada-U.S. Emission Control Area that the U.S. Environmental Protection Agency has “unilaterally” expanded to the Great Lakes-St. Lawrence waterway. The marine industry has already taken significant steps to reduce its carbon footprint. “We need to be assured that the carriers will be able to respond to new standards within the timelines advanced,” Mr. Masson said.

Of great concern are the ballast water regulations announced by New York State for implementation in 2012. “The standards that New York wants to impose are inapplicable and could lead to the closing of the St. Lawrence Seaway if no changes are made,” Mr. Masson warned.

SODES would like the Quebec government to intervene forcefully in this sensitive dossier, a leading item on the agenda of a meeting of the Marine Industry Forum in Montreal in early May. Mr. Masson and Pierre Préfontaine, Chairman of SODES, conferred in March with Norman MacMillan, Minister for Transport, to prepare the Forum meeting. 



**Fier porte-parole
des Armateurs du St-Laurent
depuis 1936 !**

Toujours à la recherche de solutions pour maintenir le dynamisme continu du transport maritime sur le Saint-Laurent et engagée à promouvoir les intérêts des armateurs domestiques, l'association représente une flotte de plus de 170 navires battant pavillon canadien.

Nous saluons les 25 ans de la Sodes!

***Proud ambassador
of the St. Lawrence Shipoperators
since 1936!***

Constantly seeking solutions to maintain the ongoing vitality of marine transportation on the St. Lawrence River and committed to promoting the interests of domestic shipoperators, the association represents nearly 170 Canadian-flagged vessels.

We congratulate Sodes on its 25 years of success!

www.armateurs-du-saint-laurent.org

**Armateurs
du Saint-Laurent**

Photo: Thierry Richard

Félicitations!

25

Congratulations!

Le travail effectué par la SODES, au cours des dernières années, fut essentiel à la reconnaissance de la contribution de la communauté maritime au développement de l'économie nationale. Grâce au travail réalisé, le milieu politique et l'ensemble de la population comprennent mieux l'importance du rôle joué par le transport maritime dans le maintien d'une position compétitive avantageuse sur le plan international, à l'égard de la sécurité des approvisionnements et des avantages qu'il procure en matière de protection de l'environnement. Une approche de coordonnateur et de leader admirablement bien jouée.



IMTT-Québec

Marc Dulude
*Executive Vice-President
and COO / Vice-président exécutif
et chef des opérations, IMTT-Québec inc.*

The work done by SODES (the St. Lawrence Economic Development Council) in recent years has been crucial to the recognition of the contribution made by the maritime community to the development of the national economy. Thanks to SODES's achievements, both the political sphere and the population as a whole have a better understanding of the importance of the role played by maritime transport in maintaining an advantageous competitive position internationally, with regard to security of supply and also the advantages afforded by maritime transport when it comes to protection of the environment. SODES does a commendable job in its role as coordinator and leader.

La SODES a réussi, au fil des ans, à mobiliser des intervenants de tous horizons qui sont concernés par le développement du Saint-Laurent. Elle s'est imposée comme LE forum où sont débattus les grands enjeux de cet important corridor de commerce, et elle représente efficacement les intérêts de ses membres dans les débats sur notre avenir économique. Le Port de Montréal est fier d'y être associé depuis 25 ans.



APM

Sylvie Vachon
*President and CEO / Présidente-directrice générale
Montreal Port Authority / Administration portuaire de Montréal*

SODES (the St. Lawrence Economic Development Council) has succeeded, over the years, to mobilize stakeholders from all areas involved in the development of the St. Lawrence River. It has established itself as THE forum for discussing the large issues of this major trade corridor, and it represents the interests of its members efficiently and effectively in discussions about our economic future. The Port of Montreal is proud to have been a partner with SODES for the past 25 years.

Depuis 25 ans, la SODES est la voix de l'industrie maritime du Saint-Laurent. Elle constitue un forum unique où transporteurs, expéditeurs, ports et autres intervenants s'unissent pour relever les défis et faire la promotion de notre industrie. Nous offrons nos meilleurs vœux à la SODES à l'occasion de son 25^e anniversaire et souhaitons avoir encore le privilège de collaborer avec elle dans les années à venir.



Fednav

Laurence G. Pathy
*President / Président
Fednav Ltd.*

For the last 25 years, SODES has been the voice of the St. Lawrence marine industry. It brings together carriers, shippers, ports, and other stakeholders in a unique forum to address our challenges and promote our industry. We wish the best to SODES on its 25th anniversary and look forward to working with them for years to come.

Qu'il des ans, la SODES a joué un grand rôle en réunissant les acteurs de l'activité économique et des milieux maritimes du Saint-Laurent pour harmoniser les priorités de développement et mettre en place un processus orienté vers l'action afin de répondre aux besoins. Sa crédibilité et son succès ne lui ont pas seulement valu une puissante base d'adhérents, mais aussi de solides relations dans les administrations provinciales et fédérales, spécialement dans le secteur des transports. Parmi ses grandes réussites, on peut citer la formation, au provincial comme au fédéral, de groupes de travail industrie-gouvernement dont les initiatives concrètes ont sensiblement amélioré la santé de l'industrie du transport et sa capacité d'offrir des services efficaces et compétitifs aux industries québécoises et ontariennes. Les initiatives prioritaires en question comprennent, pour n'en nommer que quelques-unes, la Porte et le Corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs, l'Alliance verte et la collaboration avec les gouvernements pour développer des programmes gouvernementaux d'encouragement. Toutes ces initiatives ont pour but de soutenir et d'accroître la compétitivité de l'industrie maritime de l'est du Canada.



Madeleine Paquin
President & CEO /
Présidente et
chef de la direction
Logistec Corporation

Over the years, Sodes has played a major role in joining together the stakeholders of the economic and maritime activity along the St Lawrence River in order to align development priorities and ensure an action-oriented process to address these needs. Its credibility and success has earned it not only a powerful membership base but also strong ties to both the provincial and federal governments, particularly in the Transport sector. Some key successes include the formation of industry-government working groups at both the provincial and federal levels where concrete initiatives have led to material differences in the health of the transport industry as it seeks to offer efficient and competitive services to Quebec and Ontario's industrial companies. Some of these ongoing priority initiatives include the St Lawrence Great Lakes Trade Gateway, Green Marine as well as working with the governments in the development of government incentive programs. The objectives of all these initiatives is to support and enhance the competitiveness of the marine industry in Eastern Canada.

La SODES est unique sous bien des rapports. Elle a un mandat très large, c'est-à-dire la promotion du fleuve Saint-Laurent comme outil économique, et une composition très diversifiée. Elle rassemble des armateurs, des ports, des exploitants de terminaux, des administrations municipales et une foule d'autres acteurs d'une industrie très fragmentée. Depuis sa création, la SODES a énormément contribué au succès de la collectivité maritime. La Journée maritime québécoise, le Forum de concertation sur le transport maritime et le Corridor de commerce figurent parmi ses récentes contributions significatives. Grâce à elle, le gouvernement du Québec et bien d'autres groupes concernés sont très conscients de l'importance du Saint-Laurent et du transport maritime.



Gerald Carter
President / Président
Canada Steamship Lines Inc.

Sodes is in many ways unique. It has a broad mandate, namely the promotion of the St. Lawrence River as an economic tool and a diverse membership. Sodes brings together shipowners, ports, terminal operators, municipal authority and many other stakeholders of a fragmented industry. Sodes has over the years made a key contribution to the marine community. Quebec Marine Day, the Quebec Maritime Forum and the Trade Corridor are amongst its most significant recent contributions. Thanks to Sodes, the Quebec Government and many other interested groups are keenly aware of the significance of the St. Lawrence River and the marine mode.



Logistec provides high quality cargo-handling services to marine and industrial customers through a strong network of strategically located facilities in the Great Lakes, the St. Lawrence River and on the Eastern Seaboard of North America.

THE PLACES WE WORK

Whether on the Gulf Coast of Florida or the Canadian Far North, like Milne Inlet for Baffinland Iron Mines, Logistec provides customers with innovative solutions for their cargo-handlings needs.

www.logistec.com



MON PORT D'ATTACHE

Administration portuaire de Trois-Rivières

MY HOME PORT

Trois-Rivières Port Authority



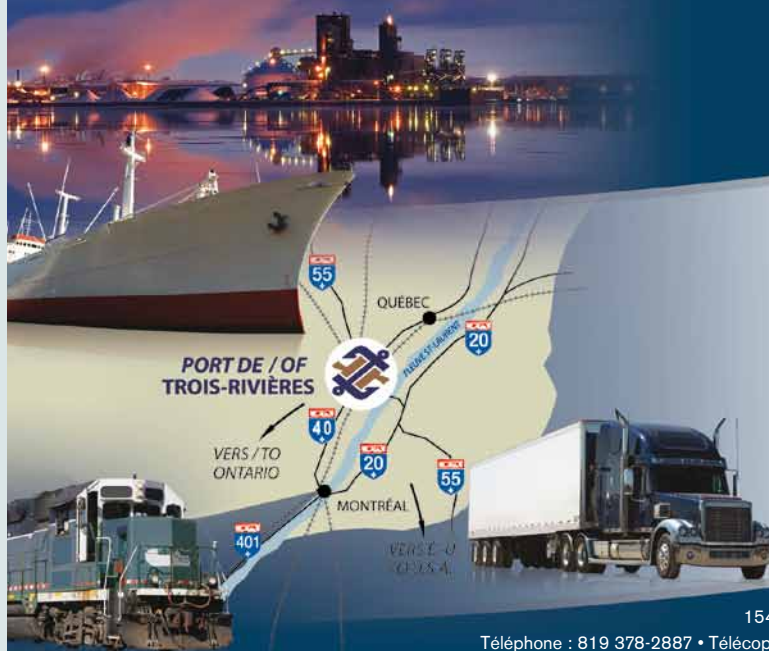
PORT DE
TROIS-RIVIÈRES

Le Port de Trois-Rivières,
au coeur d'un vaste réseau intermodal!

ROUTIER • MARITIME • FERROVIAIRE

The Port of Trois-Rivières,
at the heart of an intermodal network!

TRUCKS • SHIPS • TRAINS



ADMINISTRATION PORTUAIRE DE TROIS-RIVIÈRES

1545, rue du Fleuve, bureau 300, Trois-Rivières (Québec) G9A 6K4 Canada

Téléphone : 819 378-2887 • Télécopieur : 819 378-2487 • Courriel : adm_gen@porttr.com • www.porttr.com

SODES: FAITS SAILLANTS

- La Société de développement économique du Saint-Laurent, dont le siège se trouve à Québec, a été fondée le 25 novembre 1985.
- On s'entend généralement pour reconnaître que le géographe Hugues Morrisette a été le principal artisan de la création de la SODES.
- L'actuel président est Robert Masson; il a succédé à Marc Gagnon en août 2008. Pierre Préfontaine de CSL est le président du conseil.
- Depuis la création de la SODES, l'effectif de la société a considérablement augmenté et se caractérise par sa grande diversité. Les 70 membres comprennent des associations de l'industrie maritime, des lignes de navigation, des fournisseurs d'équipement et de services maritimes, des ministères et organismes gouvernementaux, des municipalités, des administrations portuaires, des silos et des opérateurs de terminaux, des établissements d'enseignement et des expéditeurs.
- Aujourd'hui reconnue comme LA voix de l'industrie maritime à Québec, la SODES est un outil de concertation efficace, fort de l'appui de tous les gouvernements du Québec, quel que soit le parti au pouvoir.
- Par l'intermédiaire de ses membres, la SODES s'emploie à promouvoir la croissance économique de la région du Saint-Laurent en privilégiant le développement durable.
- Voie de navigation continentale, le fleuve Saint-Laurent génère un trafic portuaire de plus de 125 millions de tonnes dans les années 1980. La SODES s'est donné pour mission de récupérer les quelque 20 millions de tonnes perdues par la suite.
- La SODES est étroitement engagée dans la collectivité maritime, spécialement au sein du Conseil maritime et industriel national, du Forum de concertation sur le

SODES KEY FACTS

- Headquartered in Quebec City, the St. Lawrence Economic Development Council was founded on Nov. 25, 1985.
- Widely acknowledged as the leading moving force behind its establishment was geographer Hugues Morrisette.
- Current President is Robert Masson, who took over the helm from Marc Gagnon in August 2008. Chairman is Pierre Préfontaine of Canada Steamship Lines.
- Since the creation of SODES, its membership has grown considerably and is characterized by its great diversity. Among its 70 members are marine industry associations, shipping lines, marine service and equipment suppliers, government departments and agencies, municipalities, port authorities, elevators and terminals, educational institutions and shippers.
- Today recognized as THE voice of the maritime industry in Quebec, SODES is an efficient consensus-building instrument that has won strong support from all governments in Quebec City, no matter their political stripe.
- Through its members, SODES is engaged in promoting the economic growth of the St. Lawrence region based on sustainable development.
- A waterway of continental scope, the St. Lawrence River generated port traffic of over 125 million tonnes in the 1980s. A subsequent decline of about 20 million tonnes is one of the challenges being addressed by SODES.
- SODES is closely involved in the maritime community, especially within the National Marine and Industrial



On the occasion of the public release in 2008 of the St. Lawrence-Great Lakes Trade Corridor Study are pictured, from left to right, Robert Masson, President of SODES, Madeleine Paquin, President of Logistec Corporation, and Pierre Préfontaine, Chairman of SODES.

Étaient réunis sur cette photo à l'occasion de la publication en 2008 de l'Étude sur le Corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs, de gauche à droite, Robert Masson, président de la SODES, Madeleine Paquin, présidente de Logistec Corporation et Pierre Préfontaine, président du conseil d'administration de la SODES.

transport maritime à Québec (Marine Industry Forum), de l'Alliance de l'industrie maritime du Canada et d'Industrie maritime du Québec.

- La SODES est active dans trois grands dossiers: l'Étude sur le Corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs, le programme environnemental de l'Alliance verte et une campagne de promotion du transport maritime.
- Le gouvernement du Québec consulte la SODES pour l'élaboration d'une politique de transport maritime et fluvial.
- La SODES fait connaître son point de vue sur des questions comme les droits de services maritimes de la Garde côtière canadienne, les mesures de contrôle des émissions et les propositions et règlements concernant les eaux de ballast.
- Parmi différents services et activités, la SODES tient régulièrement des déjeuners-causeries avec des conférenciers invités, organise la Journée maritime québécoise et décerne chaque année le Prix du Saint-Laurent à une entreprise privée ou publique qui a contribué de façon significative au développement économique du Saint-Laurent. 

Council, the Marine Industry Forum in Quebec (Forum de concertation), Canada's Marine Industry Alliance and Industrie maritime du Québec.

- SODES is actively involved in three major files: the St. Lawrence and Great Lakes Corridor Study, environmental program of Green Marine, and a marine transport promotional campaign.
- SODES is consulted by the Quebec government on the elaboration of a marine and river transport policy.
- SODES makes its views known on such issues as Canadian Coast Guard marine service fees, emission control initiatives and ballast water regulations and proposals.
- Among various activities and services, SODES stages regular luncheons with keynote speakers, organizes Quebec Marine Day, and presents an annual Prix du Saint-Laurent award to a private company or public enterprise which has made a significant contribution to the economic development of the St. Lawrence. 



LE MONDE À VOTRE PORTÉE
CLOSE TO THE WORLD

MONTREAL
TORONTO
NEW YORK
SAUDI ARABIA
CHICAGO
ROTTERDAM
ALBERTA
TRINIDAD
VENEZUELA

LE PLUS GRAND TERMINAL
DE LIQUIDES EN VRAC
AU CANADA

CANADA'S LARGEST PUBLIC
LIQUID BULK TERMINAL

FIER PARTENAIRE • PROUD PARTNER
PORT DE QUÉBEC



www.imttque.com
marc.dulude@imttque.com
418 667-8641, # 221

TRAVERSES

SOREL-TRACY-SAINT-IGNACE-DE-LOYOLA

QUÉBEC-LÉVIS

L'ISLE-AUX-COUDRES-SAINT-JOSEPH-DE-LA-RIVE

TADOUSSAC-BAIE-SAINTE-CATHERINE

MATANE-BAIE-COMEAU-GODBOUT



Profitez de l'été... et montez à bord d'un traversier!

Visitez plusieurs régions du Québec grâce aux nombreuses traverses et dessertes qui ponctuent le Saint-Laurent de Montréal jusqu'aux régions de la Côte-Nord et des Îles-de-la-Madeleine. Des panoramas majestueux et des découvertes culturelles surprenantes vous y attendent. De plus, vous sauvez temps et carburant car nos traverses vous évitent les détours inutiles. Faites comme les premiers explorateurs, découvrez la **Route bleue du Québec**!

Information générale :
1 877 787-7483



A New Season and a New Vessel *The MarineLink Explorer*



Serving customers on the Great Lakes – St. Lawrence Seaway, Canadian and U.S. Maritimes

As a fully owned subsidiary of the Upper Lakes Group MarineLink is a new venture tasked with developing the 'next generation' of shipping on the Great Lakes. Customers will appreciate the flexibility inherent in the systems only Canadian Flag RoRo Heavy Lift, Bulk and Breakbulk Barge - the 5000 tonne deadweight MarineLink Explorer. Fully rebuilt in 2009 and equipped with a 1000 tonne bow ramp, 2 Stuelken Booms rated at 216 tonnes each as well as a 140,000 cubic foot cargo-hold there's no freight and no task too much trouble for the MarineLink Explorer.

Partnered with the 3700 H.P. twin screw tug Commodore Straits the fully self-sufficient MarineLink Explorer can get to remote jobsites quickly and then handle the business when she gets there. MarineLink is able to offer other tugs, barges and equipment options to its customers

For more information please see our website www.marinelink.info, Call and let us help you with your marine requirements. MarineLink, 49 Jackes Avenue, Toronto, Ontario M4H 1E2

Tel: 416-920-7610 Fax: 416-922 6159 M4H 1E2

e-mail to: enquiries@marinelink.info

Quebec – Tel : 819-372-0274 Fax : 819-372-9276



Upper Lakes Group Inc.
49 Jackes Avenue, Toronto, Canada M4H 1E2
Telephone: (416) 920-7610 Fax: (416) 922-6159



JOURNAL

Algoma Tankers acquiert l'Algoma Dartmouth

Algoma Central Corporation a récemment annoncé que sa filiale en propriété exclusive, Algoma Tankers Limited, avait acquis le transporteur de produits raffinés **Algoma Dartmouth** pour un prix total de 9 millions de dollars. Avant l'achat, le navire était exploité par Algoma Tankers en vertu d'un contrat d'affrètement coque-nue de longue durée.

Construit en Turquie en 2007, l'**Algoma Dartmouth** fournit des services de soutage et de livraison de combus-

tible dans le port de Halifax. Il s'agit d'un pétrolier-chimiquier à double coque OMI II répondant à des normes élevées, d'une capacité de chargement de 3 569 tonnes et d'une capacité volumétrique de 4 324,26 mètres cubes.

La flotte d'Algoma Tankers comprend maintenant sept navires, y compris les transporteurs de produits raffinés neufs **Algonova** et **AlgoCanada** qui se sont greffés à la flotte fin 2008 et début 2009. Il s'agit de la flotte de transporteurs de produits

Algoma Tankers acquies Algoma Dartmouth

Algoma Central Corporation recently announced that its wholly-owned subsidiary, Algoma Tankers Limited, has acquired ownership of the product tanker, **Algoma Dartmouth** for a total purchase price of \$9 million. Prior to the purchase, the vessel was operated by Algoma Tankers under a long-term bareboat charter agreement.

Built in Turkey in 2007, the **Algoma Dartmouth** provides fuel delivery and

vessel bunkering services within Halifax Harbour. It is a high specification double-hull IMO II oil and chemical tanker, with a cargo capacity of 3,569 tonnes and a cubic capacity of 4,324.26 cubic metres.

The Algoma Tankers fleet now consists of seven vessels, including the new product tankers **Algonova** and **AlgoCanada**, which joined the fleet in late 2008 and early 2009. It is the newest and most technologically-advanced



Algoma Tankers Limited

*The **Algoma Dartmouth** provides fuel delivery and vessel bunkering services within Halifax Harbour.*

L'**Algoma Dartmouth** fournit des services de soutage et de livraison de combustible dans le port de Halifax.

raffinés la plus récente et la plus évoluée technologiquement du réseau Grands Lacs-Saint-Laurent et de la côte est du Canada. Elle respecte les exigences les plus sévères de la norme ISO 14001 (Système de management environnemental) et de la norme ISO 9001 (Systèmes de management de la qualité) de même que du Code international de gestion de la sécurité.

Algoma Central Corporation a également conclu une entente avec Seaway Marine Transport (SMT), sa filiale en copropriété qui se spécialise dans le transport des vrac solides, afin d'affréter à temps pour cinq ans trois vraquiers dès leur arrivée au Canada plus tard cette année. Ces vraquiers Seawaymax, l'Algoma Spirit, l'Algoma Guardian et l'Algoma Discovery, appartiennent actuellement à Algoma Shipping Inc., une filiale étrangère en propriété exclusive d'Algoma

Central Corporation.

Dès l'arrivée de ces navires, la Corporation leur fournira des services de gestion opérationnelle et d'armement en équipages. SMT devrait les utiliser surtout pour le transport des céréales et du minerai de fer.

La société a également cinq transporteurs de produits raffinés en construction. Dès leur achèvement d'ici deux ans, ces navires rejoindront un autre transporteur de produits ainsi que 18 autres bâtiments de même type actuellement en service ou en construction pour des membres d'Hanseatic Tankers.

De plus, par l'entremise de filiales, la société possède une participation dans une flotte de 26 transporteurs de vrac solide autodéchargeurs hauturiers. Dans cette flotte, la société possède cinq navires en copropriété et deux autres en propriété exclusive.

product tanker fleet operating within the Great Lakes and St. Lawrence River system and on the Canadian east coast. It operates to the highest standards required under ISO 14001 Environmental Management and ISO 9001 Quality Management Systems as well the International Safety Management code.

The Corporation has also reached an agreement with its domestic dry-bulk joint venture, Seaway Marine Transport (SMT), to time charter three bulk carriers for a five-year period, commencing upon their arrival in Canada later this year. These maximum Seaway-size bulkers, the Algoma Spirit, the Algoma Guardian, and the Algoma Discovery, are presently owned by Algoma Shipping Inc., a wholly-owned foreign

subsidiary of the Corporation.

Upon their arrival, the Corporation will provide operating management and crewing services for the vessels. These ships are expected to be deployed by SMT primarily in the grain and iron ore trades.

The Corporation also has five product tankers under construction. When completed over the next two years, those vessels will join an existing owned owned product tanker plus 18 other product tankers that are owned or under construction by parties in the Hanseatic Tankers fleet.

Also through subsidiaries, the Corporation is part of a 26 vessel ocean-going self-unloading dry bulk fleet. Within this fleet, the Corporation jointly owns five vessels and wholly owns two vessels.



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



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

Ottawa accorde 5 millions de dollars pour le quai de Pointe-Noire

Ottawa grants \$5 million for Pointe-Noire dock



From left to right on occasion of the signing ceremony are Pierre D. Gagnon, President and CEO of the Sept-Iles Port Authority, federal Minister of Transport John Baird, and Carol Soucy, Chairman of the Board of the Port of Sept-Iles.

De gauche à droite à la cérémonie de signature, Pierre D. Gagnon, PDG de l'Administration portuaire de Sept-Îles, le ministre fédéral des Transports John Baird et Carol Soucy, président du conseil d'administration du Port de Sept-Îles.

Le Port de Sept-Îles annonçait récemment la signature avec le gouvernement fédéral d'une entente pour l'amélioration du quai de Pointe-Noire. Les travaux devraient être exécutés d'ici la fin de 2010. L'argent proviendra du Fonds de stimulation de l'infrastructure.

Étaient présents à la cérémonie de signature, le 19 février, le ministre fédéral des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, John Baird, ainsi que des représentants des compagnies minières et d'autres personnalités des régions de Sept-Îles et de Port-Cartier.

En tout, le projet représente un investissement de 10 millions de dollars. Il comprend principalement l'agrandissement du poste 31 ainsi que l'aménagement d'une aire d'entreposage et d'une infrastructure maritime afin de répondre aux besoins de la Consolidated Thompson

Iron Mines Ltd. Cette dernière prévoit expédier 8 millions de tonnes par année.

«Cet investissement va avoir un effet multiplicateur important pour tous les intervenants», a commenté Pierre Gagnon, président-directeur général de l'Administration portuaire de Sept-Îles. Il a souligné que les travaux allaient permettre de tripler le volume d'activité au quai de Pointe-Noire à une époque où l'exploitation des mines de fer est en plein essor.

«L'arrivée de nouvelles compagnies minières dans notre région exige que nous accroissions la capacité pour répondre à leurs besoins», a déclaré Carol Soucy, président du conseil d'administration du Port de Sept-Îles.

Selon le Port, la réalisation du projet fera de Sept-Îles le deuxième plus grand port du Canada pour les cargaisons manutentionnées annuellement avec 35 millions de tonnes environ.

The Port of Sept-Iles recently announced the signing of an agreement with the federal government for developing the Pointe-Noire dock in a project slated for completion in late 2010. The sum of \$5 million was granted through the Infrastructure Stimulus Fund.

Those in attendance at the signature ceremony on Feb. 19 included John Baird, federal Minister of Transport, Infrastructure and Communities, as well as mining company representatives and other dignitaries from the Sept-Iles and Port Cartier regions.

All told, the project represents an investment of \$10 million. It consists mainly of expanding dock 31 with a storage area and marine infrastructure in order to facilitate shipping operations for Consolidated Thompson Iron Mines Ltd.

The latter plans to ship 8 million tonnes annually.

"This funding will have a major multiplier effect for everyone involved," commented Pierre Gagnon, President and CEO of the Sept-Iles Port Authority. He stressed that "the project will allow us to triple the volume of activity at the Pointe-Noire dock at a time when the iron mining industry is booming."

"The arrival of new mining companies in our region requires that we increase the capacity in order to meet their shipping needs," said Carol Soucy, Chair of the Board of the Port of Sept-Iles.

The Port stated that the completion of the project will position Sept-Iles to become Canada's second largest port in terms of annual cargo handled at some 35 million tonnes.

Le Canada affirme sa souveraineté dans l'Arctique en proposant de nouvelles mesures de contrôle de la navigation

Face à l'intensification du développement économique et au retrait des glaces dans l'Arctique, le gouvernement canadien veut obliger les navires canadiens et étrangers à rendre compte aux autorités canadiennes lorsqu'ils pénètrent dans les eaux septentrionales du Canada. Le ministre des Transports John Baird a fait savoir que son gouvernement se proposait de créer une zone de trafic réglementé dans l'Arctique où, à compter du 1^{er} juillet 2010, tous les navires de 300 tonnes ou plus devraient rendre compte aux autorités canadiennes.

Le nouveau régime – baptisé Zone de services de trafic maritime nordique canadien – remplacerait l'actuel NORDREG, un système d'enregistrement volontaire, afin de suivre le déplacement des navires de charge et des paquebots de croisière qui traversent l'archipel arctique canadien.

De leur côté, les États-Unis n'ont pas non plus de système d'enregistrement obligatoire pour protéger les approches occidentales de l'Alaska jusqu'au Passage du Nord-Ouest. Les spécialistes nord-américains du droit international ont récemment mis de l'avant l'idée de règles parallèles dans les deux pays régissant la navigation dans les eaux du Nord.

«Le signalement obligatoire des bâtiments aidera au maintien de la sécurité et de l'efficacité du trafic maritime», a déclaré le ministre Baird. «En connaissant la position et le mouvement des navires, par exemple, il sera plus facile d'intervenir rapidement lors d'un déversement d'hydrocarbures.

Ces renseignements seront encore plus importants lorsque le trafic maritime augmentera en raison du développement dans l'Arctique.»

Transports Canada a affirmé que la réglementation proposée était conforme au droit international concernant les régions couvertes de glace.

En décembre dernier, un comité sénatorial a demandé que l'on arme les patrouilleurs de la Garde côtière et a réclamé l'enregistrement obligatoire des navires de tous tonnages afin de prévenir la pollution et le terrorisme.

Le plan gouvernemental ne prévoit cependant pas l'enregistrement obligatoire des navires de moins de 300 tonnes et il n'y est pas question de bateaux patrouilleurs armés.

Dans un aperçu du Règlement paru le 27 février dans la Gazette officielle du Canada, les autorités fédérales reconnaissent qu'il y a eu des discussions «quant à savoir s'il fallait exiger que tous les bâtiments, comme les petites embarcations de plaisance battant pavillon étranger, fournissent des comptes rendus obligatoires».

On a bien songé à étendre l'application aux petits bâtiments, mais selon l'aperçu, on y a renoncé parce que la réglementation «vise les bâtiments qui posent le plus grand risque pour le milieu marin».

Après examen des commentaires reçus, Transports Canada obtiendra l'approbation finale du cabinet. Le Règlement sera ensuite publié dans la Gazette du Canada et devrait entrer en vigueur le 1^{er} juillet.

Canada asserts Arctic sovereignty with proposed new shipping controls

As economic development ramps up and sea ice retreats in the Arctic, Canada's federal government has moved ahead with plans to oblige foreign and domestic vessels to report to authorities as they sail into northern Canadian waters. Transport Minister John Baird has unveiled the government's intention to implement, as of July 1 2010, a proposed regulated Arctic traffic zone, requiring all vessels of 300 tonnes or more to report to Canadian authorities.

The new regime – termed the Northern Canada Vessel Traffic Services Zone – would replace the current NORDREG ship registry, a voluntary system for tracking the movement of cargo and cruise vessels passing through the Canadian Arctic archipelago.

For its part, the United States also does not have a mandatory Arctic shipping registration that would protect the western approaches from Alaska to the Northwest Passage. International law experts in North America have recently pushed the concept of parallel rules in both countries governing shipping in northern waters.

“Mandatory vessel reporting will help keep maritime traffic moving safely and efficiently,” said Mr. Baird. “Knowing the positions and movements of vessels, for example will make it easier to respond quickly to an oil

spill. This information will become more important as vessel traffic rises due to development in the Arctic.”

Transport Canada said the proposed regulations are consistent with international law regarding ice-covered areas.

Last December, a Senate committee called for the arming of Canadian Coast Guard patrol ships and the mandatory registration of vessels of all sizes to help prevent pollution and terrorist activity.

But the government plan does not require mandatory registration for vessels under 300 tonnes and makes no reference to armed patrol ships.

In an overview of the regulations published on Feb. 27 in the official Canada Gazette, the Ottawa authorities acknowledged that “there was some discussion on whether mandatory reporting should be required for all vessels, such as small foreign-flag adventure vessels.”

While smaller vessels were considered, the overview states they were not included because the regulations are “directed at those vessels that pose the greatest risk to the marine environment.”

After consideration of the comments received, Transport Canada will proceed to final cabinet approval and publication in the Canada Gazette, with a coming into force date of July 1.

Avis de nomination Armateurs du Saint-Laurent



Notice of Appointment St. Lawrence Shipoperators

Les Armateurs du Saint-Laurent accueillent une nouvelle directrice générale

Le conseil d'administration des Armateurs du Saint-Laurent est heureux d'annoncer la nomination de madame Marie Letellier à titre de directrice générale. Madame Letellier s'est jointe à la permanence de l'association le 25 janvier 2010 en remplacement de la directrice précédente M^{me} Nicole Trépanier. Trilingue, Madame Letellier a auparavant occupé des postes de haute direction, notamment au sein du Groupe Le Massif, Bombardier, Sico, et auprès des ministères de la Défense canadienne et américaine à Winnipeg et au Pentagon, à Washington. Titulaire d'une maîtrise en éducation de l'Université McGill, Madame Letellier fera profiter l'association de son expérience en gestion et en ressources humaines, de son sens stratégique et de son talent de communicatrice. Sa vision, sa capacité d'adaptation hors pair et son sens des affaires seront des atouts majeurs pour la mission de l'association s'arrimant ainsi aux besoins des membres. Nous lui souhaitons la plus cordiale bienvenue et beaucoup de succès parmi la communauté maritime.



M^{me} Marie Letellier

NOMINATION

St. Lawrence Shipoperators welcome a new Executive Director

St. Lawrence Shipoperators Board of Directors is pleased to announce the appointment of Ms. Marie Letellier as Executive Director for the Association. Ms. Letellier joined the association on January 25, 2010 thus replacing the former Executive Director, Ms. Nicole Trépanier. Trilingual, Ms. Letellier previously held senior level positions namely at Groupe Le Massif, Bombardier, Sico and with the Canadian and American departments of Defence in Winnipeg and at the Pentagon in Washington. Holding a Master degree in Education from McGill University, the Association will also benefit from her management and human resources experience, her strategic and communication skills. Her vision, her high sense of adaptability and her business skills will surely be assets for the association to pursue its mission and to serve the needs of members. We are extremely happy to welcome Ms. Letellier and wish her all the best within the maritime community.

À propos des Armateurs du Saint-Laurent

La mission des Armateurs du Saint-Laurent, association Fondée en 1936, est de veiller à la défense et à la promotion des intérêts des armateurs dont les navires sont sous pavillon canadien. Ses membres actifs sont des entreprises exploitant tous types de navires. Tous n'emploient que des marins canadiens. La vaste majorité de leurs achats sont faits au pays, ce qui génère d'importantes retombées économiques. Les activités des membres s'effectuent essentiellement sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs, en plus de desservir le Nouveau-Québec, l'Arctique, Terre-Neuve, les provinces maritimes et des ports étrangers. Les expéditeurs d'ici bénéficient par conséquent d'un meilleur accès à de multiples marchés grâce aux services de qualité dispensés par les armateurs locaux membres de l'association.

About St. Lawrence Shipoperators

Founded in 1936 to promote the interests of domestic shipowners, the Association represent active members primarily owners of Canadian flagged tonnage all of which are manned by Canadian seafarers. The domestic operations of Association members generate a substantial economic benefit to the domestic economy. Members's vessels trade primarily in the St. Lawrence and Great Lakes as well as serving the lower north shore, the Canadian Arctic, Magdalen Islands, the Maritime provinces, Newfoundland, Labrador and foreign destinations. Locally shippers are thus given access to a wide range of markets thanks to the wide-range of services offered by domestic shipowners.

Le Port de Montréal achète sa première locomotive «verte»

Le Port de Montréal annonçait récemment son intention d'acheter jusqu'à cinq locomotives «vertes» moins polluantes et peu gourmandes en carburant. L'Administration portuaire de Montréal a fait savoir qu'elle avait signé une entente avec R.J. Corman Railpower pour l'achat d'une locomotive de nouvelle génération au prix de 1,6 million de dollars. L'entente inclut une option d'achat pour 4 locomotives supplémentaires.

Il s'agit de locomotives multi-génératrices GenSet fournissant une puissance totale de 2 000 HP chacune. Elles permettent de réduire la consommation de diesel grâce à un dispositif de régulation qui met en marche une, deux ou ses trois génératrices, selon l'effort de traction requis. De plus, lorsque la locomotive

reste immobile plus de cinq minutes, l'ordinateur de bord arrête toutes les génératrices, de sorte qu'aucune émission n'est produite tant que la locomotive est arrêtée.

Sylvie Vachon, présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Montréal a déclaré : «L'Administration portuaire de Montréal est fière de contribuer, à l'occasion du renouvellement de son parc de locomotives, à une réduction substantielle de la consommation de diesel et des gaz à effet de serre».

M^{me} Vachon a également souligné que le réseau de voies ferrées sur les quais représente un avantage concurrentiel. «Notre système intermodal qui permet de former les trains de conteneurs tout près des navires fait l'envie de nos concurrents.»

Port of Montreal buys first 'green' locomotive

The Port of Montreal recently announced plans to buy up to five 'green' locomotives that will reduce emissions and conserve fuel. The Montreal Port Authority said it had signed an agreement with R.J. Corman Railpower to purchase one next generation locomotive for \$1.6 million, with an option to buy four more.

The units are multiple-generator GenSet locomotives providing a total of 2,000 horsepower each. These locomotives make it possible to reduce diesel consumption thanks to a power-regulating device that can start up one, two or all three generators, depending on the size of the task at hand. And when the locomotive remains stationary for more than 5

minutes, the on-board computer puts the locomotive into stand-by mode, shutting off all the generators so that no emissions are produced.

Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority, said the port "is proud to have made the replacement of its locomotive fleet an opportunity to work towards substantial reductions of diesel consumption and greenhouse gas emissions."

She also pointed out that the port's dockside railway system represented a competitive advantage. "Our intermodal system, which makes it possible to put together trains loaded with containers right beside ships is the envy of our competitors."

Arctic Co-operatives Limited décroche un contrat de transport de fret

Arctic Co-operatives Limited vient d'annoncer que l'entreprise de desserte maritime Nunavut Sealink and Supply Inc. (NSSI), dont elle est copropriétaire, a été choisie par Agnico-Eagle Mines Limited (AEM) comme transporteur maritime de marchandises pour le projet de la Mine Meadowbank près du lac Baker au Nunavut.

NSSI déploie dans l'Arctique une flotte moderne de navires hauturiers capables de transporter des charges lourdes. Elle a

pour mandat de convoier des approvisionnements, du matériel et diverses marchandises depuis le port de chargement choisi par AEM jusqu'au lac Baker.

William Lyall, président d'Arctic Co-operatives Limited et de NSSI, a déclaré que l'association du Groupe Desgagnés et du réseau Co-Op permettait d'améliorer les services ainsi que les avantages de base fournis aux membres d'Arctic Co-operatives au Nunavut.

Arctic Co-operatives Limited wins maritime freight contract

Arctic Co-operatives recently announced the selection of its partnership sealift enterprise, Nunavut Sealink and Supply Inc. (NSSI), as the maritime freight carrier by Agnico-Eagle Mines Limited (AEM) for the Meadowbank Mine project near Baker Lake, Nunavut.

NSSI deploys a modern fleet of seagoing vessels with heavy-lift capability in the Arctic. It has the mandate to transport the supplies, equipment and

variety of freight from the AEM's selected loading port to Baker Lake.

William Lyall, President of Arctic Co-Operatives and NSSI, commented that through the partnership of the Desgagnés Group and the Co-Op system, the strengths of two important business networks were combined to enhance the services, as well as the benefits, provided at grass roots level to Co-Op members in Nunavut.

Bud Streeter nommé VP de Lloyd's Register pour les États-Unis

Bud Streeter, auparavant directeur des Opérations maritimes de Lloyd's Register à Halifax, a récemment été nommé directeur des Opérations maritimes pour les États-Unis. Son secteur de responsabilité englobera le Panama, le Mexique et les Caraïbes, et il exercera ses fonctions depuis les bureaux de Fort Lauderdale de Lloyd's Register North America.

M. Streeter, qui possède plus de 40 ans d'expérience en sécurité maritime, génie maritime et affaires législatives connexes, succède à Graham Brown qui a pris sa retraite en novembre après 28 ans de service.

«Nos clients qui exploitent des vraquiers, des pétroliers, des porte-conteneurs et des navires à passagers évoluent tous dans un environnement en mutation rapide», déclarait M. Streeter lors de sa nomination. «Que ce soit pour faire face à des milieux physiques de plus en plus exigeants, réduire les émissions, abaisser les coûts d'exploitation ou s'at-

taquer à des questions sociales comme la durabilité et l'intégrité organisationnelle, nos clients attendent de nous un leadership solide et des services efficaces.»

«L'excellente connaissance qu'a Bud des enjeux législatifs et réglementaires afférents aux initiatives de sécurité maritime va contribuer à raffermir notre position d'organisation reconnue auprès de nombreux gouvernements», a affirmé Tim Protheroe, directeur régional des Opérations maritimes et président de Lloyd's Register North America Inc.

M. Streeter est entré au service de Lloyd's Register en avril 2002 après avoir occupé des postes de cadre à Marine Atlantic and Transports Canada.

Malgré la conjoncture difficile, le Lloyd's Register Group a déclaré une augmentation des revenus de 38 % (820 millions d'euros) pour l'exercice terminé le 30 juin 2009.

Streeter named Lloyd's Register VP for United States

Previously Lloyd's Register Marine Manager for Canada, based in Halifax, Bud Streeter was recently appointed Marine Manager for the United States, with responsibility for Panama, Mexico and the Caribbean. He is based in the Lloyd's Register North America's Fort Lauderdale office.

Mr. Streeter, who has more than 40 years of experience in maritime security, marine engineering and industry legislative affairs, has succeeded Graham Brown, who retired last November after 28 years of service.

«Our clients in the bulk carrier, tanker, container and passenger-ship sectors are all dealing with a rapidly-evolving landscape», Mr. Streeter commented upon his appointment. «Whether seeking to operate in increasingly demanding physical environments, reducing emissions, lowe-

ring operating costs or addressing social issues such as sustainability and organizational integrity, our clients are looking to us for thought leadership as well as effective service delivery.»

«Bud's keen understanding of legislative and regulatory issues underpinning marine safety initiatives will strengthen the role we undertake as a Recognized Organization with many governments», said Tim Protheroe, Regional Marine Manager and President of Lloyd's Register North America Inc.

Following executive positions at Marine Atlantic and Transport Canada, Mr. Streeter joined Lloyd's Register in April, 2002.

Meanwhile, despite tough market conditions, the Lloyd's Register Group reported a 38% increase in income to 820 million euros for the fiscal year ended June 30, 2009.

**LANGLOIS
KRONSTRÖM
DESJARDINS**

Un grand cabinet
à dimension humaine ^{MC}

LKD.ca Montréal Québec Lévis
Langlois Kronström Desjardins, S.É.N.C.R.L.

Un grand cabinet à dimension humaine est une marque de commerce propriété de Langlois Kronström Desjardins, S.É.N.C.R.L.



Notre cabinet comprend parfaitement le monde maritime régional, national et international

- Abordage
- Achat, vente, financement de navires
- Affrètement, charte-partie
- Assistance
- Assurance P & I
- Avarie commune
- Charte-partie, connaissance
- Contrats de transport
- Environnement
- Réclamations relatives aux cargaisons
- Saisies de navire


LANGLOIS GAUDREAU O'CONNOR

Entente de manutention de vrac à Port Manatee entre Logistec USA et HRK Holdings

Logistec USA, filiale à 100 % de Logistec Corporation, annonçait récemment la signature d'une entente à long terme avec HRK Holdings, LLC pour la manutention d'engrais et autres types de vrac à Port Manatee, Floride.

HRK aménagera un nouveau centre de distribution pour les engrais et autres marchandises en vrac importés par ses clients du centre de la Floride et utilisera les services de Logistec à Port Manatee.

«Ce nouveau client nous permettra d'élargir la

gamme des marchandises manutentionnées à Port Manatee et formera la base de nouvelles occasions d'affaires pour le vrac», a déclaré Madeleine Paquin, PDG de Logistec Corporation.

La société montréalaise Logistec est présente à Port Manatee depuis plus de cinq ans et y effectue actuellement les activités d'arrimage et de gestion terminales pour les fruits de Del Monte ainsi que pour d'autres marchandises générales et des marchandises spéciales.

Logistec USA/HRK Holdings bulk handling accord for Port Manatee

Logistec USA, a wholly-owned subsidiary of Logistec Corporation, recently announced it has entered into a long-term agreement with HRK Holdings for the handling of fertilizers and other bulk materials at Port Manatee, Florida.

HRK will develop a new distribution facility for fertilizer and bulk import customers in central Florida and will use the services of Logistec at Port Manatee.

"This new customer allows us to expand the scope of products handled and will form a base for new bulk business in Port Manatee," said Madeleine Paquin, President and CEO of Logistec Corporation.

Montreal-based Logistec has been active in Port Manatee for more than five years. It currently handles both stevedoring and terminal operations for Del Monte's fresh fruit as well as other general and project cargo.

Reprise amorcée à Port Metro Vancouver

Après une baisse de plus de 10 % des cargaisons totales en 2009, Port Metro Vancouver relève la tête dans les premiers mois de 2010.

Les données statistiques annuelles jusqu'à la fin de février montrent un volume total de 17,4 millions de tonnes – une hausse de 18 % par rapport aux deux premiers mois de 2009. Les marchandises en vrac et les mouvements conteneurisés affichent une forte progression grâce à la reprise du commerce maritime avec l'Asie après une année 2009 difficile.

Les cargaisons conteneurisées ont totalisé 344 374 EVP dans les deux premiers mois – soit 10,4 % de mieux que dans la même période en 2009.

Le tonnage global du port a chuté de 11 % à 102 millions de tonnes en 2009. Des points positifs ont toutefois été les augmentations significatives des céréales, des cultures spéciales et des produits

pétroliers.

Alors que les mouvements conteneurisés totaux diminuaient de 14 % à 2,2 millions d'EVP à cause de la récession mondiale, les conteneurs chargés exportés étaient en légère hausse.

Plus tôt cette année, le PDG Robin Silvester déclarait: «Les volumes totaux exportés à l'étranger sont demeurés stables pendant toute l'année, ce qui montre la solidité de la demande de produits canadiens de qualité et confirme que le port est le principal point de transit du commerce international au Canada.»

Dans un commentaire annonciateur d'une tendance positive, le plus grand port du Canada a aussi noté que les baisses de volume de la première moitié de 2009 avaient laissé place à des indices de reprise dans les troisième et quatrième trimestres, ce qui présage des gains éventuels en 2010.

Recovery underway at Port Metro Vancouver

Following a double-digit decline in total cargo in 2009, Port Metro Vancouver has been bouncing back in the early months of 2010.

Statistics for the year to end February show total volume at 17.4 million tonnes – up by 18% compared with the first two months of 2009. Strong gains were shown in both bulk commodities and container traffic as maritime trade with Asia revived from the recession levels of 2009.

Containerized cargo in the first two months amounted to 344,374 TEUs – representing a 10.4% jump from the same period last year.

The port's overall tonnage fell by 11% to 102 million tonnes in 2009. Bright spots, however, were significant growth in grain, specialty crops and petroleum products.

While total container throughput in 2009 fell by 14% to 2.2 million TEUs as a result of the global recession, there was a small uptick in export laden containers.

Earlier this year, Robin Silvester, President and CEO, stated: "Total foreign export volumes remained stable over the year, which reflects solid demand for high quality Canadian commodities and underpins the port's value as Canada's most important gateway to international trade."

In a comment heralding a positive trend, Canada's biggest port also noted that volume decreases experienced in the first half of 2009 inched toward recovery in the third and fourth quarters, foreshadowing possible gains for 2010.

Ralentissement considérable des livraisons de porte-conteneurs

Selon une analyse livrée par la firme Clarkson Research de Londres dans son dernier *Container Intelligence Quarterly*, les retards et les annulations des livraisons de porte-conteneurs, conjuguées aux démolitions, ont un impact énorme sur les projections concernant la flotte. On prévoit désormais une augmentation annuelle globale de la capacité d'à peine plus de 5 % en 2010 et en 2011.

La plupart des chantiers navals ont revu à la baisse leurs calendriers de production, la croissance de la flotte conteneurisée s'est limitée à un peu plus de 5,2 % en 2009 – 15,1 millions de conteneurs EVP –

soit bien moins que les 13 % escomptés.

Malgré ce contexte et certains signes de reprise de la demande de fret sur les principales routes commerciales, la maison de courtage londonienne prévient que le retour à l'équilibre du transport conteneurisé exigera du temps. «Même si la perspective d'un équilibre du marché en 2010 semble un peu meilleure, les séquelles de l'augmentation du recours aux contrats qu'on a connue en 2009 rendent improbable que les volumes mondiaux conteneurisés reviennent aux niveaux d'avant la récession avant 2011, au moins.»

Huge slowdown in global containership deliveries

According to analysis by London-based Clarkson Research in its latest *Container Intelligence Quarterly*, containership delivery delays and cancellations, in addition to demolition, are making a dramatic impact on fleet projections. Annual global capacity growth of just over 5% is now forecast this year and 2011.

Most shipyards are slowing down production schedules, with the container fleet growing by just 5.2% in 2009 to 15.1 million TEUs. This is way below earlier expectations

of 13% growth.

Despite this trend and evidence of some recovery of freight demand on key trading routes, the London broker warns it will take some time before the container trades move back in equilibrium. "While the outlook for market balance in 2010 looks marginally better, the legacy of contracting trade growth in 2009 means that global box trade volumes are unlikely to get back to pre-recession levels until at least 2011."



M. Michel Parent

M. Gaétan Boivin, président-directeur général de l'Administration portuaire de Trois-Rivières, a le plaisir d'annoncer la nomination de M. Michel Parent au poste de directeur des opérations. M. Parent, qui est originaire de Trois-Rivières, possède une trentaine d'années d'expérience dans le milieu maritime dans les secteurs de la mécanique de marine, de la gestion de projets ainsi que de la gestion des opérations.

M. Michel Parent détient une formation en mécanique de marine de l'Institut maritime du Québec à Rimouski. De plus, il a suivi plusieurs cours de spécialisation dans le domaine de la mécanique de marine, du génie civil ainsi qu'en génie mécanique à l'École de technologie supérieure. Ayant précédemment occupé le poste de directeur des opérations chez Océanex, une entreprise spécialisée dans le transport maritime courte distance, pendant plus de 22 années, le milieu maritime et les besoins entourant les navires n'ont plus de secret pour M. Parent.

Mr. Gaétan Boivin, President and Chief Executive Officer of the Trois-Rivières Port Authority, is pleased to announce that Mr. Michel Parent has been appointed Director of Operations. Mr. Parent boasts thirty years of experience in the maritime environment as a marine engineer, project manager and operations manager.

Mr. Parent holds a degree in marine engineering from the Institut maritime du Québec à Rimouski. He has also taken several specialized courses in marine engineering, civil engineering and mechanical engineering at the École de technologie supérieure. Director of Operations for the past 22 years at Oceanex, a company that specializes in short sea shipping, the maritime sector and everything involving ships hold no secrets from Mr. Parent.

Les expéditeurs jugent avec sévérité les services ferroviaires canadiens

Selon un récent sondage réalisé pour Transports Canada, une majorité d'expéditeurs juge médiocres les services marchandises que fournissent les chemins de fer canadiens de catégorie 1, le CN et le CFPC. Le sondage, effectué par NRG Research Group, mesurait le niveau de satisfaction de 262 expéditeurs nord-américains dans le cadre de l'Examen des services de transport ferroviaire des marchandises du ministère des Transports du Canada.

Appelés à coter leur niveau de satisfaction sur une échelle de 1 à 7, à peine 17 % ont donné une note élevée de 6 ou 7, alors que 35 % accordaient une note de 3 ou moins. Environ 45 % ont affirmé que leur niveau de satisfaction avait diminué

depuis trois ans.

Plus de 60 % ont rapporté qu'ils avaient subi un préjudice financier sérieux à cause du piètre service ferroviaire.

Les principales sources de mécontentement concernaient des problèmes avec la livraison à temps des wagons aux points d'origine et de destination, le ramassage rapide des wagons vides après déchargement, la fiabilité de la fourniture de wagons, la régularité des temps de transit et la réceptivité lorsque des problèmes sont signalés.

Bon nombre des enquêtés ont indiqué que de meilleures communications des sociétés ferroviaires avec la clientèle et des prévisions plus exactes pour répondre à la demande pourraient améliorer leur niveau de satisfaction.

Shippers give thumbs down to Canadian rail services

The majority of shippers give poor marks to the rail freight service they receive from Canada's Class 1 railroads, CN and CPR, according to a recent survey conducted for Transport Canada. The survey, carried out by NRG Research Group, measured the satisfaction levels of 262 shippers in North America as part of the Canadian federal transport department's Rail Freight Service Review.

When asked to rate their level of satisfaction on a scale of 1 to 7, just 17% reported a high level of 6 or 7, while 35% offered scores of 3 or lower. Some 45 % said their satisfaction level

had declined over the past three years.

More than 60% reported they had suffered a serious financial impact on occasions of poor rail service.

Most of the shipper dissatisfaction concerned problems with on-time delivery of cars at origin and destination, timely pick-up of empty cars after unloading, reliability of car supply, consistent transit times and responsiveness to problems raised.

Many survey respondents indicated their level of satisfaction could be increased through improved railway communications with customers and more accurate forecasts to meet demand.

CSL partenaire de FMN-Canada

Canada Steamship Lines a signé en février avec le Fonds mondial pour la nature (Canada) une entente de cinq ans pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans la flotte de CSL et trouver des solutions permanentes afin d'améliorer l'empreinte écologique globale de l'industrie maritime.

Cette entente va permettre à CSL d'obtenir du FMN-Canada des services conseils spécialisés afin d'adopter, de développer et de

mettre de l'avant des initiatives d'efficacité énergétique et de réduction des émissions tout en affirmant son rôle de chef de file dans la gestion maritime durable.

«Ce n'est que l'une des nombreuses mesures que nous prenons pour améliorer notre dossier environnemental, mais c'est probablement la plus exaltante», a déclaré le président de Canada Steamship Lines, Gerry Carter.

CSL partners with WWF-Canada

Canada Steamship Lines signed in February a five-year agreement with World Wildlife Fund Canada focused on reducing greenhouse gas emissions within the CSL fleet and on seeking ongoing solutions for improving the marine industry's overall ecological footprint.

Under the terms of the agreement, CSL will obtain expert advisory services from WWF-Canada

as it adopts, develops and promotes energy efficiency and emission reduction initiatives while strengthening its leadership role in sustainable marine management.

"While this is one of the many steps we're taking to enhance our environmental record, it's probably the most exciting step," said CSL President Gerry Carter.

Maritime Magazine

Bienvenue sur / *Welcome to*

www.maritimemag.com



CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

17 au 21 MAI

International Tug & Salvage Conference

Westin Bayshore,
Vancouver, BC, Canada
Stephen@cosbc.ca

18 au 20 MAI

**5th Breakbulk Europe Transportation
Conference And Exhibition**

Antwerp, Belgium
jplume@joc.com

19 et 20 MAI

**Green Marine
Green Tech 2010**

Hyatt Regency Hotel
Montreal, QC, Canada
Info-418-649-6004

25 et 26 MAI

**ACPA National Operations
& Environment Seminar**

Vancouver Marriott Pinnacle
Vancouver, BC, Canada
www.acpa-ports.net

26 au 28 MAI

**PORTSECURE 2010
Canada's Port Security & Maritime Security
Conference and Expo**

Fairmont Pacific Rim
Vancouver, BC, Canada
www.portsecure.ca

26- au 8 MAI

International Transport Forum

Leipzig, Germany
www.internationaltransportforum.org

14 JUIN

Saint John Port Days

Saint John Convention Centre
Saint John, NB, Canada
psmall@sjport.com

31 JUILLET au 4 AOÛT

Annual ACPA AGM & Conference
St. John's Port Authority
St. John's, NFL, Canada
info@sjpa.com

14 et 15 SEPTEMBRE

5^e Conférence maritime canadienne annuelle

Fairmont, Queen Elizabeth Hotel
Montréal, QC, Canada
jplume@joc.com

27 et 28 SEPTEMBRE

East Coast Maritime Conference

Hyatt Regency,
Jersey City, NJ, USA
jplume@joc.com

MAY 17-21

International Tug & Salvage Conference

Westin Bayshore,
Vancouver, BC, Canada
Stephen@cosbc.ca

MAY 18-20

**5th Breakbulk Europe Transportation
Conference And Exhibition**

Antwerp, Belgium
jplume@joc.com

MAY 19-20

**Green Marine
Green Tech 2010**

Hyatt Regency Hotel
Montreal, QC, Canada
Info-418-649-6004

MAY 25-26

**ACPA National Operations
& Environment Seminar**

Vancouver Marriott Pinnacle
Vancouver, BC, Canada
www.acpa-ports.net

MAY 26-28

**PORTSECURE 2010
Canada's Port Security & Maritime Security
Conference and Expo**

Fairmont Pacific Rim
Vancouver, BC, Canada
www.portsecure.ca

MAY 26-28

International Transport Forum

Leipzig, Germany
www.internationaltransportforum.org

JUNE 14

Saint John Port Days

Saint John Convention Centre
Saint John, NB, Canada
psmall@sjport.com

JULY 31-AUGUST 4

Annual ACPA AGM & Conference
St. John's Port Authority
St. John's, NFL, Canada
info@sjpa.com

SEPTEMBER 14-15

5th Annual Canada Maritime Conference

Fairmont, Queen Elizabeth Hotel
Montreal, QC, Canada
jplume@joc.com

SEPTEMBER 27-28

East Coast Maritime Conference

Hyatt Regency,
Jersey City, NJ, USA
jplume@joc.com

*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

Le samedi 20 février dernier avait lieu notre 47^e assemblée générale annuelle, suivie de notre traditionnel banquet en soirée au cours duquel nous avons accueilli 143 convives. Au cours de cette soirée, nous avons salué les anciens de la cohorte de 1985 (ils étaient 33), qui ont obtenu leur diplôme il y a 25 ans. Nous avons en outre félicité deux de nos membres toujours actifs – qui ne pouvaient être présents –, messieurs Yves Auger et Jean-Marie Bégin, qui sont diplômés depuis 50 ans.

Lors de l'assemblée générale tenue le matin, Bruno Beaulieu et Claude Pagé, respectivement président et vice-président sortants, ont été réélus pour un autre mandat. Il en va de même pour Christian Ouellet, administrateur, qui a accepté un autre mandat. Charles Laliberté se joint à l'exécutif en remplacement de Gaël Therrien. Le Conseil d'administration s'est vu confier deux mandats: revoir le logo de notre association pour qu'il soit plus représentatif de notre groupe et faire les représentations nécessaires afin de permettre aux élèves des programmes naviguant de valider pleinement leur choix de carrière en ayant la possibilité d'effectuer des stages en mer.

Nous lancerons sous peu sur notre site Web un concours pour le changement du logo de notre association. Nous devons soumettre des propositions pour la prochaine assemblée générale annuelle en février 2011. Alors aiguiser vos crayons et sortez vos talents de graphiste afin de nous soumettre rapidement les propositions. Le logo devra être représentatif de notre association, avoir un lien avec notre provenance

et pouvoir s'agencer aux couleurs des carrières maritimes. Il y aura des prix pour les gagnants des 1^{re}, 2^e et 3^e places.



Notre second mandat est fondamental pour notre relève. Il s'agit d'assurer une plus grande disponibilité de places pour les élèves officiers et officières de l'IMQ. Se fondant sur une étude de marché relative au milieu maritime, l'industrie a récemment annoncé qu'il y aurait pénurie de personnel qualifié au cours de la prochaine décennie. Après une année 2008 très active en ce qui concerne le transport maritime et étant donné les difficultés à trouver du personnel ayant les compétences nécessaires pour occuper les postes vacants, l'industrie n'avait d'autre choix que de se mobiliser. Tous les efforts ont été concertés par différentes activités dans une opération charme en proposant des carrières passionnantes. Cette opération fut fructueuse avec comme résultat une augmentation importante de la clientèle étudiante de l'IMQ. Les mêmes efforts ont été poursuivis au cours de l'automne 2009 et de l'hiver 2010 avec encore une fois une nette augmentation du nombre de demandes d'inscription pour l'automne 2010

comparativement à la même date l'an dernier.

Toutefois la situation économique a eu comme effet de légèrement ralentir le trafic au cours de l'année 2009 et la reprise souhaitée s'annonce tardive pour 2010. À l'automne 2009, plus de 90 nouveaux élèves des programmes de navigation et génie mécanique de marine faisaient leur entrée à l'IMQ. Ils ont sans doute le même rêve que nous avons tous à une époque, soit de pouvoir se réaliser pleinement dans la carrière la plus passionnante du monde. Cependant pour que cela devienne réalité, ces futurs officiers et officières ont besoin de votre soutien.

Que vous soyez officier junior ou sénior, chef mécanicien ou capitaine, gestionnaire de flotte ou expert maritime, pilote ou consultant, agent maritime ou gestionnaire de port, vous êtes des ambassadeurs importants dans une opération charme. Nous devons augmenter la qualité et la quantité de places à offrir. Vous devez avoir le souci de savoir s'il y a des places de stagiaires disponibles à bord du navire sur lequel vous vous retrouvez. Pourquoi n'est-ce pas possible? S'il y a des stagiaires de l'IMQ à bord, le stage répond-il aux attentes et objectifs?

L'Institut maritime préparera un dépliant pouvant vous aider dans cette démarche afin de faire un premier contact et de vous diriger vers les personnes qui sauront vous conseiller.

Contactez Bruno Beaulieu au 418 724-2822, poste 2026 ou par courriel à training@imq.qc.ca.

Vous êtes des acteurs importants pour la relève de demain.

www.aggimq.ca

AGGIMQ • Bulletin de cotisation 2010

Cotisation : 45 \$ (Couple de gradués : 65 \$)

Nom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____

Téléphone : _____

Courriel : _____

Graduation de l'IMQ

Anné : _____

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

☐ Je ne désire pas m'inscrire à la NEWS LETTER du site Internet de l'AGGIMQ

ANNONCEURS



ADVERTISERS

ALGOMA TANKERS.....	Couverture extérieure arrière
ALUMINERIE ALOUETTE.....	57
ARMATEURS DU SAINT-LAURENT.....	59, 71
ASSOCIATION DES PILOTES MARITIMES DU CANADA.....	26
CCB – COMMISSION CANADIENNE DU BLÉ.....	21
CSEM - CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME.....	8
CSL – CANADA STEAMSHIP LINES.....	1
CORPORATION DE GESTION	
DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT.....	7
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT.....	9
DILTS PISTON HYDRAULICS.....	68
EMPIRE STEVEDORING.....	52
FEDNAV.....	51
GROUPE DESGAGNÉS.....	27, 49
GUILDE DE LA MARINE MARCHANDE DU CANADA.....	29
IMTT-QUÉBEC.....	64
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC.....	23
LANGLOIS KRONSTRÖM DESJARDINS.....	73
LOGISTEC CORPORATION.....	62
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION.....	43
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC.....	47
MORNEAU SOBECO.....	38
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE.....	48
OMI – ORGANISATION MARITIME	
INTERNATIONALE.....	Couverture intérieure arrière
OSBORN & LANGE.....	48
PORT DE MONTRÉAL.....	58
PORT DE QUÉBEC.....	33
PORT DE SEPT-ÎLES.....	53
PORT DE THUNDER BAY.....	6
PORT DE TROIS-RIVIÈRES.....	62, 75
SIMEC – SOCIÉTÉ D'INTERVENTION MARITIME	
EST DU CANADA.....	68
SMT-SEAWAY MARINE TRANSPORT.....	Couverture intérieure avant
ODES – SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT	
ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT.....	47
SAMSON BÉLAIR/DELOITTE & TOUCHE.....	35
SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC.....	65
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	38
TECHSOL MARINE.....	52
ULS - UPPER LAKES GROUP.....	66
URGENCE MARINE.....	17

ALGOMA TANKERS.....	Back cover
ALUMINERIE ALOUETTE.....	57
CSL – CANADA STEAMSHIP LINES.....	1
CWB – CANADIAN WHEAT BOARD.....	21
CANADIAN MARINE PILOTS' ASSOCIATION.....	26
CANADIAN MERCHANT SERVICE GUILD.....	29
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS.....	9
DILTS PISTON HYDRAULICS.....	68
ECRC – EASTERN CANADA RESPONSE CORPORATION.....	68
EMPIRE STEVEDORING.....	52
FEDNAV.....	51
GROUPE DESGAGNÉS.....	27, 49
IMTT-QUÉBEC.....	64
IMO – INTERNATIONAL MARITIME	
ORGANIZATION.....	Inside back cover
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC.....	23
LANGLOIS KRONSTRÖM DESJARDINS.....	73
LOGISTEC CORPORATION.....	62
MSRC - MARITIME SIMULATION AND	
RESOURCE CENTRE.....	8
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION.....	43
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC.....	47
MORNEAU SOBECO.....	38
NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE.....	48
OSBORN & LANGE.....	48
PORT OF MONTREAL.....	58
PORT OF QUÉBEC.....	33
PORT OF SEPT-ÎLES.....	53
PORT OF TROIS-RIVIÈRES.....	62, 75
SMT - SEAWAY MARINE TRANSPORT.....	Inside front cover
ODES – ST. LAWRENCE ECONOMIC	
DEVELOPMENT COUNCIL.....	47
SAMSON BÉLAIR/DELOITTE & TOUCHE.....	35
SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC.....	65
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	38
ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS.....	59, 71
TECHSOL MARINE.....	52
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT	
CORPORATION.....	7
THUNDER BAY PORT AUTHORITY.....	6
ULS - UPPER LAKES GROUP.....	66
URGENCE MARINE.....	17

ISM Code

International Safety Management Code
and guidelines on implementation of the ISM Code

2010 EDITION

NOW AVAILABLE FROM YOUR LOCAL DISTRIBUTOR



www.imo.org

IMO INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION
PUBLISHING

GREEN MARINE **It's action!**

Since 2002, nearly \$190 million has been spent to renew the Algoma Tankers Limited fleet, including the addition in 2008 and 2009 of the new state-of-the-art double-hull product tankers AlgoCanada and Algonova.

Algoma Tankers Limited, a subsidiary of Algoma Central Corporation, leads the way with its ISO 14001 compliant Environmental Management System.

GREEN MARINE... **Investing for a clean today.**



Algoma Tankers
a subsidiary of Algoma Central Corporation
63 Church Street, St. Catharines, Ontario L2R 3C4
(905) 687-7888 www.algonet.com

