

No 60

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

Awakening of a Giant

SEPT-ÎLES

Le réveil d'un géant



75 years/ans

**St. Lawrence Shipoperators
Armateurs du Saint-Laurent**

8,95 \$



Thanks Canada

Removing the 25% vessel import duty has eliminated a major obstacle to the renewal of Canada's domestic flag merchant fleet. Fleet renewal will bring enhanced operating and environmental performance – enabling our industry to continue to provide safe, reliable and efficient transportation services for those that depend on us.

Fleet renewal - the time is right!



Algoma Central Corporation

63 Church Street, St. Catharines, Ontario L2R 3C4
(905) 687-7888 www.algonet.com



LESSON NO. 64



**MAKE SURE TO
RSVP**

We always do. In fact, the experienced crews aboard our versatile fleet of bulkers and self-unloaders are schooled in the good graces of visiting. They make sure their ships arrive on time and don't overstay their welcome. Host customers always want them back.

Canada Steamship Lines, the fleet with good cargo handling manners — have us over today!

Canada Steamship Lines
759 Square Victoria, Montreal (Qc)
Canada H2Y 2K3
Tel: 514.982.3800 • Fax: 514.982.3910
info@cslmtl.com
www.cslcan.ca



Canada Steamship Lines
A DIVISION OF CSL GROUP INC.

Éditeur / Publisher:

Pierre Terrien

pterrien@maritimemag.com

Rédacteur en chef / Editor:

Leo Ryan

lryan@maritimemag.com

Collaborateurs / Contributing editors:

**Alison Bates, Bill Beck, Paul Beesley,
Terence F. Bowles, Michael Broad, Stephen J. Brooks,
Stephen Brown, Raymond Johnston, Andrew Livingstone,
Carroll McCormick, Pierre Métivier, Leo Quigley,
Wylie Spicer, Allan Swift, Nicole Trépanier**

Traducteurs / Translators:

Joanne McCracken, Yvan Rompré

Correctrice / 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

MARKETING / 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 Articles must be typed and unpublished.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 Canada Periodical Fund (CPF) for our publishing activities.
Nous reconnaissons l'aide financière du gouvernement du Canada par l'entremise du Fonds du Canada pour les périodiques (FCP) pour nos activités d'édition.

Canada

CHRONIQUES / COLUMNS

4

FORUM

Michel Desjardins

6

FIRST WATCH

PREMIÈRE BORDÉE

Leo Ryan

10

ATLANTIC HORIZONS

ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE

Andrew Livingstone

14

PACIFIC HORIZONS

ÉCHOS DU PACIFIQUE

Leo Quigley

16

GREEN MARINE HORIZONS

HORIZONS ALLIANCE VERTE

David Bolduc

18

THE SEAWAY JOURNAL

JOURNAL DE LA VOIE MARITIME

Terence F. Bowles

COUVERTURE / COVER

The marine shipping vocation of the St. Lawrence River is highlighted in this issue in two dossiers of special interest. One dossier takes a historical look at the vital contribution of the St. Lawrence Shipoperators on the occasion of the association's 75th anniversary. The other dossier offers an in-depth review of developments that are catapulting the Port of Sept-Îles into an international gateway for iron ore and aluminum shipments. The photo shows the foreign-flag Champion Bay at La Relance terminal making the first discharge of petroleum coke for a new silo of Aluminerie Alouette.

Dans le présent numéro, deux dossiers d'un intérêt tout spécial mettent en relief la vocation du fleuve Saint-Laurent comme route de transport maritime. L'un de ces dossiers fait une rétrospective historique de la contribution capitale des Armateurs du Saint-Laurent à l'occasion du 75e anniversaire de l'Association. L'autre consiste en un examen détaillé des transformations qui sont en train de faire du Port de Sept-Îles une porte internationale pour l'expédition de minerai de fer et d'aluminium. La photo montre le navire étranger Champion Bay amarré au terminal La Relance en train de décharger une première cargaison de coke de pétrole pour un nouveau silo de l'Aluminerie Alouette.

Photo: Leo Ryan

20

Dossier

Sept-Îles

Fastest-rising port in Canada

Awakening of a Sleeping Giant

Un port en pleine ascension

Le réveil d'un géant endormi

Leo Ryan

49 Dossier

*75th Anniversary of
St. Lawrence Shipoperators
Meeting challenges from
the past to the present*

*75^e anniversaire des
Armateurs du Saint-Laurent
Efficaces
aujourd'hui comme hier*



Leo Ryan

77 JOURNAL

86

Calendar of Events

Calendrier des événements

87

*La page de
l'AGGIMQ*

88

Advertisers

Annonceurs



Michel Desjardins

President

Seafarers' International Union of Canada

Président

Syndicat international des marins canadiens

Qui profite du mode présentement utilisé par le Canada pour le transport de cargo militaire et d'aide humanitaire?

Le Canada est depuis toujours une nation maritime. À l'heure de la mondialisation, les avantages de notre position stratégique sont de plus en plus ressentis. À la suite des changements climatiques dont nous sommes témoins, le développement prévu de la navigation dans l'Arctique canadien démontre l'importance stratégique de l'industrie canadienne du transport maritime.

Il est urgent de développer une politique cohérente de transport maritime afin d'affirmer notre souveraineté sur notre territoire, et également d'assurer la sécurité de notre pays et la protection de notre environnement. Assurer la formation et le perfectionnement de notre main-d'œuvre et favoriser les investissements sont également de toute première importance à l'essor de notre industrie. Toutes les initiatives doivent être conséquentes et tenir compte des intérêts des Canadiens.

Heureusement, le vent tourne maintenant au Canada. Plusieurs mesures adoptées récemment témoignent de l'attention favorable que le gouvernement prête à notre industrie: la dispense des droits de 25 % sur l'importation de navires cargo et de bateaux-citernes, les investissements dans les marchés de l'Asie du Pacifique, la révision des lignes directrices régissant l'octroi de licences temporaires d'importation de navires, les investissements dans le renouvellement de la flotte de la Garde côtière et l'approche consultative en matière de réglementation sont des initiatives importantes et elles sont appréciées par les parties intéressées au sein de notre industrie.

Toutefois, des failles subsistent dans le système. La procédure suivie dans l'attribution de contrats de transport de cargo militaire démontre un manque de cohésion entre des ministères. Le matériel militaire canadien à destination des zones de conflit ainsi que les biens distribués par le Canada dans le cadre de programmes d'assistance humanitaire sont régulièrement transportés par des navires étrangers sous pavillon de complaisance alors qu'une flotte de navires exploités par des compagnies canadiennes avec des équipages de contribuables canadiens sont disponibles.

Pourquoi ces cargaisons ne sont-elles pas transportées par des navires canadiens? Les appels d'offres en bonne et due forme sont-ils transmis aux transporteurs canadiens

Who benefits from the mode of transport used by Canada for shipments of military equipment and humanitarian goods?

Canada has a long history as a maritime nation. At a time when globalization is at the forefront of every nation on earth, the advantages brought about by our strategic position are increasingly felt. As a result of the important climatic changes we are witnessing, the future development of navigation in the Canadian Arctic demonstrates the strategic importance of the Canadian Maritime Industry.

The development of a national maritime transportation policy is urgently needed, to ensure our sovereignty over our territory and to maintain our national security as well as the protection of our environment. Ensuring the training and upgrading of our workforce and stimulating investments are also of primary importance for our industry. All initiatives must be consistent and take into account the real interests of Canadians.

Fortunately, the wind appears to be turning in Canada. Several measures adopted recently demonstrate the government's interest in our industry: Waiving the 25 per-cent tariff on imports of general cargo vessels and tankers, investing in the Asia Pacific markets, revising the guidelines governing the issuance of permits for the temporary import of ships, investing in the upgrading of the Canadian Coast Guard fleet and the consultative approach being applied are important initiatives and they are appreciated by stakeholders in our industry.

However, there are still flaws in the system. The procedure followed in awarding contracts for the transportation of military goods and equipment demonstrates a lack of cohesion between departments. Canadian military equipment destined to our armed forces in conflict zones as well as humanitarian assistance goods are regularly shipped aboard foreign ships sailing under flag of convenience arrangements while a fleet of ships operated by Canadian companies and manned by Canadian taxpayers are available.

Why aren't these cargoes transported by Canadian ships? Are invitations to tender properly sent to Canadian shippers before the goods are loaded aboard foreign ships?

What is most valuable; to save on transportation costs or obtain a return on the investment by selecting

Foreign-flag ship docks at Port of Québec to deliver Canadian military equipment overseas.

Un navire battant pavillon étranger accoste dans le port de Québec pour prendre livraison de matériel militaire à livrer outre-mer.



Port de Québec

avant que ces marchandises soient chargées à bord de navires étrangers?

Quelle est l'option la plus favorable? Espérer faire des économies sur les frais de transport ou obtenir un retour sur l'investissement en optant pour un navire canadien dont l'équipage est canadien? Les impôts sur le revenu des travailleurs, les revenus générés par les droits de douane et d'enregistrement des navires sous pavillon canadien sont des avantages qui surpassent largement les économies apparentes mais non réalisées sur les frais de transport.

Où est l'intérêt du Canada de favoriser l'expédition de cargo militaire à bord de navires enregistrés sous pavillon de complaisance? Qui ne se souvient pas de la saga du GTS Katie? Une saga qui a finalement coûté 6 956 086 \$ alors que le coût initial prévu était de 2 660 360 \$.

Il s'agit de contrats gouvernementaux et il est essentiel qu'ils soient offerts en priorité à des entreprises canadiennes en observant un système équitable d'appel d'offres public.

En 2006, le chef du Service d'examen de la Défense nationale concluait dans son rapport que: «Bien que les contrats attribués par le DALG¹ pour le transport de personnel et de marchandises par air, mer et rail aient répondu aux besoins opérationnels, ils n'ont pas satisfait en général aux exigences contractuelles du Conseil du Trésor et du Ministère. Les contrats ont été attribués en l'absence des pouvoirs appropriés, et les appels d'offres se sont avérés inadéquats ou n'ont pas été documentés² ».

À qui le transport des marchandises militaires profite-t-il réellement? Le contenu de ce rapport soulève plusieurs questions... **M**

a Canadian vessel manned by Canadian crew members? Income taxes paid by the crewmembers, revenues generated by customs duties and registration fees paid by Canadian ships sailing under Canadian flag are benefits that greatly exceed the apparent but not actual savings on transportation costs.

What is the benefit for Canada to support the shipping of military goods by ships registered under flags of convenience? Who doesn't remember the saga of the GTS Katie? This unfortunate affair eventually cost \$6,956,086, whereas the initial forecast was \$2,660,360.

These are government contracts and it is essential that they be offered in priority to Canadian companies through an equitable public system of invitations to tender.

In 2006, the National Defence Chief of Review Services concluded the following in his final report: "While contracts awarded by DLBM¹ for the movement of personnel or goods by air, sea and rail have met operational requirements, Treasury Board and departmental contracting requirements have generally not been met. Contracts have been awarded without proper authority and with inadequate or undocumented competition²."

Who actually benefits from the transportation of military goods? The contents of this report raise several questions... **M**

L'expérience américaine

Selon un récent rapport sur le programme d'aide alimentaire³ en vigueur aux États-Unis, qui accorde en préférence le transport de ces cargaisons aux navires américains, on prévoit que le retrait de cette mesure résulterait en une réduction de 15 à 30 % de la flotte américaine puisque les armateurs enregistreraient leurs navires sous des pavillons de complaisance provoquant une fuite importante de capitaux. L'impact d'une telle mesure préférentielle a un lien direct avec l'emploi.

The American experience

According to a report released in June 2010 on the impacts on the United States economy of shipping international food assistance³, a program that gives preference to American ships for the transport of such cargo, it is estimated the withdrawal of such measures would result in a reduction of the American fleet by 15 to 30% since many ship owners would otherwise register their ships under flags of convenience agreements, creating an important outflow of capital. The impact of such a preferential measure has a direct link with employment.

1. Directeur – Gestion des activités (Logistique).

2. Service d'examen, Défense nationale, Vérification interne des contrats de transport, août 2006, 7053—65 (CS Ex).

3. PROMAR INTERNATIONAL, *Impacts on the US economy of shipping international food aid*, juin 2010.

1. Director Logistics Business Management

2. Chief review Services, National Defence, Audit of Contracting for Transportation, August 2006, 7053-65 (CRS)

3. PROMAR INTERNATIONAL, *Impacts on the US Economy of shipping international food aid*, June 2010.



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Le début d'une nouvelle ère sur les Grands Lacs

Depuis que le gouvernement fédéral a annoncé l'automne dernier l'élimination si longtemps espérée du droit punitif de 25 % qui frappait les navires construits à l'étranger, les transporteurs maritimes canadiens des Grands Lacs ont pris des mesures concrètes pour renouveler une flotte vieillissante. Mais le 25 février, la foudre est tombée avec les premiers signes du printemps. La commotion était peut-être inévitable dans les circonstances, mais cela n'en reste pas moins une commotion...

Je fais bien sûr allusion à l'acquisition annoncée par Algoma Central Corporation des intérêts de son partenaire Upper Lakes Group (ULG) dans Seaway Marine Transport (SMT) et les entités associées. Lorsque la transaction de 85 millions de dollars aura été finalisée, probablement en avril, Algoma récupérera les navires et les actifs appartenant à ULG et exploités par SMT pour le transport de vrac solide sur la voie de navigation Grands Lacs-Saint-Laurent. Du même coup, Algoma consolide sa position de joueur majeur du commerce intérieur, devant CSL.

Jack Leitch tire sa révérence

Toutefois, dans l'histoire du transport maritime canadien des Grands Lacs, cette nouvelle annonce le départ définitif d'un véritable titan et homme politique très influent – Jack Leitch, président du conseil et actionnaire majoritaire d'ULG, qui avait pris la relève de son père, fondateur de la compagnie, au début des années 1950, il y a presque 60 ans. Comme aucun membre de la famille ne pouvait reprendre le flambeau, la vente s'est apparemment imposée comme la meilleure solution.

Que dire des extraordinaires bouleversements qui ont jalonné une carrière qui a débuté avant même la naissance de la Voie maritime du Saint-Laurent, et qui a notamment été marquée par un affrontement orageux avec le chef syndical Hal Banks à la fin des années 1950 et au début des années 1960! Par la suite, Jack Leitch s'est employé à guider adroitement ULG jusque dans le XXI^e siècle, à travers les écueils du changement technologique et malgré les défis posés par l'évolution du commerce

New era dawns for Great Lakes shipping

Since the federal government last fall announced the long-awaited elimination of a punitive 25% duty on ordered, foreign-built vessels, Canada's Great Lakes shipping industry has been taking concrete steps to replace an aging fleet with newbuildings. But then, on February 25, as winter began inching towards spring, came a thunderbolt. Perhaps inevitable in the circumstances, but a thunderbolt all the same...

I am referring here, of course, to the announcement that Algoma Central Corporation has acquired the Upper Lakes Group (ULG) interests in the Seaway Marine Transport (SMT) operating partnership and related entities. In an \$85 million transaction expected to close by April, Algoma will take over the vessels and assets owned by ULG and utilized by SMT in the Great Lakes/St. Lawrence waterway dry bulk business. In one fell swoop, Algoma bolstered its position as the biggest player in the inland trades, ahead of Canada Steamship Lines.

Jack Leitch takes a bow



Jack Leitch has been a titan of Canadian shipping for six decades.

Jack Leitch fut un titan de la marine marchande canadienne pendant six décennies.

In terms, however, of the history of Great Lakes shipping in Canada, this news marked the final stepping aside of a true titan and senior statesman – Jack Leitch, Chairman and major shareholder of ULG for nearly six decades after he succeeded his father, the company founder, in the early 1950s. With no family member to pass on the torch, a sale seemingly emerged as the best option.

What tremendous developments have taken place during a career that began prior to the birth of the St. Lawrence Seaway, included a tempestuous battle with union leader Hal Banks in the late Fifties and early Sixties, and subsequently focused on adroitly guiding ULG into the 21st century through the challenges of technological change and changing global trade and transportation trends.

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.hwyh2o.com.



Strategic Location



Reliable



Cost Effective

Water way to go!

www.hwyH2O.com



The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation

Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent



Deliveries of the high performing “green” and fuel efficient Equinox vessels begin in 2013.

Les livraisons de navires Equinox plus «verts» et éco-énergétiques débuteront en 2013.



SMT

mondial et des tendances en matière de transport.

Pendant toutes ces années, les qualités de Jack Leitch qui ont particulièrement frappé ses pairs et ses collaborateurs sont sa courtoisie constante, sa loyauté indéfectible, sa modestie, son sang-froid et son intégrité. Sans oublier son flair entrepreneurial, son goût du risque et sa détermination à ne jamais renier ses principes.

Et quelle extraordinaire démonstration d'énergie! Jusqu'à tout récemment, à l'âge vénérable de 90 ans, il venait chaque matin à son bureau de Toronto et ne rentrait chez lui qu'après la majorité de son personnel.

Cela me rappelle qu'il me disait, il y a cinq ans, à l'occasion du 75^e anniversaire d'ULG, avec son humour typique, empreint d'autodérision: «Je m'accommode très bien de ne rien faire!»

Questionné l'autre jour par l'auteur de ces lignes sur les dernières nouvelles, il a répondu, philosophe: «La vie est une série de longs cycles et voici la fin d'un de ces cycles.»

Il y avait beaucoup d'émotion dans l'air quand il a mentionné à son personnel lors d'une longue allocution que pendant 80 ans, ULG avait fait partie du paysage canadien et de la trame même de l'économie du Canada. À la fin de la saison 2011, le fier logo des cheminées des navires d'Upper Lakes aura définitivement disparu des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

La décision très difficile de vendre à Algoma a été prise à cause de plusieurs facteurs cruciaux, dont les importants besoins de capitaux.

Il y a 30 ans, rappelait M. Leitch, il y avait plus de 15 entreprises de transport maritime sur les Grands Lacs. Il a ensuite rendu hommage au dévouement et au dur labeur des employés qui ont contribué à «rédiger une grande page de l'histoire de la marine marchande canadienne».

Dans l'avenir, ULG va continuer d'être active dans les domaines de la manutention des céréales, des réparations navales, du vrac liquide et de l'aménagement immobilier.

La naissance d'une locomotive du transport maritime sur les Grands Lacs

Petit rappel historique, SMT a été créée en 2004. Toutefois, sa filiation est manifeste avec ses prédécesseurs, Seaway Bulk Carriers fondée en 1990 et Seaway SelfUnloaders née en 1994.

Throughout the years, the qualities of Jack Leitch that have struck his peers and associates the most have been his constant civility, strong loyalty, modesty, self-control, and sense of integrity. In addition, there is the entrepreneurial flair, willingness to take risks and determination to stick by principles.

But what an awesome demonstration of energy! Still recently, at the ripe/young age of 90, he was coming each morning to his office in Toronto and leaving for home after most staffers had gone.

This brings to mind a remark he made to me five years ago, on the occasion of ULG's 75th anniversary, with his typical, self-deprecating sense of humour: "I am getting pretty good at doing nothing!"

When questioned the other day by this observer on the latest news, he philosophically responded: "There are long cycles in life and this is the end of another cycle."

There was much emotion in the air when he noted to staffers in a lengthy message that for 80 years ULG "has been part of the Canadian landscape and of the fabric of the Canadian economy. By the end of the 2011 season, the proud logo on the funnels of Upper Lakes vessels will no longer be seen on the Great Lakes or along the St. Lawrence River.

"The very difficult decision taken to sell to Algoma was based on a number of critical factors including the large capital requirements

Thirty years ago, Mr. Leitch recalled, there were more than 15 Great Lakes shipping firms. He paid tribute to dedication and hard work of employees for contributing to "a great story in Canadian shipping."

In the future, ULG is to continue as an entity engaged in grain handling, marine repair, liquid bulk and property development services.

Birth of a Great Lakes shipping powerhouse

Looking at the historical background, one should recall that SMT was formed in 2004. But its roots extend back to its predecessors – Seaway Bulk Carriers created in 1990 and Seaway SelfUnloaders created in 1994.

L'importante restructuration de février va permettre à Algoma de faire l'acquisition de 11 navires appartenant à ULG: quatre vraquiers traditionnels et sept vraquiers autodéchargeurs. Elle va également acquérir la participation d'ULG dans deux vraquiers autodéchargeurs et deux vraquiers traditionnels de propriété commune, ainsi que les droits d'ULG sur un autodéchargeur actuellement en construction dans un chantier naval chinois.

Depuis l'été dernier, on assiste à une multitude de commandes de navires neufs pour renouveler une flotte intérieure canadienne de 65 navires dont l'âge moyen est de 36 ans environ. C'est CSL qui a ouvert le bal, passant, au mois d'août, une commande d'environ 500 millions de dollars au chantier naval chinois Chengxi pour 10 autodéchargeurs. Les livraisons devraient commencer en 2012 et deux de ces navires seront probablement affectés au commerce sur les Grands Lacs.

Les commandes ont été particulièrement nombreuses en décembre et au début de février. Dans cette brève période, sept navires «Equinox», considérablement plus «verts» et moins gourmands en carburant, ont été commandés d'un chantier naval chinois par Algoma, Upper Lakes et la Commission canadienne du blé. Les livraisons sont censées débiter en 2013.

«Grâce aux investissements importants récemment annoncés pour l'achat de laquiers ultramodernes de classe Equinox neufs, à l'acquisition de la flotte d'ULG et à la participation qu'elle conserve dans SMT, Algoma met résolument l'accent sur son segment intérieur de transport maritime de vrac solide et sur la tâche prioritaire que constitue le renouvellement de sa flotte», a déclaré le président et chef de la direction d'Algoma Central, Greg Wight.

Et il a souligné: «Nous sommes extrêmement satisfaits d'avoir pu conclure cette entente historique avec ULG, notre partenaire de longue date, et d'accueillir dans la grande famille d'Algoma les équipages des navires acquis.»

Avant la transaction, la flotte intérieure d'Algoma comprenait 12 autodéchargeurs et 7 vraquiers traditionnels, de même que 7 transporteurs de produits raffinés. Une fois l'achat complété, la flotte comprendra 32 transporteurs de vrac solide et 7 navires citernes pour un total de 39 bâtiments. Dès leur entrée en service, les navires neufs commandés vont remplacer les bâtiments existants, et Algoma disposera alors d'une flotte moderne de près de trois douzaines de navires.

En somme, nous assistons à la naissance d'une locomotive du transport maritime sur le réseau Grands Lacs-Saint-Laurent, qui misera sur de meilleures économies d'échelle pour s'attaquer aux nombreux défis que réserve l'avenir sur cette importante voie de navigation nord-américaine. **M**

Through February's major restructuring, Algoma will acquire 11 vessels owned by ULG: four gearless bulkers and seven self-unloading bulk carriers. Algoma will also acquire the ULG interests in two jointly-owned gearless and two self-unloading bulk freighters as well as the ULG interest currently under construction in a Chinese shipyard.

Since last summer, there has been a flurry of orders for new vessels for renewing a Canadian domestic fleet of 65 ships with average age of about 36 years. First off the block was Canada Steamship Lines, which, in August, placed an order worth about \$500 million with China's Chengxi Shipyard for 10 self-unloaders. Deliveries are slated to begin 2012, with two of the vessels likely deployed on the Great Lakes trades.

More orders followed in December and early February. In this short period, seven so-called Equinox vessels, featuring significant 'green' performance and fuel economies, were ordered from a Chinese shipyard by Algoma, Upper Lakes and the Canadian Wheat Board for deliveries starting in 2013.

"Combined with the recent announcement of our significant investment in the state of the art new Equinox class lake freighters, the acquisition of the ULG fleet and the remaining interest in SMT will allow Algoma to enhance its focus on its domestic dry bulk marine transportation segment and the very important task of fleet renewal," said Algoma Central President and CEO Greg Wight.

And he stressed: "We are extremely pleased to have been able to reach this historic agreement with our longstanding partner ULG and to welcome the shipboard personnel of the acquired vessels to the Algoma family."

Prior to the transaction, Algoma's domestic fleet consisted of 12 self-unloaders and seven gearless bulkers along with seven product tankers. Upon completion

of the purchase, there will be 32 dry bulk carriers and seven tankers in an expanded organization for a total of 39 ships. When the newbuilds enter service, they are expected to replace existing vessels – thereby culminating in a more modernized fleet totaling close to three dozen vessels.

In short, a powerhouse on Great Lakes/St. Lawrence System, armed with enhanced economies of scale, has been born to confront the many challenges of the future on the important North American waterway. **M**



Greg Wight, President and Chief Executive Officer of Algoma Central Corporation.

Greg Wight, président et chef de la direction d'Algoma Central Corporation.

Algoma Central Corporation



Andrew Livingstone

Opinions mitigées sur l'impact d'un canal de Panama élargi

L'expansion du canal de Panama devrait être achevée en 2014, ce qui facilitera le passage de l'Atlantique au Pacifique et permettra le transit de porte-conteneurs géants d'une capacité pouvant atteindre les 12 000 EVP. Il sera intéressant de voir la réaction des transporteurs et comment l'élargissement du canal influera sur les itinéraires et les types de navires déployés. On peut aussi se demander quelle sera l'incidence de l'expansion du canal de Panama sur les ports de la côte Est.

En Nouvelle-Écosse, au Port de Halifax, ainsi que dans le détroit de Canso où Maher Melford veut aménager un nouveau terminal à conteneurs à coup de millions de dollars, les opinions divergent apparemment.

Calvin Whidden, vice-président de Cerescorp, qui exploite à Halifax le terminal de Fairview Cove, ne peut prédire avec certitude ce qui va en résulter pour Halifax.

«Je pense que cela ne nous aidera pas, observe-t-il. Les grands navires qui arrivent d'Extrême-Orient vont faire escale dans les ports étasuniens de la côte Ouest avant de franchir le canal pour venir dans les ports du sud des États-Unis. Je vois mal un navire garder à bord des cargaisons d'importations pour venir les décharger à Halifax. Les seuls navires qui remonteront la côte Est jusqu'à Halifax seront ceux qui traverseront ensuite l'Atlantique. Pour ceux-là, le canal est sans importance.»

«Toutefois, si les navires font demi-tour sur la côte Est des États-Unis et repassent le canal, Halifax sera perdante», a-t-il déclaré.

Il conclut ainsi: «Les répercussions vont dépendre de la façon dont les lignes maritimes vont couvrir l'Amérique du Nord. Il est possible que les transporteurs décident de desservir toutes les régions du monde avec de très grands navires et si cela se produit, Halifax sera gagnante.»

La D^{re} Mary Brooks de la Chaire de commerce William Black à l'Université Dalhousie de Halifax, spécialiste renommée du commerce maritime international, est un peu plus catégorique. «Ce sera dans les ports de la côte ouest des États-Unis par où transitent 34 % du trafic marchandises des É.-U. mais qui ne desservent que 25 % de la population que l'impact de l'expansion du canal sera le plus marqué. En d'autres mots, ils ont beaucoup à perdre et ils vont mettre tout en œuvre pour conserver leurs clients actuels.»

Pour M^{me} Brooks, ce sont les ports de Houston, Norfolk, Savannah et les autres ports étasuniens du golfe du Mexique et du sud de la côte Est qui pourraient sortir gagnants.

Trop de capacité

«Je pense que nous (Halifax) sommes situés trop au nord sur la côte est de l'Atlantique pour avoir quelque chose à

Mixed views on the impact of future expanded Panama Canal

The expansion of the Panama Canal is expected to be complete sometime in 2014, opening a greater connection between Atlantic and the Pacific to allow for the passage of larger container vessels with capacities of up to 12,000 TEUs. How carriers react to the enlarged canal in terms of routes and vessels deployed in the various strings will be interesting to watch. And how the Panama expansion impacts East Coast ports is also an issue for some debate.

In Nova Scotia, at the Port of Halifax and at the Strait of Canso where a new, multi-million dollar container terminal is planned by Maher Melford, opinions seem to vary.

Calvin Whidden, Vice-President Cerescorp, which operates the Fairview Cove Terminal, in Halifax, is not sure how it will play out for Halifax.

"I believe that it will not help us," he observes. "Large vessels will be able call the West Coast of the U.S. from the Far East and then pass through the canal to southern U.S. ports. I don't expect that any vessel will keep import cargo on the vessel and wait until Halifax to discharge it. It really depends on whether the vessels continue up the coast and call Halifax if they then cross the Atlantic. Then the canal has no effect."

"However, if the vessels turn around on the East Coast U.S. and go back through the canal, Halifax would lose," he said.

In conclusion he states: "The impact will depend on how the shipping lines cover North America. It is possible the carriers will go completely around the world with very large vessels and Halifax would then gain."

Dr. Mary Brooks, William Black Chair of Commerce at Dalhousie University in Halifax and renowned expert on international marine trade, is a bit more definite. "The greatest impact of the canal expansion will be on the U.S. West Coast ports that handle 34% of U.S. traffic but only have 25% of the population,

"In other words, it is their business to lose and they will be working hard to maintain current customers."

Ms. Brooks sees growth mostly for Houston, Norfolk, Savannah and other ports along the U.S. Gulf and southern U.S. East Coast ports.

Too much capacity factor

"I believe that we (Halifax) are far too north on the Atlantic East Coast to benefit or lose from what I call the 'coming re-evaluation of strategy.'"

gagner ou à perdre de ce que j'appellerai la "réévaluation future de la stratégie". Je m'explique: à l'approche de l'inauguration du canal élargi en 2014, les lignes maritimes qui auront survécu à la crise que va provoquer en 2011-2012 le surplus de capacité sur le marché vont réévaluer la configuration de leurs réseaux et se mettre en quête de nouveaux créneaux.

«Si Suez décide d'abaisser ses péages pour concurrencer Panama, il pourrait y avoir déplacement de cargaisons asiatiques vers d'autres routes, ce qui augmenterait l'achalandage de la porte d'accès néo-écossaise», a-t-elle déclaré.

Bob Stevens, PDG de Melford International Terminal Inc., voit un avantage indirect éventuel.

«En vérité, je vois mal des navires arrivant du nord ou du sud de l'Asie franchir le canal de Panama et remonter toute la côte jusqu'en Nouvelle-Écosse. Les importations préfèrent le premier port d'escale et les exportations, le dernier; c'est ce que nous devons viser, être le premier port d'escale pour les importations et le dernier pour les exportations en ciblant la route de Suez et les clientèles de l'Asie du Sud-Est et du sous-continent indien», a-t-il déclaré.

Surveiller les impacts indirects

M. Stevens croit que les impacts indirects à prévoir «ce seront des changements dans le déploiement et les types [de navire] et c'est ce qu'il faut surveiller en gardant à l'esprit que la croissance probable de certains services circumterrestres pourrait avoir des répercussions sur la côte Est du Canada.

Je serais porté à croire qu'un autre avantage indirect sera que la majorité de ces volumes accrus affluant via Panama va atterrir à Savannah ou Norfolk, ce qui va grever la capacité de ces ports et pourrait permettre aux ports du nord de cibler les routes directes via Suez vers les clientèles de l'Asie du Sud-Est et du sous-continent indien.»

L'Administration portuaire de Halifax se dit prête à toutes les éventualités qui pourraient naître de l'expansion du canal de Panama.

«Le Port de Halifax prévoit que l'expansion du canal de Panama aura un impact de neutre à positif sur nos liaisons commerciales», déclare George Malec, vice-président, Développement des affaires et exploitation. «À l'heure actuelle, le port dessert 20 transporteurs qui assurent la liaison avec 150 pays sur des routes commerciales qui passent par Panama et Suez. Halifax offre, et va continuer d'offrir, aux transporteurs un temps de transit avantageux vers les pays de l'Asie du Sud-Est et ces routes vont continuer d'être des options valables.

«À la lumière des projections de l'industrie et des impacts attendus de l'expansion du canal de Panama, nous pensons que Halifax est, pour le long terme, très bien placée



Vessels of up to 12,000 TUs will be able to transit the Panama Canal following its expansion slated for 2014.

Les navires de 12 000 EVP pourront franchir le canal de Panama après l'achèvement des travaux d'expansion prévu pour 2014.

"That said, when we get closer to the 2014 opening, those shipping lines that survive the coming crisis of 2011-2012 of too much capacity in the market will be seeking to re-evaluate the configurations of their networks and looking for new opportunities.

"If Suez seeks to compete against Panama by lowering its tolls, we may well see a tipping of Asian cargo to alternate routes that build volume for the Nova Scotia gateway," she said.

Bob Stevens, CEO Melford International Terminal Inc., sees a possible indirect benefit.

"Truly I don't see vessels coming from north Asia or south Asia through the Panama and all the way up to Nova Scotia. Imports like to be the first port of call and exports like to be the last port of call so from that standpoint our concentration still remains on just that, first for imports and last for exports and through the Suez Southeast Asia and India Subcontinent route," he said.

Watch indirect impacts

Mr. Stevens considers that anticipated indirect impacts "will be changes in (vessel) deployment and strings, and one would have to watch that and determine that there will probably be an increase in some of the round-the-world services. Those could impact the East Coast of Canada.

"The other (indirect benefit) is, I would suggest, the majority of increased traffic through Panama will flow into Savannah or Norfolk and thus utilize more of their capacity which would enable northern ports to target the Suez, India Subcontinent, Southeast Asia direct routes as a result of that capacity being consumed."

The Halifax port Authority affirms it is ready for whatever may stem from the Panama expansion.

"The Port of Halifax anticipates a neutral to positive impact of the Panama Canal expansion on our trade route connections," says George Malec, Vice-President, Business Development and Operations. "Today, the port has 20 carriers connecting to 150 countries which includes trade routes over the Panama and Suez Canals. Halifax offers, and will continue to offer,

Maritime Simulation and Resource Centre

Centre de simulation et d'expertise maritime



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

418-692-0183

Fax: 418-692-4262

info@sim-pilot.com

www.sim-pilot.com

Ensemble au service du secteur Maritime

Together serving the Maritime Sector

NOS CHAMPS D'EXPERTISE

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

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

OUR FIELDS OF EXPERTISE

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

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



418 725-3525

imar@imar.qc.ca

www.innovationmaritime.ca

www.maritimeinnovation.ca

carriers a transit time advantage to South East Asian countries and those routes will remain valid over time.

"Based on industry projections and expected impacts of the Panama expansion, we believe that Halifax is quite well positioned over the long-term to connect South East Asia to North America via the Halifax Gateway," Mr. Malec declares.

Mr. Malec notes that Halifax presently handles post-Panamax size ships "and is SPPX (super post-Panamax) ready. The Port of Halifax is well positioned to continue attracting trade pre and post Panama widening."

One last comment. A senior official with one of the major lines calling Halifax said "Overall, an expanded Panama Canal I don't think will hurt us but to what degree we will benefit remains to be seen."

The shipping executive, who didn't want his name used, said it could mean the advent of larger ships coming to Nova Scotia.

"The bearing on the East Coast from the Far East is really about what is going on the West Coast. If the terminals are too congested out there then everybody wants to come to the East Coast which is beneficial to us."

The shipping executive said he wouldn't be surprised to see container lines establish new routes.

Obviously there is a lot varying opinion and no real strong case that Nova Scotia ports will benefit. When the expansion is complete the ball will be in the carriers' court and it will be interesting to see how it all evolves. **M**

pour relier l'Asie du Sud-Est et l'Amérique du Nord», estime M. Malec.

Et note-t-il, Halifax accueille actuellement des navires post-Panamax «et elle est prête pour les SPPX (super post-Panamax). Le Port de Halifax est bien placé pour continuer d'attirer le commerce avant et après l'élargissement du canal de Panama.»

Un dernier commentaire. Un haut dirigeant de l'une des principales lignes maritimes faisant escale à Halifax a déclaré: «De façon générale, je ne pense pas que l'expansion du canal de Panama nous fera du tort, mais il reste à voir jusqu'à quel point elle pourrait nous être bénéfique.»

Selon ce haut dirigeant, qui ne veut pas que son nom soit cité, cela pourrait signifier la venue de plus grands navires en Nouvelle-Écosse.

«La croissance des cargaisons de l'Extrême-Orient transitant par la côte Est dépend réellement de ce qui va se passer sur la côte Ouest. Si les terminaux sont trop encombrés là-bas, tout le monde voudra venir sur la côte Est, pour notre plus grand profit.»

Le même dirigeant a ajouté qu'il ne serait pas surpris de voir des armements conteneurisés établir de nouvelles routes.

De toute évidence, les opinions sont aussi nombreuses que diversifiées et personne ne peut affirmer avec certitude que les ports néo-écossais vont profiter de l'élargissement du canal. Une fois l'expansion terminée, ce sera aux transporteurs de jouer et il sera intéressant de suivre l'évolution de la situation. **M**



A hard hat, a flashlight
and sound, professional
judgement will always
form the bedrock of
effective classification
services.

Setting the Standard
for Service.



www.eagle.org



Leo Quigley

Accords de performance fructueux du CN avec des ports et terminaux

En fait, tout se résume aux communications et récemment, des représentants du CN ont visité des ports et des terminaux à conteneurs partout au Canada pour améliorer celles-ci.

Si la compagnie insiste tant sur de meilleures communications, c'est pour qu'on cesse de chercher des coupables dans la chaîne logistique. Il est fréquent par exemple quand une ligne maritime se plaint de la lenteur du déchargement que l'exploitant terminalier blâme le transporteur ferroviaire pour le trop petit nombre de wagons.

La ligne maritime appelle alors la compagnie ferroviaire qui accuse le terminal qui n'a pas affecté d'équipe supplémentaire à la manutention des conteneurs. Elle rappelle le terminal, qui blâme cette fois... et elle finit par se demander qui dit vrai et s'il n'y aurait pas meilleur endroit pour décharger ses conteneurs.

Il était bien évident qu'il fallait que tous les maillons de la chaîne logistique fournissent de l'information plus fréquente et plus détaillée. Le CN a donc visité les grands ports canadiens qui hébergent des terminaux desservant des armements conteneurisés transocéaniques pour les convaincre de signer une entente de collaboration.

En vertu de cette entente, les ports acceptaient de collaborer avec le CN pour recueillir, emmagasiner et échanger de l'information sur une base quotidienne. Et jusqu'à maintenant, les principales administrations portuaires du Canada, dont Port Metro Vancouver, le Port de Montréal, le Port de Halifax et le Port de Prince Rupert, ont signé des ententes de collaboration.

En retour, le CN a convenu de seconder les ports dans les réunions avec les clients pour expliquer le programme, discuter des problèmes et faire la promotion des terminaux. En bref, de travailler avec le port pour présenter un front commun aux clients.

Après la signature de ces accords, le CN a communiqué avec les différents terminaux pour discuter de la façon dont les marchandises sont acheminées du navire au quai, à la rampe et au train, ainsi que de la durée réelle d'acheminement à destination.

Ces données, fournies chaque jour par voie électronique, fournissent à la société ferroviaire des paramètres de mesure clés, par exemple: Combien de conteneurs EVP le navire a-t-il déclaré qu'il déchargerait? Le déchargement s'est-il fait selon les prévisions? Combien de temps un conteneur particulier reste-t-il au terminal avant d'être chargé à bord d'un wagon? Combien de temps faut-il pour

Positive results flow from CN performance pacts with ports & terminals

It all comes down to communications, and lately Canadian National Railway has been visiting ports and container terminals across Canada asking them to do a better job of it.

The driving force behind the railway's push for improved communications is to reduce the amount of finger-pointing along the logistics chain; especially in situations where a shipping line complains about slow unloading and the terminal operator blames the railway for a lack of cars.

During the following call to the railway, the terminal is blamed for not putting on an additional shift to handle the boxes. When the shipping line calls the terminal once again the finger is pointed once againand, when it's over, the shipping line is left wondering who's telling the truth and whether there's a better place to unload boxes.

Clearly, there was a need for more frequent and more detailed information from everyone along the logistics chain; so CN went to major ports with terminals that serviced ocean-going container lines in Canada and convinced them to sign a collaboration agreement.

With this understanding, the ports agreed to cooperate with CN in helping to gather, store and exchange information on a daily basis. And, so far, leading port authorities in Canada, including Port Metro Vancouver, the Port of Montréal, the Port of Halifax and the Port of Prince Rupert, have signed collaboration agreements.

In return, the railway has agreed to support the ports in meetings with customers to explain the program, discuss concerns and promote the terminals. In a nutshell, to work with the port in presenting customers with a common front.

With these agreements in place CN then sat down with individual terminals to discuss how freight moves from the vessel to dock, to ramp, onto the train and the actual transit time to destination.

This data, provided electronically on a daily basis, provides the railway with key metrics, such as: how many TEUs the vessel said it would discharge? Did they discharge according to the forecast? How long did a specific container sit at the ocean terminal before being loaded onto a rail car? How long did it take for that rail car to be pulled? How long did it take for that rail car to move across the country? How long did it take to de-ramp and out-gate the container?

Paul Waite outlines benefits

According to Paul Waite, Vice-President of Intermodal for CN, since the railway began measuring in June of last year, the dwell time for containers has been cut in half at ocean terminals and the utilization of its container trains has improved by roughly 10 percent. As well, on-time performance has also improved 15 to 20 percent.

"Everything we've measured has dramatically improved," Mr. Waite said. "And that's just because we're measuring. The key is we understand what goes on because we're talking about it on a daily basis and they (problems) don't fester. In the past, these sorts of things would fester and nobody really knew what the reason for the bad performance was and we wouldn't have good discussions."

Now, he stressed, everything is based on fact. **M**



Paul Waite, Vice-President, CN Intermodal.

Paul Waite, vice-président CN Intermodal.

que ce wagon soit pris en charge? Combien de temps faut-il à ce wagon pour traverser le pays? Et combien de temps faut-il pour débarquer le conteneur et le mettre en route?

Paul Waite décrit les avantages

Selon Paul Waite, vice-président, Intermodal, au CN, depuis que la société ferroviaire a commencé les mesures en juin dernier, le temps de séjour aux terminaux des conteneurs a été réduit de moitié et l'utilisation des trains de conteneurs a été optimisée par environ 10 %. De plus, la ponctualité du service s'est aussi améliorée de 15 à 20 %.

«Tous les paramètres mesurés montrent un progrès impressionnant, s'est réjoui M. Waite. Et ce n'est que parce que nous mesurons. La clé, c'est que nous comprenons ce qui se passe parce que nous nous parlons quotidiennement et que les problèmes ne s'aggravent pas. Auparavant, ces situations à problème s'envenimaient sans que personne ne sache véritablement ce qui clochait et nous n'avions pas de bonnes discussions.»

Maintenant, a-t-il souligné, tout est fondé sur les faits. **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

**David Bolduc***Directeur général/Executive Director*

Alliance verte/Green Marine

Vers une alliance continentale

Il y a un peu plus de trois ans maintenant naissait l'Alliance verte, l'ambitieux programme environnemental volontaire de l'industrie maritime. Que de distance parcourue en si peu de temps! Bien que les attentes aient été élevées dès le départ, le succès a été encore plus important que prévu.

Le programme s'est taillé une crédibilité enviable auprès de l'industrie, des gouvernements et des groupes environnementaux. En témoignent non seulement le nombre élevé de participants, mais aussi l'appui formel obtenu au cours de la dernière année d'organismes tels que le Fonds mondial pour la nature, Canards Illimités et l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

À bien des égards, 2010 a marqué un tournant majeur pour l'Alliance verte. Après que les mécanismes du programme eurent été solidement mis en place dans les deux premières années (autoévaluation, publication des résultats, vérification externe), la réputation de la jeune organisation a franchi les frontières de la région Saint-Laurent-Grands Lacs. L'Alliance verte s'est même fait remarquer au niveau international lors de sa mise en nomination pour les Sustainable Shipping Awards.

«Pourquoi restreindre le programme à la zone Saint-Laurent-Grands Lacs?» La question revient de manière insistante et le conseil d'administration de l'Alliance verte, composé de neuf associations de l'industrie maritime canadienne et américaine, doit répondre à des demandes de plus en plus directes de compagnies souhaitant se joindre au programme.

Confiant dans la solidité du programme environnemental, le conseil prend la décision à l'été 2010 d'ouvrir les portes de l'Alliance verte à tout port, armateur ou gestionnaire de terminal ayant des activités au Canada ou aux États-Unis.

Cette ouverture a mené à l'adhésion de nouveaux participants qui ont vu dans l'Alliance verte un programme fait sur mesure pour l'industrie maritime et qui leur permettrait de mieux faire connaître leurs nombreux efforts en matière environnementale.

Heading towards a continental alliance

The ambitious voluntary marine industry environmental program Green Marine was born just over three years ago. What enormous progress in such a short time! Expectations were high at the outset but performance has been even better than hoped for.

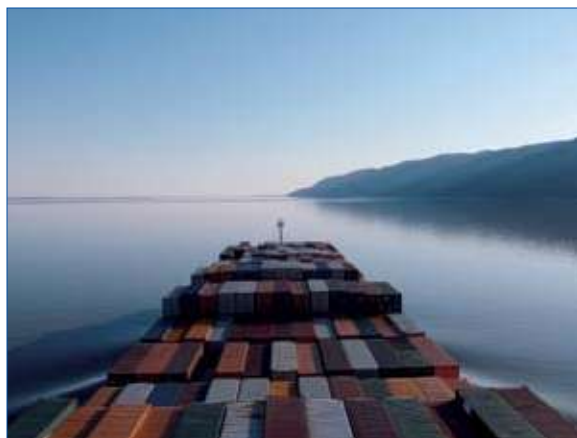
The program has forged an enviable reputation for credibility within the industry, in government and among environmental groups, based on its high participation rate and last year's official support from organizations such as the World Wildlife Fund, Ducks Unlimited and the Great Lakes and St. Lawrence Cities Initiative.

In many ways, 2010 marked a major turning point for Green Marine. After the first two years of putting program mechanisms (self-evaluation, publication of results, external audit) solidly into place, the fledgling organization's renown overspilled the St. Lawrence – Great Lakes region. Green Marine even earned international recognition as a nominee for the Sustainable Shipping Awards.

“Why restrict the program to the St. Lawrence – Great Lakes area?”. The question is raised time and again and the Green Marine Board of Directors, composed of nine Canadian and US marine industry associations, must answer increasingly insistent requests from companies wishing to join its ranks.

Confident in the environmental program's soundness, in summer 2010, the Board decided to extend Green Marine membership to all ports, ship owners and operators, and terminal managers with activities in Canada or the United States.

This expansion swelled our ranks with new participants, who see the Green Marine program as tailor-made for the marine industry, allowing them



Louis Rhéaume

Au cours des derniers mois, l'Alliance verte a ainsi pu élargir son membership sur la côte ouest (Administration portuaire de Prince Rupert et Seaspán), dans les maritimes (Atlantic Towing Limited) et sur la côte Est américaine (TBS International / Roymar).

Pendant ce temps, le membership poursuivait également sa croissance dans les Grands Lacs avec l'adhésion de trois compagnies du groupe Upperlakes, soit McAsphalt Marine Transportation, Provmar et Mission Terminals. De la trentaine de compagnies qui ont participé au lancement de cette initiative en octobre 2007, le nombre de participants a bondi à plus de 50.

Que nous réserve 2011? Tout semble indiquer que le nombre de participants, de partenaires et de supporteurs de l'Alliance verte continuera à augmenter. La structure organisationnelle devra s'adapter afin d'assurer la participation active de tous les membres et la prise en compte des réalités régionales.

D'importantes améliorations sont prévues pour bonifier le programme environnemental. La prévention de la pollution de l'eau et des sols dans les ports et terminaux, la gestion des déchets à bord des navires et la performance environnementale des chantiers maritimes constituent nos prochaines priorités à cet égard.

Les défis qui nous attendent sont nombreux, mais ils sont avant tout stimulants puisqu'ils découlent des succès du programme. L'industrie maritime peut être fière de ce qu'elle a accompli à travers cette initiative collective. 

to better publicize their many environmental protection efforts.

In recent months, Green Marine membership has grown to include participants on the West Coast (Prince Rupert Port Authority and Seaspán), the Maritimes (Atlantic Towing Limited) and the US East Coast (TBS International / Roymar).

And, membership continues growing in the Great Lakes with the arrival of the three Upper Lakes Group companies McAsphalt Marine Transportation, Provmar and Mission Terminals. From the thirty-odd companies involved in launching the initiative in October 2007, the number of participants has risen to over 50.

What does 2011 hold? Everything seems to point to an upswing in the number of participants, partners and supporters, and Green Marine's organizational structure will have to adapt to ensure that all members participate actively and that regional realities are taken into account.

Major improvements are planned to enhance the environmental program. Our priorities include preventing water and soil pollution in ports and terminals, managing waste aboard ship and bettering shipyards' environmental performance.

We still face many challenges but they are stimulating, above all, since they result from the program's successes. The marine industry can be proud of what it has accomplished through this collective initiative. 



DILTS PISTON
HYDRAULICS INC.

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 selfunloaders, including slew, luffing, tensioning and tunnel systems.
- Specialists in rebuilding hydraulic cylinders, pumps/ motors and valves - Meeting Lloyd's, ABS and Transport Canada
- Fully insured and equipped to provide on-board service

Dilts Piston
Hydraulics Inc.

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

Serving the Hydraulic needs of the Marine industry since 1988



MISSION

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

Provide value added preparedness services to all of our members

Assume a leadership role in the preparedness to oil spill response

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

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

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



ECRC ~ SIMEC

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



Terence F. Bowles

President and CEO, St. Lawrence Seaway Management Corporation

**Président et chef de la direction,
Corporation de gestion de la Voie maritime
du Saint-Laurent**

Terence Bowles took over as President and Chief Executive Officer of the St. Lawrence Seaway Management Corporation on November 1, 2010. He is the third person to hold this position since the Management Corporation was established in 1998 to oversee the operations of the Canadian portion of the Seaway system. Prior to joining the Seaway, Mr Bowles served within the mining industry, most recently as President and C.E.O. of the Iron Ore Company (IOC) of Canada. This is his first column for Maritime Magazine. Welcome aboard!

Terence Bowles est devenu président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent le 1^{er} novembre 2010. Il est la troisième personne à assumer cette fonction depuis que la Corporation a été créée en 1998 pour veiller à l'exploitation de la portion canadienne de la Voie maritime. Auparavant, M. Bowles a œuvré dans l'industrie minière, récemment à titre de président et chef de la direction de la Compagnie minière IOC. Ceci est sa première chronique pour *Maritime Magazine*. Bienvenue à bord!

Le changement est la seule véritable constante

Lorsque j'ai commencé ma carrière dans l'industrie du minerai de fer en 1971, le président Mao avait fermement imposé la prétendue «révolution culturelle». Les élites étaient affectées au travail dans les champs et l'industrie chinoise était faible et (apparemment) destinée à un avenir désastreux. Personne n'entrevoit guère les changements radicaux qui balaieraient le pays et le feraient entrer dans le XXI^e siècle en tant que grande puissance exportatrice.

Aujourd'hui, la montée de l'Asie a entraîné de nouvelles tendances dans le commerce international qui ont profondément transformé le trafic de biens dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime. Comme nous le savons tous, une bonne part des céréales qui transitaient jadis par la Voie maritime est maintenant exportée par des ports de la côte Ouest. Les expéditions de minerai de fer et d'acier ont aussi été réorientées par le déplacement de la production industrielle non seulement vers des marchés d'outre-mer, mais aussi vers les États du sud des États-Unis où la majorité des nouvelles usines d'automobiles ont été construites depuis 20 ans.

Qu'est-ce que l'avenir nous réserve? Permettez-moi d'aborder cette question en débutant par une simple prémisse: tout bon plan d'entreprise doit se concentrer sur un avantage concurrentiel. C'est uniquement en définissant clairement nos points forts et en nous appuyant sur eux que nous pouvons formuler une stratégie gagnante et progresser.

Le mode maritime est le moyen de transport ayant la plus grande efficacité énergétique, ce qui lui confère un grand potentiel à l'heure où nous voulons réduire nos importations d'énergie et notre bilan carbone. Le but de transporter davantage de marchandises au moyen du transport maritime à courte distance mérite d'être poursuivi, et une politique gouvernementale judicieuse peut aider à le réaliser.

Le transport maritime est l'option de choix pour les cargaisons lourdes ou surdimensionnées. Les cargaisons spéciales comme des turbines d'éoliennes sont transportées aisément sur la Voie maritime, sans perturber la circulation routière. La qualité de vie est un facteur important quand on considère le rôle positif que joue le réseau Grands Lacs-Voie maritime. Notre réseau bénéficie du reste d'une réserve de capacité qui sert de «soupape de sécurité» vitale dans le système de transport. En cas d'événement imprévu (com-

Change – The Only Real Constant

When I began my career in the iron ore industry in 1971, Chairman Mao had China firmly entrenched in the so-called “cultural revolution”. The elites were consigned to working in farm fields, and Chinese industry was feeble and destined (so it would seem) to a disastrous future. Few if any could have foretold of the dramatic changes that would sweep the country and bring it into the 21st century as an export powerhouse.

Today, the rise of Asia has led to shifting trade patterns that have thoroughly reshaped the flow of goods on the Great Lakes Seaway System. As we well know, a good deal of the grain that once transited the Seaway is now exported via ports on the West Coast. The iron ore and steel trades have likewise been transformed by the shift of industrial production, not only to overseas markets, but also to the southern states in the U.S. where the majority of new auto plants have been built over the last 20 years.

What does the future hold? Let me address that question by beginning with a simple premise - any good business plan must focus on competitive advantage. Only by clearly defining and focusing upon our strengths can we formulate a winning strategy, and move forward.

As the most energy efficient mode of transportation, marine transportation holds real potential as we strive to lower energy imports and reduce our carbon footprint.

Moving more cargo via short sea shipping is a worthy goal, and sound government policy is an enabling factor toward this end.

We are the transportation system of choice for overweight or oversized cargo. Project cargoes such as wind turbines move on the Seaway effortlessly without disturbing highway traffic. Quality of life cannot be ignored when considering the positive contributions made by the Great Lakes Seaway System.

Our system also possesses spare capacity, which serves as a vital “safety valve” within the transportation system. As unforeseen events occur (e.g. flooding

me l'inondation sur le Mississippi) entraînant des changements soudains dans l'acheminement des biens, nous avons l'aptitude et la capacité voulue pour réagir rapidement.

Pouvons-nous étendre nos activités actuelles sur de nouveaux marchés? La clé reste de disposer d'un avantage concurrentiel. Nous devons aussi faire preuve de réalisme en ce qui concerne les forces démographiques et économiques susceptibles d'influer sur les tendances futures des exportations et des importations. Certaines industries connaîtront assurément un essor, et certains des changements seront certainement de nature à causer des surprises.

Nous continuerons de cultiver nos relations commerciales avec les nations auxquelles la Voie maritime, en vertu de sa situation géographique, peut rendre de grands services. Les discussions en cours sur la libéralisation du commerce entre le Canada et l'Union européenne pourraient encore rehausser l'échange de biens. De même, la croissance rapide de la population dans les pays du Moyen-Orient et d'Afrique mènera à de nouvelles possibilités commerciales.

En tant que responsable de la Voie maritime canadienne, je continuerai, comme mes prédécesseurs Guy Véronneau et Richard Corfe, de coopérer étroitement avec nos interlocuteurs afin de cerner nos possibilités d'affaires et d'en tirer parti. On dit bien que «la seule véritable constante est le changement». Cela étant, la Voie maritime continuera de raffiner sa stratégie, en devenant plus agile et plus productive, et nous travaillerons avec nos alliés du réseau Grands Lacs-Voie maritime de sorte que notre voie navigable reste un élément vital du réseau logistique nord-américain au XXI^e siècle. 

on the Mississippi) resulting in sudden shifts in the flow of goods, we have the ability and the capacity to quickly respond to these changes.

Can we expand our present activity to new markets? Competitive advantage remains the key. We must also be realistic in terms of the current demographic and economic forces that will likely influence export and import patterns for some time to come. Certainly, there will be growth in many industries, and some of the changes will no doubt be surprising in nature to many of us.

We will continue to nurture our trade relationships with nations that the Seaway is ideally suited to serve geographically. The trade liberalization talks currently underway between Canada and the European Union hold potential to further bolster flows of goods. Likewise, rapid population growth in Middle Eastern and African nations will lead to new trade prospects.

As leader of the Canadian Seaway, I will continue in the footsteps of my predecessors, Guy Véronneau and Richard Corfe, to work closely with our stakeholders to define and pursue our business opportunities. As the saying goes, "the only real constant is change". In light of this fact, the Seaway will continue to refine its strategy, becoming more nimble and productive, and we will work together with our allies in the Great Lakes Seaway System to ensure that our waterway remains a vital part of the North American logistics network in the 21st century. 



- Expanded fleet to better serve our customers
- Specifically designed for the safe transportation of hot asphalt products
- Superior manoeuvrability with bow thruster technology and fully articulated ATB design
- Access to all ports with only 6.7 metres of draft
- Environmentally superior design incorporating double hulled construction and the latest technology
- Lloyds registered
- OPA90, USCG and CCG certified



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



L'imposant complexe de transport maritime situé sur les berges, à gauche de la compagnie minière IOC et à l'avant-plan de la ville portuaire, est la première image qui accroche l'œil. De l'autre côté de la spectaculaire baie semi-circulaire, on peut apercevoir une massive aluminerie – la plus grande des Amériques – à proximité de deux terminaux. On accède à l'entrée du port, protégée par un archipel de sept îles, par trois chenaux. Chaque jour plusieurs grands vraquiers mouillent dans la baie, attendant de charger ou de décharger des marchandises aux différents quais. Postés près du rivage, des remorqueurs sont prêts à intervenir à n'importe quel moment.

Standing on the waterfront of the port city, the imposing maritime shipping complex on the left of the Iron Ore Company of Canada (IOC) is the first thing that strikes the eye. On the other side of the spectacular semi-circular bay lies a massive aluminum smelter – biggest in the Americas – adjacent to two terminals. Entrance to the port, protected by a seven-island archipelago, can be accessed by three channels. Several large bulk carriers are to be seen anchored daily in the bay while waiting to unload or load cargo at the appropriate quays. And ready to spring into action any time are the tugs standing by on the city shoreline.



Port de Sept-Îles

*Sept-Îles:
fastest-rising port
in Canada*

Awakening of a Sleeping Giant

*Sept-Îles:
un port en pleine
ascension*

Le réveil d'un géant endormi

Leo Ryan

Aerial view of the Bay of Sept-Îles and the port-city destined for significant expansion.

Vue à vol d'oiseau de la baie de Sept-Îles et de la ville portuaire promise à une forte expansion.

Bienvenue à Sept-Îles, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent. Située à plus de 900 km de Montréal et 672 km de Québec dans la région de la Côte-Nord, Sept-Îles, avec sa population d'à peine 26 000 habitants, est à l'écart des grands centres urbains industrialisés. Mais de grandes choses s'y passent et à un rythme accéléré, notamment dans un secteur minier revitalisé qui suscite beaucoup d'intérêt au Canada et outre-mer, y compris de la part de producteurs d'acier chinois, indiens – et récemment russes – qui manifestent un appétit croissant pour les importants gisements de minerai de fer que recèle la zone que les géologues connaissent depuis longtemps sous le nom de Fosse du Labrador. Si la plupart

Welcome to Sept-Îles on the north shore of the St. Lawrence River. Located more than 900 km from Montréal and 672 km from Québec City in the Cote-Nord region, Sept-Îles is far from industrialized urban centres and has a small population of barely 26,000. But there are big things happening and happening fast here, notably in a re-energized mining sector that has attracted wide attention in Canada and overseas, including from Chinese, Indian and - in the latest development – Russian steel producers with an escalating appetite for the substantial iron ore deposits in what geologists identified long ago as the Labrador Trough. Assuming most

des projets atteignent leurs objectifs, les investissements totaux dans le secteur du minerai de fer pourraient dépasser les 15 milliards de dollars dans la région d'ici dix ans, selon les estimations préliminaires.

C'est le 5 avril que l'aciériste russe Severstal a officiellement proposé d'acheter une partie des terrains appartenant à Cliffs Mines Wabush dans le secteur de Pointe-Noire du Port de Sept-Îles. Il s'agirait d'une première étape qui serait éventuellement suivie par l'implantation d'une usine de traitement avec un partenaire sud-africain, Iron Mineral Beneficiation Services. La production annuelle de l'usine serait initialement de 2 millions de tonnes de billettes de fer. Ce projet, une fois sur les rails lorsque seront connus les résultats de l'étude de faisabilité qui devrait être achevée en décembre prochain, devrait nécessiter des investissements de l'ordre du milliard de dollars et créer 500 emplois permanents. Les travaux de construction débuteraient en 2012.

Pierre C. Gagnon, président-directeur général de l'Administration portuaire de Sept-Îles, le maire Serge Lévesque et les milieux d'affaires se sont réjouis de ces nouvelles.

«Depuis plus de 60 ans, a déclaré M. Gagnon, nous exportons nos ressources naturelles. Nous avons maintenant une magnifique occasion de les transformer ici et d'offrir une valeur ajoutée aux économies du Québec et du Canada. C'est le début d'une nouvelle ère.»

La venue de Severstal fait suite à une mission d'Équipe Sept-Îles en Afrique du Sud en février dernier. Pendant leur séjour dans ce pays, les participants à la mission ont assisté à un symposium international sur les mines et visité l'usine pilote ultramoderne de Severstal près de Johannesburg.

On assiste à une véritable renaissance économique après une période de déclin précipitée par les fermetures de mines à Schefferville dans les années 1980 et l'effondrement de la demande mondiale.

«Un des moteurs de l'expansion, c'est la diversification de l'économie régionale, grâce notamment à la venue de l'Aluminerie Alouette au début des années 1990», note Marc Dallaire, président de la Chambre de commerce de Sept-Îles.

Les gens d'affaires sont bien conscients de l'importance du port ainsi que des défis particuliers à relever pour répon-

of the projects reach their goals, total investments in the region's iron ore sector could exceed \$15 billion over the next decade, according to preliminary estimates.

It was on April 5 that Russian steelmaker Severstal officially announced a proposal to buy part of the land belonging to Cliffs Mines Wabush in the Pointe-Noire sector of the Port of Sept-Îles as a first step towards eventually erecting a processing plant with a South African partner, Iron Mineral Beneficiation Services. The plant would initially produce 2 million tonnes of iron briquettes annually. This project, once finalized after a feasibility study due to be completed this coming December, would entail investments in the neighbourhood of \$1 billion and create 500 permanent jobs.

Construction work would start in 2012.

Delighted over this news were Pierre C. Gagnon, President and CEO of the Sept-Îles Port Authority, Mayor Serge Lévesque, and local business circles.

"For more than 60 years," said Mr. Gagnon, "we have been exporting natural resources – now we have a spectacular opportunity to transform them and add value for the Quebec and Canadian economies. It's a new era on the horizon."

The deal with Severstal came on the heels of a Team Sept-Îles mission to South Africa in February. While in that country, the mission participants attended an international mining symposium and visited Severstal's innovative pilot plant near Johannesburg.

It all amounts to a virtual economic renaissance following a period of decline ushered in by mine closures in Schefferville in the 1980s and a collapse in demand from global markets.

"Contributing to the expansion has been a greater diversification of the regional economy, notably through the arrival in the early 1990s of Aluminerie Alouette," notes Marc Dallaire, President of the Chamber of Commerce of Sept-Îles.

The business sector is well aware of the importance of the port as well as of the present special



At the helm of a St. Lawrence port undergoing a meteoric rise is the 'dynamic duo' of Pierre Gagnon, right, President and CEO, and Chairman Carol Soucy.

Un duo dynamique tient la barre de ce port du Saint-Laurent qui connaît une croissance fulgurante: à droite, Pierre Gagnon, président directeur-général, et Carol Soucy, président du conseil d'administration.

Voici Alouette.

Innovation. Engagement. Développement durable.

Chez Aluminerie Alouette, notre mission est claire : bâtir une entreprise durable pour les générations à venir.

Stimulés par les objectifs, le travail d'équipe et l'innovation, nous cherchons continuellement des moyens d'optimiser la production, l'efficacité et la sécurité tout en réduisant notre empreinte écologique. En fait, notre production d'aluminium de première fusion établit souvent les normes internationales de l'industrie en matière d'efficacité énergétique ainsi que pour divers autres indicateurs clés.

Ces résultats sont attribuables aux efforts collectifs de nos employés et à l'appui de la collectivité qui nous entoure. La culture de soutien mutuel que nous avons su créer rend notre entreprise spéciale, unique.

Découvrez l'Avenir. Découvrez Alouette.



André Martel, président et chef de la direction



alouette.com
Sept-Îles – Québec – Canada





Iron Ore Company of Canada, which shipped some 16 million tonnes in 2010, plans to increase mining production.

La Compagnie minière IOC a expédié quelque 16 millions de tonnes en 2010 et elle prévoit intensifier sa production minière.

dre à la demande dans des secteurs comme le logement, les services et la disponibilité de la main-d'œuvre, a déclaré M. Dallaire avant d'ajouter que «l'esprit de corps est excellent» dans la ville portuaire.

Interviewé par le *Maritime Magazine*, Pierre Gagnon, président-directeur général de l'Administration portuaire de Sept-Îles, ne tarissait pas d'éloges envers l'Aluminerie Alouette qu'il a qualifiée de «véritable joyau qui fournit à elle seule environ 20 % de la production totale d'aluminium du Canada».

«L'aluminerie s'est établie ici, a-t-il rappelé, à cause des atouts stratégiques de la région, du port en eau profonde capable d'accueillir 600 navires par année ainsi que de l'énergie électrique abondante et facilement accessible.»

Grâce uniquement à l'activité économique existante, le Port de Sept-Îles pourra probablement s'emparer dès cette année de la deuxième place pour les volumes manutentionnés, après Vancouver mais devant Saint John ou Montréal. C'est déjà la principale porte d'expédition de minerai de fer et le premier centre de transbordement d'aluminium.

En janvier 2009, le Port de Sept-Îles renouvelait une entente de jumelage datant de 1992

challenges in responding to demand in such areas as housing, services and labour supply, Mr. Dallaire said, adding that "a very strong community spirit" prevails today in the port city.

Interviewed by *Maritime Magazine*, Mr. Gagnon was effusive in his praise of Aluminerie Alouette, calling it "a real jewel, producing by itself about 20% of the total aluminum production in Canada."

"Aluminum came here," he recalled, "due to the strategic advantages offered by a region and a deepwater port accommodating 600 vessels a year, plus access to abundant electrical energy."

Just on the basis of existing activity, the Port of Sept-Îles will this year likely vault into second place in volume terms after Vancouver, ahead of Saint John or Montreal. Al-

ready, it is North America's leading iron ore gateway and aluminum transshipment center.

In January 2009, the Port of Sept-Îles renewed a twinning agreement concluded in 1992 with Port Metro Vancouver to foster exchanges on how to best manage large-scale bulk volumes.

"There's the big brother and we are the little brother," quipped Mr. Gagnon. "But the little brother is growing and we are starting to catch up!"



Aerial view of Aluminerie Alouette, La Relance and Wabush Mines operations at Pointe Noire.

Photo aérienne de l'Aluminerie Alouette, du terminal La Relance et des installations de Wabush Mines à Pointe-Noire.



COGEMA

Le service de traversier-rail unique du CN CN's Unique Rail-Ferry Service



Pour plus de renseignements et les tarifs, composez le :

For information and rates, call: **1.418.562.5028**



COGEMA



Port de Sept-Îles

Last summer, the call of the **Norwegian Spirit** was one of the highlights of growing cruise activity at the Port of Sept-Îles.

L'été dernier, l'escale du **Norwegian Spirit** a été l'un des faits marquants d'une activité de croisières en pleine croissance au port de Sept-Îles.

avec Port Metro Vancouver pour intensifier les échanges sur la meilleure façon de gérer d'importants volumes de vrac.

«C'est le grand frère et nous sommes le petit frère, de blaguer M. Gagnon. Mais le petit frère grandit et nous sommes en train de les rattraper!»

Grâce à la forte reprise de l'activité dans le secteur du minerai de fer, le débit global a dépassé en 2010 les 25 mil-

A strong rebound in iron ore activity in 2010 pushed overall throughput past the 25 million tonne mark for the first time in three decades. The total represented a 26% spike over 2009, with the iron ore segment surging by nearly 30%.

Forecast port cargo horizon: 100 million tonnes!

Investments in 2010 rose to an unprecedented level. More than \$250 million in private and port funds were allocated to various port properties. At the peak of the season, some 700 workers were busy at five construction sites on port land at the Pointe-Noire and La Relance terminals, at the Consolidated Thompson project site, and at the new cruise ship dock.

"In the last year, both levels of government have supported future development of the port by contributing to a number of key projects" through the federal Economic Stimulus Fund and Community Diversification Program and the Quebec aid program for stimulating cruise ship calls, said Carol Soucy, Chair of the Sept-Îles Port

OCEAN

Working alongside our customers



OCEAN REMORQUAGE CÔTE-NORD

Services and expertises to support the expansion of the Port of Sept-Îles.

- Harbour towing
- Short and long distance towing
- Topside ship repair and inspection
- Equipment rental
- Dredging
- Shipyard
- Salvage

105, Abraham Martin, #500
Quebec (Quebec) G1K 8N1

- MONTREAL 514.849.2221
- QUEBEC 418.694.1414
- ONTARIO 905.528.3663
- **SEPT-ÎLES 418.694.1414**
- SOREL 450.742.4882
- TROIS-RIVIERES 819.377.4374

WWW.GROUPOCEAN.COM

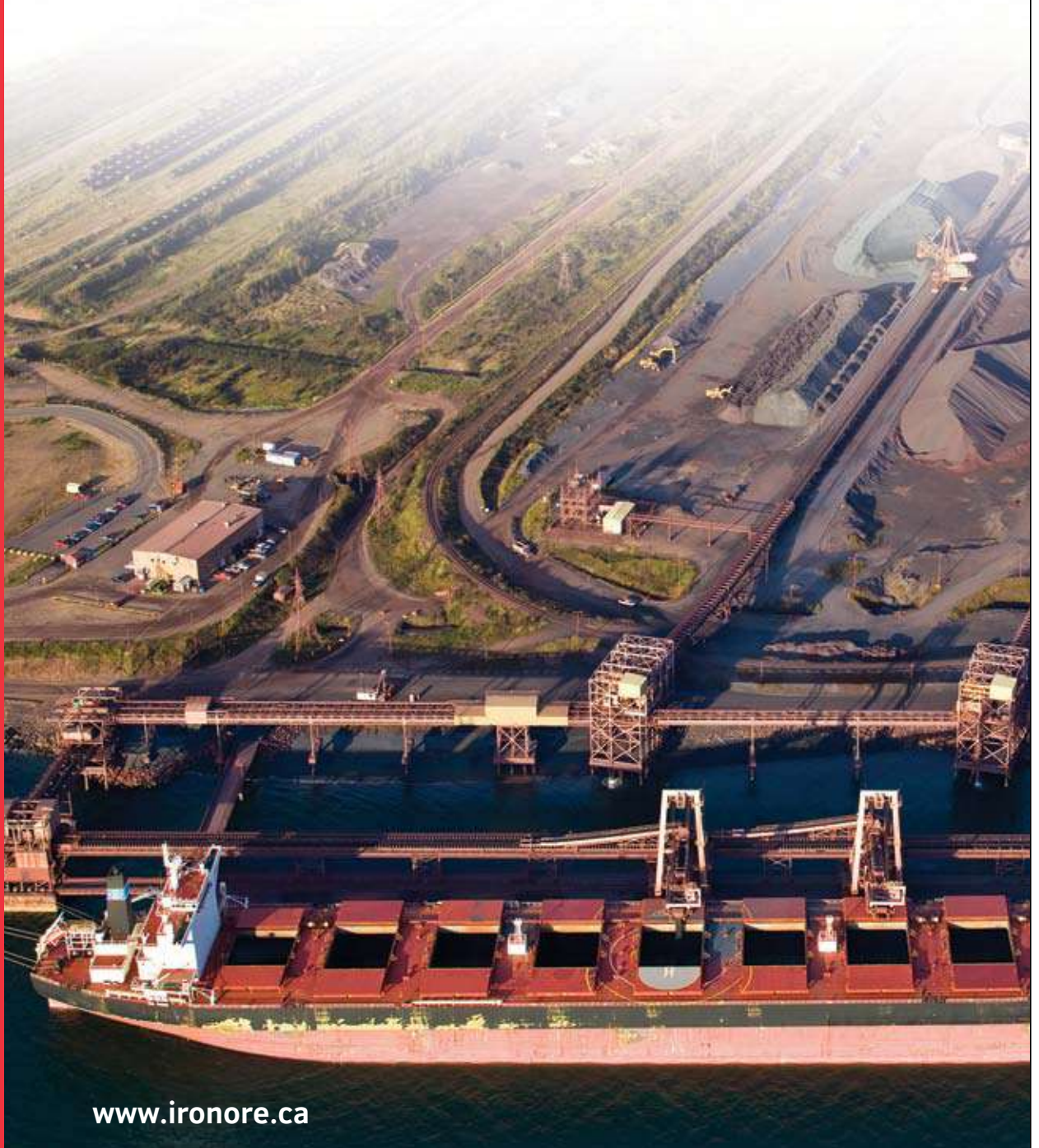


Rio Tinto



IOC et le Port de Sept-Îles,
partenaires depuis plus de 50 ans

IOC and the Port of Sept-Îles,
partners for more than 50 years



www.ironore.ca

lions de tonnes pour la première fois en trois décennies. Il s'agit d'un bond de 26 % par rapport à 2009. La hausse a été de près de 30 % pour le minerai de fer lui-même.

Les 100 millions de tonnes de cargaisons à l'horizon!

En 2010, les investissements ont atteint un niveau sans précédent. Le port et le secteur privé ont investi plus de 250 millions de dollars dans diverses propriétés portuaires. Au plus fort de la saison, quelque 700 travailleurs s'affairaient dans les limites du port sur 5 chantiers de construction aux terminaux de Pointe-Noire et La Relance, au chantier de la Consolidated Thompson et au nouveau quai des croisières.

«L'an dernier, les deux niveaux de gouvernement ont appuyé le développement futur du port en contribuant à plusieurs projets structurants», par l'entremise du Fonds de stimulation économique et le Programme de diversification des collectivités d'Ottawa de même que du Programme d'aide à la stratégie des croisières de Québec, a déclaré Carol Soucy, président du conseil d'administration de l'Administration portuaire de Sept-Îles.

Les opérations de la Consolidated Thompson Iron Mines (CLM), propriété de Cliffs Natural Resources de Cleveland, qui a commencé à expédier du minerai de fer en Asie l'été dernier, ont gonflé de 76 % le trafic qui a atteint 2,4 millions de tonnes au terminal de Pointe-Noire.



Port de Sept-Îles

The Pointe aux Basques Terminal, which handles bulk and general cargo, is connected by rail to northern Quebec and Labrador.

Le terminal Pointe aux Basques, où sont manutentionnées des marchandises en vrac et des marchandises générales, est relié par rail au Nord du Québec et au Labrador.

Authority.

The operations of Consolidated Thompson Iron Mines (CLM), owned by Cleveland-based Cliffs Natural Resources, and its shipments of iron ore to Asia beginning last summer prompted a 76% increase in traffic to 2.4 million tonnes at the Pointe-Noire Terminal.

This year, Mr. Gagnon forecasts the port's total traffic will attain 32 million tonnes.

And in the not-too-distant future, he evokes the possibility of an even more dramatic pinnacle. "If all current and planned projects are brought to completion, the port's cargo volume could reach 100 million tonnes in five-to-ten years."

Iron ore shipments account for nearly 90% of the port's total throughput.

Deepwater multi-user dock a high priority

However, it is widely acknowledged that there's a critical need for major additional port infrastructures - especially a deepwater multi-user dock to respond to rising user demand. Plans are well advanced for construction to begin on such a facility off Pointe-Noire, possibly later this year. As this issue of *Maritime Magazine* was going to press, a financing package was still under negotiation for a project costing about \$230 million. The dock would handle the up-and-coming class of Chinamax vessels carrying up to 300,000 tonnes of cargo. The existing quai at Pointe Noire



Port de Sept-Îles

Quai 31 at Pointe Noire Terminal is a busy area of the Port of Sept-Îles.

Le quai 31 au terminal Pointe-Noire est un secteur bourdonnant d'activité du Port de Sept-Îles.

Any Cargo. Your Destination.

McKeil Marine is the reliable tug and barge company that specializes in customized cargo shipping into the Great Lakes. With over 50 years of providing innovative marine solutions, you can trust McKeil Marine to move any cargo to your destination.



Innovative Marine Solutions
Toll Free: 1.800.454.4780 • mckeil.com



Artist rendering of planned deepwater multi-user dock at Pointe Noire aimed at responding to mounting user demand.

Rendu d'artiste du futur quai multiusagers en eau profonde de Pointe-Noire qui permettra de répondre aux besoins grandissants des usagers.

M. Gagnon prévoit que le trafic portuaire total atteindra cette année les 32 millions de tonnes.

Il évoque la possibilité de sommets encore plus impressionnants dans un avenir pas si lointain. «Si tous les projets déjà en chantier ou sur les tables à dessin sont réalisés, le volume de cargaisons transitant par le port pourrait atteindre les 100 millions de tonnes dans cinq ou dix ans.»

Les expéditions de minerai de fer représentent près de 90 % du débit total du port.

Un quai multiusagers en eau profonde: une priorité absolue

Toutefois, il est largement reconnu que de nouvelles infrastructures portuaires majeures sont absolument nécessaires – surtout un quai multiusagers en eau profonde pour répondre aux besoins grandissants des usagers. Les plans sont déjà bien avancés et la construction pourrait débiter à Pointe-Noire plus tard cette année. Au moment de mettre sous presse le présent numéro du *Maritime Magazine*, on négociait toujours un montage financier à l'égard d'un projet de l'ordre de 230 millions de dollars. Le quai pourrait accueillir des navires de type Chinamax capables de transporter 300 000 tonnes de marchandises. Le quai existant de Pointe-Noire ne peut recevoir les grands vraquiers océaniques dont les tirants d'eau atteignent les 24 mètres.

Le Port de Sept-Îles et Développement économique Sept-Îles annonçaient le 27 juillet dernier l'expédition d'un premier chargement de 165 225 tonnes de minerai de fer de la Consolidated Thompson Iron Mines (CLM) vers la Chine à bord du grand vraquier **Navios Aurora**. La cargaison était destinée exclusivement à la partenaire chinoise de CLM, la Wuhan Iron & Steel (Wisco), établie dans la province de Hubei. Wisco possède une participation de 20 % dans la mine du lac Bloom située à 400 kilomètres au nord de Sept-Îles.

CLM exploite de nouvelles installations d'entreposage terrestre et utilise un système de chargement novateur qui fait appel à un navire autodéchargeur, l'**Atlantic Superior**, de la compagnie CSL, qui fait la navette pour charger les navires mouillés dans la baie de Sept-Îles.

Harold Hogan, copropriétaire avec son frère de D&H Marine Services à Sept-Îles, agissait comme agent maritime

cannot accommodate big ocean-going bulk carriers requiring drafts of up to 24 metres.

The Port of Sept-Îles and Développement Économique Sept-Îles announced the first shipment last July 27 of 165,225 tonnes of iron ore from Consolidated Thompson Iron Mines (CLM) for China aboard the large bulk carrier **Navios Aurora**. The shipment was destined exclusively for CLM's Chinese partner, Wuhan Iron & Steel (Wisco), located in Hubei province. Wisco has a 20% stake in the Bloom Lake mine situated 400 kilometres north of Sept-Îles.

CLM is taking advantage of land-based storage facilities and an innovative ship-loading system that utilizes a Canada Steamship Lines self-unloading shuttle to load ships anchored in the Bay of Sept-Îles.

Harold Hogan, joint owner with his brother of D&H Marine Services in Sept-Îles, has acted as ship agent for CLM. "We have been involved in the whole process of shipping a total of about 2.3 million tonnes between May and December of 2010."

With an initial shipping capacity of 8 million tonnes by late 2010, which will grow to 16 million tonnes following the planned expansion of activities at Bloom Lake in 2013, CLM is poised to play a key role in the future growth of the Port of Sept-Îles.

Major mining projects

Long-established Iron Ore Company of Canada, a leading global supplier of iron ore pellets and concentrates, is also planning to increase production.

Approved in February, Phase Two of its Concentrate Expansion Program, involving an investment of \$290 million, will increase capacity from 22 million tonnes to 23.3 million tonnes. It will lay the foundation for further growth to 26 million tonnes. After processing at the Labrador City operations, the pellets and concentrates are transported 418 kms south on the IOC-owned Quebec North

pour CLM. «Nous avons participé à tout le processus d'expédition d'un total d'environ 2,3 millions de tonnes de mai à décembre 2010.»

Avec une capacité d'expédition initiale de 8 millions de tonnes à la fin de 2010, qui sera portée à 16 millions de tonnes après l'expansion prévue des activités au lac Bloom en 2013, CLM va indubitablement jouer un rôle clé dans le développement futur du Port de Sept-Îles.

Importants projets miniers

Présente depuis longtemps à Sept-Îles, la compagnie minière IOC, grand fournisseur mondial de concentrés et de boulettes de minerai de fer, prévoit, elle aussi, accroître sa production. Approuvée en février, la deuxième phase de son programme de développement au concentrateur, qui comporte un investissement de 290 millions de dollars, fera passer la capacité de production annuelle de concentré de 22 à 23,3 millions de tonnes. Cette capacité sera ultérieurement portée à 26 millions de tonnes. Après le traitement à Labrador City, les boulettes et les concentrés sont transportés sur 418 kilomètres vers le sud par le chemin de fer QNS & L, appartenant à IOC, qui relie la mine au terminal.

Cliffs Mines Wabush est une autre importante présence régionale. La mine Wabush est exploitée depuis 1965; la mine elle-même et le concentrateur de minerai se trouvent à Wabush au Labrador, tandis que l'usine de bouletage est à Pointe-Noire. La capacité annuelle de la mine est estimée à 5,5 millions de tonnes.

Shore and Labrador railway that links the mine to the terminal.

Another important regional presence is Cliffs Mines Wabush. In operation since 1965, the Wabush mine and concentrator is located in Wabush, Labrador while the pellet plant is at Pointe Noire. Estimated annual capacity is 5.5 million tonnes.

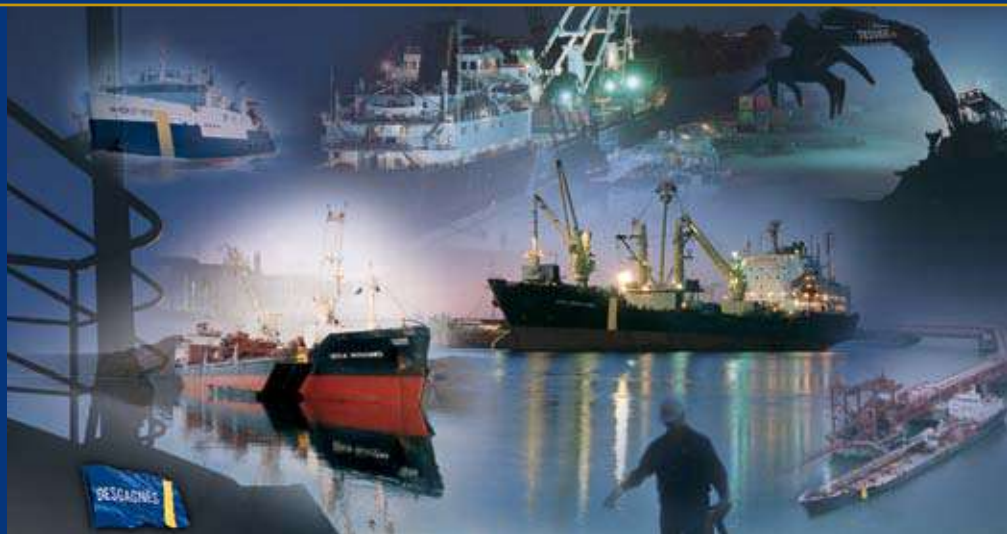
Existing iron ore production in the region totals some 45 million tonnes. The Sept-Îles Port Authority estimates it could more than double by 2016.

In this regard, a good half-dozen junior mining enterprises are seeking to exploit the full potential for iron ore along the North Shore and Labrador.

These include Alderon Resource Corp., which early this year initiated discussions with IOC on eventual use of Quebec North Shore and Labrador railway as well as discussions with the Port of Sept-Îles for access to the planned deepwater multi-user facility. "We are quickly demonstrating the potential of our Kami Project and therefore want to have all the logistics for transporting final product from mine to customer settled," says Matt Simpson, Alderon's Chief Operating Officer.

Similarly, Calgary-based New Millenium Capital Corp. recently concluded an agreement with the Port of Sept-Îles, clearing the way for direct shipping of iron ore via Pointe-Noire. New Millenium has formed a strategic

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



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

Groupe Desgagnés inc.

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

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



Port de Sept-Îles

Petroleum terminal is situated on the city side of the Bay of Sept-Îles.

Le terminal pétrolier se trouve du côté ville de la baie de Sept-Îles.

La production de minerai de fer dans la région avoisine actuellement les 45 millions de tonnes. L'Administration portuaire de Sept-Îles estime qu'elle pourrait plus que doubler d'ici 2016.

À cet égard, une bonne demi-douzaine d'autres entreprises minières cherchent à exploiter les ressources en minerai de fer de la Côte-Nord et du Labrador.

Ainsi, Alderon Resource Corp. a entamé plus tôt cette année des pourparlers avec IOC afin d'utiliser le chemin de fer QNS & L, de même que des discussions avec le Port de Sept-Îles pour se servir du futur quai multiusagers en eau profonde. «Le potentiel de notre projet Kami est de plus en plus évident et nous voulons donc disposer de toutes les ressources logistiques nécessaires pour transporter le produit final de la mine aux clients», a déclaré Matt Simpson, directeur de l'exploitation d'Alderon.

De son côté, la New Millenium Capital Corp. (NML) de Calgary signait récemment avec le Port de Sept-Îles une entente qui pave la voie à l'expédition directe de minerai de fer via Pointe-Noire. La New Millenium a formé une alliance stratégique avec Tata Steel, filiale du plus grand conglomérat industriel indien. Le Groupe Tata s'est engagé à investir jusqu'à 4,84 milliards de dollars pour l'exploitation de gisements près de Schefferville. La Labrador Iron Mines Limited, qui possède déjà sur place une infrastructure élaborée héritée des anciennes opérations d'IOC à Schefferville, a signé l'an dernier une entente avec le Port de Sept-Îles en vue d'utiliser le terminal de Pointe-Noire pour expédier des produits de minerai de fer. La compagnie entrevoit une exploitation minière en plusieurs étapes et les activités d'extraction et de traitement pourraient commencer ce printemps.

alliance with Tata Steel, part of India's biggest industrial conglomerate. The Tata Group has pledged to invest up to \$4.84 billion for the development of deposits near Schefferville.

Labrador Iron Mines Limited, which has extensive infrastructure in place from former IOC operations in the Schefferville area, last year signed an agreement with the Port of Sept-Îles for use of the Pointe-Noire facilities for shipping iron ore products. The company plans mining in different phases, with developments reportedly on track to commence mining and processing activities this spring.

Growing Chinese investments

The Lac Otelnu Iron Project of Adriana Resources, is situated about 170 kms north of Schefferville and thus in the heart of the mineral-rich Labrador Trough. Said to hold over 4 billion tonnes of mineral resources, it has obtained joint venture support from Chinese steel giant Wuhan Iron & Steel (Wisco). In the partnership accord announced in January, Wisco agreed to invest \$120 million in exchange for a 60% interest in the Lac Otelnu and December Lake properties.

Continuing its substantial foray into the region's mining industry, Wisco this past winter also became a partner of Champion Minerals. It has agreed to invest up to \$13 million in exploration activity at the Attikamagen iron ore deposits near Schefferville.

Recognizing the significant prospects opening up in the Cote Nord region, Ocean Group, a leading marine services provider based in Quebec City, recently decided to deploy a third tug to join on a permanent basis the two



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 THINGS WE DO

At Logistec, our network of partners, service providers, in-house experts and port facilities enables us to manage our customers' cargoes in a cost effective and reliable manner.

www.logistec.com





Leo Ryan

Tug boats of Groupe Ocean and Eastern Canada Towing always at the ready to clear any ice along berths in the winter or to assist vessels in docking manoeuvres.

Des remorqueurs du Groupe Océan et d'Eastern Canada Towing sont toujours prêts à déloger la glace des postes à quai en hiver ou à aider les navires dans les manœuvres d'accostage.

Croissance des investissements chinois

Le projet du lac Otneluk d'Adriana Resources, à environ 170 km au nord de Schefferville, se trouve au cœur de la Fosse du Labrador, riche en minerai. Pour exploiter ces réserves de ressources minérales qui, dit-on, pourraient atteindre les 4 milliards de tonnes, la compagnie a obtenu une coparticipation du géant chinois de l'acier Wuhan Iron & Steel (Wisco). Selon l'accord de partenariat annoncé en janvier, Wisco accepte d'investir 120 millions de dollars en échange d'une participation de 60 % dans les propriétés du lac Otneluk et de December Lake.

Poursuivant ses incursions poussées dans l'industrie minière de la région, Wisco est aussi devenue l'hiver dernier partenaire de Champion Minerals. La société a accepté d'investir un maximum de 13 millions de dollars dans les activités d'exploration des gisements de minerai de fer Attikamagen près de Schefferville.

Conscient des brillantes perspectives qui s'ouvrent dans la région de la Côte-Nord, le Groupe Océan, fournisseur de services maritimes de premier plan basé à Québec, décidait dernièrement d'envoyer un troisième remor-

Ocean tugs which arrived at Sept-Îles last April.

Commenting on the evolution of the regional economy, Guy Dionne, Operations Manager in Sept-Îles of Lower St. Lawrence Ocean Agencies, exclaims: "All around us, we see opportunity. And Pierre Gagnon at the port has built a pro-active team with an ambitious vision.



Leo Ryan

"There are no limits as long as we have cargo to export" - Guy Dionne from Lower St. Lawrence Ocean Agencies.

«Il n'y a pas de limites du moment que nous avons des marchandises à exporter» - Guy Dionne des Agences Océaniques du Bas-Saint-Laurent.

"Nothing can stop us as long as we have the cargo to export. Maybe even container shipping will happen one day."

Among other things, the agency acts on behalf of Fednav and Canfornav vessels discharging raw materials for Aluminerie Alouette.

Meanwhile, expansion is on the radar screen, too, for the large ArcelorMittal Mines Canada (AMCC) industrial complex in Port Cartier. The latter annually produces 15 million tonnes of iron ore concentrates and 9 million tonnes of iron oxide pellets which are shipped chiefly to markets in North America and Europe, with other shipments destined for Asia and Africa.

Sharing the bullish outlook so noticeable in the region's

queur se joindre sur une base permanente aux deux autres qu'il a envoyés à Sept-Îles en avril dernier.

Commentant l'évolution de l'économie régionale, Guy Dionne, directeur des opérations aux Agences Océaniques du Bas-Saint-Laurent, s'est exclamé: «Nous voyons les occasions se multiplier tout autour de nous. Et Pierre Gagnon, au port, a mis sur pied une équipe proactive qui a des objectifs ambitieux.

«Rien ne peut nous arrêter aussi longtemps que nous aurons des marchandises à exporter. Nous aurons peut-être même un jour du transport conteneurisé.»

Les agences s'occupent notamment de décharger les matières premières des navires de Fednav et de Canfornav pour l'Aluminerie Alouette.

Par ailleurs, l'important complexe industriel d'ArcelorMittal Mines Canada (AMCC) à Port-Cartier est également en mode expansion. ArcelorMittal produit annuellement 15 millions de tonnes de concentrés de minerai de fer et 9 millions de tonnes de granules d'oxyde de fer qui sont expédiées principalement sur des marchés d'Amérique du Nord et d'Europe, ainsi que d'autres cargaisons pour l'Asie et l'Afrique.

Danny LaBrie, le maître de port très occupé d'AMCC à Port-Cartier, partage l'optimisme qui caractérise les milieux d'affaires de la région. «La région, dit-il, connaît une croissance extraordinaire et il y a des synergies certaines entre Port-Cartier et Sept-Îles.» 



Leo Ryan

Danny LaBrie, Port Cartier Harbour Master for ArcelorMittal, sees "a number of synergies" developing between Sept-Îles and Port Cartier.

Pour Danny LaBrie, maître de port d'ArcelorMittal à Port-Cartier, des synergies sont en train de se créer entre Sept-Îles et Port-Cartier.

business circles is Danny LaBrie, busy Harbour Master for AMCC in Port Cartier. "The region," he says, "is witnessing tremendous growth and there are some definite synergies between Port Cartier and Sept-Îles." 

NEW MILLENNIUM

CAPITAL CORP.

Exceptional Value:
TSX-V : NML



A NEW EPOCH IN CANADIAN IRON ORE MINING

Direct Shipping Ore (DSO) Project	Taconite Project
NEAR-TERM PRODUCTION AND CASH-FLOW 4 mtpy Sinter and Super Fines - Construction to start summer 2011 - Production planned for Q3, 2011 - Off-take agreement in place for the life of mine	POTENTIALLY CANADA'S LARGEST MINING PROJECT 22 mtpy of high-grade pellets and concentrates - Over 9 billion tonnes of resources: 100+ years of mining - A feasibility study is in progress - Start of production expected in 2016

STRONG PROJECTS, IN PARTNERSHIP WITH

Tata Steel is one of the world's 10 largest steel producers.
Tata Steel will invest \$300 million in the DSO Project.
A binding agreement has been signed regarding the development of the Taconite Project.



For more information:
www.nmlresources.com



Port de Sept-Îles

Situated at Pointe Noire, Aluminerie Alouette has become the biggest primary aluminum smelter in the Americas.

Située à Pointe-Noire, l'Aluminerie Alouette est aujourd'hui est la plus grande aluminerie de première fusion des Amériques.

Targets European and North American markets Aluminerie Alouette amongst world leaders

L'Aluminerie Alouette: un leader mondial qui cible les marchés européens et nord-américains

Leo Ryan

Établie à Pointe-Noire sur la rive sud de la baie de Sept-Îles, l'imposante Aluminerie Alouette est un acteur de premier plan pour la croissance actuelle et future du Port de Sept-Îles. Depuis l'achèvement en 2005 d'importants travaux d'expansion d'un coût de 1,4 milliard de dollars qui ont porté la capacité de l'usine de 245 000 à 575 000 tonnes par année, Alouette est la plus grande aluminerie de première fusion des Amériques et la dixième plus importante du monde; elle expédie à peu près toute sa production par bateau vers les marchés européens et nord-américains.

« Nous sommes très fiers de ce que nous avons

Located at Pointe-Noire on the southern side of Sept-Îles Bay, the massive Aluminerie Alouette is an impressive presence, representing a vital player in the current and future growth of the Port of Sept-Îles. Since the start-up of a major capacity expansion in 2005 increasing the volume from 245,000 to 575,000 tonnes a year at a cost of \$1.4 billion, it has become the largest primary aluminum smelter in the Americas and 10th largest in the world - shipping virtually all of its production to markets in Europe and North America via the marine mode.

"We are very proud of what we have achieved," Michel

accompli», a déclaré au *Maritime Magazine* Michel Gagnon, vice-président, Finances et développement des affaires. «Nous utilisons énormément l'autoroute bleue, qu'on appelle aussi la route verte. C'est notre contribution pour réduire le trafic lourd sur la route 138 (congestionnée) et diminuer les émissions de gaz à effet de serre.»

Une pression mondiale croissante s'exerce sur les industries afin qu'elles se tournent vers le transport maritime pour favoriser le développement durable, a noté M. Gagnon, avant d'ajouter que toutes les industries cherchent à réduire leur empreinte environnementale.

Pour sa part, Aluminerie Alouette a, ces dernières années, implanté plusieurs améliorations afin de réduire ses émissions et elle a participé à la conception de véhicules électriques pour desservir les cuves.

M. Gagnon souligne que géographiquement, l'aluminerie se trouve «à



Michel Gagnon of Aluminerie Alouette underlines the smelter's strategic location 'mid-way between Europe and the Americas.'

Michel Gagnon d'Aluminerie Alouette souligne l'emplacement stratégique de l'aluminerie, «à mi-chemin entre l'Europe et les Amériques».

Gagnon, Vice-President, Finance and Business Development, told *Maritime Magazine*. "We make extensive use of the Blue Highway which you can also call the Green Highway. It's our contribution to reducing truck traffic on (heavily used) Highway 138 and reducing greenhouse gas emissions."

There is mounting global pressure for all industries to use maritime transportation within the context of sustainable development, Mr. Gagnon noted, adding that individual industries are seeking to reduce their own environmental footprint.

For its part, Aluminerie Alouette has, in the past few years, introduced several upgrades to reduce emissions and has been involved in the design of electric vehicles to service the pot-lines.

Mr. Gagnon likes to describe the smelter's location as "mid-way between Europe and the Americas."

It takes, for instance. 9-10 days



An inside look at production operations at Aluminerie Alouette.

Un coup d'œil sur les opérations de production à l'Aluminerie Alouette.

mi-chemin entre l'Europe et les Amériques».

Il faut par exemple 9 à 10 jours à un cargo océanique pour traverser l'Atlantique et à peu près le même temps à un service de transport par barge pour assurer la liaison avec les ports étasuniens et canadiens des Grands Lacs via la Voie maritime du Saint-Laurent.

La barge remorquée **Alouette Spirit** de McKeil Marine est prise en charge par Logistec Arrimage à Sept-Îles.

Le service de transport par barge, qui offre en moyenne un départ aux trois semaines pendant les neuf mois de la saison de la Voie maritime, transporte annuellement 150 000 à 200 000 tonnes jusqu'aux Grands Lacs. McKeil Marine déploie à l'occasion une autre barge lorsque la demande supplémentaire le commande. «Si le volume du commerce le justifie, nous envoyons une autre barge pour répondre aux besoins d'Alouette», a déclaré Tom Paterson, coordinateur du Marketing chez McKeil Marine à Hamilton.

Pour les envois vers le Canada et les États-Unis en hiver, Aluminerie Alouette utilise le traversier-rail de Cogema, qui appartient au CN, vers Matane.

Questionné au sujet de la possibilité qu'Alouette se tourne vers les marchés d'exportation asiatiques qui connaissent une croissance rapide, M. Gagnon a répondu: «Nos marchés naturels sont vraiment l'Europe et l'Amérique du Nord. Le marché chinois, par exemple, s'approvisionne à des sources beaucoup moins éloignées. Les coûts de transport et de maintien des stocks seraient beaucoup trop élevés avec une base à Sept-Îles.»

La fondation de l'Aluminerie Alouette a été officiellement annoncée en 1989, après la création d'un consortium international sous l'impulsion de la Société générale de financement (SGF) du Québec. La première tonne d'«or gris» a été produite en juin 1992.

Le consortium Alouette, qui emploie près de 1 000 personnes et 200 employés de sous-traitants, est aujourd'hui constitué de cinq actionnaires: Rio

for an ocean freighter to reach Rotterdam across the Atlantic, and roughly an equal amount of time for a barge transportation service to connect with U.S. and Canadian ports in the Great Lakes via the St. Lawrence Seaway.

McKeil Marine's tug/barge, the **Alouette Spirit**, is handled in Sept-Îles by Logistec Stevedoring.

The barge service, with calls averaging every three weeks during the nine-month Seaway season, transports 150,000-200,000 tonnes annually to the Great Lakes. As part of the service, McKeil Marine occasionally deploys another barge to meet extra demand. "Depending on trading patterns, we send another barge to accommodate Alouette's needs," said Tom Paterson, Marketing Coordinator of McKeil Marine in Hamilton.

For shipments to Canada and the U.S. during the winter months, Aluminerie Alouette uses the CN-owned Cogema rail ferry to Matane.

Asked about the feasibility of Alouette going after fast-growing export markets in Asia, Mr. Gagnon replied: "Our natural markets are really Europe and North America. The Chinese market, for example, is supplied by much closer sources. The transportation and inventory costs would be too costly from a Sept-Îles base."

The establishment of Aluminerie Alouette was formally announced in 1989, following an initiative by Quebec's Société générale de financement (SGF) to create an international consortium. The first tonne of 'grey gold' was produced in June 1992.

Employing close to 1,000 people and 200 sub-contractors' employees, the Alouette consortium is today

View of typical docking operation at La Relance involving McKeil Marine's tug/barge service transporting large volumes of aluminum to the Great Lakes.

Opérations d'accostage typiques au terminal La Relance d'où partent les barges remorquées de McKeil Marine qui transportent de grandes quantités d'aluminium jusqu'aux Grands Lacs.



Portsi



Port de Sept-Îles

Aluminum shipments to Europe are carried out regularly from La Relance terminal by Gearbulk's **Jaeger Arrow**, pictured at right. On left, a McKeil Marine barge serving Great Lakes markets.

Les cargaisons d'aluminium destinées à l'Europe sont régulièrement transportées à partir du terminal La Relance par le **Jaeger Arrow** de Gearbulk, que l'on voit ici à droite sur la photo. À gauche, on aperçoit une barge de McKeil Marine qui dessert les marchés des Grands Lacs.

Tinto Alcan (Canada, 40 %), Austria Metall (20 %), Hydro Aluminium de Norvège (20 %), la SGF (13,33 %) et Marubeni Corporation du Japon (6,67 %).

Par ailleurs, le plus gros employeur de la région n'a pas caché qu'il projetait d'investir dans un proche avenir 1,5 milliard de dollars pour augmenter de 50 % la capacité de l'aluminerie. Des études d'ingénierie sont déjà lancées et on s'emploie à obtenir une augmentation considérable de l'énergie fournie par les réseaux électriques. Le feu vert pourrait être donné plus tard cette année.

André Martel, président et chef de la direction, mentionnait récemment que le marché mondial produit annuellement 41 millions de tonnes d'aluminium et que la demande pourrait atteindre les 60 millions de tonnes en 2020. Selon M. Martel, Alouette, qui a bonne réputation et est solidement positionnée sur le marché mondial, a un rôle important à jouer dans les transformations à venir. **M**

made up of five shareholders: Rio Tinto Alcan (Canada, 40%), Austria Metall (20%), Hydro Aluminum of Norway (20%), SGF (13.33%) and Marubeni of Japan (6.67%).

Meanwhile, the region's biggest employer has made no secret of plans to expand the smelter's capacity by 50% at a cost of \$1.5 billion in the near future. Engineering studies have been launched, together with efforts to obtain a significant additional source of energy from power grids. A final go-ahead could occur later this year.

André Martel, President and CEO, recently noted that the world market annually produces some 41 million tonnes of aluminum, and that demand could attain 60 million tonnes by 2020. Thanks to its reputation and strong position on the global market, Mr. Martel affirms that Alouette has an important role to play in future developments. **M**



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

SERVICE 24 HEURES PAR JOUR

60, rue Retty
Sept-Îles QC
G4R 3E1

Téléphone : 418 968-2505
Sans frais : 1 877 966-2505
Fax : 418 968-2059
t.ouchard.blanchette@bbmarine.ca
www.bbmarine.ca



Licence R.B.Q. 1651-4846-74



Port de Sept-Îles

*The CN-owned Cogema ferry between Sept-Îles and Matane, the **Georges-Alexandre Lebel**, handled nearly 100,000 tonnes of cargo in 2010, representing a 85% increase over 2009.*

Le traversier **Georges-Alexandre Lebel** de Cogema, entreprise appartenant au CN relie Sept-Îles et Matane; il a transporté près de 100 000 tonnes de marchandises en 2010, 85 % de plus qu'en 2009.

CN railcar ferry part of a growing success story

Le traversier-rail du CN: l'histoire d'un succès

Leo Ryan

Des partenaires clés du Port de Sept-Îles ont pris ces dernières années d'importantes initiatives qui ont été couronnées de succès et ont mérité une reconnaissance spéciale. Un bon exemple: le printemps dernier, le CN et le Port de Sept-Îles ont obtenu le Grand Prix d'excellence en transport de marchandises de l'Association québécoise du transport et des routes.

Le prix a été décerné pour le développement collectif d'un axe de transport ferroviaire et maritime desservant le Nouveau-Québec et le Labrador. Un maillon de cet axe, inauguré en 2008, est le traversier-rail de Cogema, entreprise appartenant au CN, qui relie Sept-Îles et Matane. Le

For key stakeholders in the region of the Port of Sept-Îles, major initiatives in the past few years have been crowned with success and have won special recognition. A good example occurred last spring when CN and the Port of Sept-Îles were awarded the grand prize for excellence in freight transportation by the Association québécoise du transport et des routes.

It was awarded for their joint development of a rail and maritime transportation route serving Northern Quebec and Labrador. Inaugurated in 2008, this route incorporates the CN-owned Cogema railcar ferry between Sept-Îles and Matane that uses the port's Pointe-

traversier-rail utilise le débarcadère de Pointe-Noire ainsi que les infrastructures de triage et de transport intermodal du port. Il s'agit d'une solution de rechange efficace et «verte» au transport lourd sur la route 138 surutilisée, solution qui de surcroît – et ce n'est pas à négliger – permet d'accéder directement au vaste réseau nord-américain du CN.

En 2010, le traversier **Georges-Alexandre Lebel** a transporté près de 100 000 tonnes de marchandises, 85 % de plus que les 53 700 tonnes de 2009. Ce total comprenait environ 58 000 tonnes d'aluminium acheminées par bateau, 42 % de plus qu'en 2009.

Depuis 1975, des traversiers de Cogema (Compagnie de gestion de Matane) font la navette sur le Saint-Laurent entre Matane et Baie-Comeau. Depuis novembre 2008, Cogema offre deux navettes hebdomadaires vers Sept-Îles. Le traversier peut transporter 25 wagons par voyage.

Pierre Gagnon, président-directeur général de l'Administration portuaire de Sept-Îles, prévoit que le volume annuel atteindra 250 000 tonnes d'ici cinq ans grâce à l'augmentation des envois de l'Aluminerie Alouette, à l'exploitation de nouvelles mines et au grand projet hydro-électrique de la rivière Romaine.

Le succès du traversier est largement attribuable aux efforts concertés de trois de ses premiers clients: Rio Tinto's Iron Ore Company of Canada, Aluminerie Alouette et Mines Wabush (qui appartient à Cliffs Natural Resources).

Port-Cartier songe à un service similaire

Un service de traversier-rail du genre serait-il viable à Port-Cartier?

Il paraît certain qu'il serait bien accueilli par la municipalité et les milieux industriels.

«C'est quelque chose dont j'ai plusieurs fois parlé avec Pierre Gagnon», a admis Danny LaBrie, maître de port, ArcelorMittal, à Port-Cartier. **M**

Noire landing pier in addition to its marshalling and intermodal transport infrastructures. The hub acts as an efficient and 'green' alternative to road transportation on Quebec's congested Highway 138 and – a significant feature – offers direct access to CN's extensive network in North America.

In 2010, the **Georges-Alexandre Lebel** ferry handled nearly 100,000 tonnes of cargo, representing an 85% increase over the 53,700 tonnes carried in 2009. This included some 58,000 tonnes of aluminum moving via the marine mode, up 42% over 2009.

Cogema (Compagnie de gestion de Matane) began ferrying up and down the St. Lawrence coast between Matane and Baie Comeau in 1975. In November 2008, it started twice weekly trips to Sept-Îles. The ferry can accommodate 25 railcars per crossing.

Within five years, Pierre Gagnon, President and CEO of the Sept-Îles Port Authority, expects annual volume to attain 250,000 tonnes. This will be the result of increased shipments from Aluminerie Alouette, various new mines under development and the big Rivière Romaine hydroelectric project.

Much of the ferry's success is attributed to the joint efforts of three of the first customers: Rio Tinto's Iron Ore Company of Canada, Aluminerie Alouette, and Wabush Mines (owned by Cliffs Natural Resources).

Port Cartier eyes similar service

Would a similar railcar ferry service be feasible for Port Cartier?

There seems no doubt that it would be welcomed by the local municipality and industry circles.

"It's something that has been discussed between Pierre Gagnon and myself on a number of occasions," remarked Danny LaBrie, Harbour Master, ArcelorMittal, at Port Cartier. **M**



CN rail cars are a constant presence at the transshipment centre at Pointe-Noire.

Les wagons du CN sont une présence familière au centre de transbordement de Pointe-Noire.



Leo Ryan

Harbour master Shawn Grant pictured at the end of La Relance terminal with three bulk carriers seen in the distance in the great Bay of Sept-Îles.

Derrière le maître de port Shawn Grant, photographié à l'extrémité du terminal La Relance, on aperçoit au loin, dans la grande baie de Sept-Îles, trois vraquiers.

Un port pas comme les autres...

A port unlike any other...

Leo Ryan

Foi de Shawn Grant: «Ce ne sont pas tous les ports qui ont sept îles et sept est un chiffre chanceux!»

Personnage solidement charpenté, sociable et qui ne tient pas en place, Shawn Grant est maître de port et agent de sûreté portuaire au Port de Sept-Îles sur la rive nord du puissant fleuve Saint-Laurent.

En plus d'assumer des fonctions capitales pour la sécurité de la navigation, à savoir guider les navires qui arrivent ou repartent, il impressionne les visiteurs par son savoir historique et sa connaissance du rôle vital de SON port dans l'économie canadienne.

D'entrée de jeu, M. Grant a déclaré au *Maritime Magazine* que le Port de Sept-Îles est connu des navigateurs depuis des siècles. «C'était souvent le premier port rencontré après la traversée de l'Atlantique et le dernier port d'escale visité avant de mettre le cap sur la haute mer.»

Depuis cinq siècles, sa situation géographique et sa darse naturelle profonde en font un port de refuge pour tous les types de navires.

Take it from Shawn Grant: "Not every port has seven islands and seven is a lucky number!"

Shawn Grant is the burly, gregarious, constantly-on-the-move Harbour Master and Port Security Officer for the Port of Sept-Îles on the north shore of the mighty St. Lawrence River.

In the process of playing a key role directing ships in and out to ensure safe navigation, he also can impress visitors with his historical knowledge and assessment of the vital role played by HIS port in the Canadian economy.

So, for starters, the Port of Sept-Îles has been known to mariners for centuries. "It was often the first port of call after crossing the Atlantic and the last port of call when heading out," Mr. Grant told *Maritime Magazine*.

Over the past five centuries, its geological situation and natural deep basin has made it a port of refuge for all types of vessels.

"That is why it is clearly indicated on old Spanish,

«C'est ce qui explique qu'il soit clairement indiqué sur les anciennes cartes nautiques espagnoles, françaises et anglaises depuis le début du XVI^e siècle. Les voiliers d'autrefois s'y ravitaillaient en eau douce, en poisson, en gibier et en bois», rappelle M. Grant.

Le port a porté plusieurs noms différents au cours de son existence dont *Chichedek* (qui signifie «les îles qu'on voit de loin» en langue micmac), et Les Îles Rondes. Mais c'est finalement le nom de Sept-Îles, donné par l'explorateur français Jacques Cartier à son deuxième voyage en Amérique en 1535, qui a prévalu pour la postérité.

De nos jours, Sept-Îles est toujours un port de refuge lors des tempêtes, mais sur le plan commercial, il est devenu le plus important port d'exportation de minerai du Canada.

Le chenal du Milieu peut recevoir les plus grands vraquiers

Avec sa baie profonde, large de 10 km et protégée par les sept îles, Sept-Îles peut accueillir les plus grands vraquiers qui sillonnent les mers.

Des navires d'un port en lourd supérieur à 225 000 tonnes y font régulièrement escale, franchissant facilement le chenal du Milieu pour aller prendre leur mouillage sans l'aide d'un pilote. La profondeur est d'environ 30 mètres au poste de mouillage et les différents postes à quai offrent jusqu'à 18 mètres de tirant d'eau à marée basse.

L'amplitude des marées est de 2,7 mètres en moyenne, note M. Grant, et ces mètres supplémentaires permettent de charger ces dernières précieuses tonnes de minerai de fer – qui portent le tirant d'eau des navires à 20 mètres avant l'appareillage.

«À marée haute, remorqueurs et pilotes sont prêts à aider le navire à quitter le quai pour appareiller vers l'Europe ou l'Asie», déclare M. Grant.

Les conditions météorologiques sont-elles souvent

French and English charts dating as far back as the early 1500s," Mr. Grant recalls. "Fresh water, fish, game and wood were available to replenish supplies on the old sailing ships."

The port has been called by several different names in the past. One was *Chichedek* (meaning islands seen from afar in the Micmac language). Another was Les Îles Rondes (round islands). But finally Sept-Îles (Seven Islands) survived for posterity after being so named by French explorer Jacques Cartier on his second trip to the Americas, in 1535.

Today, Sept-Îles is still a port of refuge during storms, but on the commercial front it has become the largest mineral exporting port in Canada.

Biggest bulk carriers easily navigate Middle Channel

With its 10 km wide deepwater bay, protected by the seven islands, Sept-Îles can accommodate the largest bulk carriers on the high seas.

Ships with a deadweight greater than 225,000 tonnes regularly call, easily navigating through the Middle Channel (chenal du milieu) and proceed to anchor without pilot assistance. Depth at anchorage is approximately 30 metres, while the various berths offer up to 18 metres of draft at low tide.

On average, notes Mr. Grant, the tides rise 2.7 metres and those extra metres are used for loading those last precious tonnes of iron ore – bringing the ships' draft to 20 metres before departure.

"As soon as it is high tide, tugs and pilots are on hand to help the vessel depart from berth and sail away for Eur-

Canada Steamship Lines last summer launched a regular self-unloader shuttle with ocean bulk carriers for shipments of iron ore from Consolidated Thompson Iron Mines (CLM) for China.

CSL a inauguré l'été dernier un service régulier de navette. Des autodéchargeurs transbordent sur des vraquiers océaniques le minerai de fer de la Consolidated Thompson Iron Mines (CLM) destiné à l'expédition vers la Chine.



Port de Sept-Îles

cause de problèmes? M. Grant répond par la négative, car la glace ne se forme ordinairement qu'en février. Et même alors, elle n'est pas assez épaisse pour gêner la navigation et ne requiert même pas l'assistance d'un brise-glaces de la Garde côtière canadienne. Par ailleurs, les remorqueurs de port dispersent promptement la glace qui se forme aux postes d'accostage.

Les services d'un pilote et d'un remorqueur sont nécessaires pour toutes les manœuvres d'accostage ou d'appareillage à tous les quais, et les capitaines qui comptent faire escale à Sept-Îles doivent prévenir le port au moins 96 heures avant de pénétrer dans les eaux canadiennes. Les agents des navires tiennent le Port au courant et les escales sont inscrites dans les horaires quotidiens un mois à l'avance.

Y a-t-il eu des accidents majeurs dans l'histoire du Port de Sept-Îles? M. Grant en a plusieurs à l'esprit.

En 1693, il y a eu le «naufrage tragique» dans une violente tempête du **Corossol**, navire du roi de France. Aujourd'hui, une île et une rue de Sept-Îles portent son nom. Le général Wolfe a incendié le poste de traite au XVIII^e siècle. Plus récemment, une plate-forme de forage pétrolier (Petrobas 36) a été complètement sortie de l'eau à Sept-Îles pour être transportée au Brésil. **M**

ope or Asia," Mr. Grant says.

Can weather conditions often be a problem? Mr. Grant responds in the negative, pointing out that ice usually only forms in February. And even in this instance, the thickness of the ice is not enough to hamper navigation and does not require assistance from a Canadian Coast Guard icebreaker. On the other hand, any ice along the berths is rapidly cleared by the harbour tugs.

A pilot and tug are required for all berthing or sailing manoeuvres at all docks and all masters must advise the Port at least 96 hours prior to entering Canadian waters of their intention to call Sept-Îles. Vessel agents keep the Port well aware of incoming vessel calls, with daily schedules listing future calls a month in advance.

Any major incidents in the history of the Port of Sept-Îles? Here, Mr. Grant refers to several.

In 1693, there was the "tragic sinking" of the **Corossol**, one of the ships in the French Majesty's fleet, in a fierce storm. Today, an island and a street in Sept-Îles bears its name. In the 18th century, General Wolfe burned down the trading post. More recently, Sept-Îles has seen an entire oil drilling platform (Petrobas 36) completely raised out of the water and transported to Brazil. **M**



Cliffs-Mines Wabush
1505, chemin de la Pointe-Noire
C.P. 878
Sept-Îles (Québec) G4R 4L4
418 962-5131

Acteur économique important depuis plus d'un demi-siècle dans la région Nord-côtière du Québec, Canada, Cliffs-Mines Wabush se propulse sur la voie de l'expansion et de l'amélioration.

Cliffs-Mines Wabush est un fier partenaire du port de Sept-Îles. Fort de nos expéditions de près de 4 millions de tonnes de boulettes de fer depuis le port de Sept-Îles en 2010, nous entendons dépasser cette marque à moyen terme pour atteindre 6 millions de tonnes de boulettes annuellement grâce à notre plan d'investissement tant à notre mine située au Labrador qu'à l'usine de bouletage de Sept-Îles au Québec. De plus, dans l'éventualité où l'acquisition de Consolidated Thompson, laquelle possède des gisements de fer dans la région de Fermont au Québec, se concrétise, notre potentiel annuel d'expédition s'accroît rapidement par 8 millions de tonnes de concentré de fer en phase I, auquel s'ajoutera un second 8 millions de tonnes suite à la phase II d'expansion minière. À terme, un total de 22 millions de tonnes de matériaux issus de Cliffs annuellement pourrait transiter par le Port de Sept-Îles.

L'avenir s'annonce prometteur et permet à Cliffs de se positionner comme l'une des plus importantes entreprises de ressources naturelles en Amérique du nord desservant aussi bien le marché nord américain que celui de l'Asie.

Entreprise membre de l'index S&P 500, présente sur les bourses de New York et Paris, Cliffs, une compagnie minière de classe mondiale, est le plus grand producteur de boulettes de fer en Amérique du nord, un producteur majeur de minerai de fer en Australie et un important producteur de charbon métallurgique. De plus, Cliffs est engagé dans le développement d'un projet majeur de ferrochrome situé en Ontario, actuellement à l'étape de l'élaboration de l'étude de pré faisabilité.

Mayor Lévesque values close cooperation with port

Pour le maire Lévesque, une étroite collaboration avec le port est importante

Leo Ryan

La Ville de Sept-Îles et ses 26 000 habitants vivent actuellement une véritable renaissance économique, grâce à l'intensification considérable des opérations minières sur la côte Nord, qui génère une forte croissance du trafic portuaire. Il s'agit certes de jours exaltants après une longue période de déclin amorcée par la fermeture dramatique en 1982 de la mine de Schefferville de la Compagnie minière IOC, à quelque 567 km au nord de Sept-Îles, en plein cœur de la péninsule Québec-Labrador.

Le maire Serge Lévesque est bien placé pour comprendre l'évolution des dernières décennies. Il est né à Sept-Îles. Il a travaillé dans l'industrie minière. Et il était membre du conseil d'administration de l'Administration portuaire de Sept-Îles avant de prendre la barre de la municipalité en 2009.

«Quand j'étais au conseil d'administration, je me suis rendu compte qu'il était essentiel que le Port collabore étroitement avec la Ville pour favoriser le développement économique», a-t-il déclaré en entrevue.

«Nos objectifs sont fondamentalement les mêmes que le milieu des affaires, a-t-il ajouté. Nos stratégies peuvent être différentes, mais elles demeurent complémentaires.»

À titre d'exemple récent, il a cité la mission d'Équipe Sept-Îles qui s'est rendue en Afrique du Sud pour assister en février dans la ville du Cap à un important symposium international sur l'industrie minière et des métaux, y compris le secteur de la transformation.

Le maire a souligné: «Sept-Îles occupe un emplacement stratégique, c'est une porte en eau profonde sur l'Atlantique, ouverte 12 mois par année et facilement accessible des Grands Lacs.»

Il a toutefois signalé la difficulté d'y attirer de la main-d'œuvre à cause de l'éloignement des grands centres fortement urbanisés.

The City of Sept-Îles, with a population of about 26,000, is currently enjoying near-boom times renaissance, mainly generated by substantial expansion of mining operations in the Cote-Nord region that is sparking strong growth in port traffic. Indeed, these are heady days following a long period of decline precipitated by the dramatic shutdown in 1982 of the Schefferville mine of the Iron Ore Company of Canada, located some 567 kms north of Sept-Îles in the heart of the Quebec-Labrador peninsula.

Mayor Serge Lévesque's background appears well-suited for him to understand the evolution of the past

few decades. He was born here. He has worked in the mining industry. And he was member of the board of the Sept-Îles Port Authority before taking over the municipal helm in 2009.

“When I was on the Port Board, I came to realize how it was essential for the port to play an economic development role in close cooperation with the City of Sept-Îles,” he said in an interview.

“We basically promote the same things along with the business

community,” he said. “The strategy could be different, but still complementary.”

As a recent example, he cited the February Team Sept-Îles mission to South Africa to attend an important international symposium in Cape Town on the mining and metals industry, including the transformation sector.

He stressed that “Sept-Îles is strategically located as a deepwater gateway to the Atlantic open 12 months a year and easily accessible to the Great Lakes.”

On the other hand, he noted that attracting labour was a challenge due to the long distance of Sept-Îles



Leo Ryan

Mayor Serge Lévesque sees bright future for Port of Sept-Îles.

Selon le maire Serge Lévesque, le port de Sept-Îles est promis à un bel avenir.

Problème aigu de pénurie de logements

Un grand problème est actuellement le manque de logements adéquats pour répondre à la demande. Selon le maire, la solution à ce problème a été placée en tête de liste des priorités de la Ville.

«Il y a eu de la construction de logements unifamiliaux ces dernières années, mais la construction d'immeubles d'habitation est vraiment au point mort depuis 35 ans. Le taux d'inoccupation est inférieur à 1 %, incroyable!»

En outre, il y eu une flambée du prix moyen des petits bungalows qui avoisine maintenant les 200 000 \$. Même se loger dans un parc de maisons mobiles peut être d'une cherté exorbitante.

Pour atténuer la crise du logement, la municipalité a adopté plus tôt cette année des mesures afin de stimuler la construction d'immeubles résidentiels sur des terrains municipaux cédés à des promoteurs immobiliers à des prix inférieurs à leur valeur marchande.

M. Lévesque a toutefois admis: «On peut dire que c'est un beau problème pour une ville. C'est très stimulant parce que nous n'avons pas à gérer un déclin comme dans les années 1980.»

Par ailleurs, le maire a souligné: «L'avenir du port est très prometteur. La région intéresse énormément les investisseurs. Et Dieu merci, les deux ordres de gouvernement (fédéral et provincial) sont très conscients de l'importance stratégique du Port de Sept-Îles.» **M**

away from more heavily-urbanized areas.

Acute housing shortage problem

A current major problem is the shortage of adequate housing to meet demand. He said that resolving this issue has become "our number one priority."

"There has been some single dwelling construction over the past few years, but for actually 35 years now there has not been any construction of apartment buildings. The vacancy rate is under 1% - incredible!"

Moreover, average prices for existing small bungalows have shot up to the \$200,000 range. And even occupying a trailerpark home can be exorbitantly expensive.

To alleviate the housing crisis, the municipality earlier this year approved incentive measures for building apartment complexes on city land sold at lower than market price to real estate developers.

However serious, Mr. Lévesque suggested that "it can be regarded as a good problem to have for a city. It's very motivating because we are not managing a decline like in the 1980s."

Otherwise, the Mayor stressed that "the Port has a very promising future. The region has drawn strong interest among investors. And we are pleased to have obtained wide recognition from the two levels of government (federal and provincial) on the strategic importance of the Port of Sept-Îles." **M**



Strategically-located Sept-Îles faces housing and labour challenges to meet the demands of rapid expansion.

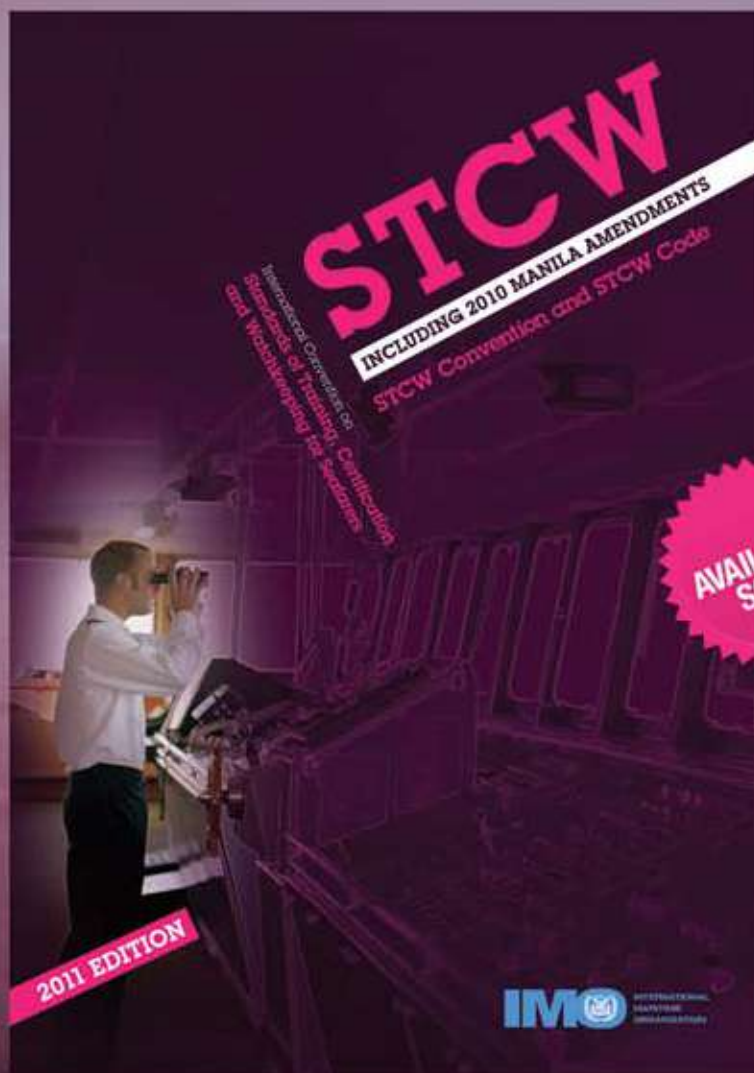
La ville de Sept-Îles occupe un emplacement stratégique mais elle fait face à des pénuries de logements et de main-d'œuvre pour répondre aux besoins créés par une expansion rapide.

STCW

INCLUDING 2010 MANILA AMENDMENTS

STCW Convention and STCW Code

2011 EDITION



INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION

PUBLISHING

visit www.imo.org for your local distributor

Message du ministre délégué aux Transports



En tant que ministre délégué responsable du transport maritime au Québec, c'est avec grand plaisir que je souligne un événement majeur dans les annales des Armateurs du Saint-Laurent : le 75^e anniversaire de la fondation de leur association à Québec.

Les Armateurs du Saint-Laurent représentent plus de 70 membres : des entreprises qui offrent une variété de produits et services liés à l'activité maritime et qui contribuent remarquablement au développement socioéconomique du Québec depuis 1936. Parmi eux, on trouve les transporteurs maritimes locaux, qui sont propriétaires d'une flotte de plus de 170 navires battant pavillon canadien et qui, au cours de leur trajet de navigation en eaux intérieures canadiennes, embauchent une main-d'œuvre exclusivement québécoise et canadienne.

En lien avec le Ministère, je tiens à souligner leur collaboration à divers comités et groupes de travail, à titre de partenaires ou même d'organiseurs, dont le Forum de concertation sur le transport maritime, la Table sur le transport maritime courte distance et la Journée maritime québécoise. Plus récemment, l'association a accepté d'assumer la réalisation d'une étude de faisabilité du transport maritime de marchandises vers les grands chantiers de la Côte-Nord, un projet mené en partenariat avec le ministère des Transports et Hydro-Québec.

Les membres des Armateurs du Saint-Laurent s'inscrivent parfaitement dans la démarche de développement durable du Québec. Avec l'appui de nos programmes d'aide visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'amélioration de l'efficacité énergétique, plusieurs de ces membres contribuent significativement à l'atteinte des objectifs gouvernementaux.

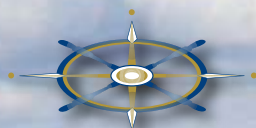
En ce 75^e anniversaire, je souhaite aux Armateurs du Saint-Laurent que le dynamisme de leur association se poursuive au bénéfice de l'industrie du transport maritime et de toute la société québécoise.

Norman MacMillan

Ministre délégué aux Transports



Transports
Québec 



Armateurs
du Saint-Laurent

St. Lawrence Shipoperators

75 ans • 1936-2011 • 75 years



Willem van Maaren, CSL

Christened in St. Catharines in 2005, the CSL Assiniboine became the fourth maximum Seaway-sized vessel in the CSL fleet.

Baptisé à St. Catharines en 2005, le CSL Assiniboine est devenu le quatrième bâtiment ayant les dimensions maximales admises dans la Voie maritime de la flotte de CSL.

75th Anniversary of St. Lawrence Shipoperators **Meeting challenges from the past to the present**

75^e anniversaire des Armateurs du Saint-Laurent **Efficaces aujourd'hui comme hier**

Leo Ryan

Fondée en 1936, l'association connue sous le nom d'Armateurs du Saint-Laurent (ASL) célèbre cette année une autre étape historique: son 75^e anniversaire. En plus de sept décennies, elle n'a jamais perdu de vue sa mission première: promouvoir et défendre les intérêts des transporteurs intérieurs.

Au cours de cette longue période jalonnée d'événements marquants, l'association a dû composer avec des écueils réglementaires et s'adapter à la profonde évolution

Founded in 1936, the St. Lawrence Shipoperators (ASL) this year is celebrating another milestone in the association's history – the 75th anniversary. For more than seven decades, it has never wavered from its prime mission: promoting and defending the interests of domestic carriers.

There have been significant events, regulatory challenges and transportation changes aplenty during this long period.



Marc Piché

*This small cargo/passenger vessel, the **Madeleine**, is a predecessor of today's CTMA ferry and cruise services to the Magdalen Islands. The **Madeleine** went on weekly*

Ce petit cargo mixte, le **Madeleine**, est un ancêtre des services de traversier et de croisière de la CTMA des îles de la Madeleine. De 1969 à 1987, le **Madeleine** a fait la navette sur une base hebdomadaire entre Montréal et les îles de la Madeleine.

qu'ont subie les transports.

À la Seconde Guerre mondiale (1939-1945) ont succédé la «Révolution du conteneur» de la fin des années 1950, l'inauguration de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959, l'ouverture du fleuve Saint-Laurent à la navigation hivernale au début des années 1960 grâce à l'appui des brise-glaces de la Garde côtière fédérale et l'apparition sur les mers de pétroliers et de vraquiers géants capables de transporter des centaines de milliers de tonnes de cargaisons.

Et depuis quelques décennies, on assiste, sur la voie de navigation Saint-Laurent-Grands Lacs, à une intensification de la concurrence du transport routier et ferroviaire, au développement de l'intermodalisme, à de formidables améliorations dans la technologie de la navigation, à des pressions croissantes pour protéger l'environnement grâce à une navigation «verte» et à des innovations ingénieuses d'entreprises canadiennes visionnaires comme les navires autodéchargeurs.

Fondée à l'origine avec 18 membres, l'association en comptait 22 en 1938, 67 en 1955 et 90 en 1960. Aujourd'hui, elle frise la centaine.

Les membres actifs sont surtout des propriétaires de navires exploités sous pavillon canadien. Quelque 170 bâtiments de divers types composent une flotte dont tous les navires ont des équipages canadiens et offrent des retombées substantielles aux économies du Québec et du Canada.

Si ces bâtiments commercent principalement sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs, ils desservent également l'Arctique canadien, les Îles-de-la-Madeleine, les provinces Maritimes, Terre-Neuve-et-Labrador ainsi que des destinations à l'étranger.

Selon certaines estimations, un seul navire exploité sous pavillon canadien génère plus de 1 million de recettes fiscales pour les différents ordres de gouvernement.

L'association compte plus de 70 membres associés, agents maritimes, sociétés de classification, chantiers maritimes, juristes spécialisés en droit maritime, administrations portuaires, architectes navals, dockers et autres

Highlights notably encompass the Second World War (1939-45), the Container Revolution in the late 1950s, the launching of the St. Lawrence Seaway in 1959, the opening up of the St. Lawrence River to winter navigation in the early 1960s thanks to federal Coast Guard ice-breaker support, and the appearance on the high seas of giant tankers and bulk carriers able to carry several hundred thousand tonnes of cargo.

And on the St. Lawrence/Great Lakes waterway, the past few decades have witnessed growing competition from the trucking and rail modes, the evolving concept of intermodalism, tremendous improvements in navigation technology, growing pressures to protect the environment through 'green' shipping, and such innovative creations as self-unloader vessels by visionary Canadian enterprises.

From 18 at its founding, the Association's membership grew to 22 in 1938, 67 in 1955, and 90 in 1960 to attain almost 100 members today.

The active members are primarily owners of Canadian-flagged tonnage. Some 170 vessels of various types comprise the fleet in which all ships are manned by Canadian seafarers. They produce substantial benefits to the Quebec and Canadian economies.

These vessels trade mainly in the St. Lawrence and Great Lakes, as well as serving the Canadian Arctic, the Magdalen Islands, the Maritime provinces, Newfoundland and Labrador and foreign destinations.

It's been estimated that a single Canadian-flag vessel generates more than \$1 million in tax revenues for different levels of government.

There are more than 70 associated members. These include maritime agents, classification societies, shipyards, marine lawyers, port authorities, naval architects, stevedores and other interests providing goods and services essential for the maintenance of a vibrant maritime industry.

Over the years, the name of the association has undergone several changes. When launched in 1936, it was called the Sailing and Motor Vessels Owners Asso-



DESGAGNÉS

UNE PRÉSENCE SUR TOUTES LES MERS DU MONDE



**Félicitations aux Armateurs du Saint-Laurent
pour 75 années de contribution à l'industrie maritime.
Merci pour le bon travail!**

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@desgagnés.com

entreprises fournissant des biens et services essentiels au maintien d'une industrie maritime dynamique.

Au fil des ans, l'association a plusieurs fois changé de nom. Créée en 1936 sous le nom d'Association des propriétaires de navires à voiles et à moteurs (Sailing and Motor Vessels Owners Association), elle a été rebaptisée Association des armateurs du Saint-Laurent (St. Lawrence Shipowners Association en 1950 puis St. Lawrence Shipoperators Association en 1982) avant de prendre en juillet 2003 son nom actuel d'Armateurs du Saint-Laurent (St. Lawrence Shipoperators).

Les débuts

Le 1^{er} décembre 1936, Léopold William Morin, un avocat et ex-navigateur, Maurice Frenette, un comptable, et Paule Lamontagne – décrite comme «une femme ayant l'âge de la majorité et exerçant ses droits» – tenaient la première réunion des administrateurs provisoires.

Le 4 décembre suivant naissait l'Association des propriétaires de navires à voiles et à moteurs en présence de 18 capitaines/propriétaires. Le capitaine Joseph Gagné de La Malbaie en devenait le premier président.

Selon le premier énoncé de mission, l'objectif de l'Association était «de promouvoir et protéger de toutes les manières possibles les intérêts professionnels des propriétaires et exploitants de navires à voiles et à moteurs se livrant au cabotage selon la définition donnée dans la Loi sur la marine marchande du Canada.

De plus, l'Association proposait de conclure des ententes avec les autorités fédérales, provinciales et municipales et de «fixer les tarifs marchandises» que pratiqueraient tous ses membres.

M. Morin a vanté les avantages d'un front uni pour servir les intérêts communs, contrairement à la tendance que les armateurs avaient de se combattre entre eux.

Puis le capitaine Gagné fait observer – et c'est tout aussi vrai 75 ans plus tard! : «Les camions semblent vouloir livrer une lutte à finir aux caboteurs.»

En 1945, l'Association s'enorgueillit de l'ouverture à

ciation (Association des propriétaires de navires à voiles et à moteurs). It was changed to the St. Lawrence Shipowners Association in 1950 and to the St. Lawrence Shipoperators Association in 1982. In July 2003, it assumed its current name of St. Lawrence Shipoperators (Armateurs du Saint-Laurent).

The early beginnings

On Dec. 1, 1936, Léopold William Morin, a lawyer and former navigator, Maurice Frenette, an accountant, and Paule Lamontagne – described as “a girl of legal age and exercising her rights” – held the first meeting of provisional directors.

Subsequently, on Dec. 4, the Sailing and Motor Vessels Owners Association was born in the presence of 18 captain/owners. Capt. Joseph Gagné from La Malbaie took the helm as first president.

The first mission statement underlined the Association's goal “to promote and protect in all possible ways the professional interests of sailboat and motorvessel owners and operators engaged in coastal shipping as defined in the Canada Shipping Act.”

In addition, the Association proposed to conclude agreements with federal, provincial and municipal authorities and to “set the freight rates” to be followed by all its members.

Mr. Morin extolled the advantages of a united front to promote interests as opposed to a tendency for owners to fight among themselves.

Then came a frank observation - still of some pertinence 75 years later! - from Capt. Gagné: “The trucks seem to want to wage a fight to the finish against coastal shipping.”

In 1945, the Association took pride in the opening of a marine education facility in Rimouski, now known as the Institut Maritime du Québec. (IMQ). It was initially a federal institution. Through the years, ever closer links were forged between the Association and the Institut. Here one can mention the presence of an Association

representative on the IMQ's examination board (1964); cooperation in elaborating the program for training sea cadets aboard coastal trading vessels; and Association

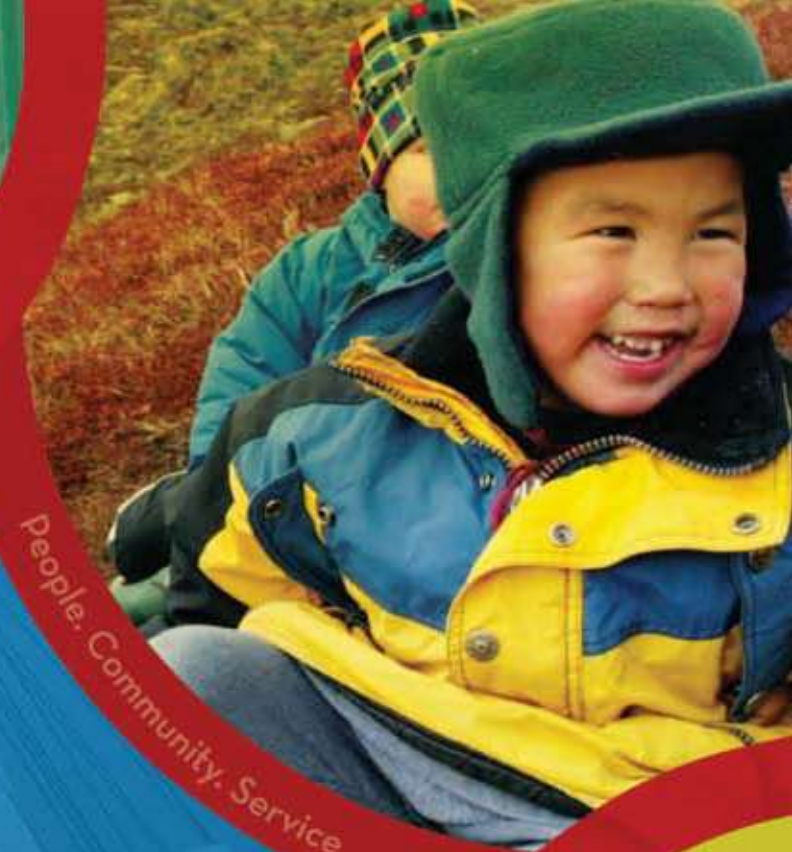


The 988-tonne Fort Lauzon was built in 1963 at the Marine Industries shipyard in Sorel. This followed the awarding of a contract from Hydro-Québec to Agence Maritime Inc., later known as Logistec Navigation in 1972.

Le Fort Lauzon de 988 tonnes a été construit en 1963 au chantier maritime de Marine Industries à Sorel, après l'adjudication d'un contrat d'Hydro-Québec à l'Agence Maritime Inc.; celle-ci qui prendra le nom de Logistec Navigation en 1972.



Our people make all the difference



People. Community. Service

A new horizon for sealift

NEAS is the Inuit-owned leading supplier of Northern marine transportation, offering superior services to all the communities in the Arctic.

Whether you are moving 2 or 20,000 cubic meters you can count on NEAS to deliver your cargo.

NEAS is more than just a shipping company. We're your sealift link to the North.

Call 1 877 225 6327 today or visit us at www.neas.ca

Linking the Arctic to the world



Sakku Investments Corporation



NEAS.CA



Collection Roger Desgagnés

Presentation in 1960 of the silver-headed cane to Roger G. Desgagnés, captain of the MV Champlain. Built in wartime Britain for North Sea voyages, these small coastal ships were rapidly nick-named 'steam irons' by Quebecers because of their shape.

Présentation en 1960 de la canne à pommeau d'argent au capitaine du **Champlain**, Roger G. Desgagnés. Construit en Grande-Bretagne pendant la guerre pour les voyages en mer du Nord, ces petits caboteurs n'ont pas tardé à être surnommés «fers à repasser» par les Québécois à cause de leur silhouette caractéristique.

Rimouski d'un établissement d'enseignement maritime que nous connaissons aujourd'hui sous le nom d'Institut maritime du Québec (IMQ). Il s'agissait initialement d'un établissement fédéral. Au fil des ans, des liens de plus en plus étroits se sont tissés entre l'Association et l'Institut, comme en témoignent notamment la présence d'un représentant de l'Association au jury d'examen de l'IMQ (1964), la collaboration pour élaborer le programme de formation des élèves officiers de marine destinés à servir à bord de navires de cabotage, et les récompenses offertes par l'Association aux meilleurs diplômés en navigation et en mécanique de marine.

En 1978, l'Association créait un comité de formation maritime ayant pour mandat de réunir périodiquement à la même table employeurs et employés pour définir un programme de formation à soumettre au ministère provincial de la Main-d'œuvre et de l'Immigration. (Des dizai-

awards to the best navigation and marine engineering graduates.

In 1978, the Association formed a Marine Training Committee, with a mandate to bring employers and employees together on a regular basis to define a training program to be subsequently submitted to the provincial Department of Manpower and Immigration. (Several decades later, the issue of seafarer shortage emerged as a major preoccupation.)

Meanwhile, in 1965, in his chairman's report, Capt. Raymond Duval complained that some members were still not giving adequate support to the Association. He warned of the dangers of disunity at a time when seafarer unions were making inroads. He also noted a weakening of the Association membership resulting from increased concentration in fleet ownership.

During the 1970s, attendance at board meetings





Fête *accomplie*

Félicitations aux Armateurs du Saint-Laurent à l'occasion de leur 75^e anniversaire
Congratulations to the St. Lawrence Shipoperators on their 75th anniversary



www.fednav.com



FEDNAV

nes d'années plus tard, la pénurie de gens de mer est devenue une préoccupation majeure.)

Dans son rapport du président en 1965, le capitaine Raymond Duval se plaignait que certains membres n'accordaient toujours pas un appui suffisant à l'Association. Il faisait ressortir les dangers de la désunion à une époque où les syndicats de gens de mer prenaient de plus en plus de place. Il notait également la diminution des adhésions à l'Association attribuable à la plus grande concentration de la propriété de la flotte.

Dans les années 1970, l'assistance était faible aux réunions du conseil de direction. En 1982, l'inquiétude a commencé à s'installer.

«Il ne reste plus beaucoup d'armateurs ou de propriétaires de navires de notre région qui peuvent être candidats», notait le capitaine Rosaire Desgagnés, président de l'Association. «Les grandes compagnies des Grands Lacs, même celles dont le siège administratif ou la principale place d'affaires se trouve dans la province de Québec, sont déjà membres de la Dominion Marine Association.» (L'ancêtre de l'Association des armateurs canadiens dont le siège se trouve maintenant à Ottawa.)

Toutefois, vers 1984, la situation a changé. L'Association déclarait alors 22 membres actifs, 11 membres honoraires et 14 membres associés.

Sous la présidence du capitaine Desgagnés (1980-1996), le recouvrement du coût des services maritimes par la Garde côtière canadienne est devenu une question sensible, spécialement avec le dépôt du projet de loi C-75 en 1986.

À ce sujet, l'Association a proposé toute une série de mesures de substitution possibles pour diminuer le déficit de la Garde côtière

L'Association déclarait notamment: «Transports Canada n'a jamais précisé exactement le montant à récupérer, ni les éléments dont les coûts sont censés être recouverts des armateurs.»

De plus, les membres de l'Association soutenaient que le recouvrement du coût des services maritimes par l'imposition de droits devrait conférer aux utilisateurs «un droit de regard sur les opérations de la Garde côtière».

L'Association a longtemps été caractérisée par une

was low. By 1982, worry was setting in.

"There no longer remain many shipowners or operators in our part of the country who can be candidates," noted Capt. Rosaire Desgagnés, Chairman of the Association. "The big companies on the Great Lakes and even those whose head office or main commercial office is in the Province of Quebec already belong to the Dominion Marine Association." (The latter was the precursor of the Canadian Shipowners' Association based in Ottawa.)

However, by 1984, the outlook was turning around. The Association reported 22 active members, 11 honorary members, and 14 associate members.

During the chairmanship of Capt. Desgagnés (1980-1996), cost recovery for marine services by the Canadian Coast Guard developed as a sensitive issue, particularly gaining attention with the tabling of Bill C-75 in 1986.

On this score, the Association opposed a package of measures seeking to reduce the Coast Guard's deficit.

In a statement, the Association declared: "Transport Canada has never given any exact indication of the amount of money to be recovered, nor has it specified the items whose costs are supposed to be recovered from the shipowners."

In addition, the Association's members insisted that cost recovery through marine service fees should give users "a right to review Canadian Coast Guard operations."

The Association was long characterized by a highly-centralized management around the executive team. Not until 1961 did it set up committees. The first was the Freight Rate Committee. Afterwards surfaced the Pulp Shipping Committee, the Northern Canada and St. Lawrence Shipping Committee (1974), the Career Plan Committee (1978), the Administrative and Technical Business committees (1981), and the Coast Guard Committee (1994).

In response to member desires, the Association staged its first banquet in January, 1946 to commemorate the 10th anniversary. The banquets have been a popular annual event since 1963, with attendance growing steadily to current numbers approaching 500.

Worth recalling: keynote speaker at the 1972 banquet was Jean Chrétien, then federal Minister of Northern Affairs, who talked about the potential prospects for Canadian shipping

The MV Jean Talon, a canaller-type freighter built in England and owned by Desgagnés Navigation, is seen here passing through the St. Lawrence Seaway.

On voit ici le MV **Jean Talon**, laquier construit en Angleterre et appartenant à Desgagnés Navigation, qui fait route sur la Voie maritime du Saint-Laurent.



UNE TAILLE UNIQUE

XXL

ONE SIZE FITS ALL

- ★ Terminal de vrac avec service complet // *Full service bulk terminal*
- ★ Services professionnels // *Professional services*
- ★ Situation géographique stratégique // *Strategic geographic location*
- ★ Port en eau profonde // *Deepwater port*
- ★ Navires de toutes dimensions // *All-size ships*
- ★ Accessible à l'année // *Accessible year round*
- ★ Installations multimodales // *Multi-modal facilities*



24/7

SERVICE COMPLET
FULL SERVICE
1 418 968-1231
portsi.com



PORT
SEPT-ÎLES

À L'AVANT-PLAN DU COURANT MONDIAL
A FORERUNNER ON THE TIDES OF CHANGE

Canada



Three ASL members, Fednav, Logistec and Ocean Group, were partners in a spectacular pilot iron ore shipping operation on Baffin Island in 2008

Trois membres d'ASL, Fednav, Logistec et le Groupe Océan, étaient partenaires dans une spectaculaire opération de transport maritime de minerai de fer sur l'île de Baffin en 2008.

Logistec

gestion hautement centralisée entre les mains de l'équipe de direction. Ce n'est qu'en 1961 qu'elle a commencé à créer des comités. Le premier, le Comité des tarifs-marchandises, fut successivement suivi du Comité sur le transport maritime de pâte de bois, du Comité de la navigation maritime sur le Saint-Laurent et dans le Nord du Canada (1974), du Comité sur les plans de carrière (1978), des comités des affaires technique et des affaires administratives (1981) et du Comité de la Garde côtière (1994).

En réponse aux souhaits des membres, l'Association a organisé son premier banquet en 1946 afin de commémorer le 10^e anniversaire de sa fondation. Depuis 1963, ces banquets sont devenus un événement annuel de plus en plus couru et la participation, en constante augmentation, atteint aujourd'hui les 500 personnes.

Il vaut la peine de rappeler qu'au banquet de 1972, le conférencier invité était Jean Chrétien, alors ministre fédéral des Affaires indiennes et du Nord, qui a parlé des occasions qu'offrait à la marine marchande canadienne la mise en valeur du Grand Nord. Huit ans plus tard, Robert de Cotret, ministre de l'Industrie et du Commerce, viendra parler de «la politique de transport maritime québécoise».

Le premier bottin de l'Association fut publié en 1950. Bilingue, il contenait une liste des membres et de leurs flottes ainsi qu'un bref résumé des règlements régissant la navigation.

Depuis les années 1980, l'Association organise une rencontre spéciale qui consiste en un tournoi de golf annuel en été.

Relations externes

La volonté de bâtir de bonnes relations avec différentes organisations et les autres associations maritimes, notamment la Fédération maritime du Canada et la Dominion Marine Association, a été affirmée dans les années 1970

from developments in Canada's Far North. Eight years later, Robert de Cotret, Minister of Industry and Trade, spoke on "Quebec Shipping Policy."

The first Association directory came out in 1950. Bilingual, it listed the members and their fleets, and briefly outlined navigation regulations.

Starting in the 1980s, the Association has scheduled a special get-together in the form of an annual summer golf tournament.

External Relations

Building good relations with various organizations and other marine associations, in particular the Shipping Federation of Canada and the Dominion Marine Association, was underscored in the 1970s when lawyer Richard Gaudreau was specifically mandated with this task.

In his 1982 annual report, Capt. Rosaire Desgagnés referred to "very close liaison with representatives of the Dominion Marine Association as well as the Shipping Federation, the federal and provincial transport ministers, the Chamber of Commerce, the (Montreal) Board of Trade and independent operators."

Such efforts yielded dividends. For example, the National Harbours Board reduced planned charge increases of 64% to 14% in 1981.

In 1986, another important development occurred on the external relations front when the Association joined as a member of the St. Lawrence Economic Development Council (SODES).

Five years later, the Association and SODES jointly signed what was called the "Indiana Declaration" – putting the wheels in motion for a common policy of lobbying governments to make them better aware of the economic importance the Great Lakes/St. Law-

lorsque l'avocat Richard Gaudreau a été expressément chargé de cette tâche.

Dans son rapport annuel de 1982, le capitaine Romain Desgagnés évoquait «la liaison très étroite avec des représentants de la Dominion Marine Association et de la Fédération maritime, les ministres fédéral et provinciaux des Transports, la Chambre de commerce, la Chambre de commerce du Grand Montréal et les armateurs indépendants».

Ces efforts ont porté des fruits. En 1981 par exemple, le Conseil des ports nationaux diminuait les hausses de frais prévues de 64 % à 14 %.

En 1986, un autre pas important a été franchi sur le plan des relations externes lorsque l'Association est devenue membre de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES).

Cinq ans plus tard, l'Association et la SODES signaient conjointement ce qu'on a appelé la «Déclaration d'Indiana» qui jetait les bases d'une politique commune de lobbying destinée à sensibiliser les gouvernements à l'importance économique du réseau Grands Lacs-Saint-Laurent.

Conscients de la nécessité de se servir des médias pour bien informer la population, on a commencé en 1940 à distribuer les comptes rendus de l'assemblée générale annuelle aux journaux. À partir de la fin des années 1970, on invitera les journalistes à rencontrer les dirigeants de l'industrie maritime juste avant le banquet annuel. En 1992, l'Association organisait une conférence de presse pour diffuser un document intitulé: *Levons l'ancre pour une politique de transport maritime au Québec et au Canada*.

rence system.

The need to raise public awareness through the media resulted in, among other initiatives, reports on the annual general meeting to be distributed to newspapers, as of 1940. By the late 1970s, journalists were invited to meet shipping industry executives just before the annual banquet. In December 1992, the Association held a press conference to release a document: *Levons l'ancre pour une politique de transport maritime au Québec et au Canada*.

Not until the 1970's did the Association hire staff: first an Executive Secretary (Anne-Marie Hallé) and an Assistant (Lise Jacques). In 1987, it hired its first part-time Director (Benoît Massicote), who became full-time Executive Director in 1992. Nicole Trépanier succeeded him in January 1998 and stayed in the post for more than a decade. In February 2011, Martin Fournier became the ASL's new Executive Director.

The recent past and glimpse of the future

During the past ten years, there were many initiatives and marine policy developments – with shortsea shipping high on the radar screen - in which the Association has played (and is continuing to play) important lobbying or consultative roles. This has involved increased exchanges with Quebec Ministers of Transport and the Quebec Transport Department (MTQ), with Transport Canada and Ontario government transport officials as well as regular discussions with various working groups and committees.



OCEAN
Working alongside our customers

- Harbour towing
- Short and long distance towing
- Topside ship repair and inspection
- Underwater intervention services
- Equipment rental
- Dredging
- Shipyard
- Salvage

105, Abraham Martin, #500
Quebec (Quebec) G1K 8N1

- MONTREAL 514.849.2221
- QUEBEC 418.694.1414
- ONTARIO 905.528.3663
- SEPT-ILES 418.694.1414
- SOREL 450.742.4882
- TROIS-RIVIERES 819.377.4374

WWW.GROUPOCEAN.COM



Ce n'est que dans les années 1970 que l'Association a commencé à embaucher du personnel: d'abord une secrétaire de direction (Anne-Marie Hallé) et une assistante (Lise Jacques); en 1987, un premier directeur à temps partiel (Benoît Massicotte) qui deviendra directeur général à temps plein en 1992. Nicole Trépanier lui succédera en janvier 1998 et occupera le poste plus de dix ans. En février 2011, Martin Fournier est devenu le nouveau directeur général de l'association (ASL).

Fièvre du passé mais tournée vers l'avenir

Depuis dix ans, les initiatives et les développements en matière de politique maritime se sont multipliés – avec le transport maritime courte distance en vedette – et l'Association a joué (et continue de jouer) un rôle important de lobbying ou de conseil. Elle a multiplié les échanges avec les ministres et le ministère québécois des Transports, Transports Canada et les responsables ontariens des transports en plus d'échanger régulièrement avec différents comités et groupes de travail, dont le Forum de concertation sur le transport maritime (Marine Industry Forum), le Conseil maritime et industriel national, le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), le Conseil consultatif de l'IMQ, le Conseil consultatif régional et le Comité sectoriel de la main-d'œuvre et de l'industrie maritime (CSMOIM) du Québec créé en 2001.

Interviewée par le *Maritime Magazine*, M^{me} Nicole Trépanier a commencé par saluer la création du CSMOIM, une organisation exclusivement consacrée à la formation dans le secteur maritime. «Nous devons cette réussite à ASL qui a convaincu Emploi-Québec de la nécessité d'un tel comité. Ce comité nous a aussi permis de faire connaître au gouvernement tous les champs d'activité de l'industrie maritime pour le recrutement et la formation de la main-d'œuvre.»

M^{me} Trépanier a mentionné que le début de son mandat avait été ponctué d'une vague de fusions et d'acquisitions touchant particulièrement des entreprises dans des secteurs comme le dragage et les services de remorquage, ce qui a entraîné une réduction du nombre de membres «actifs» et a incité à élargir la catégorie de membres associés.

Soulignant ce qui à ses yeux rend les Armateurs si spéciaux, M^{me} Trépanier a déclaré: «Ce qui est remarquable chez ASL, c'est la diversité des prestations. Les membres représentent tout l'éventail de services que l'on retrouve dans l'industrie. Un bon exemple, c'est la Société des traversiers du Québec dont les passagers sont la plus précieuse cargaison.»

Puis, évoquant un projet pilote unique, le transport maritime de minerai de fer sur l'île de Baffin en 2008, Mme Trépanier a déclaré: «Le savoir-faire complémentaire



As part of ongoing fleet renewal, the Groupe Desgagnés held a double christening on the Quebec City waterfront in June 2009.

Dans le cadre de son programme de renouvellement continu de sa flotte, le Groupe Desgagnés a baptisé deux navires dans le port de Québec en juin 2009.

The latter have included the Marine Industry Forum (Forum de concertation sur le transport maritime), the National Marine & Industrial Council, the National Marine Advisory Board (NMAB) the IMQ Advisory Board, the Regional Advisory Board, and the Québec City-based Human Resources Sectorial Committee of the Maritime Industry (CSMOIM) established in 2001.

In an interview with *Maritime Magazine*, Ms. Nicole Trépanier first of all saluted the advent of the CSMOIM as an organization entirely devoted to marine industry training. "We owe this accomplishment thanks to the suggestion of the St. Lawrence Shipoperators which convinced Emploi Québec of the necessity for such a committee. It also offered an opportunity to outline to the government all the areas of activity of the maritime industry in recruiting and manpower training."

At the beginning of her stewardship, Ms. Trépanier noted that "there was a wave of acquisitions and mergers, especially involving firms in such sectors as dredging and tugboat operations, which prompted a reduction of the 'active' membership. This induced us to expand the category of associate membership."

Commenting on what makes shipoperators rather special, Ms. Trépanier said: "The beautiful thing about shipoperators is the diversity of their services. The members represent a range of services for the industry to function. Take for example the Société des traversiers du Québec whose most precious cargo is passengers."

Then, referring to a unique pilot, iron ore shipping operation on Baffin Island in 2008, Ms. Trépanier said: "The complementary savoir-faire of Fednav, Logistec and the Ocean Group constitutes a great example of the ASL membership."

A decade ago, one of the major dossiers that the ASL was called upon to monitor concerned pilotage issues. Together notably with the Canadian Shipowners Asso-

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

de Fednav, de Logistec et du Groupe Océan offre un excellent exemple de la diversité des affiliations à ASL.»

Il y a dix ans, un des grands dossiers qu'ASL a été appelé à suivre de près touchait le pilotage. De concert avec notamment l'Association des armateurs canadiens, ASL a scruté minutieusement le rapport intitulé *Examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens*. Publié à la fin de 1999, ce rapport contenait la réponse de Transports Canada aux recommandations faites par l'Office des transports du Canada.

En 2001, le gouvernement du Québec a rendu publiques les modalités d'une politique exhaustive de transport maritime destinée à accroître l'utilisation du Saint-Laurent.

La publication de cette politique a été très vite suivie d'une initiative importante des Armateurs du Saint-Laurent en collaboration avec le ministère des Transports du Québec et son ministre, Jacques Baril, soit la fondation du Forum de concertation sur le transport maritime.

Cela a débouché sur une réussite capitale, la proclamation officielle par le gouvernement provincial d'une Journée maritime québécoise qui aurait lieu tous les ans le quatrième mardi d'octobre.

Avec la Société de développement économique du Saint-Laurent et la Fédération maritime du Canada, ASL figure parmi les principaux instigateurs de cette initiative.

«L'objectif était d'organiser un événement permettant à l'industrie maritime de se réunir et de dialoguer avec les députés de l'Assemblée nationale du Québec. Il s'agissait d'une grande victoire», a déclaré M^{me} Trépanier.

Le 27 octobre dernier s'est tenue la 10^e de ces journées annuelles, sous le thème de la contribution de l'industrie maritime au développement durable. Avant une réception, des représentants de l'industrie ont pu échanger avec le premier ministre Jean Charest, la vice-première ministre Nathalie Normandeau, le ministre des Transports Norman

ciation, the ASL closely examined the report Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues. The late 1999 report contained Transport Canada's response to the recommendations of the Canadian Transportation Agency Review Panel.

In 2001, the Quebec government released details of a comprehensive maritime transport policy aimed at greater utilization of the St. Lawrence waterway.

Thus, in an important development very quickly afterwards, the St. Lawrence Shipoperators, in collaboration with the Ministère des transports du Québec and Transport Minister Jacques Baril, founded the Marine Industry Forum (Forum de concertation sur le transport maritime).

This was followed by a key success story – the decision by the provincial government to formally declare a Quebec Marine Day (Journée maritime québécoise) to occur each year on the fourth Tuesday of October.

The ASL was one of the main drivers along with the St. Lawrence Economic Development Council (SODES) and the Shipping Federation of Canada.

"The goal was to stage an event where the maritime industry meets and converses with the elected members of the Québec National Assembly. It was a big victory," said Ms. Trépanier.

Last October 27th, thus, marked the 10th edition which focused on the theme of the marine industry's contribution to sustainable development. Prior to a reception, industry representatives had the opportunity to speak with Premier Jean Charest, Deputy Premier Nathalie Normandeau, Transport Minister Norman MacMillan and Pierre Arcand, Minister of Sustainable Development, Environment and Parks as well as with representatives of the opposition parties.

In the past few years, another success story for the maritime industry as a whole has been Green Marine (L'Alliance Verte), a voluntary environmental evaluation program launched in 2008. The ASL was among the participants in this initiative. From an initial St. Lawrence/Great Lakes base, Green Marine has spread to both coasts of North America.

For a number of years, the ASL has been one of the strongest critics of Ottawa's long-standing 25% duty on foreign-built vessels. This duty, retroactive to Jan. 1, 2010, was eliminated last fall.

Another important file for the ASL has



Groupe Desgagnés

The MV Cecilia Desgagnés brings supplies regularly to Arctic communities.

Le N/M Cecilia Desgagnés ravitaille périodiquement les collectivités de l'Arctique.

MacMillan et le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Pierre Arcand, ainsi qu'avec des représentants des partis de l'opposition.

Une autre réussite de l'industrie maritime ces dernières années a été l'Alliance verte, programme volontaire d'évaluation environnementale lancé en 2008. ASL faisait partie des participants. Née initialement d'une base circonscrite dans la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs, l'Alliance verte est maintenant présente sur les deux côtes de l'Amérique du Nord.

ASL a longtemps été de ceux qui dénonçaient avec le plus de virulence le droit de 25 % perçu par Ottawa sur l'importation de navires construits à l'étranger. Ce droit a été éliminé l'automne dernier avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2010.

Un autre important dossier de l'ASL a été le projet connu sous le nom de Porte continentale et corridor de commerce Ontario-Québec, issu de la signature d'un protocole d'entente par Ottawa ainsi que les gouvernements de l'Ontario et du Québec en juillet 2007.

Selon M^{me} Trépanier, si le Québec et l'Ontario peuvent faire front commun et si les milieux du transport maritime et du transport de surface réussissent à parler d'une même voix, comme ce fut le cas pour l'initiative réussie de la Porte de l'Asie-Pacifique, Ottawa pourra devoir en tenir compte.



Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS) is a major supplier of goods to remote Arctic coastal villages.

La Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS) est une importante pourvoyeuse de marchandises pour les villages côtiers isolés de l'Arctique.

been the slow progress of the project known as the Ontario-Quebec Continental Gateway and Trade Corridor. It flowed from a Memorandum of Understanding signed by the Canadian, Ontario and Quebec governments in July 2007.

Ms. Trépanier suggested that if Quebec and Ontario could form a united front and if both surface and maritime transport stakeholders could find common ground, as was the case for the successful Asia-Pacific Gateway, there would be more pressure on Ottawa to act accordingly.

Promoting increased shortsea shipping activity

As mentioned earlier, shortsea shipping has loomed large among the Association's priority inter-



POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA MAIN-D'OEUVRE MARITIME QUÉBÉCOISE

Offres d'emplois
Chroniques réglementaires
Ateliers de formation

www.csmoim.qc.ca

MARINE INDUSTRY'S HUMAN RESOURCES DEVELOPMENT

Job offers
Regulations column
Training workshop



Comité sectoriel
de main-d'œuvre
de l'industrie maritime
www.csmoim.qc.ca

Commission
des partenaires
du marché du travail
Québec

La promotion du transport maritime courte distance

Comme on l'a mentionné plus haut, le transport maritime courte distance figurait en tête de liste des priorités de l'association. (C'était aussi un élément stratégique important pour les organismes de la Voie maritime du Saint-Laurent. La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent a mené il y a des années en Ontario sa campagne Autoroute H₂O pour sensibiliser citoyens et expéditeurs aux avantages écologiques du transport maritime par rapport au camionnage sur des routes encombrées.)

Une campagne de sensibilisation a aussi pris une dimension continentale depuis la signature en mai 2006 d'un protocole d'entente par le Canada, les États-Unis et le Mexique.

De son côté, la Table québécoise sur le transport maritime courte distance, créée en 2004 et gérée par ASL, sert de centre d'information, organise des réunions et prépare une liste de remorqueurs/barges ou s'occupe de toute autre entreprise envisagée.

Dans les prochains mois, un projet très important va probablement retenir l'attention de l'association et des transporteurs maritimes du Saint-Laurent. Comme il a été mentionné ailleurs dans le présent dossier, ASL est le chef de file d'une étude cofinancée avec Transports Québec et Hydro-Québec. Déjà en cours, cette étude a pour but d'évaluer la faisabilité du transport maritime de marchandises pour desservir les projets d'exploitation minière actuels et proposés, et tous les autres chantiers dans la région de la Côte Nord y compris la construction du gigantesque complexe hydro-électrique La Romaine. **M**

ests. (It has also emerged as a major policy feature for the St. Lawrence Seaway agencies. The St. Lawrence Seaway Management Corporation embarked several years ago on its Highway H₂O campaign in Ontario to make citizens and shippers more aware of the marine mode's environmentally-friendly benefits compared to trucks on congested roads.)

An awareness campaign has also taken on a continental dimension since Canada, the United States and Mexico signed a Memorandum of Understanding in May 2006.

For its part, the Quebec Shortsea Shipping Roundtable, established in 2004, and managed by the ASL, has been busy acting as an information centre, holding meetings, and drawing up a list of tug/barge or any other proposed projects.

In the coming months, a highly significant project will likely dominate the attention of the Association and St. Lawrence shipping interests. As outlined elsewhere in this Dossier, the Association is playing the leadership role in a study jointly financed by Transports Québec, Hydro Québec and the ASL. The study in progress aims to determine the feasibility of the maritime transport of goods for the existing and proposed mining projects and all other projects in the Cote-Nord region, including the construction of the La Romaine hydroelectric complex. **M**

GROUPE CTMA

Transport maritime et routier

Souline le 75^e anniversaire des Armateurs du Saint-Laurent



www.ctma.ca

435 chemin Avila-Arseneau, Cap-aux-Meules,
Îles de la Madeleine (Québec) Canada G4T 1J3
Tél. : 418-986-6600, télécopieur : 418-986-6198





President of the St. Lawrence Shipoperators from 2006 to 2008, Carole Campeau, Executive Director, Business Development, Ocean Group Inc., was re-elected President of the Association in February. Here Maritime Magazine reproduces her message.

Présidente des Armateurs du Saint-Laurent de 2006-2008, M^{me} Carole Campeau (directeur exécutif, développement des affaires, pour Le Groupe Océan inc.) a été réélue à la présidence de l'association en février dernier. Le Maritime Magazine a recueilli les propos de la présidente.



A message from the president

Carole Campeau

Mot de la présidente

Déjà 75 ans et la mission de l'association est toujours la même: défendre les intérêts des armateurs locaux et promouvoir le transport maritime. Au fil de ses 75 ans, grâce à un travail acharné et rigoureux et une écoute constante des besoins de ses membres, l'association des Armateurs du Saint-Laurent a participé à de belles réalisations pour l'industrie. Des réalisations telle que la Table sectorielle de la main-d'œuvre de l'industrie maritime, le Forum de concertation sur le transport maritime, la Table sur le transport maritime de courte distance, la mise sur pied de la Journée maritime québécoise et bien d'autres.

Félicitations à mes prédécesseurs et à toute l'équipe des Armateurs du Saint-Laurent qui ont mis l'énergie

It has already been 75 years and the Association's mission remains the same, namely to defend the interests of domestic ship operators and to promote maritime transport. Over its 75 years, with hard work and dedication, and also with constant alertness to its members' needs, the St Lawrence Shipoperators Association has played a role in some outstanding achievements for the industry. These achievements include the Table sectorielle de la main d'œuvre de l'industrie maritime (sectoral table on the marine industry workforce), the Marine Industry Forum, the Shortsea Shipping Working Group and the creation of Quebec Marine Day, to name but a few. Congratulations to my

nécessaire à la réalisation de ces avancements pour l'industrie maritime.

Au fil des ans l'association a grandi, s'est développée et a acquis une solide reconnaissance au sein de l'industrie. Avec près de 100 membres (actifs et associés), l'association représente les propriétaires et exploitants de près de 170 navires canadiens de tous types et des entreprises qui répondent aux besoins de cette industrie.

Au cours des années, les Armateurs du Saint-Laurent ont mis efforts et énergies pour permettre à leurs membres d'être mieux outillés pour faire face aux différents défis rencontrés (réglementation, préoccupations environnementales, occasions d'affaires, pénurie de main d'œuvre, etc.). Aujourd'hui, forts de leurs nombreuses réalisations et appuyés par un conseil d'administration visionnaire, les Armateurs du Saint-Laurent entend poursuivre leur mission.

L'industrie maritime doit constamment s'adapter aux besoins de ses clients, elle doit répondre à la préoccupation environnementale des populations et elle doit demeurer une industrie compétitive. Pour ce faire, en janvier dernier les Armateurs du Saint-Laurent, de concert avec Transports Québec et Hydro-Québec, lançaient une importante étude de faisabilité du transport maritime de marchandises vers les grands chantiers de la Côte-Nord. La particularité de cette étude est qu'elle vise à évaluer la faisabilité et la viabilité logistique et économique d'une desserte industrielle maritime pour toutes les marchandises et qu'elle est réalisée par des représentants de l'industrie qui y apportent leurs connaissances et expertises. En plus de la faisabilité logistique, opérationnelle et financière, ce projet examine les coûts sociaux et environnementaux générés par ces mouvements de marchandises, ainsi que les gains associés à l'ajout d'un service maritime. Ce volet des travaux est assuré par les experts de Transports Québec. J'en profite pour remercier ces personnes qui ont accepté d'investir du temps, sur une base régulière, à l'avancement de ce projet. Nous oublions souvent que les opérations maritimes se font sur une base 24-7; les gens d'opérations, ces personnes très sollicitées, sont dévouées et indispensables à nos navires!

D'autres dossiers sont tout aussi importants pour les armateurs: la pénurie de main-d'œuvre et la réduction de l'empreinte environnementale de nos activités. Pour ce faire, l'association continuera de mettre les efforts à la promotion des carrières maritimes, au recrutement et au maintien des acquis de notre personnel navigant et à la promotion du transport maritime comme mode de transport performant, économique et peu énergivore. L'association continuera de collaborer avec d'autres organisations de l'industrie pour en faire la promotion.

L'Association est en mode proactif et je m'attends bien à ce quelle le demeure. En terminant, je remercie l'équipe du *Maritime Magazine* de souligner le 75^e anniversaire de la fondation de l'association.

Bon 75^e aux Armateurs du Saint-Laurent et à ses membres!

predecessors and the entire team of the St. Lawrence Shipoperators who devoted the time and energy needed to bring about these advances in the marine industry.

Over the years, the Association has grown, developed and acquired solid recognition within the industry. With close to 100 members (active and associate), the Association represents the owners and operators of close to 170 Canadian ships of all types, as well as companies meeting the needs of this industry.

The Association of St. Lawrence Shipoperators has also dedicated its efforts and energies to ensuring that its members are better equipped to cope with the various challenges it must face, such as regulations, environmental concerns, business opportunities, labour shortages and so on). Today, with the confidence gained from their many achievements and the support of a visionary Board of Directors, the St. Lawrence Shipowners intend to pursue their mission.

The marine industry must constantly adapt to its clients' needs. It must also deal with people's concerns about the environment, while remaining competitive. To do so, in January, the St. Lawrence Shipowners, along with Transports Québec and Hydro Québec, launched a major feasibility study on the maritime transport of goods to large work sites on the North Shore. What is special about this study is that it is designed to assess the logistic and economic viability and feasibility of using a maritime transport service for all goods, and also that it is being conducted by industry representatives who are bringing their knowledge and expertise to the table. In addition to logistic, operational and financial feasibility, this project is examining the social and environmental costs stemming from such movements of goods, as well as the gains associated with the addition of a maritime service. This aspect is being examined by the experts at Transports Québec.

I wish to take this opportunity to thank those who have agreed to make regular investments of their time to ensure the advancement of this project. We often forget that maritime operations are an around-the-clock endeavour. Operations people, who are so much in demand, are devoted and indispensable to our ships!

Some other files are equally important to shipowners, for example, the shortage of labour and reducing the environmental footprint of our operations. To deal with these issues, the Association will continue to put its efforts into promoting maritime careers, recruiting ship personnel and maintaining their skill levels, and promoting maritime transport as an effective, economical and low energy-consuming means of transportation. The Association will also continue to collaborate with other organizations in order to promote the industry.

The Association is in proactive mode and I fully expect it to stay there. In closing, I wish to thank the team from *Maritime Magazine* for highlighting the 75th anniversary of the founding of the Association.

Happy 75th anniversary to the Association of St. Lawrence Shipoperators and its members!

A message from the Executive Director

Martin Fournier

Mot du directeur général

C'est avec fierté et enthousiasme qu'en février dernier j'ai accepté le poste de directeur général des Armateurs du Saint-Laurent. Mon entrée en fonction coïncide avec un moment important dans l'histoire de l'association, la célébration de son 75^e anniversaire. Depuis maintenant 75 ans, les Armateurs du Saint-Laurent travaillent à la promotion du transport maritime et à la défense des intérêts de ses membres.

Cette année, comme par les années antérieures, de nombreux dossiers et défis occuperont une place importante dans le quotidien de l'association et de ses membres.

Parmi ceux-ci notons la réalisation d'une importante étude évaluant la faisabilité et la viabilité d'un service de transport maritime vers les grands chantiers de la Côte-Nord. Les résultats de cette étude financée par Transports Québec, Hydro-Québec et les Armateurs du Saint-Laurent seront publiés à l'automne 2011. Il s'agit d'un dossier significatif pour l'industrie maritime et les armateurs locaux.

Qu'il soit question de transport maritime courte distance, de pénurie de main-d'œuvre, de changement réglementaire ou de protection de l'environnement, les Armateurs du Saint-Laurent seront appelés à défendre et promouvoir les intérêts de ses membres et à favoriser la communication et le transfert d'informations. La force d'une association comme les Armateurs du Saint-Laurent réside dans l'écoute des besoins de ses membres et la représentation de ces derniers auprès des différents intervenants.

Afin de remplir efficacement sa mission, l'association entend cette année travailler à accroître sa visibilité et optimiser les communications avec ses membres, l'industrie et les différents intervenants.

En terminant, j'aimerais profiter de l'occasion qui m'est offerte pour remercier tous les membres des Armateurs du Saint-Laurent qui, depuis plusieurs années, appuient l'association et lui permettent de remplir sa mission. De plus, je vous invite à vous joindre aux Armateurs du Saint-Laurent pour le tournoi de golf annuel de l'association qui aura lieu le 23 août, au Club de golf Lévis.

Bon 75^e anniversaire!

It was with pride and enthusiasm that, in February, I accepted the position of Executive Director of the St. Lawrence Shipoperators. My acceptance of this position coincides with a major event in the Association's history, namely the celebration of its 75th anniversary. For the past 75 years, the St. Lawrence Shipoperators have been working on the promotion of maritime transport and defending the interests of its members.

This year, as in past years, many issues and challenges will occupy a large space in the day-to-day activities of the Association and its members. These activities include carrying out a major study to assess the feasibility and viability of providing a maritime transport service to the large work sites on the North Shore. The results of this study, which is funded by Transport Québec, Hydro Québec and the St. Lawrence Shipoperators, will be published in fall 2011. This is a significant file for the marine industry and domestic ship operators.

Whether the issue is shortsea shipping, labour shortages, regulatory changes or environmental protection, the St. Lawrence Shipowners will be called on to defend and promote the interests of its members and foster the communication and transfer of information. The strength of an Association like the St. Lawrence Shipoperators lies in being alert to its members' needs and representing them among the various stakeholders involved.

To fulfil its mission effectively, this year the Association plans to work on increasing its visibility and optimizing communications with its members, the industry and various stakeholders.

In closing, I would like to take this opportunity to thank all the members of the St. Lawrence Shipoperators, who, for many years, have supported the Association and enabled it to fulfil its mission. Furthermore, I invite you to join the St. Lawrence Shipoperators for the Association's annual golf tournament, being held on August 23, at the Club de Golf Lévis.

Happy 75th anniversary!



ASL



Aerial view of construction work well in progress at the gigantic La Romaine hydroelectric project.

Vue à vol d'oiseau des travaux qui vont bon train au chantier de construction du gigantesque complexe hydroélectrique de La Romaine.

Leading role of St. Lawrence Shipoperators Task Force assesses maritime transport potential in Côte-Nord projects

Rôle de premier plan des Armateurs du Saint-Laurent **Un groupe de travail évalue les perspectives de transport maritime sur la Côte-Nord**

Leo Ryan

La récente expansion des projets en cours et prévus dans la région québécoise de la Côte-Nord a amené à entreprendre une étude sur la faisabilité de desservir par le transport maritime les grands chantiers de construction de la région. Il s'agit en bref établir un dossier commercial tenant compte des avantages environnementaux.

Depuis quelques années, on assiste dans la région à une véritable explosion des projets reliés à l'exploitation du minerai de fer. La construction, commencée en mai 2009 au nord de Havre-Saint-Pierre, du gigantesque complexe hydro-électrique La Romaine de 1 550 MW qui va coûter plusieurs milliards de dollars devrait se poursuivre jusqu'en 2020.

Parmi les projets d'exploitation minière, on peut citer

The recent significant expansion of projects, both existing and planned, in Quebec's Côte-Nord region, has prompted the launching of a study on the feasibility of maritime transport of merchandise with the big construction sites in the region. In short, establishing a business case combined with environmental benefits.

Over the past few years, there has been a veritable explosion of projects in the region's iron ore mining sector. The construction which started in May 2009 of the giant, multi-billion dollar 1550 MW La Romaine hydroelectric complex north of Havre Saint-Pierre is expected to last until 2020.

Mining projects include those of Cliff Natural Resources, New Millenium, Labrador Iron Mines, Adriana

ceux de Cliff Natural Resources, de New Millenium, de la Labrador Iron Mines et d'Adriana Resources – où les investissements chinois jouent un rôle capital. Une troisième phase d'expansion de la colossale Aluminerie Alouette de Sept-Îles est aussi à l'étude. Et les plans sont déjà bien avancés au Port de Sept-Îles pour l'aménagement d'un nouveau quai multiusagers en eau profonde à Pointe-Noire (voir dossier Sept-Îles dans le présent numéro).

Le gros des approvisionnements et du matériel est transporté par camion, ce qui rend encore plus dangereuse une route 138 déjà lourdement congestionnée et génère d'importantes émissions de gaz à effet de serre dans une région pittoresque du Québec.

«Il sera intéressant de voir si le gouvernement du Québec va agir concrètement pour décongestionner une route encombrée de semi-remorques, s'il va favoriser un transfert modal pour assainir l'environnement ou s'il va simplement s'en remettre au jeu de la concurrence des prix», a commenté une source de l'industrie maritime.

À cet égard, les Armateurs du Saint-Laurent jouent un rôle de premier plan. L'association pilote et alimente en données l'étude que réalise CPCS Transcom, société de conseil en gestion qui se spécialise dans la prestation de conseils stratégiques au secteur du transport.

Hydro-Québec et Transports Québec sont également partenaires dans cette étude, dont les conclusions devraient être rendues publiques en octobre, et qui est financée avec un budget de 100 000 \$.

Un groupe de travail formé pour contrôler et guider l'étude est constitué de représentants de CSL, de Transport Nanuk, du Groupe Desgagnés, du Groupe Océan, de McKeil Marine, de la CTMA et de la Société des traversiers du Québec. Le groupe s'est réuni pour la première fois à Québec le 19 février dernier en présence d'experts-conseils de CPCS.

Dans le cadre de son mandat, qui est d'élaborer une stratégie pour la mise sur pied de services de transport maritime de marchandises en provenance et à destination de la Côte Nord, le groupe de travail va se pencher sur les perspectives qui s'offrent dans différentes catégories: marchandises générales, conteneurs, cargaisons lourdes et cargaisons spéciales, vrac liquide et vrac solide.

Voici le mandat de l'étude: «Évaluer le degré et les conditions de faisabilité ainsi que les paramètres logistiques et la viabilité économique d'un service maritime capable

Resources – with Chinese investments playing a key role. A Phase 3 expansion of the giant Aluminerie Alouette in Sept-Îles is also on the drawing board. And plans are well advanced at the Port of Sept-Îles for erecting a new multi-user deepwater dock off Pointe-Noire. (See dossier on Sept-Îles in this issue of MM)

The great bulk of supplies and equipment is being transported by road – rendering even more dangerous the already heavily-congested Highway 138 and generating substantial greenhouse gas emissions in a picturesque area of Quebec.

“It will be interesting to see whether the Quebec government will take concrete steps to decongest a highway loaded with semi-trailers by encouraging a modal transfer to improve the environment or just leave things to pure price competition,” remarked one marine industry source.

The St. Lawrence Shipoperators association is playing a leading role in piloting and providing input for the study being carried out by CPCS Transcom, a management consulting firm specialized in strategic advisory services to the transportation sector. The study's findings are slated to be publicly released in October of this year.

Hydro-Quebec and Transport Quebec are the other partners in the study being financed with a \$100,000 budget.

A Task Force formed to monitor and guide the study is composed of representatives from Canada Steamship Lines, Transport Nanuk, Groupe Desgagnés, Ocean Group, McKeil Marine, CTMA and the Société des traversiers du Québec. It held its first meeting in Quebec City this past February 19 together with consultants from CPCS.

As part of its mandate to draw up a strategy for the establishment of maritime freight services to and from the Cote-Nord, the Task Force is to examine prospects in categories ranging from general cargo, containers, heavy lift and project cargo to liquid and dry bulk.

The terms of reference of the study are as follows: “Evaluate the level and conditions of feasibility and logistics and economic viability of maritime service able to assume part of the merchandise movements generated by the big construction sites of the Cote-Nord.”

LANGLOIS
KRONSTRÖM
DESJARDINS

Un grand cabinet
à dimension humaine^{MC}

LKD.ca

Montréal Québec

Langlois Kronström Desjardins, S.E.N.C.R.L.

Un grand cabinet à dimension humaine est une marque de commerce propriété de Langlois Kronström Desjardins, S.E.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

d'assurer une partie du transport de marchandises nécessaire pour les grands chantiers de construction de la Côte-Nord.»

Questions

Contexte microéconomique

- Quels sont les mouvements de marchandises actuels et futurs en provenance ou à destination de la Côte-Nord?
- Lesquels de ces mouvements ne sont pas reliés aux chantiers de construction?
- Quel est le portrait de ces mouvements, y compris l'origine, la destination et la fréquence ainsi que le mode de transport?
- Quelle proportion du trafic marchandises actuel et futur constitue un marché bien adapté au transport maritime?
- Quel est le volume total de trafic qui pourrait bien se prêter au transport maritime?
- Y a-t-il une masse critique suffisante pour justifier de nouveaux services maritimes?
- Les coûts du service maritime sont-ils compétitifs?

Contexte macroéconomique

- Quels seraient, pour les marchandises identifiées, les avantages et les coûts comparatifs du service maritime relativement au transport routier?
- Quels seraient les avantages d'un transfert modal sur le plan des coûts sociaux, environnementaux et autres?
- Le transport maritime serait-il commercialement viable?
- Le transport maritime serait-il viable eu égard à ses coûts et aux avantages globaux qui en découleraient? 

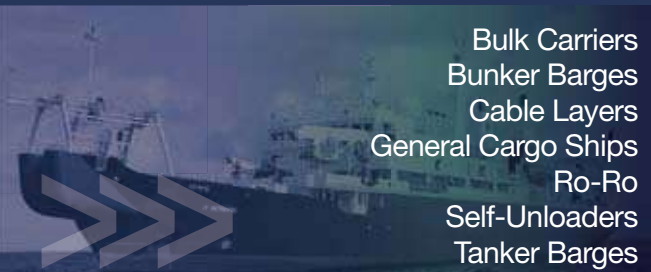
Questions in the micro-economic context include:

- What are the current and future movements of goods from or destined for the Cote-Nord?
- Which of these movements are not linked to the construction sites?
- What is the profile of these movements, comprising the origin, destination and the frequency and mode of transport?
- Which part of the current and future cargo traffic represents a market well adapted to maritime transport?
- What is the total volume of traffic that could lend itself to maritime transport?
- Is there a sufficient critical mass to justify new maritime services.
- Are the costs of maritime service competitive?

Questions in the macro-economic context include:

- What would be the advantages and costs of maritime service for the goods identified in relation to transport by truck?
- What would be the advantages of a modal transfer as regards social, environmental and other costs?
- Would maritime transport be commercially viable?
- Would maritime transport be viable on the basis of costs and overall benefits engendered? 

One Team. One Goal.



- Bulk Carriers
- Bunker Barges
- Cable Layers
- General Cargo Ships
- Ro-Ro
- Self-Unloaders
- Tanker Barges

V.Ships Canada Inc.

Full Management (Technical and Crewing)

- ▶ **Financial** (budgeting, reporting, analysis)
- ▶ **Crewing** (recruitment, training, appraisal)
- ▶ **Technical** (superintendency, management of repair and maintenance functions, compliance with technical and operational guidelines)
- ▶ **Systems** (integrated ship-to-shore management for crew allocation, payroll, planned maintenance and monitoring)
- ▶ **Risk, Safety & Quality + Security** (risk identification, assessment and management)



Tel: 514 841-6800
General enquiries: canada@vships.com
www.vships.com

Armateurs du Saint-Laurent Félicitations pour vos 75 ans d'existence!

25
sodes

SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT
ST. LAWRENCE ECONOMIC
DEVELOPMENT COUNCIL

75

Félicitations aux
Armateurs du Saint-Laurent
pour vos 75 ans
et merci pour votre dévouement
à travers les années.

*Congratulations to the
St. Lawrence Shipoperators
on your 75th Anniversary
and thank you for your
devoted work over the years.*



Administration de pilotage des Laurentides
The Laurentian Pilotage Authority 

Félicitations!



L'industrie maritime se regroupe autour de la table des Armateurs du Saint-Laurent afin de mettre en commun une expertise unique, importante pour le développement économique durable de la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Par son dynamisme, les Armateurs du Saint-Laurent ont su au fil des ans devenir un interlocuteur incontournable dans tous les dossiers reliés de près ou de loin au fleuve Saint-Laurent. Cette passion de l'ASL pour tout ce qui a trait au fleuve n'a d'égal que celle qu'ont tous les riverains envers ce bien collectif qu'est le fleuve. Les Armateurs du Saint-Laurent ont bien raison d'être fiers de leurs accomplissements au cours des derniers 75 ans. Félicitations!

M. Claude Dumais
VP, Opérations Techniques
Canada Steamship Lines



Face à des défis croissants, les Armateurs du Saint-Laurent ont su défendre les intérêts des armateurs canadiens présents sur le fleuve. Nous les félicitons à l'occasion de leur 75^e anniversaire et leur souhaitons longue vie!

Paul M. Pathy
Président et codirecteur général
Fednav Limitée



Durant ces 75 années, les Armateurs du Saint-Laurent ont évolué d'un groupement de propriétaires de goélettes de bois pour passer à une association de solides armateurs de dimension appréciable.

Mais toujours, les ASL ont mérité une reconnaissance importante au Canada. Que ce soit pour la création de la première Conférence maritime nationale en 1977 ou plus récemment avec la lancée de l'Alliance verte, les ASL ont joué un rôle capital.

La raison: «La réalisation d'un transport maritime à la fois économique et sécuritaire sur le Saint-Laurent.»

Raymond Boissonneault
Président du conseil d'administration
1974 à 1980 et en 1997

Congratulations!

The marine industry congregates around the table provided by the St. Lawrence Shipoperators to share an expertise that is unique and vital to the sustainable economic development of the St. Lawrence River and Great Lakes. With its dynamism, the St. Lawrence Shipoperators over the years has become the go-to authority on all issues touching in any way on the St. Lawrence River. The Association's passion for everything to do with the river is matched only by that felt by everyone who lives along its shores for the public good it represents. The St. Lawrence Shipoperators are justifiably proud of their achievements over the past 75 years. Congratulations!

M. Claude Dumais
VP, Technical Operations
Canada Steamship Lines

In the face of ever greater challenges, the Association of St. Lawrence Shipoperators has known how to defend the interests of Canadian ship operators on the river. We congratulate the St. Lawrence Shipoperators on the occasion of their 75th anniversary and wish them all the best in the future!

Paul M. Pathy
President and Co-CEO
Fednav Limited

During the past 75 years, the St. Lawrence Shipoperators has evolved from its beginnings as a group of owners of lumber schooners to an association of solid ship operators of considerable size.

But the Association has always enjoyed wide recognition in Canada. Whether in the creation of the first National Marine Conference in 1977 or more recently the launch of Green Marine, it has played a major role. And the reason for this is that it ensures maritime transport on the St. Lawrence River that is both economical and safe.

Raymond Boissonneault
President of the Board of Directors
1974 to 1980 and 1997



Le développement de la voie maritime du fleuve Saint-Laurent a été la raison d'être des armateurs (A.S.L.). Au cours des années, les représentants du milieu maritime ont toujours été présents pour participer à la mise en valeur de notre fleuve.

Les groupes de travail ont œuvré à maintenir et améliorer le cabotage, à l'examen de la loi maritime et des cibles de réduction d'émissions de gaz à effet de serre ainsi que d'autres dossiers pertinents.

À mon avis, les plus grands défis pour les A.S.L. sont la relève de la main-d'œuvre et le transport de courte distance.

L'arrivée de remorqueurs/barges sur le Saint-Laurent est une bonne solution mais seulement une partie des réalisations à venir.

Guy P. Genois

Président du Conseil (1998-1999-2000)

Development of the St. Lawrence Waterway was the raison d'être of the St. Lawrence Shipoperators. Over the years, these representatives of the marine environment have always been there to take part in developing our river.

Task forces have worked on maintaining and improving cabotage, and studying such files as marine legislation and targets for reducing greenhouse gas emissions.

In my opinion, the greatest challenges for the Association are succession planning and short-haul transportation.

The introduction of tug/barges on the St. Lawrence is a good solution, but only one of many future projects.

Guy P. Genois

President of the Board (1998-1999-2000)



Cette année marque le 75^e anniversaire des Armateurs du Saint-Laurent, commémoration qui nous rappelle que le transport maritime est au cœur de la vie quotidienne des Québécois.

La Société des traversiers du Québec est heureuse de s'associer à cette célébration et de souligner, par la même occasion, l'apport inestimable des Armateurs du Saint-Laurent à la vitalité de l'industrie maritime.

L'expertise, maintes fois reconnue, de cette association profite aux entreprises et aux entrepreneurs, d'ici et d'ailleurs, et assure une dynamique essentielle à l'ensemble de la grande communauté maritime.

Leur collaboration éclairée et enthousiaste, au sein d'une multitude de comités, offre aux nombreux expéditeurs, travailleurs, partenaires et intervenants du milieu maritime une tribune exceptionnelle favorisant le développement de cette grande voie de navigation qu'est le majestueux fleuve Saint-Laurent.

Nous leur en sommes tous redevables et reconnaissants.

Bon anniversaire à toute l'équipe des Armateurs du Saint-Laurent.

Georges Farrah

Président-directeur général

Société des traversiers du Québec

This year marks the 75th anniversary of the St. Lawrence Shipoperators, an event reminding us that maritime transportation is at the heart of everyday life in Quebec.

The Société des traversiers du Québec is pleased to be part of this celebration and to have the opportunity to pay tribute to the invaluable contribution of the Association of St. Lawrence Shipoperators to the vitality of the marine industry.

The Association's expertise, recognized over and over again, is of huge advantage to companies and operators from home and abroad and ensures the dynamic essential to the overall vast maritime community.

Their enlightened and enthusiastic collaboration on a multitude of committees offers the many shippers, workers, partners and stakeholders in the marine environment an exceptional forum fostering the development of this great seaway, the majestic St. Lawrence River.

We are all indebted to the Association and deeply grateful.

Happy anniversary to the entire team of the St. Lawrence Shipoperators.

Georges Farrah

CEO

Société des traversiers du Québec



Armateurs du Saint-Laurent, comme organisation, joue un rôle prépondérant. Sa représentativité, son pouvoir d'influence sur les orientations gouvernementales et sur l'avenir du Saint-Laurent sont éminemment reconnus. Je souhaite longue vie à l'association et suis fière d'y avoir travaillé.

Nicole Trépanier

Directrice générale de 1998 à 2009

The St. Lawrence Shipoperators, as an organization, plays a leading role in its field. It is widely recognized for its representativeness and its power to influence government decisions and issues having an impact on the future of the St. Lawrence River. I am proud to have worked for the Association and wish it well in the future.

Nicole Trépanier

Executive Director from 1998 to 2009



Soixante-quinze années sont passées déjà depuis que nos ancêtres ont fondé cette association. Une noble mission que celle de veiller au développement de cette industrie et à son rayonnement au niveau national et international. Hommage aux fondateurs et à leurs successeurs!

Marc Harvey, capitaine

Directeur local par intérim

Traverse Rivière-du-Loup–Saint-Siméon

Seventy-five years have already passed since our ancestors founded this association, with its noble mission of ensuring the development of the industry and its national and international expansion. I pay tribute to the founders and their successors!

Marc Harvey, capitaine

Acting Local Director

Rivière-du-Loup–Saint-Siméon Ferry



Le Saint-Laurent, c'est le cœur du Québec, son artère principale. Les Armateurs du Saint-Laurent l'ont réalisé avant quiconque. Jour après jour, ils nous approvisionnent en biens de toutes sortes. Reconnaissons leur apport à notre économie!

Benoît Massicotte

Directeur des communications

et des affaires corporatives

Communauté métropolitaine de Québec

The St. Lawrence River is the lifeblood of Quebec, indeed its main artery. The Association of St. Lawrence Shipoperators was the first to realize this. Day after day, the St. Lawrence Shipoperators supply us with goods of all kinds. We cannot but hail their contribution to our economy!

Benoît Massicotte

Director of Communications

and Corporate Affairs

Quebec Metropolitan Community



Les Armateurs du Saint-Laurent font non seulement partie de notre patrimoine, mais aussi de notre «ADN» maritime, ayant contribué tout au long de leur existence à être l'emblème des armateurs québécois et des services qui s'y rattachent. Ils ont représenté l'industrie sans relâche, tout en s'ajustant aux besoins des époques qu'ils ont traversées.

Louis-Marie Beaulieu

Président du conseil et chef de la direction

Groupe Desgagnés

The St. Lawrence Shipoperators is not only part of our heritage, but also of our marine DNA, having grown throughout its existence to become the emblem of Quebec's ship operators and related services. It has been a tireless representative of the industry, constantly adjusting to meet the needs of the changing times.

Louis-Marie Beaulieu

Chairman of the Board and CEO

Groupe Desgagnés

Banquet annuel

Le banquet annuel des Armateurs du Saint-Laurent, tenu le 18 février au prestigieux hôtel Fairmont Le Château Frontenac pour célébrer le 75^e anniversaire de l'Association, a été un éclatant succès. Environ 500 convives s'y sont réunis pour une soirée festive de plaisirs gastronomiques et de divertissement. Louis-Marie Beaulieu du Groupe Desgagnés agissait comme maître de cérémonie.

Annual banquet

The annual banquet of the St. Lawrence Shipoperators, staged on Feb. 18 at the prestigious Fairmont Château Frontenac Hotel to commemorate the association's 75th anniversary, was an outstanding success. Some 500 guests were in attendance for a festive evening of fine food and entertainment with Louis-Marie Beaulieu of Groupe Desgagnés acting as Master-of-Ceremonies.



General view of the gathering.

Vue d'ensemble de la soirée.



Martin Fournier, Executive Director, St. Lawrence Shipoperators, and his spouse, Julie Bernard.

Martin Fournier, directeur général des ASL, et sa conjointe, Julie Bernard.



Left to right: Ernest Beaufertuis (President, 2010-2011), Claude Dumais (President, 2003-2006 and 2008-2010), Suzanne Paquin (President, 2000-2002), Carole Campeau (President, 2006-2008 and 2011...) Guy Genois (President, 1998-2000) and Raymond Boissonneault (President, 1974-1980 and 1996-1998).

De gauche à droite: Ernest Beaufertuis (président de 2010-2011), Claude Dumais (président de 2003 à 2006 et 2008 à 2010), Suzanne Paquin (présidente de 2000 à 2002), Carole Campeau (présidente de 2006 à 2008 et 2011 à ...) Guy Genois (président de 1998 à 2000) et Raymond Boissonneault (président de 1974 à 1980 et de 1996 à 1998).



Michael Broad, President, The Shipping Federation of Canada, and his spouse, Janice.

Michael Broad, président de la Fédération Maritime du Canada, et son épouse, Janice.



Daniel Dion, Assistant Director, Professional Development, Institut Maritime du Québec; Lynn Groves, spouse of Jacques Paquin (right), Vice-President, Marketing and Business Development, Port of Trois-Rivières.

Daniel Dion, directeur adjoint à la formation continue de l'Institut maritime du Québec; Lynn Groves, épouse de Jacques Paquin (à droite), vice-président Marketing et Développement des affaires du Port de Trois-Rivières.



Mario Bernard, Vice-President, Finance and Administration, Port of Québec, and his spouse, Johanne Talbot.

Mario Bernard, vice-président finances et administration, Port de Québec, et sa conjointe, Johanne Talbot.



Louis-Marie Beaulieu, Chairman of the Board and CEO, Groupe Desgagnés, and his spouse, Johane Desjardins.

Louis-Marie Beaulieu, président du conseil et chef de la direction de Groupe Desgagnés, et sa conjointe, Johane Desjardins.



Left, Jocelyn Fortier, Vice-President, Legal Affairs and Secretary, Société des traversiers du Québec, and Jean Grégoire, Law Firm Langlois Kronström Desjardins.

À gauche, M^{re} Jocelyn Fortier, vice-président aux affaires juridiques et secrétaire de la Société des traversiers du Québec, et M^{re} Jean Grégoire du cabinet Langlois Kronström Desjardins.



Mario Rossi, Vice-President and General Manager, Transport Desgagnés, and his spouse, Noemia Demelo.

Mario Rossi, vice-président et directeur général de Transport Desgagnés et sa conjointe Noemia Demelo.



Left, Paul Côté, Sales and Traffic Manager, Groupe Desgagnés, and Geoff Lemont, Vice-President, Cargo Division, Quebec Stevedoring.

À gauche, Paul Côté, directeur Ventes et trafic du Groupe Desgagnés, et Geoff Lemont, vice-président, Division du vrac de Arrimage Québec.



Michel Tosini, Executive Vice-President, Federal Marine Terminals; Danielle Claude, spouse of James Le Voguer, Gibson Canadian & Global, right.

Michel Tosini, vice-président directeur, Terminaux de Fednav, Danielle Claude, conjointe de James Le Voguer de Gibson Canadian & Global, à droite.



Left, Tom Paterson, Marketing Coordinator, McKeil Marine, and Donald Gallienne, Manager, Metal Transportation & Logistics, Aluminerie Alouette.

À gauche, Tom Paterson, coordonnateur du marketing chez McKeil Marine et Donald Gallienne, directeur du transport des métaux et de la logistique de Aluminerie Alouette.

Photos: Arturo Velazquez-Torres



75^e

75 ans à la barre de l'économie canadienne

Félicitations aux
Armateurs du Saint-Laurent... et Merci!



Pilote Capitaine Jean Pouliot
Photo Capitaine Jean Cloutier



CORPORATION DES PILOTES
DU BAS-SAINT-LAURENT

*Plus de 150 ans au service
du Saint-Laurent*

418.692.0444
www.pilotesbsl.com

JOURNAL

CSL acquiert les autodéchargeurs de Jebsens en Europe

Le Groupe CSL et Kristian Jebsens Rederi AS (KJR) viennent d'annoncer que CSL avait fait l'acquisition des actifs et des contrats connexes du secteur des autodéchargeurs de la société norvégienne Jebsens. Les détails financiers de la transaction rendue publique le 23 mars n'ont pas été divulgués.

CSL compte gérer les activités des autodéchargeurs à courroies transporteuses par l'entremise d'une nouvelle filiale, CSL Europe, qui sera implantée au Royaume-Uni et à Bergen en Norvège.

«Jebsens est un nom mondialement fameux dans le domaine des transports et

Atle Jebsen a été un pionnier du transport par autodéchargeurs en Europe», a déclaré Rod Jones, président et chef de la direction du Groupe CSL à Montréal. «CSL va injecter son savoir-faire opérationnel et son service à la clientèle caractéristiques dans cette nouvelle entreprise et nous sommes persuadés que CSL Europe va devenir un partenaire de transport maritime fiable et flexible pour l'industrie européenne.»

Bjorn Jebsen, président du conseil d'administration de KJR, a déclaré: «Nous avons mis beaucoup de soin à choisir ceux à qui nous allions vendre ce segment de nos activités et

CSL purchases Jebsens self-unloader business in Europe

The CSL Group and Kristian Jebsens Rederi AS (KJR) recently announced the acquisition by CSL of the assets and associated contracts of the Norway-based firm's belted self-unloader business. Financial details of the transaction announced on March 23 were not disclosed.

CSL intends to manage the belted self-unloader business through a new subsidiary, CSL Europe, which will be based in the United Kingdom and Bergen, Norway.

“Jebsens is a famous name in world shipping and

Atle Jebsen was a pioneer in building up a self-unloading business in Europe,” said Rod Jones, President and CEO of CSL Group Inc. in Montreal. “CSL will bring its own brand of self-unloader operating prowess and customer service to this new venture, and we are confident that CSL Europe will become a reliable and flexible industrial shipping partner for European industry.”

Bjorn Jebsen, Chairman of KJR, declared: “We have been very selective in who we choose to acquire this segment of our business and are confident that



View of one of the Jebsens self-unloaders in European waters.

Photo d'un navire autodéchargeur de Jebsens dans les eaux européennes.

KJR

nous sommes convaincus que CSL Europe va devenir un partenaire de transport maritime fiable et flexible pour l'industrie européenne.»

John Sheather, vice-président de CSL International à Boston, a déclaré au *Maritime Magazine* que la transaction englobait 10 autodéchargeurs de 9 000 à 10 000 tonnes de Jebsens. «Ils vont rester en service en Europe et ils ne seront pas intégrés à son pool international formé avec Oldendorff Carriers, Torvald Klaveness Group, Marbulk Shipping et Algoma Shipping.»

Le pool comprend deux douzaines de navires de diverses tailles allant du Handymax au Panamax.

Trois employés commerciaux clé de KJR, dont Helge Sandvik, se joignent à CSL. Jeffrey Barnes de CSL International a été nommé directeur général et il va déménager au RU cet été.

Le Groupe CSL est le plus important propriétaire et armateur de navires autodéchargeurs du monde. Il possède des ramifications en Amérique du Nord, en Amérique du Sud, en Australasie et désormais en Europe.

CSL Europe will become a reliable and flexible industrial shipping partner for European industry.”

John Sheather, Vice-President of Boston-based CSL International, told *Maritime Magazine* that the purchase involved 10 Jebsens self-unloaders in the 9,000 to 10,000 tonnes range. “They will stay in service in Europe and not be integrated into our international pool with Oldendorff Carriers, Torvald Klaveness Group, Marbulk Shipping and Algoma Shipping.”

The pool has two dozen ships ranging from Handy-max to Panamax size.

Three key commercial employees from KJR, including Helge Sandvik, are joining CSL. Jeffrey Barnes of CSL International has been appointed the Managing Director and will relocate to the UK this summer.

The CSL Group is the world's biggest owner and operator of self-unloaders, with extensive operations in North and South America, Australasia and now Europe.

Dîner de gala du 150^e anniversaire Mitropoulos rend hommage aux pilotes du Bas-Saint-Laurent

150th Anniversary Gala Dinner Mitropoulos salutes Lower St. Lawrence Pilots

La lecture d'un message personnel d'Efthimios Mitropoulos, secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI) a été l'un des moments forts du dîner de gala fort attendu qui a eu lieu au Château Frontenac de Québec le 19 février dernier pour commémorer le 150^e anniversaire de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent. Le secrétaire général a chaudement félicité la Corporation pour avoir atteint «une étape aussi prestigieuse».

«Dans tous les milieux maritimes, la contribution des pilotes à la sûreté et à la sécurité est largement reconnue, a déclaré M. Mitropoulos. Les premiers explorateurs compaient déjà sur leur savoir-faire et leurs connaissances spéciales qui sont toujours aussi indispensables aujourd'hui, à l'ère des ordinateurs et des satellites.»

Soulignant le rôle vital



IMO's Efthimios Mitropoulos sends glowing message.

Efthimios Mitropoulos de l'OMI a fait parvenir un message élogieux.

A personal message from Efthimios Mitropoulos, Secretary General of the International Maritime Organization (IMO), was a big highlight of the well-attended gala dinner held in Quebec City's Château Frontenac on February 19 to mark the 150th anniversary of the Corporation of Lower St. Lawrence Pilots. He strongly praised the Corporation upon reaching “such a prestigious milestone.”

Throughout the maritime world, pilots are widely recognized for their contribution to safety and security, Mr. Mitropoulos said. “Their specialist knowledge and skills have been utilized since the days of the earliest explorers, and they remain indispensable, even in today's world of computers and satellites.”

Pointing to the vital role of St. Lawrence River pilots,



Capt. Michel Pouliot, in centre, receives Honorary Membership of the Corporation of Lower St. Lawrence Pilots. He is flanked, on left, by Corporation President Daniel Ouimet and, on right, by Jean Lapointe, Executive Director.

Le capitaine Michel Pouliot, au centre, est fait membre honoraire de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent. Il est flanqué à sa gauche du président de la Corporation, Daniel Ouimet, et à sa droite du directeur général Jean Lapointe.

Frédéric Lavoie

des pilotes du Saint-Laurent, le chef de l'agence onusienne affirmait: «Vous pouvez vous enorgueillir d'un dossier remarquable à l'ère moderne, soit 150 années de service ininterrompu au cours desquelles vous avez su vous adapter avec brio aux énormes changements qu'a subis la navigation maritime.»

«Dans le transport maritime, a déclaré M. Mitropoulos, la sécurité et l'efficacité sont les deux faces d'une même pièce. Les accidents ne sont pas seulement des dénouements intrinsèquement indésirables, ils ont aussi des conséquences négatives sur les déplacements des personnes (pour les affaires ou la plaisance) de même que sur la chaîne logistique internationale des marchandises, des matières premières et des denrées transportées par mer.»

«Le travail que font les pilotes pour assurer la sécurité de la navigation et, par voie de conséquence, pour aider à prévenir la pollution des eaux représente une contribution inestimable à une industrie qui est d'une importance si vitale dans

l'économie contemporaine.»

M. Mitropoulos a profité de l'occasion pour rendre hommage à la contribution «incomparable» d'une quarantaine d'années du capitaine Michel Pouliot, qui fut successivement président de l'Association des pilotes maritimes du Canada (APMC) et de l'International Maritime Pilots Association (IMPA) de Londres.

À la retraite depuis peu, le capt Pouliot a été nommé membre honoraire de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent lors du gala. Le capt Daniel Ouimet, président de la Corporation, agissait comme maître de cérémonie.

Parmi d'autres orateurs, le capt Simon Pelletier, président de l'APMC, a souligné «que les milieux maritimes canadiens et étrangers tiennent les pilotes du Bas-Saint-Laurent en haute estime».

Un invité venu de loin, Julio Caesar Longa, membre fondateur de la Cooperative Association of Parana River Pilots (COPRAT) d'Argentine, a salué la contribution «unique» des pilotes du fleuve Saint-Laurent.

the head of the UN agency declared: “In the modern world, yours is a remarkable record, encompassing 150 years of unbroken service, during which time you have adjusted, successfully, to the huge changes that have occurred in shipping during that time.”

“In the shipping industry,” Mr. Mitropoulos said, “safety and efficiency are two sides of the same coin. Accidents are not only undesirable outcomes in themselves, they also have a negative impact on the movement of persons (either for business or pleasure) and the international supply chain of goods, raw materials and foodstuffs transported by sea.”

“The work carried out by pilots to maintain safe navigation and, as a direct consequence, help prevent marine pollution, makes an invaluable contribution to an industry that is so vitally important in today's economy.”

As part of his comments, Mr. Mitropoulos took the opportunity to pay tribute to the contribution “with-

out parallel” during some four decades of Capt. Michel Pouliot, former President of the Canadian Marine Pilots Association (CMPA) and former President of the London-based International Maritime Pilots Association (IMPA).

Recently retired, Capt. Pouliot received Honorary Membership in the Corporation of Lower St. Lawrence Pilots at the gala event where Capt. Daniel Ouimet, President of the Corporation, acted as master of ceremonies.

Among other speakers, Capt. Simon Pelletier, CMPA President, underlined “the high esteem” accorded to the Lower St. Lawrence pilots by the marine industry at home and abroad.

One guest who came a long way was Julio Caesar Longa, a founding member of the Cooperative Association of Parana River Pilots (COPRAT) in Argentina. He praised the “unique” contribution of the St. Lawrence River pilots.

Also offering another dimension to the event was Mike Watson, current



Frédéric Lavoie

Mike Watson, President of IMPA and APA, pays tribute to the constant close relations between the American and Canadian pilot associations.

Mike Watson, président de l'IMPA et de l'APA, rend hommage aux relations étroites qui ont toujours uni les associations de pilotes étasuniennes et canadiennes.



Frédéric Lavoie

Capt. Simon Pelletier evokes widespread high esteem accorded to St. Lawrence River pilots.

Le capitaine Simon Pelletier évoque la haute estime dont jouissent mondialement les pilotes du fleuve Saint-Laurent.

L'événement a également acquis une tout autre dimension grâce à la présence de Mike Watson, président en titre de l'IMPA et président de l'American Pilots' Association (APA),

qui a rendu un hommage éloquent à une longue tradition de bonnes relations et d'échanges fructueux entre l'association basée à Washington et ses homologues canadiennes.

President of IMPA and President of the American Pilots' Association (APA), who paid eloquent tribute to a long tradition of good

relations and exchanges between the Washington-based association and Canadian counterparts.

Croissance des volumes sur les navires étasuniens des Grands Lacs

Selon la Lake Carriers' Association (LCA), les laquiers battant pavillon des États-Unis ont transporté 88,7 millions de tonnes de vrac sec, soit 33,4 % de plus qu'en 2009.

«Les cargaisons sont toutefois restées près de 10 % sous la moyenne quinquennale, preuve que l'économie étasunienne n'est toujours pas complètement sortie de la récession», a déclaré la LCA, qui représente 18 compagnies maritimes des États-Unis exploitant 55 navires.

Les plus fortes hausses ont été enregistrées pour les cargaisons de minerai de fer destinées aux aciéries. Quarante-deux millions de tonnes de minerai ont été transportées dans les cales de navires étasuniens, 75 % de mieux qu'en 2009, augmen-

tation qui doit cependant être remise en perspective puisqu'en 2009, les expéditions de minerai de fer dans les ports étasuniens des Grands Lacs étaient tombées à un creux historique depuis 1938.

Les cargaisons de charbon ont totalisé 21,5 millions de tonnes, 4,1 % de plus qu'en 2009 mais presque 13 % sous la moyenne quinquennale.

Par ailleurs, les observateurs de l'industrie prévoient que la croissance des cargaisons spéciales de pièces d'éoliennes qui pourrait découler de l'adoption par le Congrès à la fin de 2010 d'un projet de loi omnibus contenant un article 1603 destiné à encourager la production d'énergies renouvelables pourrait avoir un impact positif.

US-flag Great Lakes vessels handling increased volume

U.S.-flag Great Lakes freighters carried 88.7 million tons of dry-bulk cargo, representing a 33.4% increase over 2009, according to the Lake Carriers' Association.

“Shipments, however, were nearly 10% off the industry's five-year average, a fact that shows the U.S. economy has yet to fully recover from the recession,” stated the LCA, which represents 18 American shipping companies operating 55 vessels.

The largest increases have come in iron ore cargoes for the steel industry. Shipments in U.S. bottoms totaled 42 million tons, an increase of 75% versus 2009.

Nonetheless, this rebound has to be put in perspective: the 2009 iron ore shipments from U.S. Great Lakes ports plunged to their lowest level since 1938.

Coal cargoes totaled 21.5 million tons, an increase of 4.1% over 2009, but fell short of the trade's five-year average by almost 13%.

Meanwhile, industry observers see a positive impact in the outlook for project shipments of wind turbine components as a result of the recent Congressional passage of the Section 1603 renewable energy incentive contained in the omnibus tax bill passed late in 2010.

Louis-Marie Beaulieu dénonce le peu de soutien d'Ottawa au corridor de commerce Saint-Laurent- Grands Lacs

Prenant la parole récemment devant la Chambre de commerce et d'industrie de Québec, Louis-Marie Beaulieu, président et chef de la direction du Groupe Desgagnés, a pris à partie le gouvernement fédéral pour son piètre soutien au corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs comparativement à la Porte de l'Asie-Pacifique. Il a profité de l'occasion pour parler des plans d'expansion du Groupe et des problèmes que pose aux lignes maritimes la gestion de nouveaux risques majeurs comme la piraterie organisée, dans le golfe d'Aden en particulier.

D'entrée de jeu, M. Beaulieu a souligné qu'une importante occasion d'affaires était en train d'émerger pour les ports du corridor Saint-Laurent-Grands Lacs.

L'augmentation de la capacité de chargement des navires et la congestion croissante provoquent un chambardement des routes maritimes traditionnelles.

Les lignes maritimes actives sur les routes traditionnelles Asie-côte ouest de l'Amérique du Nord se tournent maintenant vers les routes menant vers les côtes de l'Atlantique. «Il s'agit là de potentialités qu'il ne faudrait pas laisser échapper», a déclaré M. Beaulieu.

«Mais nous sommes en train de nous faire damer le pion. Ottawa a dépensé près d'un milliard pour la Porte de l'Asie-Pacifique. Les ports de la côte est des États-Unis, eux, ont investi massivement pour améliorer leur capacité et leur productivité. Dans le corridor Saint-Laurent-Grands Lacs, il n'y a malheureusement eu

ni investissements ni résultats concrets.»

M. Beaulieu a évoqué le danger d'un effacement du corridor Québec-Ontario devant les autres corridors maritimes.

Il a poursuivi en soulignant que depuis qu'il a acquis la compagnie en 1987 de la famille Desgagnés, la capacité de la flotte a sextuplé et représente aujourd'hui 10 % de la capacité totale de la flotte des membres de l'Association des armateurs canadiens.

De 17 millions de dollars en 1987, les revenus du Groupe sont passés à plus de 200 millions de dollars aujourd'hui. Dans cette période, l'entreprise a investi près de 400 millions de dollars pour accroître ses actifs.

M. Beaulieu a ajouté que dans les toutes prochaines années, l'entreprise entendait

Beaulieu criticizes insufficient Ottawa support to St. Lawrence/Great Lakes trade corridor

In a recent speech before the Chamber of Commerce and Industry of Québec, Louis-Marie Beaulieu, President and CEO of Groupe Desgagnés, took the federal government to task for not offering enough support to the St. Lawrence/Great Lakes trade corridor compared to the Asia-Pacific Gateway. On the same occasion, he also commented on the Group's expansion strategy and on the challenges for shipping lines of managing such major new risks as organized piracy, especially in the Gulf of Aden.

Mr. Beaulieu began by pointing out that an important business opportunity is developing for the St. Lawrence/Great Lakes corridor.

Due to the significant increase of vessel capacities and rising congestion, trad-

itional maritime routes are undergoing major changes.

Shipping lines active on traditional Asia-West Coast North America routes are turning towards routes leading to the Atlantic Coast. "It's the potential we must seize," Mr. Beaulieu said.

"But we are running behind. The Canadian government has invested nearly \$1 billion for the Asia-Pacific Gateway. For their part, the ports on the U.S. East Coast have been investing considerably to improve their productivity and efficiency. At the level of the St. Lawrence/Great Lakes corridor, unfortunately, no investment or concrete results have been produced."

Mr. Beaulieu evoked the danger of a weakening of the Québec-Ontario corridor to the benefit of other maritime corridors.

Since he acquired the company in 1987 from the Desgagnés family interests, Mr. Beaulieu indicated that the capacity of the fleet has multiplied sixfold and represents about 10% of the fleet capacity of the members of the Canadian Shipowners Association.

The revenues of the group have risen from \$17 million in 1987 to more than \$200 million today. Over the same period, investments in new assets have totaled nearly \$400 million.

Over the next few years, Mr. Beaulieu said that that capital expenditures of about \$200 million are planned. This includes vessels, tugboats and barges.

The group's fleet of 18 ships of different categories –



Groupe Desgagnés

Louis-Marie Beaulieu.

consacrer environ 200 millions de dollars à l'acquisition de bateaux, de remorqueurs et de barges.

La flotte de 18 navires de diverses catégories du Groupe transporte annuellement quelque 5 millions de tonnes de marchandises.

Même si dans certains milieux on considère le Groupe Desgagnés comme une entreprise «locale», c'est loin d'être le cas, d'affirmer M. Beaulieu, rappelant que celui-ci est actif sur tous les océans et dans toutes les régions du globe, citant notamment l'Arctique, l'Amérique du Nord, le golfe du Mexique, l'Amérique centrale, l'Amérique du Sud, l'Afrique, la Russie, l'Europe, le Moyen-Orient, l'Inde et l'Asie, y compris la Chine, les Philippines et l'Indonésie.

La piraterie dans l'océan Indien

M. Beaulieu a toutefois tenu à souligner à quel point la gestion des risques reliés aux

facteurs géopolitiques et aux conflits régionaux représentait une préoccupation quasi quotidienne.

À cet égard, il a signalé l'augmentation spectaculaire de la piraterie dans l'océan Indien depuis quelques années.

La piraterie, a-t-il déclaré, est devenue une industrie. Les pirates exigent et obtiennent souvent d'énormes rançons.

Selon M. Beaulieu, il y aurait, s'il faut en croire les dernières informations, 31 navires et 700 membres d'équipage aux mains des pirates qui écumant l'océan Indien.

Depuis le mois de décembre, a-t-il poursuivi, trois navires de Desgagnés naviguent dans des eaux infestées de pirates. Ils sont équipés de canons à eau, de barbelés et d'autres moyens de protection. Même s'ils n'ont été mêlés à ce jour à aucun incident, la compagnie songe sérieusement à placer des mercenaires armés sur ses navires dans l'océan Indien.

mainly under Canadian flag - transports about 5 million tonnes of cargo annually.

While some circles may regard the Desgagnés group as a "local" enterprise, this was far from the case, Mr. Beaulieu affirmed, recalling that it trades on all oceans and regions of the globe. In this connection, he mentioned the Arctic, North America, the Gulf of Mexico, Central America, South America, Africa, Russia, Europe, the Middle East, India and Asia, including China, the Philippines and Indonesia.

Piracy risks in Indian Ocean

However, Mr. Beaulieu stressed how much the management of risks linked to geopolitical factors and regional conflicts constituted a virtual daily preoccupation

In this connection, he singled out in particular the

tremendous increase of piracy incidents in the Indian Ocean in the past few years.

Piracy, he said, has become an industry, where the pirates demand and often receive huge ransoms.

According to latest reports, there are an estimated 31 vessels and 700 crew members detained by pirates marauding in the Indian Ocean, Mr. Beaulieu said.

Since December, he pointed out, three Desgagnés vessels have been navigating in the pirate-infested waters. They have been equipped with water cannons, barbed wire and other means of protection. While no incidents have taken place so far, Mr. Beaulieu indicated that the company is seriously looking at the possibility of hiring armed mercenaries to put aboard its ships sailing in the Indian Ocean.

SODERHOLM MARITIME SERVICES INC.

*If it's ON, IN or NEAR the Water...
We do it!*

- Full commercial diving services
 - Potable water
 - Contaminated water
 - Kool Suits
- Marine construction

Over 30 years experience
24 Hour Emergency Response
Inspections – In Water Surveys
Surveys in Lieu of Drydocking

**Recognized by
Lloyd's Register of Shipping**
Divers Certified by CWB
"Class B" All Position U/W Welding
U/W Video
U/W Thickness Measurements

Leif Soderholm, President and General Manager
 lsoderholm@soderholm-maritime.com
 Mobile Direct: (905) 572.0845

Toll Free (Canada and USA): + 1 800.319.3556
 Phone: (905) 529.1344
 Fax: (905) 529.1370
 www.SoderholmMaritime.com
 Hamilton, Ontario – Canada





Shiphotos.COM

Visit us on-line



Leo Ryan

Posed in front of the first vessel to arrive at the St. Lambert Lock were, from left to right: Collister Johnson of the U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation; Terence Bowles, President and CEO of the St. Lawrence Seaway Management Corporation; Ian White, President and CEO of the Canadian Wheat Board; and Stephen Wilkes from Tata Steel.

On voit ici, photographiés devant le premier navire arrivé à l'écluse Saint-Lambert, de gauche à droite: Collister Johnson de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis; Terence Bowles, président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent; Ian White, président et chef de la direction de la Commission canadienne du blé; et Stephen Wilkes de Tata Steel.

La nouvelle saison de la Voie maritime débute sur une note positive

L'optimisme régnait à l'inauguration de la saison de navigation commerciale 2011 de la Voie maritime du Saint-Laurent le 22 mars.

Le premier navire à franchir l'écluse Saint-Lambert à Montréal a été l'Avonborg de Wagenborg Shipping qui transportait des pièces d'éolienne en provenance du Danemark et à destination de Burns Harbour, Indiana. Pour les dirigeants de la Voie maritime, cela témoigne eloquemment de l'attrait croissant que la voie de navigation exerce sur les cargaisons spéciales et sur un mode de transport maritime plus «vert».

Plusieurs facteurs ont contribué à l'optimisme général qui permet d'entrevoir de meilleurs jours: le dynamisme de la demande de minerai de fer et de céréa-

les, marchandises principales de la Voie maritime, la reprise économique qui se confirme aux États-Unis et au Canada et enfin, les grosses commandes de nouveaux navires récemment passées par des transporteurs canadiens des Grands Lacs dans la foulée de l'élimination par Ottawa du droit de 25 % perçu à l'importation de navires construits à l'étranger.

À la cérémonie d'ouverture à l'écluse Saint-Lambert à Montréal, Terence Bowles, président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, a prédit que les expéditions par cette voie de navigation nord-américaine augmenteraient d'environ 7 % cette année, à 39,1 millions de tonnes.

L'an dernier, 35,5 millions de tonnes ont transité par la Voie

New Seaway season launched on upbeat note

An upbeat outlook prevailed when the 2011 commercial navigation season of the St. Lawrence Seaway was launched on March 22.

First vessel through the St. Lambert Lock at Montreal was the MV Avonborg of Wagenborg Shipping, carrying wind mill components from Denmark for the final destination of Burns Harbour, Indiana. For Seaway officials, it was symbolic of the growing appeal of the waterway for project cargo and for a 'green shipping' transport mode.

Several factors contributed an overall optimism that better days lay ahead. One was the brisk

global demand for the staple Seaway commodities of iron ore and grain. Secondly, recovery from the recession has taken hold in the United States and Canada. Then, there was the recent big orders by Canadian Great Lakes carriers for new vessels on the heels of Ottawa's elimination of a longstanding 25% duty on foreign-built ships.

At the opening ceremony at the St. Lambert Lock in Montreal, Terence Bowles, President and CEO of the St. Lawrence Seaway Management Corporation, predicted that shipments on the North American waterway should increase by about 7% this year to



*The **MV Avonborg** of Wagenborg Shipping was the first ship to enter the Montreal-Lake Ontario section, carrying a load of wind mill components destined for Burns Harbour, Indiana.*

L'**Avonborg** de Wagenborg Shipping a été le premier navire à pénétrer dans la section Montréal-Lac Ontario avec une cargaison de pièces d'éolienne à destination de Burns Harbour, Indiana.

maritime. La récession avait fait chuter le tonnage de 40,8 en 2008 à 30,7 millions de tonnes en 2009.

M. Bowles prévoit une vigueur soutenue des expéditions de céréales et de minerai de fer en 2011. Il entrevoit également un redressement des expéditions de sel de voirie et une augmentation des cargaisons spéciales, due notamment à l'activité soutenue dans l'exploitation des sables bitumineux d'Alberta.

«Le transport de matières premières est un bon indicateur des tendances économiques générales et malgré la volatilité de la conjoncture économique mondiale, nous avons des raisons de nous montrer prudemment optimistes concernant nos divers segments de marché», a déclaré Terence Bowles qui a succédé à Richard Corfe à la barre de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent. M. Bowles est un ex-président de la Compagnie minière IOC de Sept-Îles.

Ian White, président et chef de la direction de la Commission canadienne du blé, Collister Johnson Jr, chef de la St. Lawrence Seaway Development Corporation basée à Washington, et Stephen Wilkes, directeur des Affaires gouvernementales et réglementaires à Tata Steel ont aussi commenté les perspectives pour 2011. Tata Steel fait partie d'un groupe puissant et

diversifié basé en Inde qui regroupe 98 sociétés employant 350 000 personnes actives dans 80 pays. Tata Steel signait récemment avec la New Millennium Capital Corporation une entente prévoyant des investissements éventuels de 5 milliards de dollars dans l'exploitation des énormes gisements de minerai de fer du Nord du Québec et du Labrador.

M. Wilkes a souligné le rôle important qu'a joué la Voie maritime qui a permis à une quantité considérable d'acier usiné produit par les aciéries européennes de Tata d'atteindre une clientèle du centre de l'Amérique du Nord ainsi qu'aux navires de ramener des matières premières aux usines de Tata en Europe.

M. White a quant à lui déclaré que la Voie maritime continue d'être un maillon essentiel de la chaîne logistique de la CCB et que les perspectives s'améliorent concernant les exportations de céréales vers l'Europe, l'Amérique latine et l'Afrique.

Des dépenses en capital considérables d'Algoma

À St. Catharines, Greg Wight, président et chef de la direction d'Algoma Central Corporation a annoncé que la société prévoyait investir près de 400 millions de dollars pour le transport maritime sur les Grands Lacs afin de bien se positionner pour l'avenir. «Il s'agit d'un niveau de dépenses

39.1 million tonnes.

Last year, the Seaway handled 35.5 million tonnes on the heels of a recession-related collapse to 30.7 million tons in 2009 from 40.8 million tonnes in 2008.

In 2011, Bowles said he foresaw continued strength in the staple cargoes of grain and iron ore. He also anticipated a rebound of road salt shipments and rising project cargo movements due in part to continued activity in the Alberta oil sands.

"Transportation of raw materials serves as a bellwether for the economy as a whole, and despite volatile global economic conditions, we have reason to be cautiously optimistic regarding our various market segments," said Bowles who has succeeded Richard Corfe at the helm of the Canadian Seaway corporation. Bowles is a former President of the Iron Ore Corporation of Canada in Sept-Îles.

Also commenting on the outlook were Ian White, President and CEO of the Canadian Wheat Board, Collister Johnson Jr, head of the Washington-based St. Lawrence Seaway Development Corporation, and Stephen Wilkes, Director of Governmental and Regulatory Affairs of Tata Steel. The latter is part of a powerful diversified group based in India with 98 operating com-

panies employing 350,000 people across 80 countries. Tata Steel recently concluded an agreement with New Millennium Capital Corporation to potentially invest nearly \$5 billion in huge iron ore deposits in northern Quebec and Labrador.

Mr. Wilkes underlined the important role played by the Seaway, with substantial shipments of steel products from its manufacturing plants in Europe reaching customers in the North American heartland via the Seaway. Sometimes raw materials are carried back through the Seaway to the Tata plants in Europe, he noted.

Mr. White said the Seaway continues to constitute a vital part of the CWB's supply chain, with growing prospects for grain exports to Europe, Latin America and Africa.

Algoma's big capital expenditures

At St. Catharines, Greg Wight, President and CEO of Algoma Central Corporation announced that current capital expenditures planned total nearly \$400 million in Great Lakes shipping as Algoma positions itself for the future. Greg Wight, President and CEO of Algoma, affirmed: "This level of commitment to this industry is unprecedented."

en capital sans précédent dans l'industrie» a-t-il affirmé.

Le programme de renouvellement de la flotte d'Algoma a débuté par l'achat de cinq navires de classe «Equinox» à un chantier maritime chinois, commande qui pourrait être suivie d'autres. Aux cinq navires Equinox, qui seront livrés à compter de 2013, viendront

se joindre deux cargos identiques commandés par la Commission canadienne du blé. Algoma va gérer et exploiter ces navires pour le compte de la CCB.

De son côté, CSL prévoit déployer sur les Grands Lacs plusieurs des vraquiers auto-déchargeurs qu'elle a commandés l'été dernier.

Algoma's fleet renewal program has begun with the purchase of five new state-of-the-art Equinox Class vessels, with plans to expand on this recent order from a Chinese shipyard. The five new Equinox vessels, with deliveries starting in 2013, will be joined by two identical freighters purchased by the

Canadian Wheat Board. Algoma will manage and operate these ships on the CWB's behalf.

For its part, Canada Steamship Lines plans to deploy on the Great Lakes trades several of the self-unloading bulk carriers that were ordered last summer.

Entente de services du CN avec des terminaux à conteneurs de Montréal

Le Canadien National (CN), l'Administration portuaire de Montréal (APM), la Société Terminaux Montréal Gateway (MGT) et Termont Montréal concluaient récemment des ententes destinées à améliorer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement pour le trafic conteneurisé. Les deux ententes complètent un accord-cadre que le CN et l'APM ont signé en septembre.

L'entente tripartite établit des indicateurs clés de performance pour améliorer la fluidité du point d'accès. Ces indicateurs comportent des paramètres de mesure précis pour les temps de séjour en terminal, la disponibilité des wagons, la ponctualité des services ferroviaires et la performance des navires.

L'an dernier, le CN a conclu des ententes analogues avec des exploitants de terminaux des ports de Vancouver et de Halifax.

Claude Mongeau, PDG du CN, a déclaré: «Il est dans notre intérêt mutuel de soutenir nos clients importateurs et exportateurs nord-américains ainsi que les transporteurs maritimes.»

Pour sa part, Sylvie Vachon, présidente-directrice générale de l'APM, affirmait: «Ces ententes sont de bon augure pour l'avenir, elles vont rendre le port de Montréal plus compétitif.»

Quant à Kevin Doherty, chef de la direction de MGT, il

a souligné: «La conclusion d'un accord sur les niveaux de service témoigne de l'interdépendance qui existe entre nos activités.»

Enfin, Roger Carré, directeur général de Termont Montréal, a déclaré: «L'importance stratégique que le CN accorde à la solidité de l'engagement envers les clients est prometteuse. Les deux parties vont bénéficier d'un écoulement du trafic accéléré et nous visons toujours plus d'efficacité dans nos activités communes.»

Le CN annonçait aussi dernièrement qu'il prévoyait dépenser 1,7 milliard de dollars en immobilisations en 2011 – dont la plus grande partie pour l'infrastructure des voies au Canada et aux États-Unis.

CN service agreement with Montreal container terminals

Canadian National Railway, the Montreal Port Authority (MPA), Montreal Gateway Terminals Partnership (MGT) and Termont Montreal recently concluded agreements to enhance supply chain efficiencies for container traffic. The two agreements complement a framework accord that CN and the MPA concluded last September.

The tripartite agreement establishes key performance indicators to improve the fluidity of the Montreal gateway. These include specific metrics for container dwell times at terminals, railcar availability, rail on-time and vessel performances.

Over the past year, CN has concluded similar agreements with terminal operators at the ports of Vancouver and Halifax.

Claude Mongeau, CN President and CEO, said "we all have a mutual interest in supporting our North American import and export customers and the ocean shipping lines."

"This bodes well for the future and will help us strengthen the Port of Montreal's competitiveness," said Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority.

"The establishment of a service-level agreement recognizes the interdependency of our businesses," said Kevin Doherty, chief executive of MGT.

Roger Carré, General Manager of Termont Montreal, declared: "CN's strategic focus on deeper customer engagement is a welcome development. We will both benefit from faster traffic flows as we continue to look for the next level of efficiencies in our joint operations."

In another recent announcement, CN unveiled plans to invest \$1.7 billion in capital expenditures in 2011 – with the lion's share allocated to track infrastructure in Canada and the United States.



CN accounts for substantial container shipments to and from the Port of Montreal.

Une part importante des envois conteneurisés qui transitent par le Port de Montréal est attribuable au CN.

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

10 et 11 MAI

SCL 44th Annual Conference
Supply Chain & Logistics Association
Canadian Industrial Transportation Assoc.
International Centre
6900 Airport Road,
Toronto, ON, Canada
www.sclcanada.org

17 au 19 MAI

Breakbulk Europe Transportation
Conference and Exhibition
The Antwerp Expo
Anvers, Belgique
www.joc.com/conferences

23 au 27 MAI

International Association of Ports & Harbours
27th World Ports Conference
Busan Exhibition & Convention Centre
Busan, Corée
Registration@iaph2011.kr

25 et 26 MAI

Green Marine
Green Tech 2011
Fairmont Chicago Millenium Park
Chicago, IL, USA
www.green-marine.org

26 et 27 MAI

Canadian Port & Maritime Security
Conference and exhibition
Fairmont Pacific Rim
Vancouver, C.-B., Canada
sarahv@macdonnell.com

30 et 31 MAI

Annual ACPA Port/Government Interface
Delta City Centre Hotel
Ottawa, ON, Canada
www.acpa-ports.net

12 au 14 JUIN

Saint John Port Days 2011
Saint John Trade & Convention Center
Saint John, N.-B., Canada
sblanchard@sjport.com

6 au 10 AOÛT

52^e Assemblée générale et Conférence de l'AAPC
Sept-Îles, QC, Canada
www.acpa-ports.net
Patsy Keays: 418 961-1235
pkeays@portsi.com

11 au 15 SEPTEMBRE

American Association of Port Authorities
100th Annual AAPA Convention
Westin Seattle Hotel,
Seattle, WA, USA
aellis@aapa-ports.org

MAY 10-11

SCL 44th Annual Conference
Supply Chain & Logistics Association
Canadian Industrial Transportation Assoc.
International Centre
6900 Airport Road,
Toronto, ON, Canada
www.sclcanada.org

MAY 17-19

Breakbulk Europe Transportation
Conference and Exhibition
The Antwerp Expo
Antwerp, Belgium
www.joc.com/conferences

MAY 23-27

International Association of Ports & Harbours
27th World Ports Conference
Busan Exhibition & Convention Centre
Busan, Korea
Registration@iaph2011.kr

MAY 25-26

Green Marine
Green Tech 2011
Fairmont Chicago Millenium Park
Chicago, IL, USA
www.green-marine.org

MAY 26-27

Canadian Port & Maritime Security
Conference and exhibition
Fairmont Pacific Rim
Vancouver, BC, Canada
sarahv@macdonnell.com

MAY 30-31

Annual ACPA Port/Government Interface
Delta City Centre Hotel
Ottawa, ON, Canada
www.acpa-ports.net

JUNE 12-14

Saint John Port Days 2011
Saint John Trade & Convention Center
Saint John, NB, Canada
sblanchard@sjport.com

AUGUST 6-10

52nd ACPA AGM & Conference
Sept-Iles, QC, Canada
www.acpa-ports.net
Patsy Keays: 418-961 1235
pkeays@portsi.com

SEPTEMBER 11-15

American Association of Port Authorities
100th Annual AAPA Convention
Westin Seattle Hotel,
Seattle, WA, USA
aellis@aapa-ports.org

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 graduées et des gradués de l'Institut maritime du Québec

Banquet et assemblée générale 2011

Plus de 45 membres ont assisté à la dernière assemblée générale. Nous y avons discuté, outre les points habituels, du logo de l'Association. L'assemblée a décidé, après présentation des deux œuvres reçues via le concours lancé l'an dernier, de conserver le logo actuel. Des prix ont tout de même été accordés aux concepteurs pour souligner l'effort et la qualité des logos présentés.

De plus, nous avons reçu comme conférencière madame Nicole Trépanier, qui nous a fait une présentation très intéressante sur la SODES.

Des élections ont eu lieu. Le conseil d'administration est maintenant composé de:

président: Bruno Beaulieu; vice-président: Claude Pagé; trésorière: Caroline Durand; secrétaire: Marie-Andrée Mongeau; administrateurs: Charles Laliberté, Christian Ouellet et Paul-Denis Vallée.

Nous remercions Diane Tardif et Robert Noël pour leur aide lors de leur dernier mandat.

Le banquet s'est tenu à l'hôtel Plaza Québec. Plus de 160 personnes y ont assisté. Nous avons honoré cinq bordées d'or, promotion 61, dont quatre étaient présents (voir photo). Monsieur Henri-Noël Tremblay, qui n'a pu assister au banquet, est le cinquième récipiendaire de la bordée d'or de cette année. La promotion 86 était aussi à l'honneur pour recevoir la bordée d'argent; certains étaient venus de loin (Halifax, Texas, etc.) pour assister à cette soirée mémorable.

Quelques nouvelles...

La date de la prochaine assemblée générale a été fixée au samedi 18 février 2012. Elle se tiendra de nouveau à Québec. Le choix de l'hôtel reste encore à déterminer.

La graduation des élèves de l'IMQ aura lieu le 14 mai prochain. Si, en tant que membres de l'AGGIMQ, vous désirez y participer, n'hésitez pas à communiquer avec moi au 418 724-2822, poste 2026.

Nous terminons sur une note plus triste car nous tenons à vous faire part d'un décès qui nous touche. Ceux qui étaient présents au banquet ont certainement remarqué l'absence de prix de présence dont la traditionnelle aquarelle de monsieur Jean-Guy Mongeau; celui-ci était atteint d'un cancer du cerveau depuis presque un an et est décédé le 20 mars dernier. Toutes nos condoléances à Marie-Andrée et à sa famille.

Bruno Beaulieu, président



De gauche à droite, les bordées d'or: messieurs Jean-Marie Bélanger, Émile Le Bars, Jean Bélisle et Jean-Claude Michaud.



Le groupe des bordées d'argent!

www.aggimq.ca

AGGIMQ • Coupon de cotisation 2011

Cotisation: 45 \$ (couple de gradués: 65 \$)

Nom: _____

Adresse: _____

Code postal: _____

Téléphone: _____

Courriel: _____

Graduation de l'IMQ

Année: _____

Programme: _____

Employeur et fonctions: _____

Prière de NE PAS afficher les infos suivantes dans le «bottin 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

ANNONCEURS



ADVERTISERS

ABS.....	13
ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES.....	70
ALGOMA CENTRAL CORPORATION..... Couverture extérieure arrière et couverture intérieure avant	
ALUMINERIE ALOUETTE.....	23
ARCELORMITTAL..... Couverture intérieure arrière	
BOUCHARD & BLANCHETTE MARINE.....	39
CN – COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA.....	25
CSEM – CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME.....	12
CSL – CANADA STEAMSHIP LINES.....	1
CSMOIM – COMITÉ SECTORIEL DE MAIN-D'ŒUVRE DE L'INDUSTRIE MARITIME.....	63
CLIFFS-MINES WABUSH.....	44
COMPAGNIE MINIÈRE IOC.....	27
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT.....	7
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT.....	76
DILTS PISTON HYDRAULICS.....	17
FEDNAV.....	55
GROUPE CTMA.....	64
GROUPE DESGAGNÉS.....	31, 51
GROUPE OCÉAN.....	26, 59
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC.....	12
LANGLOIS KRONSTRÖM DESJARDINS.....	69
LOGISTEC CORPORATION.....	33
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION.....	19
MCKEIL MARINE.....	29
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC.....	48
NEAS – NUNAVUT EASTERN ARCTIC SHIPPING.....	53
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE.....	39
NEW MILLENNIUM CAPITAL CORP.....	35
OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE.....	47
PORT DE MONTRÉAL.....	54
PORT DE QUÉBEC.....	61
PORT DE SEPT-ÎLES.....	57
SIMEC – SOCIÉTÉ D'INTERVENTION MARITIME EST DU CANADA.....	82
SODES – SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT.....	70
SHIPOTOS.COM.....	82
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	82
URGENCE MARINE.....	15
V.SHIPS.....	70

ABS.....	13
ALGOMA CENTRAL CORPORATION..... Back cover and inside front cover	
ALUMINERIE ALOUETTE.....	23
ARCELORMITTAL..... Inside back cover	
BOUCHARD & BLANCHETTE MARINE.....	39
CN – CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY.....	25
CSL – CANADA STEAMSHIP LINES.....	1
CSMOIM – COMITÉ SECTORIEL DE MAIN-D'ŒUVRE DE L'INDUSTRIE MARITIME.....	63
CLIFFS-MINES WABUSH.....	44
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS.....	76
DILTS PISTON HYDRAULICS.....	17
ECRC – EASTERN CANADA RESPONSE CORPORATION.....	17
FEDNAV.....	55
GROUPE CTMA.....	64
GROUPE DESGAGNÉS.....	31, 51
IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION.....	47
IOC – IRON ORE COMPANY OF CANADA.....	27
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC.....	12
LANGLOIS KRONSTRÖM DESJARDINS.....	69
LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY.....	70
LOGISTEC CORPORATION.....	33
MSRC – MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE.....	12
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION.....	19
MCKEIL MARINE.....	29
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC.....	48
NEAS – NUNAVUT EASTERN ARCTIC SHIPPING.....	53
NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE.....	39
NEW MILLENNIUM CAPITAL CORP.....	35
OCEAN GROUP.....	26, 59
PORT OF MONTREAL.....	54
PORT OF QUÉBEC.....	61
PORT OF SEPT-ÎLES.....	57
SODES – ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL.....	70
SHIPOTOS.COM.....	82
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	82
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION.....	7
URGENCE MARINE.....	15
V.SHIPS.....	70



Boldness changes everything

Whether it's in shipbuilding or other innovative industries, our iron ore and steel are transformed every day into symbols of boldness and human ingenuity. With 300,000 employees in 60 countries, ArcelorMittal is the world leader in steel and mining. To consult the job openings at our Quebec mining sites, visit transformerlavenir.com



ONE Vision, ONE Purpose, ONE Team



Algoma Central Corporation announces the acquisition of the Upper Lakes Shipping Ltd. fleet of dry-bulk cargo vessels and the integration of Seaway Marine Transport into our operations.

ONE Vision, ONE Purpose, ONE Team

The tradition of excellence in marine transportation continues!



Algoma Central Corporation

63 Church Street, Suite 600, St. Catharines, Ontario L2R 3C4
(905) 687-7888 www.algonet.com

