

No 61

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

AGM AND CONFERENCE

AAPC • ACPA

AGA ET CONFÉRENCE

Asia-Pacific Gateway
La Porte de l'Asie-Pacifique

8,95 \$





DESGAGNÉS

CHARTING A COURSE ON THE SEAS OF THE WORLD



PASSENGER MARITIME TRANSPORTATION ■ GENERAL CARGO AND LIQUID BULK MARITIME TRANSPORTATION,
COASTAL AND INTERNATIONAL ■ SHIPOWNERS, FREIGHTERS, CHARTERERS AND BROKERS ■
RENTAL AND OPERATION OF CRANES AND HEAVY MACHINERY ■ INTERMODAL TRANSHPMENT ■ ROAD TRANSPORTATION

WWW.DESGAGNES.COM



**Groupe
Desgagnés Inc.**

21, Marché-Champlain Street
Québec, QC G1K 8Z8

Telephone: (418) 692-1000
Fax: (418) 692-6044
E-Mail: info@desgagnes.com

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.



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, Pierre Lacerte,
Andrew Livingstone, Carroll McCormick, Pierre Métivier,
Leo Quigley, Allan Swift, Nicole Trépanier**

Traducteurs / Translators:

Joanne McCracken, Yvan Rompré, Sébastien Stavrini

Correctrice / Proofreader:

Marie-Andrée L'Allier

Infographiste / Electronic publishing:

Denis Landry Contrast

RÉDACTION / EDITORIAL OFFICE

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

ADMINISTRATION

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

SERVICE AUX ABONNÉS / SUBSCRIBER SERVICE

mdawson@maritimemag.com
Tel.: 418 694 6903 Fax: 418 694 6904

MARKETING / PUBLICITÉ / ADVERTISING

Sophie Belina Brzozowska
marketing@maritimemag.com

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

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 Articles must be typed and unpublished.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

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

Dépôt légal / Copyright:

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

ANNUAL MAIL SUBSCRIPTIONS, 1 year (4 issues) are \$ 32 in Canada, \$ 42US in the US and \$ 46US in other countries. Please add 5% GST and 8.5% 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 8,5 % 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 FIRST WATCH
PREMIÈRE BORDÉE**
Leo Ryan

**10 ATLANTIC HORIZONS
ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE**
Andrew Livingstone

**14 CHAMBER OF SHIPPING
OF BRITISH COLUMBIA**
Stephen Brown

**16 SOUNDINGS FROM SODES
LA VOIX DE LA SODES**
Nicole Trépanier

COUVERTURE / COVER

This summer edition of Maritime Magazine offers significant content that gives it an exceptional dimension. First, our regular annual Dossier on key developments and challenges for Canada's ports as top executives meet in Sept-Iles for the AGM and Conference of the Association of Canadian Port Authorities. Then, an in-depth Dossier on Canada's Asia-Pacific Gateway. And thirdly, a feature report on the major progress achieved in the ambitious restructuring blueprint of the Port of Trois-Rivières. The cover photo is a striking aerial view of the Port of Montreal, highlighting its ever-growing container operations.

Particulièrement riche en contenu, ce numéro estival du *Maritime Magazine* se veut un incontournable pour le lecteur. D'entrée de jeu, nous présentons notre dossier annuel sur les nouvelles d'envergure dans l'industrie et les défis auxquels font face les ports au terme de l'assemblée générale annuelle de l'Association des administrations portuaires canadiennes. Ensuite, un article de fond dirige les projecteurs sur l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. Enfin, un article-vedette fait état des progrès considérables réalisés à Trois-Rivières dans le cadre de l'ambitieuse initiative de restructuration du port. En couverture, une impressionnante photographie aérienne du port de Montréal met en relief les activités de manutention de conteneurs, qui ne cessent de croître.

Photo: APM/Sylvain Giguère

20

Dossier

AAPC • ACPA

53rd AGM and Conference **53^e AGA et conférence**

Leo Ryan

60

Dossier



*On course for
the future of
Trois-Rivières*

*Cap sur l'avenir
de Trois-Rivières*



Pierre Lacerte

74 Dossier

Asia-Pacific Gateway:
broadening logistics projects

La Porte Asie-Pacifique:
des aménagements logistiques



Leo Quigley - Leo Ryan - Alison Bates

93 JOURNAL

101

Calendar of Events

Calendrier des événements

102

Advertisers

Annonceurs

103

*La page de
l'AGGIMQ*



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Définir la relation ville-port de demain

À notre époque de mondialisation, d'expansion du commerce mondial et d'évolution accélérée vers le gigantisme des vraquiers et des porte-conteneurs transocéaniques, les relations entre les villes et leurs ports deviennent de plus en plus complexes. On note en particulier une dichotomie croissante entre les objectifs des villes et les priorités commerciales des ports, et cela, malgré tous les efforts de dialogue. Comment peut-on amener toutes les parties prenantes à collaborer à un développement durable? Les ports d'une région doivent-ils unir leurs forces pour devenir plus compétitifs?

Voilà certaines questions abordées du 10 au 12 avril à la Rencontre internationale de Québec, organisée par la Chambre de commerce et d'industrie de Québec et Les Amis de la vallée du Saint-Laurent. L'événement, qui réunissait des conférenciers et des délégués d'Amérique du Nord et d'Europe et des participants africains, était parrainé par la Ville de Québec, l'Administration portuaire de Québec et l'American Association of Port Authorities (AAPA). Sam Hamad, ministre des Transports du Québec, est venu résumer les principaux changements dans les politiques québécoises concernant le transport maritime et les voies de navigation.

C'est un spécialiste venu de France, Yann Alix, délégué général de la Fondation SEFACIL, qui a lancé le débat par une suggestion propre à alimenter la réflexion, à savoir que les ports de Montréal, Trois-Rivières et Québec devraient planifier ensemble leur développement pour améliorer la compétitivité globale du corridor maritime du Saint-Laurent.

Il a évoqué comment le gouvernement français, pour mieux concurrencer Rotterdam et Anvers en Europe du Nord, s'oriente maintenant vers la création d'un gigantesque axe urbain et de transport maritime de 200 kilomètres baptisé «Seine Métropole» ou «Grand Paris» qui s'articulerait autour de la Seine pour relier Le Havre, Rouen et Paris. Le président de la France, Nicolas Sarkozy, a confié la réalisation de ce grand projet au réputé architecte et urbaniste Antoine Grumbach.

Parlant au nom des ports du Saint-Laurent, Sylvie Vachon, présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Montréal, a souligné que l'information

Defining tomorrow's city/port relationship

In the context of globalization, expanding world trade and the accelerated mega-ship evolution by ocean container and bulk carriers, relations between cities and their ports have become increasingly complex. One trend has been a growing level of disconnection between cities and the commercial priorities of the ports despite enhanced dialogue efforts. How can all stakeholders work together to promote sustainable development? Should ports in a given region unite their forces to become more competitive?

Such issues were among those discussed at the April 10-12 International Meeting in Québec (Rencontre internationale de Québec) jointly organized by the Chamber of Commerce and Industry of Québec and the Friends of the St. Lawrence River Valley (Les amis de la vallée du Saint-Laurent). The event, featuring speakers

and delegates from North America and Europe as well as participants from Africa, was sponsored by the City of Québec, the Québec Port Authority, and the American Association of Port Authorities (AAPA). Summing up the key developments in Québec's maritime and waterway policies was Sam Hamad, Minister of Transport.

Opening the discussions in a thought-provoking way was a French expert, Yann Alix, General Delegate of the Fondation SEFACIL, who suggested that the ports of Montreal, Trois-Rivières and Québec should plan their future development together to strengthen the overall competitiveness of the St. Lawrence maritime corridor.

He evoked how the French government recently adopted the concept of a giant urban/waterway entity called *Seine Metropole* or *Grand Paris* uniting the 200 kilometers of the Seine River that connect Le

Havre, Rouen and Paris as a means of better competing with Rotterdam and Antwerp in Northern Europe. French President Nicolas Sarkozy has entrusted this major project to noted architect and urban planner Antoine Grumbach.

Speaking on behalf of St. Lawrence River ports, Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port



Gilles Frechette

Yann Alix of France suggests three St. Lawrence ports should map the future together to strengthen the maritime corridor's competitiveness.

Le spécialiste français Yann Alix propose l'association de trois ports du Saint-Laurent pour prévoir l'avenir du couloir de transport et veiller à sa compétitivité.

Broader knowledge for a safer world.

Lloyd's Register brings together an extraordinary breadth of experience and expertise within a global team. Together, we are uniquely equipped to help marine businesses ensure they are meeting regulations and operating safely in relation to their assets, people and processes.

**Learn more about our global network –
go to www.lr.org/marine**



**Lloyd's
Register**

LIFE MATTERS

Services are provided by members of the Lloyd's Register Group.

circule très bien entre les administrations portuaires grâce aux réunions régulières du Forum de concertation sur le transport maritime.

«Nous avons énormément d'occasions de partager l'information», a déclaré M^{me} Vachon. Selon elle, une administration commune n'est pas envisagée, même si la distance de Québec à Montréal est comparable à celle qui sépare Paris et Le Havre.

(Il y a quelques années, les ports de Vancouver, du fleuve Fraser et du North- Fraser se sont fusionnés pour former Port Metro Vancouver afin d'être plus compétitifs face aux ports étasuniens de la côte Ouest.)

Commentant les relations entre les villes et les ports, M^{me} Vachon a déclaré: «Les villes et les ports doivent être plus que des partenaires – ce doit être des associés.» Elle a cité en exemple le plan stratégique Cap sur 2020 du Port de Trois-Rivières et le succès de la Journée Port en ville qui a pour la première fois permis à la population de visiter le port de Montréal en 2008.

Kurt Nagle, président-directeur général de l'American Association of Port Authorities, a dit regretter que «le gouvernement central et ceux des États ne soient pas suffisamment conscients des infrastructures nécessaires pour relier les ports de mer à l'intérieur du continent. C'est souvent dans le premier mille entre le port et la route que sont les goulots d'étranglements.»

Selon M. Nagle, les politiques de Washington ne sont pas adéquates pour assurer une circulation ordonnée des marchandises. À cet égard, il a noté que malgré les engagements, les sommes considérables générées par la Taxe d'entretien portuaire n'étaient pas entièrement consacrées au financement des travaux de dragage.

«Après tout, a-t-il rappelé, les ports livrent les marchandises pendant les bons comme pendant les mauvais jours.»

Les villes doivent comprendre les objectifs commerciaux des usagers des ports

Pour sa part, Gary LeRoux, président de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC), a déclaré que les ports avaient bien des défis à relever, notamment concilier les demandes locales avec les objectifs nationaux, conserver une «licence sociale d'exploitation» et atteindre les normes les plus élevées de durabilité écologique.

Selon lui, les villes doivent comprendre les objectifs commerciaux des usagers des ports et «elles ne doivent pas fonder l'acceptation des projets locaux sur des considérations purement politiques. Elles doivent aussi comprendre les

Authority, stressed that much information is circulated between the port administrations on the waterway, thanks to the regular meetings of the Marine Industry Forum (Forum de concertation).

“We have more and more occasions to share information,” Ms. Vachon said. She indicated that a common administration was not in the cards although the distance between Québec and Montreal was comparable to the distance between Paris and Le Havre.

(Several years ago, the ports of Vancouver, Fraser River and North Fraser merged into Port Metro Vancouver to create a larger entity for competing against US ports on the West Coast.)

Commenting on relations between cities and ports, Ms. Vachon declared: “Cities and ports must become more than partners – they must become associates.” She cited as good examples the “On course for 2020” plan of the Port of Trois-Rivières and the success of the Port of Montreal’s first Port en Ville day open to the public in 2008.

Kurt Nagle, President and CEO of the American Association of Port Authorities, expressed regret that “seaports and the infrastructure needs for connecting them inland are not sufficiently

recognized by federal and state governments. It’s often the first mile between a port and a highway where bottlenecks occur.”

Mr. Nagle said current Washington policies fail to adequately address the requirements for smooth flows of freight. In this regard, he pointed to the substantial revenues from the Harbor Maintenance Tax (HMT) not being fully utilized for dredging operations as pledged.

“After all,” he recalled, “ports will deliver goods in both good times and bad.”

Cities must understand commercial goals of port users

For his part, Gary LeRoux, President of the Association of Canadian Port Authorities (ACPA), said ports faced many special challenges, including reconciling local demands with national objectives, maintaining a ‘social licence’ to operate, and meeting the highest standards of environmental sustainability.

Cities, he said, must understand the commercial goals of port users and “must not make local project acceptance a purely



Leo Ryan

Kurt Nagle of the American Association of Port Authorities evokes flaws in Washington policies.

Kurt Nagle de la American Association of Port Authorities relève des failles dans les politiques de Washington.



Leo Ryan

Gary LeRoux urges cities not to allow local project acceptance become ‘a purely political issue’

Gary Leroux recommande aux villes de ne pas laisser l'adoption de projets dans leur municipalité devenir «une question purement politique».

Seafarers' International
Union of Canada



Syndicat International
des Marins Canadiens

*Ride The Wave
Suivez La Vague*

Get on board!

Montez à bord !



Hiring Halls/Bureaux de répartition



www.seafarers.ca

**Headquarters /
Quartiers Généraux**
200 - 1333 rue St-Jacques
Montréal, QC, H3C 4K2
Tél. 514.931.7859
Fax 514.931.3667
siuofcanada@seafarers.ca

**Records Department /
Services des dossiers**
280 - 9300 Henri-Bourassa Ouest
Montréal, QC H4S 1L5
Tél. 514.931.7859
Fax 514.931.3667
records@seafarers.ca

**Newfoundland /
Terre-Neuve**
1601 Station C
St. John's,
NFLD
A1C 5P3
siuofcanada@seafarers.ca

Québec
207 - 1009 Route de l'Église
Québec, QC
G1V 3V8
Tél. 418.529.6801
Fax 418.529.3024
quebec@seafarers.ca

Thorold
70 St. David S. East
Thorold, ON
L2V 4V4
Tél. 905.227.5212
Fax 905.227.0130
thorold@seafarers.ca

Vancouver
201 - 267 West Esplanade
North Vancouver, BC
V7M 1A5
Tel. 604.687.6699
Fax 604.687.6897
vancouver@seafarers.ca

raisons pour lesquelles certaines organisations non gouvernementales s'opposent à des projets reliés aux ports».

Pour clore son allocution, M. LeRoux a cité une déclaration de Gene Desfor de l'Université York concernant les relations entre les ports et les villes: «Il faut considérer les secteurs portuaires comme des espaces relationnels où une foule d'influences économiques, politiques et environnementales se fusionnent en un tissu de liens et de flux intenses.»

Comment Port Metro Vancouver, plus grand port du Canada et porte de l'Asie-Pacifique, réussit-il à concilier

ses besoins avec ceux de la Ville de Vancouver à laquelle il est associé? Tel a été le sujet de l'allocution de Tom Corsie, vice-président, Immobilier, Port Metro Vancouver.

Ce qu'il faut avant tout, a-t-il souligné, c'est une collaboration constante avec les partenaires de la chaîne logistique, les 16 municipalités environnantes et les Premières Nations. «L'accès aux terres permettra la croissance» pour réussir à atteindre des objectifs comme le triplement de la capacité d'accueil de conteneurs d'ici 2030.

Un autre conférencier, l'expert-conseil en affaires portuaires Theo Willemsen, a décrit la démarche bien articulée que le Port de Rotterdam a adoptée dans ses rapports avec les responsables municipaux pour favoriser le développement commercial du port; Gary Lagrange, président-directeur général du Port de la Nouvelle-Orléans, a quant à lui décrit comment cet important port du corridor du Mississippi avait réussi à rebâtir ses infrastructures après Katrina; et le géographe Claude Comtois de l'Université de Montréal a examiné l'impact du développement incroyable du Port chinois de Shanghai et du corridor du puissant Yangtsé.

Les ateliers ont permis de dégager un consensus

Plusieurs ateliers clôturant les séances de travail du 12 avril ont permis de s'entendre sur plusieurs priorités: faire mieux connaître la contribution économique vitale des ports; améliorer la communication au moyen de forums permanents, notamment pour désamorcer les conflits avec les groupes environnementaux et autres; faire mieux connaître le rôle des ports dans le commerce mondial par les programmes d'enseignement; et instaurer une consultation permanente entre les ports et les administrations municipales pour élaborer les plans à court et à long terme.

Dans le mot de la fin, André Stainier, président de Les Amis de la vallée du Saint-Laurent, a déclaré qu'il avait été impressionné par la qualité des travaux en atelier. Il a émis l'opinion que la réunion de trois jours était un pas de plus pour mieux structurer les relations entre les villes et les ports en vue d'assurer un développement durable «fondé sur une vision commune et une compréhension mutuelle». **M**



From left to right are Jean-Pierre Lecomte, President of the Association internationale des villes portuaires (AIVP), Luc Paradis, President of the Chambre de commerce et d'industrie de Québec, and André Stainier, President of Les Amis de la vallée du Saint-Laurent.

De gauche à droite, Jean-Pierre Lecomte, président de l'Association internationale des villes portuaires (AIVP), Luc Paradis, président de la Chambre de commerce et d'industrie de Québec et André Stainier, président de Les Amis de la vallée du Saint-Laurent.

political issue. They must also understand the motives of some non-governmental organizations against port-related projects.”

In closing his comments, Mr. LeRoux quoted a statement on port-city relations from Gene Desfor of York University: “Waterfronts must be regarded as spaces of relations where many economic, political and environmental influences come together in a web of intense flows and linkages.”

How does Canada's largest port and Asia-Pacific Gateway manage to reconcile its needs with those of the City of Vancouver with which it is linked?

This was the subject of comments from Tom Corsie, Vice-President, Real Estate, Port Metro Vancouver.

Above all, he stressed the need for constant collaboration with supply chain partners, with the 16 surrounding municipalities, and First Nations communities. “Access to land will empower growth” in order to meet such objectives as tripling container capacity by 2030, Mr. Corsie said.

Among other speakers, port consultant Theo Willemsen reviewed the Port of Rotterdam's well-articulated approach with city officials for promoting its commercial development; Gary Lagrange, President and CEO of the Port of New Orleans, described how the important port on the Mississippi corridor has been responding to infrastructure challenges in the wake of the Katrina disaster; and geographer Claude Comtois of the Université de Montréal reviewed the impact of tremendous developments at China's Port of Shanghai and on the mighty Yangtse corridor.

Consensus emerges at workshops

At several workshops concluding the business sessions on April 12, there was consensus on a number of priorities. These included the need to render the vital economic contribution of ports more visible to the general public, more communication through permanent forums to notably defuse confrontations with environmental and other interests, greater education via schools on the role of ports in world trade, and continuous consultation between ports and city administrations on short and long-term plans.

In his closing remarks, André Stainier, President of Les Amis de la vallée du Saint-Laurent, said he was impressed by the fruitful quality of the workshop discussions. He felt that the three-day event, as a whole, reflected progress in a structured approach in city-port relations towards sustainable development “on the basis of common vision and mutual understanding. **M**

IMDG Code

INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOODS CODE

2010 EDITION

FRENCH AND
SPANISH
EDITIONS
NOW
AVAILABLE



INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION

PUBLISHING

visit www.imo.org for your local distributor



Andrew Livingstone

Un départ à Halifax, du dragage à Sydney et le Cat nous quitte

Dans les milieux du transport maritime de la côte atlantique, nombreuses sont les personnes qui ont connu des carrières marquantes. Tel est certainement le cas de Doug Rose. Après 19 ans à la société dont il était président-directeur général depuis 8 ans, le toujours aimable Cap-Bretonais, dirigeant réputé de la société exploitante de terminaux à conteneurs Halterm, a pris sa retraite à la fin de mai.

Halterm appartient à Macquarie Infrastructure Partners qui l'a acquise d'Halterm Income Fund en novembre 2006 pour 172 millions de dollars.

La nouvelle tête dirigeante à Halifax est Ashley Dinning, vieux routier du domaine des transports, d'origine australienne. M. Dinning possède une vaste expérience du transport ferroviaire et de l'exploitation portuaire. Avant de venir à Halifax, il était premier agent commercial pour APM Terminals à Port Pipavav, en Inde.

Il ne s'agit pas du seul changement chez Halterm. Paul Brigley devient VP principal et directeur financier, et Kevin Baillie est maintenant directeur général des Opérations du terminal.

M. Rose laisse le souvenir d'un travailleur fiable et infatigable qui s'est dévoué non seulement pour Halterm, mais aussi pour le Port de Halifax. À cause des horaires fluctuants des lignes maritimes et de la récession mondiale, le terminal a connu des hauts et des bas ces dernières années. M. Rose a tenu le cap et sous sa direction, Halterm a repris sa progression et plusieurs nouvelles lignes fréquentent maintenant le terminal.

De son côté, le Port de Halifax a continué d'afficher une progression des volumes de cargaisons dans le premier trimestre. Il ne faut pas s'en surprendre, vu l'amélioration soutenue des conjonctures économiques et commerciales mondiales.

Pour le sixième trimestre consécutif, le Port de Halifax a enregistré une croissance de ses volumes conteneurisés. Au cours des trois premiers mois de 2011, les volumes ont augmenté de 3,6 % par rapport à 2010, passant à 103 079 EVP contre les 99 450 EVP du premier trimestre de 2010.

La demande de marchandises générales et de vrac a chuté à cause surtout de l'anémie persistante de l'économie des États-Unis. La baisse a cependant été plus que compensée par la hausse des cargaisons conteneurisées qui ont continué d'augmenter à la même allure qu'avant la récession économique, révèle l'Administration por-

Halifax waves, Sydney dredge and Cat departure

In the Atlantic Coast marine transportation industry, there is no shortage of people who have made an important impact during their careers. This is certainly the case of Doug Rose. After 19 years with the company and the past eight years as President and CEO, the ever-pleasant Cape Bretoner and well-known head of container terminal operator Halterm, retired at the end of May.

Halterm is owned by Macquarie Infrastructure Partners who purchased the company from Halterm Income Fund in November 2006 for \$172 million.

The new man at the top in Halifax is Ashley Dinning, a veteran transportation executive and a native Australian. Mr. Dinning has an extensive background in both the rail and port business. Before coming to Halifax he was the Chief Commercial Officer for APM Terminals in Port Pipavav, India.

Other changes at Halterm are Paul Brigley becoming Senior VP and Chief Financial Officer and Kevin Baillie, General Manager of Terminal Operations.

Mr. Rose has been a solid and tireless worker for not only Halterm but for the Port of Halifax. The terminal, because of the fickle scheduling by shipping lines and the global recession, has seen its business move up and down like a roller coaster in recent years. Mr. Rose has stayed the course and through his leadership, Halterm is now on an upward trend with a number of new lines calling the terminal.

Talking about the Port of Halifax, it continued to show improvement in its cargo volumes in the first quarter of this year. This was not unexpected as the world's economic and trade patterns continued their recovery path.

For the sixth straight quarter, the Port of Halifax showed growth in its containerized cargo volumes. In the first three months of 2011, volumes were up 3.6% over the same period in 2010. The port handled 103,079 TEUs compared to 99,450 TEUs in the first quarter of 2010.

The demand for bulk and general cargo took a hit with the still sluggish U.S. economy being a big factor. Despite this, the decline did not outweigh the throughput of containerized cargo which continued to grow at a more traditional single-digit rate as was experienced prior to the economic downturn, the Halifax Port Authority said in its cargo analysis. Thus, overall quar-

tuaire de Halifax dans son analyse des cargaisons. Cela a permis au débit total trimestriel de marchandises de rester virtuellement stable à Halifax – avec une infime diminution: de 2 389 527 tonnes en 2010 à 2 388 036 tonnes au premier trimestre de 2011.

Un fait marquant fut toutefois le lancement au printemps du service hebdomadaire de collecte-distribution de conteneurs d'American Feeder Lines entre Boston, Portland et Halifax.

Après des mois d'attente, la Sydney Ports Corporation a finalement pu signer un contrat avec Boskalis Westminster N.V des Pays-Bas pour faire draguer le chenal d'entrée du Port de Sydney. Le dragage jusqu'à une profondeur d'environ 17 mètres du chenal de 8,5 kilomètres est vu comme la clé pour optimiser le potentiel commercial du port. Les travaux permettront aux bâtiments à fort tirant d'eau comme les navires charbonniers qui approvisionnent la centrale de la Nova Scotia Power à Langan de pénétrer dans le port avec une cargaison complète et, éventuellement, le chenal pourrait servir de voie de sortie pour les exportations de charbon de la mine Donkin, qui devrait entrer en production d'ici un an ou deux.

On voit également dans le dragage une étape préparatoire nécessaire à la construction éventuelle à Sydport d'un terminal à conteneurs moderne, ou encore le moyen d'attirer des investisseurs étrangers qui recherchent un port en eau profonde pour y construire des navires. Le constructeur naval Daewoo, en particulier, a déjà manifesté de l'intérêt pour le port.

Le dragage coûtera 38 millions de dollars et la facture sera assumée par les trois ordres de gouvernement et la Nova Scotia Power.

Par ailleurs, le catamaran ultrarapide, *The Cat*, qui reliait la Nouvelle-Écosse au Maine, nous a quittés. Le traversier, que Bay Ferries Ltd de Charlottetown (Î.-P.-É.) possédait et exploitait, a été vendu à une entreprise chinoise. La Fujian Cross Strait Ferry Corp. va fournir un service de traversier cet été entre l'île Pingtan, province de Fujian en République populaire de Chine, et Taipei, Taïwan, a déclaré Mark MacDonald, président-directeur général de Bay Ferries. Le prix de vente n'a pas été révélé.

Le traversier, l'un des plus grands de ce type au monde, assurait la liaison entre Yarmouth et Portland en N.-É. et Bar Harbor, Maine. Il pouvait transporter 900 passagers et 267 voitures à une vitesse de 38 nœuds.

Bay Ferries a interrompu le service en décembre 2009 en alléguant que son exploitation coûtait trop cher et le gouvernement néo-écossais avait cessé de le subventionner. Un mouvement est actuellement en train de se former à Yarmouth pour tenter de rétablir un service de traversier assuré par un type différent de navire. 



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

Setting the Standard
for Service.

 **ABS**
FOUNDED 1862
Setting Standards of Excellence

www.eagle.org

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

terly cargo throughput at Halifax was virtually unchanged - dropping from 2,389,527 tonnes in 2010 to 2,388,036 tonnes in the first quarter of 2011.

A highlight, meanwhile, of this spring was the scheduled launching of a weekly container feeder service by American Feeder Lines between Boston, Portland and Halifax.

After months of anticipation, the Sydney Ports Corporation was finally able to sign a contract with Boskalis Westminster N.V. of The Netherlands to dredge the entrance channel to Sydney Harbour. Dredging the 8.5 kilometre channel to a depth of approximately 17 metres, is seen as the key that will unlock the commercial potential of the port. It will allow for deep draft vessels to enter the harbour fully loaded such as coal boats bringing fuel for Nova Scotia Power's facility at Lingan, and possibly, in the future, be the exit channel for the export of coal from the Donkin Mine which could be producing in a year or two.

Dredging is also seen as a necessary step in the possible development of a modern container terminal at Sydport or the factor that attracts foreign investors looking for a deep harbour to build ships. Shipbuilder Daewoo, for instance, has scouted the harbour and port.

The dredging is a \$38 million project being funded by three levels of government and Nova Scotia Power.

Meanwhile, the high-speed catamaran, **The Cat**, that raced across the waves between Nova Scotia and Maine, has a new home. The ferry, which was owned and operated by Bay Ferries Ltd of Charlottetown, PEI, has been sold to Chinese interests. Fujian Cross Strait Ferry Corp. will operate a ferry service this summer between Pingtan Island in Fujian Province, People's Republic of China and Taipei, Taiwan, said Mark MacDonald, Bay Ferries President and CEO. The selling price was not disclosed.

The ferry, one of the largest of its type in the world, operated between Yarmouth and Portland and Bar Harbor. It had capacity of up to 900 passengers, 267 cars and moved at speeds up to 38 knots.

Bay Ferries ended the service in December 2009 citing it was too expensive to operate and the Nova Scotia government ended its subsidy. There is now a move afoot in Yarmouth to try and re-establish the ferry service with a different type of vessel. **M**

World-class Maritime Simulation and Resource Centre

*Centre de simulation et d'expertise maritime
de classe mondiale*



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

For over 150 years,
Guardians of a great continental waterway

*Depuis plus de 150 ans,
Gardiens d'une grande voie de navigation continentale*

MADE IN CANADA...



418.692.0444 • www.pilotesbsl.com

418.692.0183 • www.sim-pilot.com



Stephen Brown

President, Chamber of Shipping of British Columbia

Président, Chamber of Shipping of British Columbia

Succès et défis de la Porte du Pacifique

Le succès de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP) lancée en 2007 continue d'attirer l'attention de nos partenaires commerciaux partout dans le monde. Il importe toutefois de ne pas oublier que ce genre de stratégie nécessite une vision à long terme et un engagement et que ceux-ci ne doivent pas être subordonnés à des considérations politiques à court terme. Il faut au contraire de l'homogénéité dans les orientations, peu importe le parti au pouvoir – au fédéral comme au provincial.

Bien sûr, et c'est compréhensible, ce sont les investissements dans les infrastructures, la performance des chemins de fer et l'efficacité des camions pour le transport des conteneurs qui retiennent surtout l'attention. Toutefois, il ne faut pas oublier que les principaux ports de l'IPCAP, Vancouver et Prince Rupert, ont des activités très diversifiées et jouent aussi un rôle clé pour assurer la fluidité de l'acheminement des exportations de produits primaires du Canada vers les marchés mondiaux. Nonobstant la convention collective controversée que viennent de signer la BC Maritime Employers Association (BCMEA) et l'International Longshore and Warehouse Union (ILWU), il reste encore à trouver comment, dans chaque port de la Porte, stimuler la productivité et la fiabilité de la main-d'œuvre pour les rendre conformes aux standards internationaux.

Les marchandises exportées de la côte Ouest qui font actuellement les manchettes sont le pétrole et le gaz à cause de la construction projetée de terminaux à Kitimat pour leur expédition vers les marchés d'Asie. Il paraît manifeste que le «KM LNG Operating General Partnership», dont Apache Corporation est le principal actionnaire, pourra aller de l'avant sans trop d'opposition, mais on ne peut pas en dire autant de la Porte du Nord d'Enbridge. La construction envisagée d'un nouveau terminal d'exportation de pétrole brut avec, pour le desservir, un pipeline entre les sables bitumineux et Kitimat, a suscité de la controverse et certains opportunistes ont sauté sur l'occasion de se faire du capital politique.

La position de la Chamber of Shipping of British Columbia à cet égard est sans équivoque: elle veut qu'on s'en remette au processus de la Commission mixte d'évaluation. Il s'agit d'un examen minutieux auquel procèdent actuellement des représentants de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale et de l'Office national de l'énergie dont l'intégrité est au-dessus de tout soupçon et qui possèdent énormément d'expertise. Il y a également le processus d'examen TERMPOL que met en œuvre Transports

Pacific Gateway's successes and challenges

The success to date in development of the "Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative" (APGCI) launched in 2007 continues to command the attention of our global trading partners. But it is important not to lose sight of the fact that strategies such as this require vision and commitment which must not be held hostage to short term political posturing. On the contrary, we need policy consistency, irrespective of the political party in power – both federally and provincially.

Understandably, much of the attention is focused on infrastructure investments, railway performance and trucking efficiency in the movement of containers. However, we should not overlook that the major APGCI ports of Vancouver and Prince Rupert are highly diverse, and also play a key role in enabling the smooth flow of Canada's primary export bulk commodities to global markets. Notwithstanding the recently concluded but controversial collective agreement signed between the BC Maritime Employers Association (BCMEA) and the International Longshore and Warehouse Union (ILWU), the other enduring question is how to 'incentivise' labour productivity and reliability to consistent international standards in every Gateway port.

Amongst the major west coast export commodities that are increasingly gaining attention are oil and gas along with the proposed construction of terminals in Kitimat to enable the export of both to Asian markets. It seems clear that the "KM LNG Operating General Partnership" in which Apache Corporation has the major shareholding, will move ahead with minimal controversy. However, the same cannot be said for the proposed "Enbridge Northern Gateway". Whether there should be a new crude oil export terminal and whether a pipeline should be built from the oil sands to Kitimat to service that terminal has generated significant controversy and no small amount of opportunistic political posturing.

The position of the Chamber of Shipping of British Columbia on the latter issue is unequivocal in advocating that the ongoing "Joint Review Panel" process be respected. This very thorough review which is now underway, is being conducted by persons having the highest integrity and a great deal of expertise in representing the Canadian Environmental Assess-

Canada en consultation avec d'autres organismes, pour assurer une surveillance rigoureuse de la construction et de l'exploitation des terminaux pétroliers ainsi que des itinéraires des pétroliers sur les côtes du Canada. L'Office national de l'énergie est allé encore plus loin en délivrant récemment une ordonnance prescrivant la tenue d'une enquête publique complète sur le projet, laquelle devrait commencer le 10 janvier 2012.

Il est donc vraiment malheureux qu'une poignée de politiciens se soit rangée dans le camp des organisations non gouvernementales de l'environnement (ONGE) et des groupes des Premières Nations les plus extrémistes et cherche à se faire du capital politique sur le dos des pétroliers. Ainsi, le projet de loi C-606, projet de loi privé présenté à la dernière session du Parlement, visait à faire interdire la circulation des grands pétroliers sur la côte nord de la Colombie-Britannique. La Chamber of Shipping s'est opposée, et elle va continuer de le faire, à une telle loi qui constituerait un précédent mondial.

Il est urgent de régler le problème de la circulation des pétroliers

Il importe de placer ce dossier dans son contexte: il y a une forte circulation de pétroliers au nord, en Alaska, et au sud, dans l'État de Washington, pour ne pas mentionner les niveaux historiques dans l'est du Canada et sur les Grands Lacs. La décision stratégique d'organisations philanthropiques basées aux États-Unis de financer une campagne orchestrée par les Premières Nations et les ONGE pour faire de la Colombie-Britannique une zone interdite aux pétroliers relève de la pure utopie. La politique commerciale du Canada peut certainement fournir un autre argument de poids: faut-il compter exclusivement sur un marché étasunien aléatoire pour s'approvisionner en pétrole ou plutôt diversifier nos sources?

En ce qui concerne la circulation des pétroliers qui desservent le Port de Vancouver, le fait est qu'on a adopté les pratiques de gestion et de gestion du risque les plus rigoureuses pour réglementer cette circulation. Les mesures en place donnent d'excellents résultats depuis 50 ans et nous pensons que grâce aux dernières améliorations qu'on leur a apportées, elles sont une garantie de sécurité pour un autre demi-siècle. Malheureusement, à cet égard également, il y a énormément de désinformation et d'opportunisme générateurs de psychose. L'objectif ultime, la cible de bon nombre de ces groupes, ce sont, bien sûr, les sables bitumineux d'Alberta. Interdire la circulation des pétroliers, c'est bloquer le développement des sables bitumineux. Il est toutefois regrettable que l'image de professionnalisme de la marine marchande et les objectifs qui ont présidé à la création de la Porte d'entrée de l'ouest du Canada aient été souillés dans ce débat beaucoup plus large.

Un autre impératif pour assurer le développement de la Porte, c'est l'accès à des terrains. Il importe peu qu'il s'agisse de terrains dont la propriété est déjà acquise, de terrains achetés ou de terrains remis en état. Cependant, plus de marchandises exige plus d'espace. Comme Burrard Inlet à Vancouver est limité géographiquement, la croissance future devra inévitablement se faire sur le fleuve Fraser et à Roberts Bank. Cela nécessitera une planification efficace, une évaluation environnementale minutieuse et de bons mécanismes de consultation. 

ment Agency and the National Energy Board. Likewise, the TERMPOL Review Process, conducted by Transport Canada with inter-agency advice, which institutes a strict review of the construction and operation of oil handling terminals in addition to the routing of oil tankers on the coast of Canada. Beyond this, the National Energy Board has gone even further by also recently issuing an order calling for a full public enquiry into the project and which is scheduled to begin on January 10 2012.

It is therefore truly unfortunate that a small number of politicians have chosen to align with some of the more extreme First Nations Groups and Environmental Non Governmental Organisations (ENGOS) and erroneously saw this issue as a means to harness votes by taking an anti-tanker stance. For example, Bill C-606, a Private Member's bill introduced in the last parliament, sought to legislate a ban on large oil tankers traffic on BC's North Coast. The Chamber of Shipping was opposed, and will continue to oppose any such global precedent setting legislation.

Oil tanker issues demand response

Putting the issue into context, it should be noted that there is heavy tanker activity to the north of us in Alaska and to the south of us in Washington State, not to mention the historic levels of tanker traffic in Eastern Canada and the Great Lakes. The strategic decision of U.S. based philanthropic organisations to finance a First Nations - ENGO campaign intended to turn British Columbia into a tanker free zone is therefore simply unrealistic. There must also surely be a strong case to consider overall Canadian trade policy and whether we should commit our oil resources to reliance entirely on an uncertain US market or rather to diversify our markets.

With respect to the issue of tanker traffic servicing the Port of Vancouver, the fact is that every possible level of detail in terms of Best Management Practices and Risk Management has been implemented in the handling of that traffic. The measures that are in place have been successful for the last 50 years and we anticipate that with the enhancements recently applied, they will be successful for another 50 years. Unfortunately, here too a great deal of misinformed opportunism is generating deliberate fear mongering. We recognize that the end game and the target for many of these groups is the Alberta oil sands and therefore if you can ban tanker traffic you can also constrain development of the oil sands. It's therefore regrettable that the professionalism of the marine industry and the fundamentals of Canada's Western Gateway have been dragged into this much larger discussion.

A further challenge to Gateway development is the need to secure access to land. Whether this is currently owned, acquired, or land that we create through reclamation, is not in itself important. However, more cargo will demand more land. As Vancouver's Burrard Inlet is geographically constrained, inevitably future growth will be in the Fraser River and at Roberts Bank. Efficient planning, environmental review and consultation processes must be initiated for this to happen. 



Nicole Trépanier

President, St. Lawrence Economic Development Council (SODES)

Présidente de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES)

Des infrastructures stratégiques pour soutenir une économie forte

En mai dernier, le gouvernement Charest rendait public son Plan Nord, qualifié de «projet d'une génération». Échelonné sur une période de 25 ans, ce chantier aura un vaste impact sur l'économie du Québec. Bien que pour l'heure l'ensemble des variables qui le composeront ne soit pas entièrement connu, nul doute que les ports de la Côte-Nord et les communautés au nord du 49^e parallèle connaîtront un essor. On peut également parier que les régions et les ports plus au sud auront aussi leur part pour l'approvisionnement et le réacheminement des matières premières, des équipements et plus encore. Bref, un élément moteur apte à stimuler plusieurs facettes de notre économie et de notre industrie.

L'éloignement tout autant que l'importance des gisements miniers sont deux facteurs qui jouent ici en faveur du transport maritime. Des pourparlers antérieurs avec des parlementaires du Québec avaient d'ailleurs confirmé que l'industrie maritime aura un rôle à jouer dans la réalisation du Plan Nord. Globalement, on parle d'un projet de 80 milliards de dollars en investissements publics et privés.

Un autre projet majeur en termes de développement des infrastructures est la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec qui doit enfin être mis de l'avant. Depuis des mois, l'industrie est en attente de la stratégie et d'annonces d'investissements liés au secteur maritime. La situation est d'autant plus déplorable qu'en 2008 les membres du Conseil du Corridor s'étaient entendus sur les projets prioritaires. Donc du côté du secteur privé, il y avait consensus. Certes, la campagne électorale fédérale a mis un frein au dévoilement public de la stratégie. On avait préalablement appris le départ du ministre Strahl, responsable du dossier, ce qui a aussi retardé les engagements. Toutefois, tous sont d'avis qu'il est impératif que le dossier se règle et aille de l'avant, peu importe les causes de report.

Il est à présent primordial d'enclencher réellement le processus afin de maximiser l'efficacité du système Saint-Laurent-Grands Lacs alors que plusieurs initiatives sont en

Strategic infrastructures to underpin a strong economy

Last May, the Charest government announced its Plan Nord, "the project of a generation". Spanning 25 years, this ambitious project will have an enormous impact on the Québec economy. Although all of its component elements are not yet known, there is no doubt that North Shore ports and communities north of the 49th parallel will experience significant growth. It is also safe to bet that southern regions and ports will share in supplying and re-routing raw materials, equipment and much more. The Plan is clearly a lever likely to stimulate many facets of our economy and our industry.

The distance and importance of mineral deposits are two factors that favour marine transport. Past discussions with Québec parliamentarians had already confirmed that the marine industry would play a role in the Plan Nord's implementation. Overall, the project represents \$80 billion in public and private investments.



Hydre-Québec

The massive La Romaine hydroelectric project is a key feature of various major developments within the context of Québec's ambitious Plan Nord.

Le gigantesque projet hydroélectrique de La Romaine est un élément clé pour la réalisation de divers de divers autres grands projets dans le cadre de l'ambitieux Plan Nord du Québec.

Efficient

Safe

Environmentally smart

MARINE DELIVERS



www.cmc-ccm.com



CHAMBER OF
MARINE COMMERCE
CHAMBRE DE
COMMERCE MARITIME



Construction work at the La Romaine project north of Havre Saint-Pierre is expected to last until 2020.

Les travaux d'aménagement du complexe La Romaine au nord de Havre-Saint-Pierre sont censés se poursuivre jusqu'en 2020.

branle. On sait déjà que les ports donnent accès aux marchés internationaux. N'oublions pas qu'ils ont aussi un impact majeur sur l'économie régionale et locale. Vu la concurrence qui s'opère à l'échelle planétaire entre les corridors de commerce, il est fondamental d'investir dès maintenant pour faire en sorte que le Corridor Ontario-Québec soit compétitif, et ce, encore longtemps.

Le congrès de l'Association des administrations portuaires canadiennes à Sept-Îles, en août, sera l'occasion de mettre en lumière l'importance de celles-ci dans l'économie. À elles seules, les cinq APC du Québec génèrent 350 millions de dollars en revenus de taxes aux villes. Cependant lorsque vient le moment de répondre aux besoins de leur clientèle ou de s'adapter aux changements pour demeurer dans la course face à la compétition, les APC, en tant que mandataires du gouvernement fédéral, ne peuvent agir comme des entreprises privées. Ainsi, faute de financement, sont-elles bien souvent forcées de trier parmi les priorités ou d'investir d'abord dans l'entretien d'infrastructures vieillissantes, pourtant propriété du gouvernement.

Vu les projets qui se profilent à l'horizon et la pression qu'exerce la compétition mondiale, il est plus que jamais nécessaire de disposer d'infrastructures efficaces et modernes sur notre territoire. Pour ce faire, une vision concertée entre les gouvernements et l'industrie s'impose. À cela doivent également s'ajouter des engagements financiers durables car ceux nécessaires dans le milieu maritime sont majeurs. Ce sont là des éléments clés si on veut participer au concert des nations, avoir une économie forte et disposer d'infrastructures stratégiques durables. **M**

Another major infrastructure development project is the Continental Gateway and Ontario-Québec Trade Corridor, which should finally get the go-ahead. For months, the industry has been waiting for the strategy and marine-sector-related investments to be announced. The situation is all the more frustrating since members of the Leadership Council had agreed on project priorities as far back as 2008. Private-sector consensus existed. The federal election campaign put the strategy's public release on hold. Just before that, we learned that Minister Strahl, who was spearheading the file, was leaving, thereby also delaying commitments. However, all agree on the importance of settling this file and making some headway, regardless of past hold-ups.

It is imperative that the process get underway so as to maximize the St. Lawrence – Great Lakes system's effectiveness while several initiatives are in the works. We already know that ports provide access to international markets. But they also have a major impact on regional and local economies. Given worldwide competition between trade corridors, it is essential to invest now to ensure that the Ontario-Québec trade corridor can hold its own for many years to come.

The Canadian Port Authorities Conference to be held in Sept-Îles in August 2011 will provide an opportunity to highlight ports' economic importance. Québec's five CPAs alone generate \$350 M in tax income for their respective cities. Yet when it comes time to meet their customers' needs or adapt to changes to remain competitive, given that they are federal government agents, they cannot act like private corporations. Lacking funding, they are often forced to choose among priorities or invest first and foremost to maintain aging government-owned infrastructures.

Given the projects on the horizon and the pressure of international competition, it is more necessary than ever to have efficient, modern infrastructures on our territory. This requires a concerted government-industry vision and sustainable financial commitments, given major marine sector funding requirements. These are key elements if we want to be worldwide contenders, boast a strong economy and enjoy sustainable strategic infrastructures. **M**



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

Ensemble au service du secteur Maritime

Together serving the Maritime Sector

NOS CHAMPS D'EXPERTISE

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

OUR FIELDS OF EXPERTISE

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

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

Integrated solutions adapted to your
training and research needs



**Institut maritime
du Québec**
Cégep de Rimouski

418 835-1621
sfc@lmq.qc.ca
www.lmq.qc.ca/partenaire
www.lmq.qc.ca/eng/partner



**MARITIME
INNOVATION**
RECHERCHE MARITIME ET INNOVATION

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





**Hire the Marine Hydraulic
Experts!**

- Complete service to existing mooring winches & drag winches
- Specializing in Collomatic winches – Rebuilt exchange program on winches and components. Specialists in Dowty Pump / Motor rebuilding!
- Supply & rebuild all hydraulic components for 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

53^e conférence annuelle de l'AAPC

Message de Bruce Wood

Président de l'AAPC



Message from Bruce Wood

ACPA Chair

L'avenir est au beau fixe pour les ports du Canada

Les grands ports du Canada ont doublé le cap. La situation économique des 17 administrations portuaires canadiennes, qui manutentionnent annuellement plus de 160 milliards de dollars de marchandises, s'est redressée en 2010. Certains ports ont enregistré une croissance dans les deux chiffres et d'autres ont connu une année record. De plus, en 2010, plusieurs administrations portuaires ont pu avoir accès au Fonds de stimulation économique du gouvernement fédéral pour investir dans plusieurs grands projets d'infrastructures.

L'Association s'est efforcée d'être proactive et elle s'est concentrée sur la capacité portuaire et la nécessité de continuer d'investir dans les ports. Elle a embauché une société d'experts-conseils, CPCS Transcom, pour effectuer une étude approfondie des besoins d'infrastructures des grands ports du Canada d'ici 15 ans. Cette étude aidera les ports canadiens à identifier et à prioriser les projets importants qui nécessitent des investissements dans le cadre de la politique du gouvernement fédéral sur les portes et les corridors commerciaux.

Il est généralement admis que les ports du Canada ne peuvent faire seuls les investissements requis à cause des plafonds d'emprunt fixés par la Loi maritime du Canada et des diverses restrictions attachées aux lettres patentes des différentes administrations portuaires. Le renforcement du réseau portuaire national du Canada nécessite donc des investissements publics et la contribution de partenaires privés.

A bright future for Canada's ports

Canada's major ports have turned the corner. The 17 Canada Port Authorities handling more than \$160 billion in cargo annually experienced an upturn in economic fortunes in 2010. Several ports had double-digit growth and others had record years. Also, during 2010 a number of Canada Port Authorities were fortunate to have obtained funding under the federal government's Stimulus Fund, investing in a number of important infrastructure projects.

In an effort to be pro-active, the Association has turned its attention to port capacity and the need for continued port investment. The Association engaged a consultant, CPCS Transcom, to complete a detailed study of the infrastructure requirements of Canada's major ports over the next 15 years. This study will help Canada's ports identify and prioritize important projects requiring investment within the context of the federal government's policy on gateways and trade corridors.

It is generally recognized that Canada's ports cannot make the investments alone given the borrowing caps imposed by the Canada Marine Act and other restrictions prescribed by individual Letters Patent for Port Authorities. Private partners and

ACPA's 53rd Annual Conference and AGM

Le gouvernement fédéral a déployé beaucoup d'énergie pour signer des accords de libre-échange avec différents pays. Plusieurs nouvelles ententes seront conclues dans les prochains mois. Cette démarche de notre gouvernement national est particulièrement indiquée car plus de 40 % de notre PIB dépend du commerce. Pour parvenir à l'intensification des échanges que vise le Canada, nous devons toutefois être conscients qu'il faut faciliter la croissance des flux commerciaux car 92 % du commerce international, sauf avec les États-Unis, sont acheminés par bateau.

Assurer une plus grande fluidité de la chaîne d'approvisionnement

Nous devons continuer de faire valoir que les grands ports du Canada se trouvent au beau milieu de chaînes d'approvisionnement cruciales tant pour les importations que pour les exportations. Au cours des 10 dernières années, à cause de la croissance économique fulgurante de la Chine, nous avons vu l'importance du commerce dans la Porte du Pacifique. Une bonne part du succès de la Porte du Pacifique tient au fait que la Chine est tributaire des abondantes ressources naturelles du Canada pour soutenir sa croissance économique rapide. De plus, un nouveau port pour conteneurs a été inauguré à Prince Rupert. Cette tendance ne devrait pas s'infléchir de sitôt.

Plus récemment, nous avons assisté à une demande similaire de ressources naturelles sur la côte nord du Québec. Les envois de minerai de fer et d'autres marchandises devraient tripler dans les toutes prochaines années, ce qui exigera d'autres investissements à l'Administration portuaire de Sept-Îles et ailleurs. À mesure que la situation économique s'améliorera aux États-Unis, des pressions accrues s'exerceront sur les ports du Corridor de commerce Ontario-Québec. Nous l'avons déjà constaté en 2010 au Port de Hamilton, qui a connu sa meilleure année depuis 90 ans.

Les volumes vont également augmenter dans les ports de l'est du Canada en raison de l'ouverture du canal de Panama et de l'arrivée de nouvelles cargaisons de pays comme l'Inde, via le canal de Suez. Le gouvernement de l'Inde vient d'investir énormément dans les infrastructures de transport pour accélérer la circulation des importations et des exportations dans la chaîne d'approvisionnement. Nous avons déjà constaté une augmentation du trafic au Port de Belledune et au Port de Halifax. L'Administration portuaire de Saint-John vient de connaître sa meilleure année. Cette croissance a, elle aussi, été alimentée principalement par les envois de vrac.

L'avenir s'annonce prometteur pour les ports du Canada et l'Association va continuer son travail pour favoriser croissance et prospérité. 

public investment will be required to strengthen Canada's national port system.

The federal government has been aggressive in signing free trade agreements with countries around the world. Several new agreements will be signed in the coming months. This is an appropriate public policy approach by our national government given that more than 40 percent of Canada's GDP depends on trade. However, if Canada wishes to grow trade there has to be some recognition of the need to accommodate increased trade flows with 92 percent of international trade, other than the United States, shipped via the marine mode.

Meeting supply chain challenges

We must continue to make the point that Canada's major ports are in the middle of critical supply chains for both imports and exports. Over the past 10 years we have seen the importance of trade in the Pacific Gateway as China grew in leaps and bounds. Much of that growth has been driven by the need for China to fuel its growing economy with Canada's abundant natural resources. There was also the birth of a new container port in Prince Rupert. This trend is not expected to abate any time soon.

More recently we have seen a similar demand for natural resources on the North Shore of Quebec. The growth in the shipments of iron ore and other commodities is expected to triple in a few short years, requiring further investments in the Sept-Îles Port Authority and beyond. As the U.S. economy continues to improve, there will be added pressures on the ports throughout the Quebec-Ontario Continental Trade Corridor. We have seen this already in 2010 with the Port of Hamilton having its best year in the past 90 years.

Eastern Canada ports will also experience growth with the opening of the Panama Canal and as new shipments flow from countries like India via the Suez Canal. The Government of India recently made large investments in its transportation infrastructure to allow imports and exports to flow more freely along the supply chain. We have already seen growth in the Port of Belledune and the Port of Halifax. The Saint John Port Authority has just come out of an all time record year. Again, this growth was fueled primarily by bulk shipments.

Canada's ports have a bright future and the Association will continue its work to help facilitate continued growth and prosperity. 

Bruce Wood est président et chef de la direction de l'Administration portuaire de Hamilton.

Bruce Wood is President and CEO of the Hamilton Port Authority.



Lors de leur 53^e assemblée générale annuelle, qui aura lieu du 6 au 10 août à Sept-Îles, les têtes dirigeantes de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) seront toujours aux prises avec des enjeux d'infrastructure et de réglementation. Cependant, ils seront certainement rassurés par l'impact favorable qu'a eu la reprise économique sur l'activité portuaire après la récession de 2008-2009.

Pour certains des 17 ports de l'AAPC, la reprise de 2010 a atteint les deux chiffres, et, malgré des indices qui pointent vers une perte de vitesse de l'économie mondiale, des vents contraires aux États-Unis et la faiblesse prolongée de l'économie européenne, la tendance demeure croissante.

As they gather in Sept-Îles on August 6-10 for their 53rd annual conference and general meeting, the chief executives of the Association of Canadian Port Authorities may still be confronted by pressing infrastructure and regulatory challenges, but they can at least be encouraged by the impact of recovery on port traffic from the 2008-2009 recession.

In some cases, the 2010 bounce-back among the 17 ACPA ports reached the double-digits. And a growth trend remains the norm despite recent signs of a global economy losing steam, headwinds in the United States, and persistent weakness in Europe.



PREA

Cargo recovery in ports gathers momentum

La reprise économique au rendez-vous dans le secteur portuaire

Leo Ryan

The Port of Prince Rupert's bulk cargo shipments to Asia are showing good growth while container activity remains a key factor in the port's future.

Les expéditions de cargaisons de vrac vers l'Asie via le port de Prince Rupert sont en croissance tandis que le transport conteneurisé conservera une grande place au port dans l'avenir.

À l'échelle mondiale, l'économie chinoise, qui demeure le principal moteur de la demande pour les marchandises de première nécessité, reste déterminante. Le PIB chinois continue de croître tout juste en deçà de la barre des 10 %. Plus loin, il sera clairement illustré que la forte reprise du secteur du bois d'œuvre est largement attribuable à la Chine.

Le Fonds monétaire international (FMI) a récemment révisé à la hausse ses prévisions pour 2011 au Canada, où la croissance devrait atteindre les 2,9 %. En revanche, la perspective pour l'économie des États-Unis a été revue à la baisse, passant de 2,8 % à 2,5 %.

Selon le FMI, l'économie allemande devrait prendre la

In the overall picture, China, the biggest driver of world demand for key commodities, remains a determining factor. Chinese GDP continues to progress at a high single-digit pace. As indicated below in this report, China is a key reason why Canada's long-struggling lumber export business has rebounded significantly.

In its latest forecast, the International Monetary Fund revised upward its 2011 growth forecast for Canada to 2.9% while reducing its outlook for the U.S. economy to 2.5% from a previous 2.8%.

According to the IMF, Germany is poised to lead the advanced economies, with an anticipated growth of



The 2011 outlook for the Port of Vancouver is looking strong in both the bulk and container sectors.

Les perspectives sont bonnes pour 2011 au port de Vancouver, tant pour le vrac que pour les conteneurs.

tête du peloton avec une croissance prévue de 3,2 % pour cette année. Par ailleurs, les économies regroupées des pays émergents devraient croître de 6,6 %.

Les ports de la côte Pacifique

Suivant la tendance générale, Port Metro Vancouver, le plus important port canadien, a connu une augmentation du trafic de 16 % et traité un volume de marchandises record de 118,4 millions de tonnes en 2010. De plus, les perspectives pour 2011 sont bonnes dans la plupart des secteurs.

Selon Robin Silvester, PDG de Port Metro, «2010 a été une année phare. Des projets d'infrastructure sans précédent ont été lancés, un modèle unique de collaboration entre l'industrie du transport et les intervenants du secteur portuaire a été mis en œuvre et des volumes inédits ont été enregistrés».

Grâce à la croissance soutenue des économies asiatiques et à la demande de charbon, de grain et de potasse qu'elles génèrent, le volume des marchandises en vrac a connu un essor de presque 20 % pour atteindre les 80,3 millions de tonnes. Le redressement de la demande de produits forestiers a engendré une hausse de volume de 15 % pour les marchandises générales qui ont totalisé 16,8 millions de tonnes. Le volume de conteneurs atteint un niveau record, grimpa de 17 % et atteignant les 2,5 millions d'EVP.

Les statistiques à la fin avril montrent le volume de marchandises à la baisse d'un peu plus de 1 %, pour un total de 37 millions de tonnes. Toutefois, le trafic de conteneurs a

3.2% this year. Collectively, the emerging economies are seen gaining 6.6%.

Pacific Coast ports

In reflection of general trends, Port Metro Vancouver, Canada's largest port, achieved record-breaking volumes in key sectors and a total 16% traffic increase to 118.4 million tonnes in 2010. And the 2011 outlook looks promising in most cargo sectors.

Robin Silvester, President and CEO, described 2010 "as an important and successful year with unprecedented infrastructure investments underway, the implementation of a unique model of collaboration among transportation and port operations partners, and record setting volumes."

Bulk cargo soared by nearly 20% to 80.3 million tonnes, thanks to sustained growth of Asian economies and their demand for such Canadian commodities as coal, grain and potash. Breakbulk went up 15% to 16.8 million tonnes, with a rebound in demand for forest products. Container traffic set an all-time record, rising 17% to 2.5 million TEUs.

Cargo statistics to the end of April show total volume down by just over 1% at 37 million tonnes, but containers are up 9.3% (way above expectations), coal is up 3%, fertilizers are up 8.5%, and machinery, vehicles and construction materials are up 5.2%.

Worth special note, however, is the major spike



Solutions for growing economies.

CPCS Transcom Limited (CPCS) specializes in transportation strategy and related economic, financial and policy analysis. Originally the consulting arm of Canadian Pacific (1969), CPCS has evolved into an independent (1986) employee-owned professional services firm, with an established track record of providing clear, high quality analysis and advice on transportation and infrastructure development issues in Canada and internationally.

CPCS has completed over 900 assignments in more an 80 countries, including:

Port & Terminals

35+ Strategy mandates
30+ Transactions
\$5+ billion in deals

Freight Rail

100+ Strategy mandates
8 Transactions
\$3+ billion in deals

Multi-modal Transport

30+ Strategy mandates

CPCS provides a comprehensive range of advisory services related to rail, road, intermodal and marine infrastructure and operations.

Strategy and Business Planning

- Transportation strategy and business planning
- Gateways and corridors strategies
- Multimodal infrastructure investment planning
- Transportation market and competitiveness studies
- Financial modeling of new/existing operations
- PPP, privatization strategy and transaction services

Economic, Policy and Regulatory Analysis

- Transportation policy research and analysis
- Economic impact analysis
- Trade promotion analysis and strategy development
- Investment due diligence analysis
- Infrastructure investment feasibility analysis
- Trade competitiveness strategies
- Impact of regulation on markets and competition





The Norwegian Pearl was the first cruise ship to visit the Nanaimo Cruise Terminal inaugurated this past May.

Le Norwegian Pearl a été le premier navire de croisière à faire escale au terminal de croisière de Nanaimo, inauguré en mai dernier.

augmenté de 9,3 %, dépassant largement les attentes. Le volume de charbon a grimpé de 3 %, les fertilisants ont augmenté de 8,5 % et une hausse de 5,2 % a été enregistrée pour la machinerie, les véhicules et les matériaux de construction.

Cela dit, c'est le bois d'œuvre qui a le plus retenu l'attention avec une montée en flèche de 40,7 % et un volume total de 1,4 million de tonnes à la fin d'avril. L'augmentation est attribuable à une intensification de la demande chinoise.

D'ailleurs, cette nouvelle tendance a eu pour effet une modification des structures commerciales et des habitudes de transport. Constatant que la demande chinoise pour le bois d'œuvre dépassait la capacité de transport par conteneurs, quatre entreprises de bois d'œuvre se sont associées pour former Loadline Forest Carriers. Le service a amorcé ses activités en nolisant le *Cielo di San Francisco*, un tout nouveau transporteur de marchandises générales, qui a chargé une cargaison de bois d'œuvre au terminal Lynnterm.

Deux autres bonnes nouvelles ont ponctué le printemps à Port Metro Vancouver.

D'abord, la direction de Neptune Bulk Terminals (Canada) Ltd. a annoncé un investissement de 63,5 M\$ qui permettra de faire l'acquisition de nouveau matériel, dont un engin de mise et de reprise au tas, afin d'optimiser la capacité de manutention de charbon, l'efficacité énergétique et la performance environnementale de son installation de Vancouver Nord.

Puis, au début de mai, ce fut le coup d'éclat avec la signature d'une convention collective inédite de huit ans entre les débardeurs et les employeurs maritimes de la Colombie-Britannique. (Voir le dossier sur l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique).

«L'entente augure bien pour l'avenir de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et permettra au commerce entre l'Amérique du Nord et l'Asie de continuer à

in lumber traffic: 40.7% to 1.4 million tonnes by end April. This has stemmed from an increase in demand from China that has been growing in intensity.

The latter has, in fact, sparked a shift in transportation/trade patterns. With the high Chinese demand for Canadian lumber outstripping container capacity, four B.C. lumber companies formed Loadline Forest Carriers. The latter began in May to charter a newly-built breakbulk vessel, the *Cielo di San Francisco*, which loaded lumber at the Lynnterm terminal.

The spring also ushered in two other important developments impacting on Port Metro Vancouver.

One was the announcement by Neptune Bulk Terminals (Canada) Ltd. to invest \$63.5 million in new equipment, notably a stacker reclaimer, to improve coal-handling capacity, optimize energy efficiency and enhance environmental performance at the North Vancouver facility.

Then, in early May, came a veritable bombshell (in the good sense): an unprecedented eight-year collective agreement between maritime employers and longshore workers in British Columbia. (See separate report in Asia Pacific Gateway dossier.)

"It's tremendously positive for the future of Canada's whole Pacific Gateway initiative and for capturing growing North American trade with Asia," Mr. Silvester told *Maritime Magazine*.

In the meantime, things are looking up, too, for Vancouver's cruise business, which took a hit last year with the cruise ship calls falling to 177 from 256 in 2009. Port Metro Vancouver anticipates some 200 calls this year.

After recording its strongest ever cargo volumes in 2010, thanks to robust Asian trade, the Port of

Together

we've built a partnership that delivers.



With our reliable supply chain partners, worldwide network and robust infrastructure, no single company delivers North America like CN.

Seamless transfer, transportation and delivery.



www.cn.ca

croître», M. Silvester a-t-il déclaré au *Maritime Magazine*.

Dans la même foulée, le secteur de la croisière à Vancouver prend aussi du mieux après la dégringolade de l'année dernière, qui a vu le nombre d'appels de navires chuter de 256 à 177 en 2009. Cette année, Port Metro Vancouver anticipe 200 escales de navires.

Grâce au commerce florissant avec l'Asie, Prince Rupert a traité un volume record de marchandises en 2010 et la tendance s'est maintenue au premier trimestre de 2011 avec une croissance de 8,4 % et un total de 4,5 millions de tonnes. Des gains importants ont été enregistrés dans les secteurs des billes de bois et du charbon métallurgique, le volume de grain s'est maintenu et le nombre de conteneurs empruntant le port a légèrement diminué.

Les volumes de conteneurs et de charbon ont été les principaux responsables de la surprenante hausse de 35 % du volume du port, qui a atteint les 16,4 millions de tonnes en 2010. Le terminal à conteneurs Fairview a traité 343 366 EVP, soit une augmentation de presque 30 %.

Selon Don Krusel, PDG de l'Administration portuaire de Prince Rupert, «l'augmentation des conteneurs d'exportation en provenance du nord-ouest et empruntant le couloir nord en 2010 est encourageante. Elle illustre bien le rôle de portail stratégique que Prince Rupert peut jouer pour l'exportation de marchandises canadiennes et étasuniennes».

Un facteur clé pour le développement du port est le service rapide par rail du CN qui raccorde Prince Rupert au centre du Canada, au Midwest et à d'autres destinations plus éloignées.

L'année dernière, tandis que le volume de conteneurs d'importation à Prince Rupert grimpait de 24,4 %, le volume d'exportations connaissait un essor de 37 %. De plus, une croissance continue semble de mise pour l'avenir immédiat, puisque, depuis le mois de mai, les partenaires de la CKYH Alliance, COSCO et Hanjin Shipping, ont entrepris de doubler le nombre d'appels au port de leurs porte-conteneurs, qui passe de deux à quatre.

Ailleurs sur la côte Ouest, Nanaimo, le plus important port de l'île de Vancouver, a traité un volume de tonnage

Prince Rupert continues to show traffic growth, with first quarter 2011 total traffic up 8.4% at 4.5 million tonnes. Logs and metallurgical coal posted high gains from a year-earlier, while overall grain shipments were steady and container activity declined somewhat.

Container and coal were the biggest factors in the port's 35% surge to 16.4 million tonnes in 2010. Fairview Container Terminal handled 343,366 TEUs, representing a nearly 30% jump.

"The growth in export container volumes originating in the northwest and across the northern corridor was a very positive development through 2010, and clearly demonstrates the potential for the Port of Prince Rupert as a strategic gateway for Canadian and U.S. exports," declared Don Krusel, President and CEO of the Prince Rupert Port Authority.

A key player in the port's development is the rapid CN rail service to Central Canada and to the U.S. Midwest and beyond.

Whereas Prince Rupert import box volumes grew 24.4%, export volumes soared by 37% last year. And the immediate future points to further growth as a result of the decision, effective in May, of CKYH Alliance partners COSCO and Hanjin Shipping, to double their calls to four containerships a week.

Elsewhere on the West Coast, the Port of Nanaimo, largest on Vancouver Island, registered a sharp increase in total cargo from 1.52 million tonnes in 2009 to 1.80 million tonnes in 2010. Deepsea vessel arrivals surged to 147 from 91.

Particularly significant were the forest product export cargo numbers: 446,580 tonnes versus the year-earlier 268,868 tonnes. Inbound domestic shipments of forest products also marked big gains.

"Our export lumber cargoes started to move again in the fall of 2010 in direct relation to the demands from the Chinese markets," Doug Peterson, Marketing Manager of the Nanaimo Port Authority, told



BC MARITIME EMPLOYERS ASSOCIATION

The BCMEA advocates on behalf of its 62 Customer-Members for legislative and regulatory reform on issues affecting labour reliability in the Asia Pacific Gateway. The Association is a service provider of labour relations, training, recruitment & dispatch of longshore employees. The Asia Pacific Gateway contributes over \$12 billion to Canada's GDP, and more than 129,500 jobs.



ImPort ExPort



www.fednav.com



FEDNAV

considérablement plus élevé, soit 1,8 million de tonnes en 2010 comparativement à 1,52 million de tonnes en 2009. Le nombre de visites de navires océaniques à Nanaimo a bondi de 91 à 147. Parmi les données les plus importantes, soulignons le volume de produits forestiers d'exportation: 446 580 en 2010 contre 268 868 en 2009. Par ailleurs, le nombre de cargaisons intérieures de produits forestiers s'est aussi beaucoup accru.

Selon Doug Peterson, directeur de la commercialisation de l'Administration portuaire de Nanaimo, «l'exportation du bois d'œuvre a repris à l'automne, ce qui est directement attribuable à la demande chinoise. Le volume prévu pour le premier trimestre a été surpassé et l'exportation de billots à destination de la Chine, qui a débuté en 2010, continue de s'intensifier. Ce secteur devrait rester fort en 2011 et possiblement aussi en 2012».

M. Peterson a ajouté que le port continue d'explorer de nouveaux horizons: l'accueil de marchandises spéciales, la location à long terme de terrains et la recherche de nouveaux mouvements de marchandises. De plus, en diversifiant ses exportations et les activités connexes et en offrant une gamme de réponses à des problèmes de manutention de toutes sortes, Nanaimo est en voie de gagner la réputation de «port des solutions».

Ce port, qui est une destination de croisière depuis 2002, a inauguré en mai dernier le Nanaimo Cruise Terminal, une installation de 24 M\$. Ce quai flottant de 107 mètres peut accueillir des navires d'une longueur de 320 mètres et accommoder les plus grands bateaux de croisière qui visitent la côte Ouest. Cette année, Nanaimo accueillera quatre grands pa-

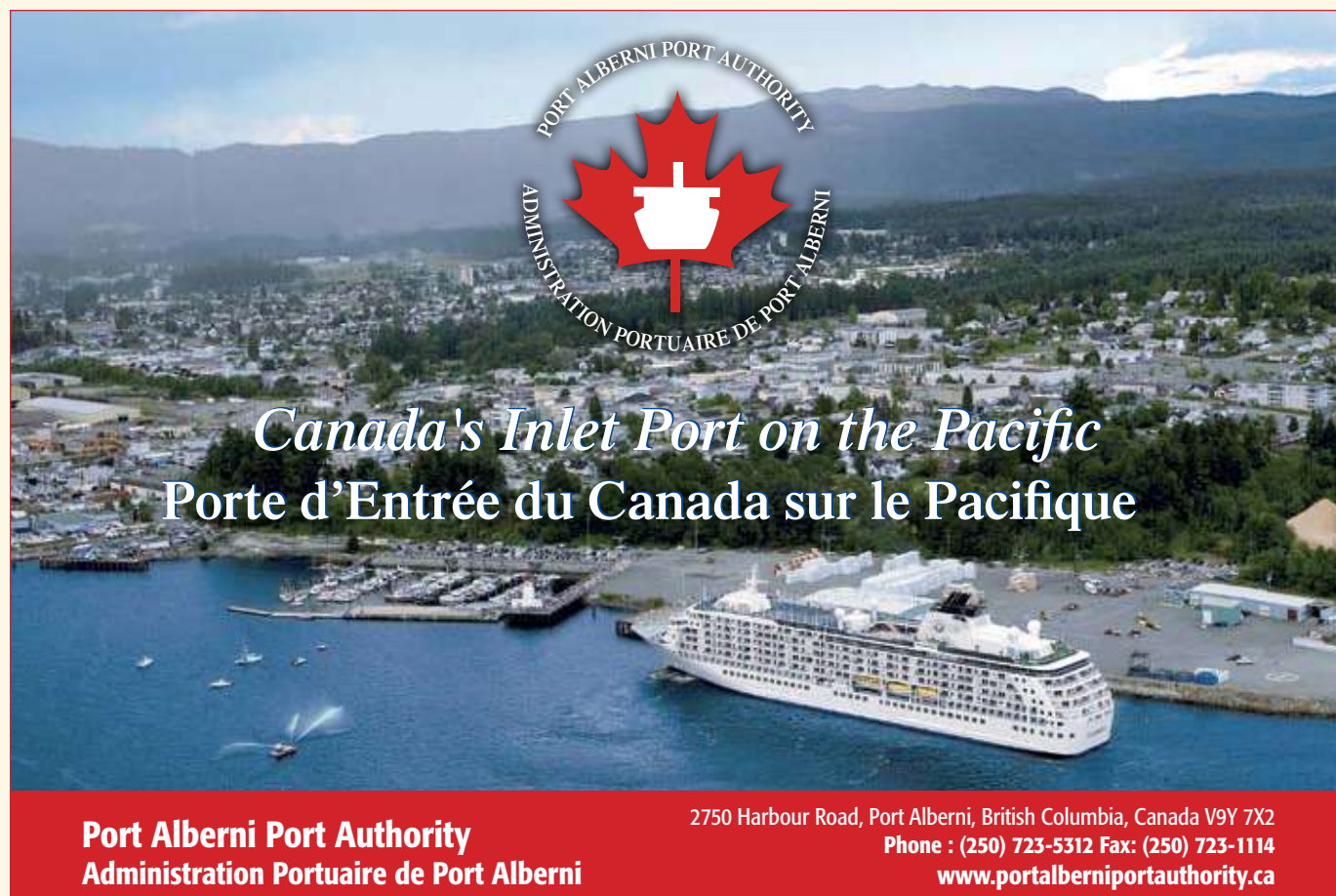
Maritime Magazine. "The first quarter 2011 numbers are above budget, and the log exports to China, which started in 2010, are continuing to grow. They should remain strong through 2011 and possibly through 2012 as well."

Mr. Peterson said the port is continuing to pursue project cargoes and long-term property lease and bulk cargo movement opportunities. In addition, Nanaimo is branding itself as the "Solutions Port" – endeavouring to diversify its export and related marine activities and provide solutions for a variety of transportation and cargo-handling issues.

A cruise destination since 2002, the port staged a grand opening of a new, \$24 million Nanaimo Cruise Terminal in May. The 350-ft floating dock is capable of berthing 1,050-ft vessels and can handle the largest cruise ships visiting the west coast. This year, Nanaimo will welcome four large cruise vessels - a number expected to grow to up to 30 annually within five years.

On the western end of Vancouver Island, the Port of Alberni handled just over one million tonnes of domestic and international traffic in 2010. Total vessel calls: 498.

Commenting on present trends, Dave McCormick, Manager of Property and Community Relations, stated that continuing investments within the forestry industry and marketing to emerging markets in Asia, especially China, are offering increased opportunities



Canada's Inlet Port on the Pacific
Porte d'Entrée du Canada sur le Pacifique

Port Alberni Port Authority
Administration Portuaire de Port Alberni

2750 Harbour Road, Port Alberni, British Columbia, Canada V9Y 7X2
Phone : (250) 723-5312 Fax: (250) 723-1114
www.portalberniportauthority.ca

quebots et prévoit atteindre annuellement les trente appels d'ici cinq ans.

Le port d'Alberni, situé à l'extrémité ouest de l'île de Vancouver, a pour sa part traité un peu plus d'un million de tonnes de marchandises internationales et du Canada et accueilli 498 navires en 2010.

Dans un commentaire sur les tendances actuelles, Dave McCormick, directeur des installations et des relations avec le public, a souligné que l'investissement soutenu dans le secteur des produits forestiers et les efforts de commercialisation sur les marchés émergents d'Asie, notamment en Chine, crée de nouveaux débouchés pour l'industrie forestière de la côte britanno-colombienne. «À titre indicatif, comparativement à la même période en 2010, le nombre de cargaisons de bois d'œuvre a augmenté de 79 % et le volume de billes de bois a bondi de 70 % au premier trimestre de 2011. Le fait que le volume de bois d'œuvre surpasse le volume de billots constitue un renversement de la tendance des dernières années», a-t-il précisé.

Selon M. McCormick, de nouveaux marchés avec l'Asie pourraient naître, par exemple avec le Pakistan, et s'ajouter au commerce avec nos partenaires traditionnels, comme la Chine et le Japon.

Les ports des Grands Lacs

Parmi les ports canadiens des Grands Lacs, c'est Hamilton, sur le lac Ontario, qui a connu la plus impressionnante reprise de l'année 2010 et la tendance croissante s'y poursuit en 2011, à tel point que le record de 12,6 millions de tonnes établi en 2006 pourrait être battu.

Au total, le port de Hamilton a traité 11,5 millions de tonnes en 2010 contre 8,4 millions de tonnes en 2009, ce qui constitue une hausse de volume de 37 %. Le vrac solide a grimpé de 7,7 millions de tonnes à 10,6 millions de tonnes, tandis que le vrac liquide est passé de 465 684 tonnes à 571 258 tonnes.

La denrée recherchée en 2010 était le minerai de fer, dont le volume a dépassé les 5 millions de tonnes comparativement aux 3,6 millions de tonnes traitées en 2009. Bien que l'usine de U.S. Steel (anciennement Stelco) ait fermé ses portes, l'usine ArcelorMittal de Hamilton tourne à plein régime.

Grâce à un fort mouvement de produits agricoles, d'agrégats et d'acier d'importation, du début de la saison à la fin de mai, le volume de marchandises traité par Hamilton était à la hausse de 13 %, atteignant les 2,53 millions de tonnes.

L'Administration portuaire de Hamilton a décrit 2010 comme une «année jalon». En 2008, une initiative stratégique ambitieuse a été mise en branle en vue de permettre l'investissement de 500 M\$ en amélioration et en création d'infrastructures. L'objectif du plan est de faire de Hamilton le port de prédilection des Grands Lacs. Près de la moitié de la somme prévue est déjà investie, engagée ou sur la table de négociation.

Selon Bruce Wood, PDG de l'Administration portuaire de Hamilton, «les améliorations faites au cours de la dernière année ont accru la capacité du port ainsi que sa visibilité ailleurs au pays et sur la scène internationale. Les activités commerciales à Hamilton et dans les régions environnantes en ont grandement bénéficié».

for the B.C. coastal forest industry. "For example, lumber shipments were up 79% for first quarter 2011 versus the same period in 2010 while shipments of raw logs were up 70% for the same period. The shipments of lumber outpacing raw logs have reversed the trends from the recent past."

According to Mr. McCormick, new markets should develop in Asia beyond traditional trading partners like China and Japan and encompass such countries as Pakistan.

Great Lakes ports

Among Canada's Great Lakes ports, Hamilton on Lake Ontario enjoyed the most spectacular turnaround in 2010, and a healthy trend was continuing in 2011 – with a possible record on the horizon following the previous peak of 12.6 million tonnes in 2006.

In total, the Port of Hamilton handled 11.5 million tonnes of cargo in 2010 versus 8.4 million tonnes in 2009 – representing a 37% increase. Dry bulk climbed to 10.6 million tonnes from 7.7 million tonnes, while liquid bulk rose to 571,258 tonnes from 465,684 tonnes.

The big ticket item in 2010 was inbound iron ore which hit more than 5 million tonnes compared with the year-earlier 3.6 million tonnes. Although the U.S. Steel (former Stelco) plant has shut down, the Hamilton operations of ArcelorMittal are running full blast.

In the early Seaway season to end May, Hamilton's volume was up by 13% at 2.53 million tonnes, thanks

The Port With Solutions...

Move your products on and off the Island, throughout the Pacific Northwest and around the world with Vancouver Island's

'Solutions Port'.





TBPA

The Algoma Discovery is pictured loading grain at the Viterra facility in the Port of Thunder Bay.

L'Algoma Discovery en train de charger du grain au terminal Viterra du port de Thunder Bay.

Le port de Hamilton cherche à se diversifier et souhaite doubler son volume de marchandises non liées à l'industrie de l'acier. Les nouvelles installations de Parrish and Heimbecker et de McAsphalt Industries engendrent l'augmentation de la capacité de manutention du vrac ainsi que du mouvement de marchandises surdimensionnées. Le port prévoit surpasser les 4 millions de tonnes de marchandises non liées à l'acier d'ici 2020.

Le port de Thunder Bay, situé à l'extrémité du lac Supérieur, a connu une légère baisse de volume en 2010 en raison de la diminution des expéditions de grain. Le volume total de 2010 s'est chiffré à 6,8 millions de tonnes comparativement à 7,3 millions de tonnes en 2009. En revanche, le charbon et la potasse ont fait des gains considérables. La saison 2011 a débuté lentement, mais l'activité devrait reprendre avec un mouvement accru de marchandises spéciales, notamment des composantes de centrales éoliennes à destination de la Saskatchewan et du nord de l'Ontario.

Une autre bonne nouvelle pour le port est l'entrée en service cet automne d'une grue portuaire à fonction unique. Une subvention de 1 M\$ du Fonds du patrimoine du Nord de l'Ontario a aidé le port à faire l'acquisition de la grue de 3 M\$, qui devrait attirer du vrac, des produits forestiers et des marchandises spéciales. Entretemps, dit Tim Heney, PDG

to strong agricultural movements, aggregates and overseas steel.

2010 has been described as "a landmark year" by the Hamilton Port Authority. An ambitious 2008 strategic plan targeted \$500 million in infrastructure investments and improvements to reach the goal of becoming the Great Lakes port of choice. Nearly half of the projected investments have been completed, committed or under negotiation.

"Development in the past year has created new capacity and elevated the port across the country and internationally, benefiting business across Hamilton and the broader region," said HPA President and CEO Bruce Wood.

The Port of Hamilton is focused on cargo diversification, with a view to doubling the volume of non-steel related commodities. New facilities by Parrish and Heimbecker as well as McAsphalt Industries are stimulating bulk capacity growth as is the movement of oversized project cargo. The port is banking on surpassing 4 million tonnes in non-steel cargo by 2020.

On the tip of Lake Superior, The Port of Thunder Bay experienced a small cargo decline in 2010



THE Alternative

Full Seaway Depth...

On the north shore
of Lake Ontario

- **Heavy lifts**
- **Project cargoes**
- **Bulk handling**



One call provides full service, including
stevedoring, storage, distribution and inland transportation

Contacts

General Manager

Port of Oshawa

Tel. : **(905) 576-0400**

Fax : (905) 576-5701

General Manager

Oshawa Stevedoring Inc.

Tel. : **(905) 728-9299**

Fax : (905) 728-7898

- New transit shed
- Industrial land for port related industries
- Acres for open storage
- Covered bulk storage
- Customs clearance
- Bonded warehousing
- Equipment to suit all needs
- Direct access to Highway 401

portoshawa@bellnet.ca

www.portofoshawa.ca





WPA

Traffic has been gaining sharply at the Port of Windsor where “the pieces are coming together to establish a significant multimodal, logistics hub,” says chief executive David Cree.

Le port de Windsor jouit d’une forte hausse de volume. Selon David Cree, administrateur général du port, «tous les facteurs convergent pour faire de Windsor un carrefour multimodal d’envergure».

de l’Administration portuaire de Thunder Bay, les membres de l’industrie attendent de voir ce qui se produira une fois que le gouvernement fédéral conservateur aura exécuté son plan visant à éliminer le monopole de commercialisation de longue date de la Commission canadienne du blé. Ce changement important pourrait prendre effet tôt en 2012. Il sera intéressant de voir ce que feront les sociétés spécialisées en négoce du grain. «Il est possible que nous obtenions davantage de grain à traiter qu’au cours des dernières années, du moins nous l’espérons», M. Heney a-t-il avoué au *Maritime Magazine*.

Après une perte de vitesse en 2009, le port de Windsor, où plusieurs projets d’infrastructure sont en cours pour assurer l’expansion du port, a vu son volume croître de 9 %

as a result of lower grain shipments. The 2010 total came to 6.8 million tonnes versus 7.3 million tonnes in 2009. Coal and potash, on the other hand, recorded substantial gains. The 2011 season started slowly, but was expected to pick up – in part due to expanding project cargo activity later this year involving wind farm components destined for northern Ontario and Saskatchewan.

Another positive factor will be a new dedicated shore crane that is slated to go on stream this fall. Being installed with the help of a \$1 million grant from the Northern Ontario Heritage Fund, the \$3 million crane is expected to attract bulk traffic, forest products, and project cargo business.

Canada’s Gateway to the West

- Best Choice for Project Cargo
 - Direct Rail Access by CN and CP to Western Canada
- Minimize Shipment Handling, Time and Cost
- Staging Area and Storage Available



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

Canada



et atteindre les 5,3 millions de tonnes. David Cree, PDG de l'Administration portuaire de Windsor, prévoit un fort taux de croissance à un chiffre pour 2011. «Avec toute l'activité dans le secteur de la construction, le volume d'agré-gats se maintient et nous croyons que 2011 sera une bonne année pour les pièces d'éoliennes et l'acier à Morterm», a-t-il indiqué.

La reprise de 2010 a été déclenchée par une hausse de 40 % du volume d'agré-gats, qui s'est chiffré à 2,1 millions de tonnes.

Au cours d'une entrevue, M. Cree a souligné que «tous les facteurs convergent pour faire de Windsor un carrefour multimodal d'envergure pour les marchandises canadiennes et étasuniennes au centre du Canada».

L'été dernier, le gouvernement fédéral a alloué au port 10 M\$ du Fonds de stimulation de l'infrastructure pour la construction d'une nouvelle installation, qui répondra à la demande croissante pour le bitume liquide et les agré-gats destinés à la construction. Les améliorations, qui coûteront environ 25 M\$, comprennent l'agrandissement d'un quai et une aire d'entreposage de quelque 80 000 mètres carrés et devraient être terminées cet automne.

En outre, le début des travaux sur la nouvelle auto-route Windsor-Essex Parkway est prévu pour cet automne. Ce projet de 1,5 G\$ constitue le plus important investisse-

In the meantime, said Tim Heney, President and CEO of the Thunder Bay Port Authority, industry observers are closely watching what will happen after the federal Conservative government follows through on its plan to end the long-held grain marketing monopoly of the Canadian Wheat Board. Such a major change could come into effect by early 2012. "It will be interesting to see what the grain trading houses will do. Hopefully, we could end up handling more grain than in recent years," Mr. Heney told *Maritime Magazine*.

After losing some ground in 2009, the Port of Windsor, where much is happening in infrastructure projects to boost future expansion, saw its traffic rebound by 9% in 2010 to 5.3 million tonnes. And David Cree, President and CEO of the Windsor Port Authority, forecasts a solid single-digit increase in 2011. "Aggregates are holding steady with all the construction activity and it also looks like a good year for windmill components and steel through Morterm."

The rebound in 2010 was sparked by a 40% hike in aggregates to 2.1 million tonnes.

In an interview, Mr. Cree stressed that "the pieces are coming together for Windsor to emerge as a significant multi-modal, logistics hub in Central Canada for Canadian and U.S. shipments."

The Port of Toronto



A major inland port celebrating the
100TH ANNIVERSARY.
Docked beside a third of the Canadian market.

Toronto Port Authority  Administration Portuaire de Toronto
60 Harbour Street, Toronto, Ontario M5J 1B7
Tel: (416) 863-2000 Fax: (416) 863-4830
www.logistec.com info@logistec.com



Oshawa Harbour Commission

At the Port of Oshawa, the early stages of the 2011 season have been highlighted by a rebound in steel imports.

Au port d'Oshawa, le début de la saison 2011 a été ponctué par un redressement du volume de l'acier d'importation.

ment jamais fait par le gouvernement de l'Ontario pour la construction d'une autoroute. Le nouveau système routier, qui devrait être achevé dans quatre ans, permettra d'accroître considérablement la circulation des camions et de réduire la congestion. «Comme résultat, à compter de 2012, nous estimons que Windsor traitera 2,5 millions de tonnes d'agrégats annuellement», a ajouté M. Cree.

Une autre nouvelle de premier plan est la formation de la Continental Rail Gateway coalition, qui regroupe l'Administration portuaire de Windsor, Borealis Infrastructure et le Canadien Pacifique, en vue de recueillir les 400 M\$ nécessaires à la construction d'un tunnel ferroviaire de remplacement sous la rivière Detroit. Quelque 350 000 wagons empruntent chaque année le tunnel actuel, qui ne peut toutefois accommoder les conteneurs de 9 pi 6 po superposés. Le nouveau tunnel à gabarit de passage élevé permettrait entre autres aux trains à double niveau d'emprunter le couloir Montréal-Windsor-Detroit-Chicago.

Le port de Toronto a enregistré une faible diminution du volume l'année dernière, qui a glissé de 1,6 à 1,54 million de tonnes.

Les principales marchandises traitées par le port sont le sucre, le sel et le ciment. Par ailleurs, l'importance des marchandises spéciales et du secteur de la croisière prend de l'ampleur.

Situé au cœur de la plus grande région manufacturière et de commerce international du Canada, le port de Toronto est à la recherche de nouvelles occasions d'affaires découlant d'importants projets de construction qui auront lieu dans la région du Grand Toronto au cours des cinq prochaines

Last summer, the federal government allocated more than \$10 million from the Infrastructure Stimulus Fund for a new marine facility that will allow the port to meet a projected increase in demand for liquid asphalt and construction aggregates. The improvements – costing about \$25 million all told - include an extended dock and a 20-acre storage area, with completion slated for this coming fall.

Construction is expected to begin this fall for the \$1.5 billion Windsor-Essex Parkway, the biggest single highway investment made in Ontario history. Construction of a road system that will dramatically enhance truck traffic flows and reduce congestion will take four years. "We see this generating 2.5 million tonnes of aggregates annually through the port, starting in 2012," said Mr. Cree.

Meanwhile, the Windsor Port Authority, Borealis Infrastructure and Canadian Pacific have formed the Continental Rail Gateway coalition to pursue the construction of a \$400 million replacement tunnel under the Detroit River. The current tunnel carries some 350,000 freight cars each year but cannot handle double-stacked, nine ft. 6 inch containers. The high-clearance new tunnel would notably allow double-stacked trains out of the Port of Montreal to use the Montreal/Windsor/Detroit/Chicago corridor.

The Port of Toronto saw its cargo volume decline moderately last year to 1.54 million tonnes from 1.6 million tonnes.

The most common commodities passing through

années. Au cours d'une entrevue, Geoffrey Wilson, PDG de l'Administration portuaire de Toronto, a déclaré que le port mettait actuellement au point une stratégie globale «qui n'exclura pas le secteur maritime, mais optimisera plutôt l'exploitation des terrains à l'aide de centres de distribution».

Au port d'Oshawa, la saison 2011 a débuté du bon pied. Selon Donna Taylor, administratrice générale de la Commission portuaire d'Oshawa, l'importation de l'acier a repris de plus belle et les indices sont prometteurs pour le reste de l'année. «Les volumes des autres marchandises se maintiennent et la reprise du mouvement de sel est attendue», ajoute-t-elle.

L'année dernière, Oshawa a traité 267 millions de tonnes de marchandises comparativement à 279 millions de tonnes en 2009. Le grain, la potasse et l'acier étaient les principaux secteurs à la hausse.

Les ports du Saint-Laurent

Du côté du Saint-Laurent, le port de Montréal jouit d'une croissance dynamique, non seulement dans son principal champ d'activité, les conteneurs, mais également dans d'autres secteurs, comme l'industrie de la croisière. Au nombre des développements récents, l'Administration portuaire a conclu une entente avec Viterra, un manutentionnaire céréalier, qui prendra entièrement en charge l'exploitation du terminal céréalier du port à compter du 1^{er} juillet.

Selon Sylvie Vachon, PDG de l'Administration portuaire de Montréal, grâce à la forte croissance du commerce avec la Méditerranée, le volume des conteneurs devrait de nouveau atteindre le niveau record de 1,5 million d'EVP établi en 2008.

En effet, 2010 a vu le volume de conteneurs méditerranéens grimper de 33 %, soit 20 % du volume total de conteneurs, de 1,3 million d'EVP.

Au terme de l'assemblée générale annuelle de l'Administration portuaire de Montréal, tenue le 26 mai, M^{me} Vachon a précisé: «Cette tendance met en évidence l'importance des ports d'éclatement de la Méditerranée, qui reçoivent des marchandises d'Asie du Sud-Est par l'intermédiaire du canal de Suez et avec lesquels nous commerçons. Au cours des cinq dernières années, le volume des services avec la Méditerranée a connu un essor de 89 %.»

M^{me} Vachon a précisé que le commerce avec l'Europe du Nord et le Royaume-Uni génère maintenant la moitié du volume de conteneurs de Montréal, comparativement à 85 % il y a vingt ans. Elle a ajouté que le commerce avec l'Asie représente 7 % du volume de conteneurs, ce qui signale un élargissement du marché international du port.

Durant le premier trimestre de 2011, comparativement à un an plus tôt, le volume total de marchandises de Montréal était à la hausse de 10 %, tandis que le volume de conteneurs avait augmenté de 5 %. Dans le secteur des conteneurs, la venue du MSC Carouge le 13 mai dernier a sans doute été le fait saillant du printemps. Le navire d'une capacité de 4 860 EVP est le plus grand porte-conteneurs à s'être jamais amarré à Montréal.

Le plan d'affaires du port vise à optimiser les installations existantes afin d'augmenter la capacité de

THE PORT OF HAMILTON

Moving the Regional Economy



HAMILTON
PORT • AUTHORITY
Administration Portuaire de Hamilton

www.hamiltonport.ca

905-525-4330

800-263-2131

Canada



TPA

The Port of Toronto aims to broaden its base by pursuing substantial opportunities arising from Greater Toronto's major construction projects and need for more distribution centres.

Le port de Toronto cherche à diversifier ses activités en profitant de débouchés liés aux importants projets de construction dans le Grand Toronto et à un besoin connexe pour davantage de centres de distribution.



NAVIGATING THE WATERS THROUGH HIGHWAY CONGESTION!

It's simply smarter to use marine shipping - **add it up:**

- + NO traffic congestion
- + Economical
- + Environmentally Responsible

**Shipping smarter into the centre
of the Great Lakes Basin.**




AGGREGATES • SALT • STEEL • GRAIN • PETROLEUM

WINDSOR • ONTARIO • CANADA • (519) 258-5741 • www.portwindsor.com
Canada

the port include sugar, salt and cement. There is also growing business in the project cargo and cruise sectors.

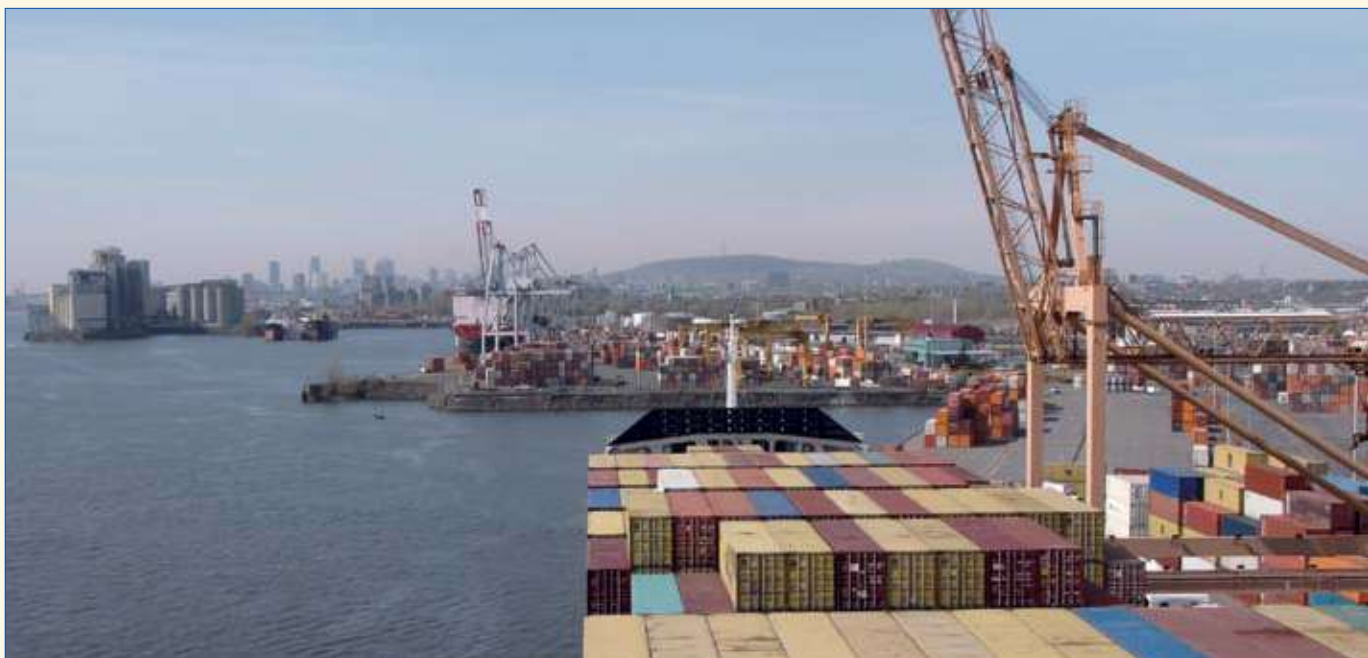
Looking to the future, the port strategically located in the heart of Canada's biggest manufacturing and foreign trade region is pursuing business opportunities stemming from the substantial construction projects in the Greater Toronto Area over the next five years. In an interview, Geoffrey Wilson, President and Chief Executive of the Toronto Port Authority, said the port was currently working on a corporate strategy that would "not shut out maritime, but optimize the land through distribution centres."

At the Port of Oshawa, the early stages of the 2011 season have seen a rebound in steel imports, and promising prospects for the rest of the year, said Donna Taylor, chief executive of the Oshawa Harbour Commission. "All other cargoes are holding their own, and salt is expected to return."

Last year, Oshawa's total traffic was 267 million tonnes versus 279 million tonnes in 2009. Grain, potash and steel were the primary growth sectors.

St. Lawrence ports

On the St. Lawrence River, the Port of Montreal continues to show dynamic growth, not only in its prime sector of containers, but also in such other areas as the cruise passenger business. In addition, among recent developments, the Montreal Port Authority has transferred the management of the grain terminal, effective July 1, to Viterra, a leading integrated operator.



Leo Ryan

The Port of Montreal is enjoying a banner year in container activity that has included the call of the 4,800-TEU MSC Carouge, the biggest containership to berth at the port.

Le secteur des conteneurs connaît une année phare au port de Montréal, qui a notamment accueilli le MSC Carouge, d'une capacité de 4800 EVP. Il s'agit du plus grand porte-conteneurs à s'être jamais amarré à Montréal.

TERMONT



Termont Montréal inc.

P.O. Box 36, Succursale K, Section 68
Port de Montréal

Montreal, Quebec - Canada H1N 3K9

Tel: 514-254-0526

fax: 514-251-1952

www.termont.com





JC Chamberland

Following major waterfront transformation, the Port of Trois-Rivières is poised for solid growth in the future, as reflected in current cargo trends.

Après transformation importante de ses infrastructures riveraines, le Port de Trois-Rivières semble promis à une solide croissance des cargaisons, si l'on en juge par les tendances actuelles.

manutention de conteneurs à 2,2 millions d'EVP d'ici 2016. Dans la même foulée, la construction d'un terminal de conteneurs à Contrecoeur demeure une sérieuse possibilité à long terme. À cette fin, des études techniques, financières et environnementales sont en cours de réalisation et le port est à la recherche d'éventuels partenaires.

À Québec, la reprise va bon train. Au cours des qua-

Bolstered by a significant growth in business with the Mediterranean region, Montreal's box traffic should recapture its 2008 record level of 1.5 million TEUs by the end of this year, according to Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority.

Already, in 2010, the volume of Montreal container traffic with the Mediterranean rose by 33% to represent



- 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 6.7metres 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



Tie your business to the world

If the success of your business is tied to the rest of the world, the Port of Montreal can take you there. From reducing transit time between the American Midwest and Europe to offering alternative routes to global markets, the Port of Montreal is the connection you need.

Reliez votre entreprise au monde

Si le succès de votre entreprise repose sur votre présence où que ce soit dans le monde, le port de Montréal vous y mènera. Passer par Montréal réduit le temps de transit entre le Midwest américain et l'Europe, et offre des routes alternatives vers les marchés mondiaux. Le port de Montréal, votre lien avec le monde.



Port of Montreal
Port de Montréal

www.port-montreal.com



Pierre Terrien

The cargo trend at the Port of Québec remains on a sustained recovery track, with traffic up over 20% in the first four months of 2011.

La reprise se poursuit dans le secteur commercial au port de Québec. Le volume de marchandises a augmenté de plus de 20 % au premier trimestre de 2011.

tre premiers mois de 2011, le volume total des marchandises traitées s'établissait à 6,65 millions de tonnes contre 5,3 millions de tonnes à la même période en 2010. Le vrac solide totalisait 1,74 million de tonnes comparativement à 1,43 million un an plus tôt.

Ces résultats font suite à une excellente année 2010, qui a vu le volume de marchandises croître de 11 % et atteindre les 24,5 millions de tonnes. D'ailleurs, près de la moitié du volume perdu entre l'année record de 2008 et la récession de 2009 a été regagné en 2010.

De plus, en 2010, le secteur de la croisière a battu un record pour une quatrième année consécutive à Québec. En effet, plus de 102 000 passagers ont fait escale dans la pittoresque Vieille Capitale.

Néanmoins, lors de l'assemblée générale de l'Administration portuaire de Québec en juin, Mario Girard, qui a repris les fonctions de PDG de Ross Gaudreault le 1^{er} janvier, a dénoté l'ampleur des investissements requis pour améliorer les infrastructures, et ce, malgré les quelque 250 M\$ dépensés au cours des dernières années. «Le statu quo n'est pas une option», a déclaré M. Girard, tout en soulignant le besoin vital d'obtenir de l'aide financière du gouvernement.

La demande mondiale croissante pour certaines denrées et divers accords de libre-échange comptent parmi les facteurs qui laissent présager une hausse considérable du volume qui ne peut être négligée. Selon les cadres de l'Administration portuaire, à court terme, la somme de 150 M\$ doit

20% of total box throughput of 1.3 million TEUs.

“This reflects the importance of hub ports in the Mediterranean that receive cargo from Southeast Asia via the Suez Canal, and that we are in business with,” Ms. Vachon said following the MPA's annual meeting on May 26. “In five years, the tonnage on services with the Mediterranean has increased by whopping 89%.”

Northern Europe and the United Kingdom account for half of Montreal's container activity today versus 85% two decades ago, Ms. Vachon pointed out while noting that Asia now accounts for 7% of container cargo and represents a marked broadening of the port's foreign markets.

In the first quarter of 2011, Montreal's total cargo was up more than 10% from a year earlier and box throughput was up about 5%. A recent highlight on the container front was the May 13 call of the MSC Carouge, the largest container vessel to berth at Montreal with a capacity of 4,860 TEUs.

The port's corporate plan calls for maximizing existing facilities to bring container capacity to 2.2 million TEUs by 2016. At the same time, developing a new container terminal at nearby Contrecoeur on the St. Lawrence River remains high on the radar screen for the longer term, with technical, financial and environmental studies proceeding along with identification of future partners.

Great Lakes Market



Great Lakes via Port of Québec

Transshipment port for liquid and dry bulk
Rail connection to all terminals
Open year-round / 24 hours a day
Capesize and Panamax size approved

15m

of water at low tide /
last deepwater port

Canada



PORT DE QUÉBEC

www.portquebec.ca



View of shipping and multimodal operations at La Relance Terminal in the busy Port of Sept-Îles.

Une vue des activités maritimes et multimodales au terminal achalandé de La Relance à Sept-Îles.

être investie dans la mise à niveau des quais. À long terme, les investissements requis pour les divers projets d'infrastructure qu'on souhaite voir se réaliser dépasseraient les 400 M\$.

En ce qui concerne Sept-Îles, selon le PDG de son administration portuaire, Pierre D. Gagnon, tous les éléments sont en place pour reprendre le deuxième rang au nombre des ports canadiens les plus actifs, soit tout juste derrière Port Metro Vancouver.

En 2010, Sept-Îles a enregistré le taux de croissance le plus élevé de tous les ports du Canada et traité 25,1 millions de tonnes de marchandises comparativement à 19,8 millions de tonnes en 2009. Il s'agit d'ailleurs du volume le plus important depuis 1981. L'année 2010 aura également vu un record établi en ce qui concerne les dépenses en immobilisations avec des investissements se chiffrant à près de 70 M\$.

En juillet dernier, Consolidated Thompson Iron Ore a commencé à expédier régulièrement du minerai de fer vers la Chine. Il s'agit de l'un des principaux facteurs à l'origine de l'augmentation de 29 % du volume de minerai de fer à Sept-Îles. Du coup, le terminal de Pointe-Noire a également joui d'une augmentation de volume, avec une hausse de 76 % et un volume total de 2,4 millions de tonnes.

Du côté du terminal La Relance, le service de traversier-rail entre Sept-Îles et Matane a connu un essor fulgurant de volume de 85 %. Dans l'ensemble, le terminal a traité 100 000 tonnes de marchandises, y compris près de 58 000 tonnes d'aluminium, issues de la fonderie géante d'Alouette et expédiées par l'autoroute bleue.

At the Port of Quebec, the cargo trend remains on a strong recovery path. In the first four months of 2011, total traffic stood at 6.65 million tonnes compared with 5.3 million tonnes at the end of April 2010. Dry bulk totaled 1.74 million tonnes versus the year earlier 1.43 million tonnes.

This follows an excellent performance in 2010, when overall volume rose by 11% to 24.5 million tonnes. In fact, nearly half of the tonnage lost between the record year of 2008 and the 2009 recession was recovered in 2010.

A bright feature of 2010 was also the 4th consecutive record year for cruise business, with more than 102,000 passengers visiting the picturesque, historic city on the St. Lawrence.

However, at an annual meeting in June, Mario Girard, who took over on Jan. 1 as President and CEO of the Quebec Port Authority from Ross Gaudreault, underlined the scope of pressing capital investments required for infrastructure improvements despite the more than \$250 million of various expenditures in recent years. "The status quo is not an option," Mr. Girard said, underlining a vital need for government financial support.

Such elements as growing world demand for commodities and free trade agreements foreshadow significant cargo growth prospects that must be addressed. In the short term, at least \$150 million must be invested especially in upgrading quays, port officials say. In the longer term, investments in a number of desired infrastructure projects would exceed \$400 million.

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

Dans une entrevue accordée à *Maritime Magazine* plus tôt cette année, M. Gagnon a signalé que le volume de marchandises pourrait atteindre les 32 millions de tonnes cette année en précisant que «si tous les projets en cours et les initiatives prévues sont menés à bien, le volume annuel du port pourrait atteindre les 100 millions de tonnes d'ici cinq à dix ans».

Pour le seul secteur du minerai de fer de la région, il est estimé que les investissements destinés à l'approvisionnement des aciéries européennes dépasseront les 15 G\$ au cours des dix prochaines années (voir *MM* n°60). Aux dernières manchettes, ArcelorMittal a fait l'annonce d'un plan d'investissement de 2,1 G\$ visant à augmenter la capacité d'exploitation de sa mine de Mont-Wright, situé du côté québécois de la zone minérogénique qu'est la fosse du Labrador.

Afin de satisfaire à la demande existante et future, des infrastructures portuaires supplémentaires seront essentielles, notamment un quai en eau profonde à usagers multiples au large de Pointe-Noire qui coûterait 250 M\$ et pourrait accueillir la nouvelle classe de vraquiers «China-max» pouvant transporter 300 000 tonnes de marchandises. Si toutes les ententes financières sont conclues, la construction de l'installation pourrait débuter plus tard cette année.

À Trois-Rivières, la croissance s'intensifie, grâce en grande partie au parachèvement de la phase 1 du plan de restructuration du port, Cap sur 2020. Dans un autre dossier de ce numéro du *Maritime Magazine*, Gaétan Boivin, PDG de l'Administration portuaire de Trois-Rivières, prédit que le volume du port atteindra les 7 millions de tonnes annuellement d'ici 2020.

L'année dernière, le volume du port a grimpé de 15 % pour atteindre les 2,9 millions de tonnes contre 2,6 millions de tonnes en 2009. Au premier trimestre de 2011, 586 000 tonnes de marchandises ont été traitées, soit presque le double que pour la même période l'année précédente. Des gains importants ont été enregistrés dans le secteur céréalier (de 66 000 tonnes à 251 000 tonnes) et dans le vrac solide (de 157 000 tonnes à 257 000 tonnes).

At the Port of Sept-Îles, everything is on track to recapture second place amongst the leading Canadian ports after Port Metro Vancouver, predicts President and CEO Pierre D. Gagnon.

In 2010, the fastest-growing port in Canada handled 25.1 million tonnes, compared with 19.8 million tonnes in 2009. This was the largest total since 1981. It was also a record year in terms of capital expenditures amounting to nearly \$70 million.

A major factor in the 29% growth of iron ore traffic was the launching in July by Consolidated Thompson Iron Ore of regular shipments to Asia. As a result, volume at the Pointe-Noire terminal increased by 76% to 2.4 million tonnes.

At the La Relance terminal, the rail/ferry service between Sept-Îles and Matane recorded an 85% increase. Overall throughput of 100,000 tonnes included nearly 58,000 tonnes of aluminum from the giant Alouette smelter which took the Blue Highway.

In an interview earlier this year with *Maritime Magazine*, Mr. Gagnon forecast the port's total cargo could attain 32 million tonnes this year. "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."

Just in the region's iron ore mining sector, it is estimated that total investments for supplying steel mills in Europe and Asia will surpass \$15 billion over the next decade (see *MM*60). In the latest development, ArcelorMittal announced plans to invest \$2.1 billion to boost capacity at its Mount Wright iron mines on the Quebec side of the mineral-rich Labrador Trough.

To meet the demands of existing and future users, there is a critical need for additional port infrastructures – especially a multi-user deepwater dock off Pointe Noire that would cost \$250 million that would handle the up-and-coming class of Chinamax vessels carrying 300,000 tonnes of cargo. Construction could start later this year once a financing package has been negotiated.

At the Port of Trois-Rivières, the story is one of ac-



- STEVEDORING
- INDUSTRIAL HANDLING
- SPECIALIZED TRANSPORT
- INTERMODAL LOGISTIC
- CRANE SERVICES
- PROJECT CARGO



*We are proud to serve
the customers from our region
and to collaborate
to the success
of the Port of Sept-Îles*



SEPT-ÎLES | PORT-CARTIER | MONT-WRIGHT | HAVRE-ST-PIERRE

418.962.3073 www.porlier.com

The St. Lawrence River is "Our blue Highway"

L'autoroute bleue, une option durable et complémentaire



In harmony with its environment,
Aluminerie Alouette's ultramodern aluminium
plant offers high quality work for 1000 employees
and multiple suppliers engaged in their community
in Sept-Îles, in an endless quest for excellence.

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



*A light product...
A solid presence...
A heavyweight partner...*

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





Steve Farmer

Several carriers have been adding or upgrading services with the Port of Halifax, including the Black Pearl service of CMA CGM.

Plusieurs transporteurs sont en voie d'améliorer leurs services au port de Halifax. C'est le cas du service Black Pearl de CMA CGM.

Le port de Saguenay a aussi profité d'une forte hausse du volume, passant d'un total de 292 000 tonnes en 2009 à 384 000 tonnes en 2010. En ordre décroissant d'importance, les principales marchandises traitées par le port ont été: 172 530 tonnes de vrac solide, 130 000 tonnes de marchandises générales et 82 000 tonnes de vrac liquide.

Les ports de la côte Atlantique

La tendance est à la hausse au port de Halifax en Nouvelle-Écosse, avec une augmentation du volume de conteneurs, qui demeure néanmoins inférieure au total de 500 000 EVP que le port enregistrait il y a dix ans. Le volume total de marchandises a glissé légèrement en 2010, pour se fixer à 9,5 millions de tonnes comparativement à 9,64 millions de tonnes en 2009. Toutefois, le volume de conteneurs est passé de 344 811 EVP en 2009 à 435 461 EVP en 2010. Par ailleurs, 2010 a été une année record dans le secteur de la croisière, avec 127 appels de navires et 261 216 passagers.

Au premier trimestre de 2011, le volume de conteneurs a grimpé de 3,6 % pour s'établir à 103 079 EVP, tandis que le volume de vrac et de marchandises générales est resté presque inchangé, soit de 2,38 millions de tonnes, en raison de l'économie léthargique aux États-Unis et d'autres facteurs à l'échelle mondiale.

Deux nouveaux développements ont stimulé l'activité dans le secteur des conteneurs ces dernières semaines. Le premier a été la décision de la société Macquarie

celerating growth, with clear benefits emerging from the completion of Phase 1 of its strategic restructuring plan, On Course for 2020 (Cap sur 2020). In a separate dossier in this edition of Maritime Magazine, Gaetan Boivin, President and CEO of the Trois-Rivières Port Authority, sees the port's traffic attaining 7 million tonnes by 2020.

Last year, the port's total volume climbed by 15% to 2.9 million tonnes from 2.6 million tonnes in 2009. And in the first quarter of 2011, cargo has virtually doubled from a year-earlier to 586,000 tons. The big gainers here were grain (from 66,000 to 251,000 tonnes) and dry bulk (from 157,000 tonnes to 257,000 tonnes).

At the Port of Saguenay, total cargo increased sharply in 2010, attaining 384,000 tonnes versus 292,000 tonnes in 2009. Solid bulk dominated at 172,530 tonnes, followed by general cargo at 130,000 tonnes and liquid bulk at 82,000 tonnes.

Atlantic ports

Cargo trends at Nova Scotia's Port of Halifax are showing an increase in container throughput while still remaining below the levels of over 500,000 TEUs of a decade ago. Total cargo dropped slightly in 2010 to 9.5 million tonnes from 9.64 million tonnes in 2009, and box cargo attained 435,461 TEUs versus 344,811 TEUs in 2009. On the cruise front, 2010 marked a re-

Infrastructure Partners, propriétaire de l'installation Halterm Container Terminal, d'investir dans deux nouveaux portiques à conteneurs de taille «super post-Panamax». D'ici 2012, le port sera doté de sept grues de ce type.

Le second a été l'inauguration par American Feeder Lines d'un service de navette entre la Nouvelle-Angleterre et Halifax à la mi-juin. L'AFL New England d'une capacité de 700 EVP desservira Halifax, Portland et Boston. «Essentiellement, ce que nous voulons, c'est attirer du fret routier», a déclaré Andrew Haines, directeur de la ligne. Il croit que ce type de service a beaucoup d'attrait, entre autres pour les denrées périssables, au moment où les transporteurs de conteneurs internationaux mettent en service des navires de grande taille.

Pour la toute première fois, l'année 2010 a vu le port de Saint John's franchir le cap des 30,5 millions de tonnes grâce à une augmentation du volume de 13 % comparativement à 2009. D'importants gains ont été réalisés, tant dans le secteur des produits pétroliers (28,9 millions de tonnes) que dans le vrac solide. Le volume de conteneurs empruntant les routes traditionnelles nord-sud vers l'Amérique latine et les Caraïbes s'est chiffré à un peu plus de 46 000 EVP. Le port de la baie de Fundy a aussi profité d'une bonne saison de croisière.

Plus tôt cette année, James Quinn, PDG de l'Administration portuaire de Saint John's, a louangé la nouvelle convention collective entre les employeurs maritimes et le Local 273 de l'Association internationale des débardeurs, la décrivant comme une source de stabilité sur les quais

cord year, with 127 cruise ships calling and 261,216 passengers visiting Halifax.

In the first quarter of 2011, container cargo grew 3.6% to 103,079 TEUs, whereas demand for bulk and general cargo was impacted by a sluggish U.S. economy and other global factors, leading to virtually unchanged total cargo of 2.38 million tonnes.

In recent weeks, two new developments boosted the port's container sector. One was the decision by Macquarie Infrastructure Partners, owner of Halterm Container Terminal, to invest in two additional super post-Panamax container cranes. As a result, the port will feature seven such cranes by 2012.

The second development was the launch in mid-June of a New England-Halifax shuttle by American Feeder Lines. The 700-TEU AFL New England calls at Halifax, Portland and Boston. "Basically we want freight to migrate off the roads," said line manager Andrew Haines, who sees much potential – including perishables shipments – as global container lines put larger ships into service.

For the first time ever in 2010, the Port of Saint John surpassed 30.5 million tonnes of total cargo in a single year thanks to a 13% increase from 2009. Big gains were achieved in petroleum products (28.9 million tonnes) and in dry bulk. Container volume on traditional north-south trading routes with Latin America and the Caribbean was just over 46,000 TEUs. It was also another strong cruise season for the



No matter what – no matter where.

Get it there through the Port of Halifax, reliably, effectively and efficiently.

Get it there.



PortOfHalifax.ca | 902.426.8138



BPA

Some 120 vessels call annually at the Port of Belledune which appears well positioned to attract new customers following infrastructure improvements.

Quelque 120 navires font escale chaque année au port de Belledune, qui, grâce à des améliorations apportées à ses infrastructures, semble s'être bien positionné pour attirer de nouveaux clients.

pour les quatre prochaines années, soit jusqu'au 31 décembre 2014.

Le port de Belledune, situé sur la rive sud de la baie des Chaleurs, a traité 2,15 millions de tonnes de marchandises en 2010 et accueilli un total de 118 navires.

Durant l'assemblée générale de juin dernier, Rayburn Doucette, PDG de l'Administration portuaire de Belledune, a déclaré que «le port de Belledune a commencé l'année avec plusieurs projets d'amélioration des infrastructures

Bay of Fundy port.

Earlier this year, James Quinn, President and CEO of the Saint John Port Authority, saluted the signing of a new collective agreement between maritime employers and Local 273 of the International Longshoremen's Association as providing stability on the waterfront for four years, until Dec. 31, 2014.

Located on the south shore of the Baie de Chaleur, the Port of Belledune handled 2.15 million tonnes of

TRAVERSE

Rivière-du-Loup Saint-Siméon

FERRY



En opération à compter du 15 juin !

- Traversée de 65 minutes
- Capacité : 100 véhicules, 399 personnes.
- De 2 à 4 départs par jour à heures fixes.
- Embarquement basé selon le rang d'arrivée (sans réservation).



Administration : 418 862-9545 • Tarifs : 418 862-5094
 Site Internet : www.traverserdl.com • Courriel : ferry@traverserdl.com





SIPA

Cargo throughput has been growing at the Port of St. John's, where Oceanex accounts for virtually all of the port's container activity.

Le tonnage des mouvements croît au port de St. John's, où Oceanex génère presque tout le volume de conteneurs.

et de nouvelles initiatives, puis bouclé l'année en enregistrant une saine croissance». Le port a également surpassé ses objectifs financiers, réalisant un profit net de 2,7 M\$.

Harry Williamson, président du conseil d'administration du port, a ajouté que le port était dans une bonne

cargo in 2010 as 118 vessels called at the port.

At the June annual meeting, Rayburn Doucette, President and CEO of the Belledune Port Authority, noted that "the BPA launched the year with a slate full of infrastructure improvements, new initiatives and closed with



PORT OF BELLEDUNE

www.portofbelledune.ca

Belledune... Unlimited!

112 promenade Shannon Drive, Belledune, NB E8G 2W2

Tel. (506) 522-1200 Fax. (506) 522-0803



posture pour attirer de nouveaux clients, grâce à un nouveau terminal destiné au trafic de transroulage, de plus grandes aires de stockage de conteneurs, des installations modernisées et un complexe de fabrication modulaire (en cours de construction à l'aide de 1,5 M\$ de financement du gouvernement fédéral).

Afin de diversifier leurs bases de marchandises, la Argentia Port Corporation et l'Administration portuaire de Belledune tentent d'attirer un transporteur qui offrirait un service à l'année sur Terre-Neuve-et-Labrador. Après avoir étudié ce concept pendant de nombreuses années, les deux ports ont publié une demande officielle d'expression d'intérêt.

De son côté, le port de St. John's continue d'élargir son champ d'activités. En 2010, St. John's a atteint un volume de 1,48 million de tonnes comparativement à 1,4 million de tonnes en 2009.

Le volume de vrac liquide s'est chiffré à 648 218 tonnes contre 620 700 tonnes l'année précédente et le vrac solide a atteint 68 080 de tonnes comparativement à 63 830 tonnes en 2009. Le volume de marchandises générales a augmenté considérablement, passant de 724 399 tonnes à 770 411 tonnes. La société privée Oceanex exploite un service roulier qui fait la navette entre Montréal, Halifax et St. John's. **M**

Total 2010 cargo of ACPA Ports Tonnage des ports de l'AAPC

Port	000's tonnes	Port	000's tonnes
Port Metro Vancouver	118,400	Windsor	5,300
Saint John	30,500	Trois-Rivières	2,900
Montréal	25,900	Belledune	2,150
Sept-Îles	25,100	Nanaimo	1,807
Québec	24,300	Toronto	1,537
Prince Rupert	16,400	St. John's	1,500
Hamilton	11,472	Port Alberni	1,009
Halifax	9,517	Saguenay	384
Thunder Bay	6,900	Oshawa	267

Source: Individual port authorities

significant growth." It also exceeded financial targets, reporting a net profit of \$2.7 million.

Harry Williamson, Chairman, said the port was well-positioned to attract new customers with a new ro/ro terminal, expanded lay-

down areas, upgraded facilities and a new Modular Fabrication Complex (under construction with federal funding of \$1.5 million).

With a view to diversifying cargo base, the BPA and the Argentia Port Corporation are striving to attract a carrier to open a vessel service to operate on a year-round basis to serve Newfoundland and Labrador. After studying the concept of this business opportunity for several years, the two ports this past spring issued an official request for expression of interest.

For its part, the Port of St. John's is continuing to expand its cargo activity, with total volume of 1.48 million tonnes in 2010 compared with 1.40 million tonnes in 2009. All main categories showed gains.

Liquid bulk totaled 648,218 tonnes versus 620,700 tonnes. Dry bulk totaled 68,080 versus 63,830 tonnes. General cargo jumped significantly to 770,411 tonnes from 724,399 tonnes. Privately-owned Oceanex operates a regular container-ro/ro service between Montreal, Halifax and St. John's. **M**

Door to door delivery — quicker than you think.





- With more than 200 trips annually, Oceanex meets your JUST IN TIME transportation needs
- Transit time as little as 4 days from Central Canada to Newfoundland
- From Halifax to St. John's in just 30 hours
- Shipments from ANYWHERE in North America
- Marine transport – the most environmentally friendly mode of transportation
- A fixed weekly schedule means no delays; our on-time performance speaks for itself, better than 99% in 2010

St. John's: (709) 722-6280 • Corner Brook: (709) 634-2079
Halifax: (902) 429-9201 • Montréal: (514) 875-9244
Toronto: (289) 291-4030 • Bookings: (888) 875-9595

www.oceanex.com



With its spectacular setting and world class facilities, Vancouver is a major player in the Alaska cruise business

LGâce à ses panoramas spectaculaires et à ses installations de classe mondiale, Vancouver est un joueur important dans le commerce des croisières en Alaska.

Ports alarmed over regulatory nightmare confronting cruise sector

Une réglementation cauchemardesque guette l'industrie de la croisière: les ports sont inquiets

Leo Ryan

La tension est palpable dans plusieurs ports de croisière du Saint-Laurent et des côtes de l'Atlantique et du Pacifique. En août 2012, une réglementation rigoureuse mettant en vigueur une zone de contrôle des émissions nord-américaine prendra effet, ce qui pourrait menacer l'avenir d'une industrie profitable et en pleine croissance. En effet, une étude d'impact menée par une firme de consultants a récemment fait état des graves conséquences que les

Tensions are rising among cruise ports of the St. Lawrence, Atlantic and Pacific coasts over the future of a growing, profitable industry after stringent regulations for a planned North American Emissions Control Area (ECA) start to kick in August 2012. A consultant group's impact study has pointed to potentially dramatic negative consequences for the ports and cruise lines directly involved.

nouveaux règlements pourraient avoir sur les compagnies de croisière touchées.

L'affaire est passée à l'avant-scène pour l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC), qui a envoyé des missives au ministre fédéral des Transports et tenu des réunions avec lui. L'Association est aussi en communication constante avec la North West & Canada Cruise Association (NWCCA) et Cruise Lines International, qui travaillent avec Transports Canada et la U.S. Environmental Protection Agency afin d'établir une «méthodologie acceptable» à l'aide de nouvelles technologies et d'approches différenciées pour les zones à forte et faible densité de population.

«Nous appuyons les efforts techniques qui permettraient de mettre sur pied une meilleure réglementation pour les compagnies de croisière», Gary LeRoux, directeur administratif de l'AAPC, a-t-il déclaré au *Maritime Magazine*.

Il ajoute que «l'AAPC favorise des solutions plus avancées pour les compagnies de croisière, puisque ce sont elles qui fixent les itinéraires et ainsi de suite. Les administrations portuaires tiennent à souligner l'impact économique qu'une telle réglementation pourrait avoir sur l'industrie de la croisière qui est en pleine ascension depuis dix ans au Canada».

Des membres de l'AAPC participent aux séances de discussion du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) de Transports Canada et préconisent une mise en œuvre plus souple des règlements en vue d'atteindre les objectifs de la zone nord-américaine. En principe, Transports Canada devrait présenter un projet de réglementation à la prochaine rencontre du CCMC en novembre.

En mars 2010, les parties visées à l'appendice VI (règlement 4) de la convention MARPOL de l'OMI ont voté pour la mise en œuvre d'une zone de contrôle des émissions nord-américaine.

The affair has emerged as a major file for the Association of Canadian Port Authorities (ACPA), which has been sending correspondence to and holding meetings with the federal Minister of Transport. It has also been in constant contact with the North West & Canada Cruise Association (NWCCA) and with Cruise Lines International. The latter are working with both Transport Canada and the U.S. Environmental Protection Agency on drawing up 'acceptable methodology' that looks at new technology and low density versus high density populations.

"We are supporting the technical efforts to get a better regulation for the cruise lines," ACPA Executive Director Gary LeRoux, told *Maritime Magazine*.

"The ACPA is advocating for whatever works best for the line as they will be the ones determining itineraries, etc. Ports are underlining the economic impact of the regulations for a cruise business that has been growing strongly for the past 10 years in Canada."

ACPA members have been taking part in Transport Canada's Canadian Marine Advisory Council (CMAC) sessions, and have been strongly urging a more flexible, implementation approach to achieve ECA objectives. In principle, Transport Canada is to have draft regulations for the designated ECA area ready for a next meeting of CMAC in November of this year.

It was in March 2010 that the parties to Annex VI (Regulation 4) of the IMO's MARPOL Convention adopted the establishment of a North American ECA.

Under the key features, ships operating in the ECA must shift to a low sulphur fuel with a maximum sulphur content of 1.0% by August 1, 2012 and of 0.1% by 2015. A 200-mile nautical boundary for the ECA is created off much of the Atlantic and Pacific Coasts of Canada and the United States.



Steve Farmer

The Port of Halifax has emerged as one of the leading attractions on the Canada/New England cruise itineraries.

Le Port de Halifax s'est imposé comme l'un des grands points d'intérêt des itinéraires des croisières Canada/Nouvelle-Angleterre.



Administration portuaire de Québec

Québec City ranks as one of the world's most popular destinations in the world for cruise passengers. This photo shows the *Crown Princess* berthed at Quay 22 and the *Celebrity Constellation* departing from the historic St. Lawrence city..

Québec est l'une des destinations mondiales les plus populaires chez les croisiéristes. La photo montre le *Crown Princess* amarré au quai 22 et le *Celebrity Constellation* en train de quitter cette ville historique du Saint-Laurent.

L'objectif principal est de contraindre les paquebots naviguant dans la zone à employer un carburant à faible contenu en soufre (1 % au maximum d'ici le premier août 2012 et 0,1 % d'ici 2015). La zone s'étendra jusqu'à 200 milles nautiques de la plus grande part des côtes Atlantique et Pacifique du Canada et des États-Unis.

Afin d'obtenir une analyse exhaustive des répercussions de la nouvelle réglementation, les ports de croisière du Saint-Laurent et des côtes Atlantique et Pacifique ont retenu les services de la firme Business Research and Economic Advisors (BREA), qui a mené une étude intitulée *Conséquences possibles d'une réglementation pour un carburant faible en soufre sur les itinéraires du Canada-Nouvelle-Angleterre et de l'Alaska*.

La menace d'un désavantage concurrentiel

L'étude souligne que plusieurs administrations des ports canadiens et étasuniens qui accueillent des navires de croisière s'inquiètent de voir les itinéraires de l'Alaska et du Canada-Nouvelle-Angleterre désavantagés par rapport à d'autres routes telles les Bermudes, les Caraïbes, les Bahamas et même la Méditerranée. Les navires affectés aux voies touchées devront se conformer au nouvel et onéreux impératif de carburant réglementaire en tout temps, tandis que les paquebots sur d'autres routes ne navigueront en zone de contrôle des émissions que pour une fraction de leur trajet. Cette situation pourrait entraîner un redéploiement d'effectifs vers d'autres marchés pendant la saison de croisière de

To obtain an in-depth analysis of the impact of the planned regulations, the cruise ports on the St. Lawrence, Atlantic and Pacific coasts engaged Business Research and Economic Advisors (BREA) to produce a study called *Potential Impact of Low Sulphur Fuel Requirements on Canada/New England and Alaska Cruise Itineraries*.

Looming competitive disadvantage

The new requirements, the study points out, have raised concern among the Canadian and U.S. ports visited by the cruise ships sailing on the Alaska and Canada/New England routes that these itineraries will be at a competitive disadvantage vis-à-vis other itineraries such as Bermuda, the Caribbean, the Bahamas and even the Mediterranean. The ships sailing on the former itineraries will need to comply with the costly, ECA-mandated fuel rules 100% of the time whereas ships sailing on other itineraries will be in the ECA zone for a very small portion of the journey. This could lead to a redeployment of cruise ship capacity for all or part of the six-month cruise season in Alaska and Canada to other markets.

Unless the regulations are amended prior to implementation, the study estimates a loss for Canada ranging between 150,000 to 390,000 cruise visitors. This would translate into annual economic losses of up to \$74 million. The corresponding job loss would

six mois de l'Alaska et du Canada.

À moins que les règlements ne soient modifiés avant leur mise en œuvre, l'étude estime une perte de passagers visitant le Canada variant entre 150 000 et 390 000. Si la réglementation rigide est maintenue, ce chiffre se traduirait par une perte économique allant jusqu'à 74 M\$ et entraînerait l'élimination de 400 à 1 100 emplois.

En moyenne, les dépenses en carburant correspondent à environ 14 % des coûts d'exploitation des compagnies de croisière. Or, selon l'étude «si les recettes brutes demeurent les mêmes, une augmentation des coûts du carburant aura certainement pour conséquence une diminution du rendement net pour toutes les compagnies de croisière ainsi que pour les itinéraires eux-mêmes. Par exemple, une majoration de 25 % du coût du carburant provoquerait une augmentation de 3,5 % des coûts bruts de la croisière».

Par ailleurs, selon le rapport: «Il est clair que les trois itinéraires canadiens-étasuniens devront faire face à une augmentation considérable des coûts bruts de croisière, peu importe le scénario qui prévaudra. La hausse des coûts bruts de croisière pour les itinéraires canadiens-étasuniens sera environ quatre fois plus importante que pour les itinéraires des Bermudes et de l'ouest des Caraïbes et dix fois plus importante que pour les itinéraires est-méditerranéens et de la Riviera mexicain.».

Une approche équilibrée recherchée

Afin d'établir une approche plus équilibrée et de diminuer l'impact économique, l'AAPC favorise des méthodes et procédures de rechange pour satisfaire aux exigences de la réglementation.

Celles-ci comprennent notamment:

- Davantage de souplesse pour atteindre les normes de rendement, y compris un système de crédits pour des moyens de réduction des émissions tels le branchement à quai, l'emploi d'un dispositif de filtration pour la cheminée ou d'autres technologies;
- Le calcul par moyenne d'émissions pour un navire ou une flotte;
- Des mesures pour éviter la hausse excessive du prix des carburants conformes, y compris l'évaluation continue de la disponibilité et des différences de prix de ces produits;
- L'emploi de divers instruments financiers. **M**

be between 400 and 1,100 jobs if a rigid regulatory approach were pursued.

Fuel costs, on average, account for about 14% of total operating costs of cruise lines. "Thus," says the study, "an increase in the cost of fuel, assuming no change in gross cruise revenues, will certainly result in a reduction in the net yield for all cruise lines in general and each cruise itinerary in particular. Example: a 25% increase in the cost of fuel will result in a 3.5% increase in gross cruise costs."

The study further stresses: "It is clear that the three Canada/U.S. cruise itineraries will see a significant higher increase in total gross cruise costs regardless of the scenario. The percentage increase in total gross cruise costs in the Canada/U.S. itineraries will be approximately four times greater than the increase



Pierre Jarry

Montreal, a vibrant metropolis on the St. Lawrence River, is a popular port of call for cruise operators and passengers.

Montréal, métropole animée du Saint-Laurent, est un port d'escale très prisé des voyageurs et des croisiéristes.

in the Bermuda and Western Caribbean itineraries and more than 10 times greater than in the Eastern Mediterranean and Mexican Riviera itineraries."

Balanced approach sought

To arrive at a more balanced approach to minimize the economic impact, the ACPA favours alternative compliance methods and procedures.

These notably comprise:

- Flexibility to meet performance standards, including credit being given for emissions reductions by means such as shore power plug-in, stack scrubbers and other technology
- Fleet averaging or vessel averaging of emissions.
- Measures to avoid price gouging of compliant fuels, including ongoing evaluation of availability and price differentials of compliant fuels.
- Use of market-based instruments. **M**

Infrastructure study maps port investment needs

Une étude des infrastructures projette les investissements portuaires requis

Leo Ryan

Selon une étude effectuée par une firme de consultants à la demande de Transports Canada et de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC), qui compte 17 membres, le coût projeté des investissements nécessaires dans les infrastructures des principaux ports canadiens s'élèverait à 5,8 G\$ pour les 15 prochaines années.

«Il est clair que les besoins sont plus importants que les fonds disponibles», a déclaré Marc-André Roy, vice-président de CPCS Transcom, lors de l'annonce des résultats provisoires de l'étude, à l'occasion de la 10^e conférence annuelle de l'AAPC sur l'interface entre les ports et le gouvernement le 30 mai dernier à Ottawa. L'étude, dont la version définitive sera publiée prochainement, ne fournit pas de renseignements spécifiques sur les ports par souci de confidentialité.

L'étude a permis de constater que la plupart des ports employaient un horizon de planification de cinq ans. Onze des seize répondants du sondage utilisent une projection quinquennale, alors que trois planifient sur dix ans et seulement deux sur quinze ans.

Du total de 5,8 G\$ projeté, un tiers du coût, soit près de 2 G\$, touche à la réfection des infrastructures portuaires existantes, tandis que 67 % du montant, soit 3,9 G\$, cible de nouveaux projets d'infrastructure.

Durant sa présentation, M. Roy a mis l'accent sur la croissance des besoins en matière d'infrastructures dans un contexte d'augmentation du trafic portuaire et des enjeux liés à la chaîne d'approvisionnement par voie terrestre.

Selon l'étude, la somme de 1,9 G\$ pour la remise à niveau des infrastructures actuelles serait répartie en trois blocs: quelque 792 M\$ pour les infrastructures littorales, 758 M\$ pour les infrastructures terrestres et 358 M\$ pour les infrastructures intermodales et autres installations.

Le nouveau projet d'infrastructure des administrations

Within a 15 year time horizon, the total identified infrastructure investment needs and plans of major Canadian ports have been estimated at \$5.8 billion by a consultant group completing a study jointly commissioned by Transport Canada and the

17-member Association of Canadian Port Authorities (ACPA).

"Clearly, the needs are greater than available funding," Marc-André Roy, Vice-President of CPCS Transcom, said on May 30 while unveiling interim findings of the study during the 10th Annual Port/Government Interface staged by ACPA in Ottawa. The study – to be soon released in a final version – does not go into detail on individual ports for reasons of confidentiality.

The study pointed out that most ports use a five-year capital planning horizon. A total of 11 of the 16 respondents in the survey used a five-year approach, whereas 3 use a 10-year plan and just two use a 15-year planning scenario.

Of the \$5.8 billion total, one third, or nearly \$2 billion, is related to the rehabilitation of existing port assets while 67%, or \$3.9 billion refers to new port infrastructure projects.

In his presentation, Mr. Roy underlined the mounting infrastructure needs in the over-

all context of rising port traffic and inland supply chain challenges.

Of the \$1.9 billion in investments needed to rehabilitate existing assets, some \$792 million is required for waterside infrastructure, \$758 million for landside and \$358 million for intermodal and other segments, the study said.



Marc-André Roy, Vice president and North American Practice Head of CPCS.

Marc-André Roy, Vice-président et chef de la division nord-américaine de CPCS.

CPCS

portuaires comprend l'aménagement de terrains récemment acquis et non exploités ainsi que des améliorations qui permettraient d'augmenter considérablement la capacité des terminaux et autres installations.

Objectifs clés

L'étude a permis d'établir trois objectifs: la mise sur pied d'un cadre stratégique et d'une vision concertée sur l'avenir des voies commerciales canadiennes relativement à la capacité portuaire requise au cours des 15 prochaines années; la création d'une plateforme de partage des données et d'un système d'inventaire exhaustif des besoins actuels et projetés de 17 autorités portuaires canadiennes; la définition d'un processus clair de mise à jour des inventaires pour les décideurs qui permettra de cerner les besoins à long terme pour les points d'accès stratégiques et les couloirs commerciaux du Canada.

L'étude souligne que «les ports membres de l'AAPC et les ports canadiens en général sont des intervenants clés quant à l'appui au commerce, à la compétitivité et à l'économie du Canada».

Il est également souligné que le commerce constitue 60 % du PIB canadien et que plus de 180 G\$ en commerce international transige par l'intermédiaire de ports canadiens, soit 20 % de toute l'activité commerciale au Canada en 2010. **M**

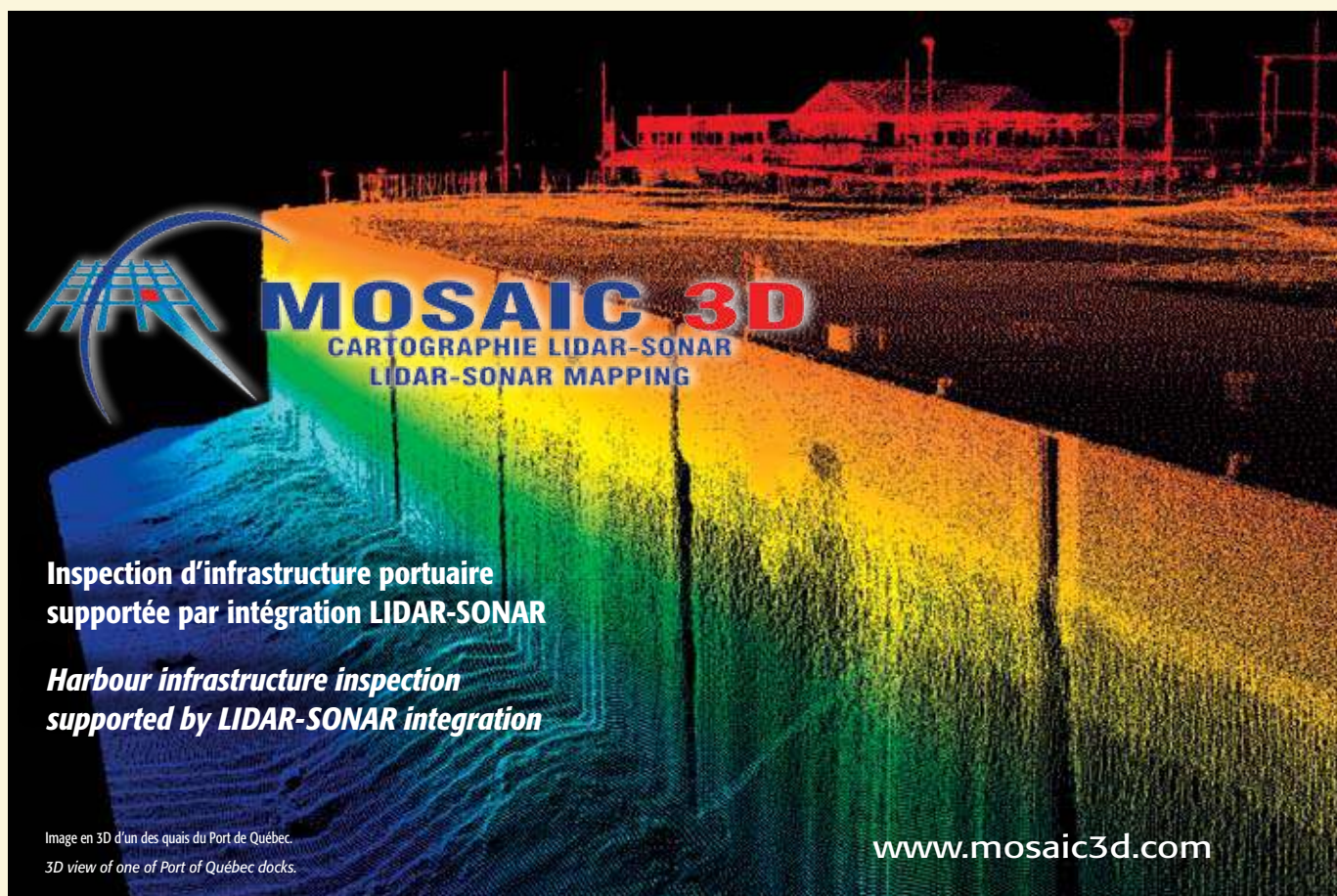
The new infrastructure project plans of CPAs include developments of unused or newly-acquired property and significant capacity upgrades of terminals and other existing assets.

Three key study objectives

The key study objectives are threefold: create a strategic framework and common vision for Canada's trade corridors with respect to necessary port capacity over the next 15 years; develop a common data platform and a comprehensive inventory of current and future port infrastructure needs of the 17 CPAs; and define a clear process for keeping the inventory up to date in a way that will be most meaningful to policy makers, in defining long-term needs for Canada's strategic gateways and corridors.

The study stresses that "ACPA member ports and Canadian ports in general play a critical role in supporting Canada's trade, competitiveness and economy."

It noted that trade accounts for 60% of Canada's GDP, and that Canadian ports handle more than \$180 billion in international trade, representing about 20% of total Canadian trade by value in 2010. **M**



McKeil Marine expands Hamilton-Newfoundland barge service

Expansion du service de barges de McKeil Marine entre Hamilton et Terre-Neuve

Ce printemps, McKeil Marine et Hunt's Transport Ltd. ont plus que doublé le nombre de voyages de leur service sur courte distance reliant le port de Hamilton à Terre-Neuve. Leurs barges transportent des matériaux de construction ainsi que des marchandises générales et surdimensionnées qui, pour la plupart, sont expédiées par transroulage de camions sur leurs embarcations.

L'été dernier, après avoir subi des retards et des problèmes de capacité avec le service de transbordement de Marine Atlantique vers Terre-Neuve, Hunt's Transport a nolisé le service de barges pour expédier des marchandises à ses clients. Quatre expéditions en partance de Hamilton et empruntant la Voie maritime du Saint-Laurent ont été effectuées vers Argientia avec succès; le nombre d'expéditions prévues pour cette année est passé à neuf.

McKeil Marine précise que le service pourrait prendre davantage d'ampleur si la demande croît. «Pour le moment, nous sommes fiers d'offrir une option sûre et novatrice à notre client», indique-t-on.

«Il s'agit d'un service que nous pouvons promouvoir et ajouter à notre modèle d'entreprise», souligne Greer Hunt, président de Hunt's Transport, une société de transport et de services logistiques basée à Mount Pearl, Terre-Neuve-et-Labrador, et dotée d'une filiale et d'un entrepôt à Cambridge en Ontario.

«Nous pouvons charger 50 remorques sur une barge. Plutôt que d'employer 50 camions qui brûlent de l'essence et émettent des polluants atmosphériques, nous utilisons une seule barge qui laisse une empreinte carbonique beaucoup moins importante.»

Sous la poussée du remorqueur John Spence, la barge **Niagara Spirit**, chargée de la première cargaison de l'année, a appareillé de Hamilton à la mi-avril. Des expéditions subséquentes ont été effectuées par la barge **Lambert Spirit** et le remorqueur **Salvor**. **M**

Leo Ryan

McKeil Marine and Hunt's Transport Ltd. this past spring more than doubled the capacity of a shortsea service from the Port of Hamilton to Newfoundland, carrying building materials, oversized equipment and general cargo. Most is loaded onto trucks that are rolled onto the barge.

Last summer, Hunt's Transport leased the barge service to transport some of the cargo for its customers after experiencing delays and capacity problems with the Marine Atlantic ferry service to Newfoundland. There were four successful trips to Argientia via Lake Ontario and the St. Lawrence Seaway. The service has been increased to nine voyages this year.

Steve Fletcher, President of McKeil Marine, has indicated that the service could expand further if demand grows. "For now, we will continue to offer a sound innovative solution for our customer."

"This is an operation we can move forward and add to our business model," said Greer Hunt, President of Hunt's Transport,

a transportation and logistics provider based in Mount Pearl, Newfoundland with a branch and warehouse facility in Cambridge, Ontario.

"We can get 50 trailers onto a barge," Mr. Hunt said. "Instead of 50 trucks burning fuel and releasing emissions into the atmosphere, we've got one barge with a much smaller carbon footprint."

The first shipment this year left Hamilton in mid-April on the **Niagara Spirit** pushed by the tug **John Spence**. Subsequent trips have included using the barge **Lambert Spirit** and the tug **Salvor**. **M**

Leo Ryan





PORT DE
TROIS-RIVIÈRES



The Port of Trois-Rivières recently handled a shipment of windmill components.

Le port de Trois-Rivières a récemment pris en charge une cargaison de pièces d'éoliennes.

On course for the future of Trois-Rivières

Cap sur l'avenir de Trois-Rivières

Pierre Lacerte

Le 19 mai dernier, l'excitation était à son comble le long des 2,7 km de quais du port de Trois-Rivières. Et pour cause. C'était l'inauguration de la phase 1 du plan de modernisation et d'aménagement des infrastructures baptisé Cap sur 2020. Une métamorphose de 23,2 millions de dollars que les autorités portuaires ont tenu à célébrer à grand renfort de corne de brume, de trompes de camions remorques et de sifflets de locomotive. Pas moins de 200 personnalités du monde politique, économique et industriel ont été à même d'apprécier le fameux coup de barre qui a été donné aux installations.

Parapluies bleus, cirés jaunes, chapiteau blanc et discours de circonstance. Tout avait été minutieusement

Last May 19, the excitement was palpable all along the 2.7 km of quays at the Port of Trois-Rivières – and with good reason. This was the inauguration of Phase 1 of the plan to modernize and develop infrastructures, known as On course for 2020. The opening of the \$23.2 million metamorphosis was being celebrated by the port authorities with the musical support of fog horns, tractor trailer horns and train whistles. No fewer than 200 figures from the worlds of politics, economics and industry were all in attendance to mark the completion of this first stage of the project.

Blue umbrellas, yellow slickers, a big white tent and ceremonial speeches. This inauguration day had been

prévu pour cette journée d'inauguration. Tout, sauf la présence d'un invité-surprise. Se moquant du protocole comme de son premier bleuet, un ours, peut-être attiré durant la nuit par l'odeur des tonnes de fèves de cacao ivoiriennes stockées dans le hangar n° 10, a inspecté les quais sans attendre le gratin. Repéré par les nouvelles caméras de sécurité, le plantigrade est reparti comme il est venu, avant de se faire remarquer par les invités de marque qui n'ont pu savoir si l'animal était le lointain descendant d'un de ces fameux ours qu'un étranger faisait danser à Pointe-du-Lac au tournant du XX^e siècle.

Le processus de planification stratégique aura requis plus de 280 rencontres entre les différents intervenants des sphères municipale, provinciale et fédérale. Cela n'a pas empêché le projet de voir le jour deux ans avant la date prévue à l'échéancier. Un



Gaétan Boivin, President and CEO of the Trois-Rivières Port Authority, proudly inaugurated on May 19 the completion of Phase 1 of a significant transformation of the port's waterfront installations.

C'est avec fierté que Gaétan Boivin, PDG de l'Administration portuaire de Trois-Rivières, inaugurerait le 19 mai la première phase de la modernisation des infrastructures portuaires.

planned down to the final detail, that is, everything but the appearance of a surprise guest. With as little regard for protocol as for his first blueberry, a bear, perhaps drawn during the night by the smell of tons of Ivory Coast cocoa beans stored in Shed 10, came to inspect the quays before the big-wigs had shown up. Picked up by the new security cameras, the plantigrade left as quietly as he had arrived, before the arrival of all the invited guests, who wouldn't have been able to tell whether this creature was a distant descendant of one of the dancing bears trained by a foreigner at Pointe-du-Lac at the turn of the 20th century.

The strategic planning process for the plan required over 280 meetings among the various stakeholders from the municipal, provincial and federal levels. Nevertheless the project came to fruition two years ahead of schedule – a truly outstanding achievement in these times of recession and one that could not but be noted on the quays,



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





Eric Massicotte

The boundary of the secured port area before Phase I has been extended.

La frontière de la zone portuaire sécurisée qui existait avant la phase I a été passablement repoussée.

exploit franchement exceptionnel par les temps qui courent et qui n'a pas manqué d'être souligné sur les quais qui occupent près de 22 fois la superficie du Centre Bell de Montréal.

Gaétan Boivin, président-directeur général de l'Administration portuaire de Trois-Rivières (APTR) avait le moral à marée haute lorsqu'il a dévoilé les retombées de ce nouvel investissement. «En n'augmentant que de 5 % la superficie du port, nous avons été en mesure de gagner 22 % de capacité de stockage et engendrer une hausse du trafic portuaire de 15 % par rapport à 2009, raconte le p.-d.g. Tout ce qui n'était pas destiné à l'entreposage a été déplacé au nord de la rue Notre-Dame.» Aujourd'hui, 3 millions de tonnes métriques de marchandises transitent sur les terrains totalement décontaminés du port de Trois-Rivières. En 2020, ce seront 7 millions de tonnes de marchandises de toutes sortes qui transiteront par le port.

which cover almost 22 times the surface area covered by the Bell Centre in Montreal.

Gaétan Boivin, President and Chief Executive Officer of the Trois-Rivières Port Authority (TRPA) could not have taken greater pride in announcing the benefits of this new investment. "By increasing the surface area of the port by only 5%, we have increased our storage capacity by 22% and stimulated an increase in shipping traffic of 15% over 2009," said the President and CEO. "Everything not intended for storage has been moved north of Notre-Dame Street." Today 3 million metric tonnes of goods transit through the totally decontaminated land of the Port of Trois-Rivières. In 2020, 7 million tonnes of goods of all sorts will transit through the port.

It's the old story of a port dedicated to handling only paper and forest products that gets reduced to pulp. "We have a vision for the future," claims Mr. Boivin. "Our port is thriving on productivity and improvement. We are all set



TRPA

Today, some 3 million tonnes of cargo are handled at the Port of Trois-Rivières.

Aujourd'hui, quelque 3 millions de tonnes de marchandises transitent par le port de Trois-Rivières.

C'est le vieux cliché d'un port voué à la simple manutention du papier et des produits forestiers qui vient d'être réduit en pâte. «Nous avons une vision d'avenir, clairotte M. Boivin. Notre port carbuie à la productivité et à l'amélioration. Nous sommes fin prêts à accueillir et à satisfaire les besoins de toutes sortes d'industries.» Amenez-en des tours d'éoliennes fabriquées à deux pas d'ici, des céréales de l'Ouest à destination d'Afrique du Nord et d'Amérique du Sud, de l'alumine importée du Brésil et d'Australie, du sel de déglacage des Îles-de-la-Madeleine, de la glaise liquide et sèche, des produits caustiques et pétroliers des États-Unis, du granit, des engrais, du concentré de zinc, du ciment, de la mélasse et du sucre non raffiné, sans parler, bien sûr, des produits forestiers exportés vers l'Europe. Plus que jamais, Trois-Rivières est capable d'en prendre.

Il s'agit d'une formidable bouffée d'oxygène iodée pour le port, la municipalité et la région tout entière. En améliorant la position concurrentielle du port, l'économie trifluvienne s'en trouve dopée. C'est particulièrement vrai en matière de création d'emplois. Les activités portuaires représentent plus de 800 emplois directs, près de 900 emplois indirects, sans compter les quelque 3 000 emplois générés par les entreprises manufacturières de la région.

Sur les quais, la preuve la plus impressionnante du succès de cette transformation du port est sans contredit l'arrivée des dizaines de sections de tours d'éolien-

to receive and meet the needs of all sorts of industries." Bring on the wind turbines manufactured next-door, grain from the West for North Africa and South America, alumina imported from Brazil and Australia, de-icing salt from the Magdalen Islands, liquid and dry clay, caustic and oil products from the United States, granite, fertilizer, zinc concentrate, cement, unrefined sugar and molasses, not to mention, of course, forest products for export to Europe. More than ever, Trois-Rivières can take it on.

This is a huge shot in the arm for the port, the municipality and the entire region. Through the improvement of the port's competitiveness, the economy of Trois-Rivières has also been given a boost – especially in the area of job creation. Port activities account for over 800 direct jobs and almost 900 indirect jobs, in addition to some 3000 jobs generated by manufacturing companies in the region.

On the quays, the most impressive evidence of the success of this transformation of the port is undoubtedly the arrival of dozens of sections of wind turbines produced in Trois-Rivières by the Marmen company. "Until quite recently," admits Gaétan Boivin, "the port could not accommodate those giants."

The day Phase 1 was inaugurated, visitors were invited to take a leisurely stroll among these over-sized windmills, which will soon embark on a journey culminating in the American Midwest. Now was the time to take advantage of the opportunity to inspect the 340,000 m² of the facilities, since no longer will the public be allowed to enter them at will. "The acquisition of Notre-Dame Street enabled us to



Les Élévateurs des Trois-Rivières Ltée is a licensed transfer grain terminal located on the St. Lawrence River at Trois-Rivières, Quebec. It is equipped to load and unload trucks, rail cars and vessels.

Les Élévateurs des Trois-Rivières are committed to providing their customers with high quality service at competitive rates and working together to develop innovative solutions.

www.soumat.ca

2615, Notre-Dame Centre
Trois-Rivières, QC G9A 4Y7

Phone: (810) 374-6203
Fax: (819) 374-6392

Les Élévateurs des Trois-Rivières

Une filiale de Soumat / A Soumat Company



Eric Massicotte

The new warehouse 15 has a 26,000 storage m³ capacity.

Le nouveau hangar 15 offre une capacité d'entreposage de marchandises en vrac de quelque 26 000 m³.

nes produites à Trois-Rivières par la firme Marmen. «Jusqu'à tout récemment, avoue Gaétan Boivin, le port ne pouvait pas accueillir ces monstres-là.»

Le jour de l'inauguration de la phase I, les visiteurs ont eu le loisir de passer en coup de vent entre ces chandeliers géantes qui seront embarquées pour un périple qui les conduira jusqu'au Midwest américain. C'était le moment

comply with the regulations respecting marine security and prevention of terrorist acts," explained Gaétan Boivin, who agreed that, earlier, the number of entry points in the port made close control of comings and goings very difficult.

The annexation of one kilometre of this public road was also an opportunity to carry out some major trans-

Proud partner of the Port of Trois-Rivières



DESSAU

MARITIME AND HARBOUR ENGINEERING AND CONSTRUCTION

- Set-up of harbour and marina facilities +
- Wharf design +
- Rehabilitation and maintenance of port facilities +
- Cargo handling and storage facilities +
- Marine structures +
- Environment +



DESSAU.COM

Fière partenaire du Port de Trois-Rivières



DESSAU

INGÉNIERIE MARITIME ET PORTUAIRE

- + Aménagement d'installations portuaires et de marinas
- + Conception de quais
- + Réhabilitation et entretien de structures portuaires
- + Infrastructures de manutention et d'entreposage
- + Structures maritimes
- + Environnement

où jamais d'en profiter pour arpenter les 340 000 m² des installations, car ne peut plus entrer qui veut sur les terrains du port. «L'acquisition de la rue Notre-Dame nous a permis de nous conformer à la réglementation sur la sûreté maritime et la prévention des actes terroristes», explique Gaétan Boivin, qui convient qu'auparavant, le nombre de points d'entrée au port rendait très difficile un contrôle serré des allées et venues.

L'annexion d'un kilomètre de cette voie publique a aussi été l'occasion de procéder à des transformations majeures. Les stratégies du port en ont profité pour détourner le trafic lourd des zones résidentielles et de



Eric Massicotte

Trucks enter frequently at the Port of Trois-Rivières to deliver or pick up cargo.

Des camions viennent fréquemment charger ou livrer des marchandises dans le port de Trois-Rivières.

formations. For instance, one of the port's strategies was to divert heavy traffic from residential areas and redirect it to the industrial sector farther west. This might not seem much, but it means that some 100 tractor trailers are no longer driving daily through inhabited areas. Placed end to end, these trucks could have formed a line-up 1.5 km long. The TRPA has thus managed to decrease its environ-

mental footprint on the city centre, without compromising its competitiveness. On the contrary, this take-over of Notre-Dame Street, combined with the transfer of the old railway, made it possible to solve the trans-shipment problems that used to exist between truck and train transport.

This expansion of the railway also resulted in the trip-



Supporting industrial initiatives is

The
Idea

IDE Trois-Rivières,
an efficient team of dedicated experts committed to the economic development of their region.

IDE Trois-Rivières
c'est une équipe experte, engagée et efficace dédiée au développement économique de Trois-Rivières.

Innovation et Développement économique
Trois-Rivières



www.idetr.com

le rediriger vers le secteur industriel plus à l'ouest. Mine de rien, c'est plus d'une centaine de camions remorques qui ne circulent plus quotidiennement dans une zone habitée. Mis bout à bout, ces camions représentaient une file de près de 1,5 km de long. L'APTR a donc réussi à diminuer son empreinte environnementale sur le centre-ville, sans pour autant compromettre sa compétitivité. Au contraire, cette prise de contrôle de la rue Notre-Dame, jumelée au transfert de l'ancienne voie ferrée, a permis de résoudre le conflit de transbordement qui existait entre le transport par camion et par train.

Ce réaménagement du chemin de fer a également permis de tripler le nombre de wagons qui peuvent être entreposés dans le port. C'est cette nouvelle configuration qui est à l'origine de la récente entente de dix ans conclue entre l'aluminerie Alcoa de Deschambault et l'APTR. Pouvant compter sur 75 000 tonnes d'alumine entreposées dans des silos du port et sur la possibilité d'y garer jusqu'à 70 wagons, Alcoa peut

ling of the number of railway cars that could be stored in the port. This is the new configuration behind the recent ten-year agreement concluded between the Alcoa aluminum plant in Deschambault and the TRPA. Now able to count on 75,000 tonnes of aluminum stored in its port facilities and the possibility of parking up to 70 railway cars, Alcoa can plan to increase its production in the coming



Eric Massicotte

The new warehouse 10 A strengthens the Port of Trois-Rivières' reputation for the quality of its general cargo storage capacity near the docks.

Le nouveau hangar 10 A consolide la réputation du port de Trois-Rivières pour l'excellence de ses hangars de marchandises générales près des quais.

LA FORCE D'UNE ÉQUIPE THE STRENGTH OF A TEAM

BELLEMARE

/// EXCAVATION ///

/// DÉMOLITION ///

groupebellemare.com



BÉTON CONCRETE



TRANSPORT ET MANUTENTION
TRANSPORTATION & RIGGING



GRUES CRANES



SITE DE RECYCLAGE / CONTENEURS
RECYCLING / CONTAINERS

RBQ : 8302-9991-59

a acolyte.ws

years without fear for its aluminum supplies through the Port of Trois-Rivières.

And this is only the beginning, since Phases II and III remain to be carried out.

Phase II will be undertaken between 2013 and 2016 at a cost of \$50 million, and will include filling in the huge basin next to the grain elevator to create a new quay section. "To fill in the basin," explained Jacques Paquin, TRPA Vice-President, Marketing and Business Development, "will require the equivalent of 17,000 truck trips." This is on top of the removal of four sheds, the construction of another warehouse for new grain products, the addition of new handling equipment, and a railway track along the new section of quays. This phase will increase the port's capacity from 5.4 to 6.9 million metric tonnes.

In 2017, the port administration will go ahead with the third and final phase of the plan On course for 2020. Thanks to a scheduled investment of \$60 million, the grain elevator section will be entirely rebuilt. To this will be added another shed and a new quay section. All combined, 100,000 metric tonnes of storage will be added.

If the St. Lawrence River was called the "road that walks" before the arrival of the Europeans, today, the Port of Trois-Rivières could quite aptly be christened the "road that runs"! 

désormais planifier l'augmentation de sa production au cours des prochaines années sans crainte pour son approvisionnement en alumine par le port de Trois-Rivières.

Tout cela n'est qu'un début, car il reste encore les phases II et III à concrétiser.

La phase II qui sera entreprise entre 2013 et 2016 au coût de 50 millions de dollars comprendra le remblayage de l'immense bassin qui jouxte l'élévateur à grain pour en faire une nouvelle section de quai. «Pour remplir ce bassin, explique Jacques Paquin, vice-président Marketing et développement des affaires de l'APTR, il faudra l'équivalent de 17 000 voyages de camions.» C'est sans compter le déplacement de quatre hangars, la construction d'un autre entrepôt pour les nouveaux produits du grain, l'ajout de nouveaux équipements de manutention, et d'une voie ferrée le long de la nouvelle section de quais. Cette phase fera augmenter la capacité du port de 5,4 à 6,9 millions de tonnes métriques.

En 2017, l'Administration portuaire procédera à la troisième et dernière phase du plan Cap sur 2010. Grâce à un investissement prévu de 60 millions de dollars, la section des élévateurs à grain sera reconstruite de fond en comble. S'ajouteront à cela un autre hangar et une nouvelle section de quai. Le tout ajoutera encore 100 000 tonnes métriques de stockage.

Si le fleuve Saint-Laurent était appelé «le chemin qui marche» avant l'arrivée des Européens, aujourd'hui, le port de Trois-Rivières pourrait fort bien être baptisé le «chemin qui court»! 

Working
alongside
our customers



OCEAN
WWW.GROUPOCEAN.COM

Services and expertises to support the
expansion of the Port of Trois-Rivières



CREW TRANSPORTATION
DRAFT CHECK
DREDGING
EQUIPMENT RENTAL
PARCEL DELIVERY / PICK-UP
PASSENGER TRANSPORTATION
PILOT BOAT SERVICES
STORES AND MERCHANDISE DELIVERY/PICK UP
TOP SIDE SHIP REPAIR
TUGBOAT SERVICES

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



En 2010

- Le trafic international a représenté 67,4 % du tonnage manutentionné en 2010.
- Les travaux de la phase I du programme Cap sur 2020 ont généré 247 emplois directs, indirects et induits, et entraîné des retombées de 17,1 millions ainsi que des recettes fiscales de 4,6 millions.
- Les effets directs, indirects et induits des activités du port ont généré des recettes fiscales de 20,7 millions de dollars pour les gouvernements du Canada et du Québec.
- Les retombées directes, indirectes et induites du port ont été de 138,1 millions de dollars, soit une augmentation de 7,7 % en comparaison à 2008.
- La convention collective d'une durée de 5 ans avec le Syndicat des débardeurs prévoit l'embauche de 28 nouveaux débardeurs, une augmentation de plus de 30 %.

Entre 2009 et 2010

- Le nombre de navires marchands est passé de 153 à 216.
- Le nombre de wagons et de camions ont atteint respectivement 10 000 et 30 000 unités.
- La capacité d'entreposage sur les voies ferrées du port a bondi de 24 à 70 wagons.
- Le vrac solide a augmenté de 12,8 % et représente 2,4 millions de tonnes.
- Le vrac liquide a connu une hausse de 16,3 %, passant à 340 000 tonnes métriques.
- Le secteur des marchandises générales a cru de 48 %, pour atteindre 186 000 tonnes.

Depuis 2008

- Les activités de manutention, d'entreposage et de transport des marchandises ont généré 848 emplois directs, une hausse de 10,6 %.
- Les impacts indirects et induits des activités portuaires ont généré 887 emplois, une augmentation de 5 %.
- Le transbordage de grain est passé de 150 000 tonnes à 1 million de tonnes.

In 2010

- International traffic accounted for 67.4% of the tonnage handled in 2010.
- Work on Phase I of the program On course for 2020 generated 247 direct, indirect and induced jobs, and generated benefits of \$17.1 million, in addition to tax revenues of \$4.6 million.
- Direct, indirect and induced effects of port activities generated tax revenues worth \$20.7 million for the governments of Canada and Quebec.
- Direct, indirect and induced benefits from the port amounted to \$138.1 million, for an increase of 7.7% over 2008.
- The five-year collective agreement with the Longshoremen's Union provides for the hiring of 28 new longshoremen, an increase of over 30%.

Between 2009 and 2010

- The number of merchant ships rose from 153 to 216.
- The number of railway cars and trucks rose respectively to 10,000 and 30,000 units.
- The storage capacity of the port railways leapt from 24 to 70 cars.
- Dry bulk cargo increased by 12.8%, accounting for 2.4 million tonnes.
- Liquid cargo experienced an increase of 16.3%, rising to 340,000 tonnes.
- General cargo grew by 48%, reaching 186,000 tonnes.

Since 2008

- Goods handling, storage and transportation generated 848 direct jobs, an increase of 10.6%.
- The indirect and induced effects of port activities generated 887 jobs, a 5% increase.
- Grain transshipment rose from 150,000 to 1 million tonnes.



Yves Lévesque, Mayor of Trois Rivières, is pictured here offering his enthusiastic views on the future of the port-city to a media representative.

Le maire de Trois-Rivières, Yves Lévesque, en train de discuter avec un représentant des médias des perspectives d'avenir favorables pour la ville portuaire.

Yves Lévesque

A modern-day riverman Draveur des temps modernes

Pierre Lacerte

«Y'a pas si longtemps, on nous comparait toujours à Drummondville. Mais j'ai des petites nouvelles pour ceux qui ne sont pas à jour. En huit ans, notre population est passée de 122 000 à 130 000 habitants. On a une université, un centre hospitalier régional, un aéroport dans lequel on a investi 15 millions de dollars. Notre parc industriel s'est accru de 17 millions de pieds carrés en six ans. Et puis..., on a un port qui vient de prendre tout un virage. Un port comme ça, à Drummondville, ils ne pourront pas s'en faire creuser un.»

Ce coloré verbomoteur n'est nul autre qu'Yves Lévesque, le maire de Trois-Rivières. Non seulement est-il reconnu pour ne pas avoir la langue de bois, mais en plus, il ne l'a pas dans sa poche. Ça ne l'a toutefois pas empêché de décrocher un troisième mandat à la tête de la ville fusionnée.

Comment y est-il parvenu? L'homme qui, au départ, se destinait à être pilote de navire sur le Saint-Laurent

“Not all that long ago, people were always comparing us to Drummondville. But I've got some news for anyone who's behind the times. In eight years, our population has risen from 122,000 to 130,000 inhabitants. We have a university, a regional hospital centre and an airport in which we have invested \$15 million. Our industrial park has grown by 17 million square feet in six years. And... we have a port that has just undergone a major transformation. There's no way you'll find a port like that in Drummondville.”

This colourful personality who can talk a mile a minute is none other than Yves Lévesque, the mayor of Trois-Rivières. Not only is he known as a straight-talker; the cat has never got his tongue. Which didn't keep him from winning a third mandate as leader of this amalgamated city.

How did he get there? The man who, at the beginning, was planning to become a ship's pilot on the St.

n'a jamais dérogé à un principe du métier qu'il a appris à l'Institut maritime de Rimouski. Il fonce droit devant en maintenant le cap sur l'horizon... économique. «Mon devoir en tant qu' élu, c'est de voir à la croissance et à la création de richesse pour ma ville. S'il avait fallu que j'écoute tout le monde tout le temps, on n'aurait jamais rien fait. Il faut être ouvert au changement, gérer en fonction des principes de gros bon sens qu'on s'est donné au départ et ne pas prendre de décisions avec l'objectif de se faire réélire.»

S'estimant choyé de posséder un port urbain, Yves Lévesque affirme qu'il s'en serait voulu de ne pas tout mettre en œuvre pour que l'ensemble des citoyens puisse bénéficier de cette richesse collective. «Le port, dit-il, est un réseau de richesse incroyable à développer. C'est une bouffée d'oxygène qu'on ne peut pas se permettre de négliger.» Gardant à l'esprit le drame qu'avait été la fermeture de la papetière CIP et la perte de 1 200 emplois en 1992, le maire n'a aucune envie de voir sa ville recouvrer le titre de capitale nationale du chômage dont elle avait alors tristement hérité.

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle le maire a travaillé de concert avec les autorités portuaires et les gouvernements. «On a sauté dans le bateau à pieds joints pour que le port prenne de l'expansion et faire en sorte d'attirer des entreprises de toutes sortes sur notre territoire.»

Grâce à des ententes entre la Ville et le Port, des terrains ont été échangés. Ce travail n'a pas facilité uniquement le développement des installations portuaires vers l'ouest de la ville. Il a aussi permis d'améliorer grandement l'accessibilité au fleuve vers l'est. Pour le maire, l'eau n'est pas seulement un outil de développement portuaire. «On veut aussi augmenter la superficie de l'espace à vocation touristique. C'est 12 % du territoire du port qui est aujourd'hui consacré à des aires publiques, se gourme M. Lévesque. On a rendu deux kilomètres de berges du fleuve aux activités récréotouristiques. Ce secteur s'étend jusqu'à la rivière Saint-Maurice. On veut aussi pouvoir attirer les bateaux de croisière ici», dit-il en rappelant que la phase III du plan de modernisation Cap sur 2020 prévoit justement la construction de ducs-d'Albe destinés à l'accostage de ces îles flottantes qui pourront déverser leurs flots de croisiéristes en gouquette.

Lawrence has never reneged on a principle of the skills he learned at the Institut maritime de Rimouski. He sets his course straight ahead and keeps his eye constantly on the (economic) horizon. "As an elected official, my duty is to ensure the growth and creation of wealth for my city. If I'd had to listen to everyone all the time, we'd never have got anything done. We have to be open to change, manage using the common-sense principles we've had since the start and not make decisions with an eye just to getting re-elected."

Considering himself very lucky to have an urban port, Yves Lévesque says that he would not have been satisfied if he hadn't done all he could so that every citizen could benefit from this collective wealth. "The port," he says "is an incredible source of wealth to be developed. It's a source of stimulus that we can't afford to ignore." Remembering the dramatic times that followed the closing of the CIP paper mill and the loss of 1,200 jobs in 1992, the mayor is determined that his city will not again be known as the national unemployment capital, as it was back then.

This is why the mayor has worked hand-in-hand with the port authorities and governments. "We jumped right in without any hesitation so that the port could expand and thus attract businesses of all sorts to our region."

Under contracts between the city and the port, some pieces of land were traded. This didn't just facilitate development of the port facilities to the west of the city. It also made it possible to greatly improve accessibility to the river east of the city. For the mayor, water isn't just a port development tool. "We also want to increase the size of the space dedicated to tourism. Twelve per cent of the port is now reserved for public areas," says Mr. Lévesque proudly. We've given two kilometres of riverbank over to leisure and tourism activities. The sector stretches right up to the Saint-Maurice River. We also want to attract cruise ships here," he says, recalling that Phase III of the modernization plan On course for 2020 provides for the construction of dolphins so that these floating islands can come alongside and let their passengers off to enjoy themselves.







1 888 427 6647
megadomebuildings.com

NEED WAREHOUSING THAT MEETS YOUR BUDGET? WE UNDERSTAND!

MegaDome® is the affordable solution to protect material in transit from the elements. Designed with function and safety in mind, MegaDome® structures come with heavy-duty options, to sustain years of use, even in corrosive environments.

MegaDome® is:

- Designed and manufactured by a Canadian company, pioneer in membrane covered steel structures
- Made of structural steel and oval tubing for superior resistance and load capacity
- National Building Code compliant and CSA A660 certified







Eric Massicotte

Situated on the St. Lawrence River between Montreal and Québec City, the Port of Trois-Rivières is destined for bigger things as it diversifies its cargo base.

Situé sur le fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Québec, le Port de Trois-Rivières devrait connaître une croissance intéressante grâce à la diversification de sa base de cargaisons.

Afin de s'assurer de ne pas laisser filer la manne, le visionnaire hyperactif me fait voir l'immense hangar n° 1 situé en bordure du fleuve, entre la rue de l'Hôpital et l'avenue des Draveurs. «On va transformer ça en marché public», prophétise-t-il, en rappelant que la région compte 14 000 emplois reliés à l'agroalimentaire. Du doigt, Yves Lévesque perce le mur du hangar qui donne sur le fleuve. «Là, il va y avoir des cafés. Les touristes vont débarquer ici et vont repartir avec de l'artisanat local. Ça va devenir le plus grand et le plus beau marché du Québec.»

Boulimique de la mise en valeur, le maire, véritable draveur qui garde l'équilibre tout en jonglant avec ses grands projets. Il n'est pas peu fier de faire visiter «son» Trois-Rivières sur Saint-Laurent, un projet de 170 000 mètres carrés fait d'un savant dosage d'espaces récréationnels, immobiliers et d'incubateurs d'entreprises orientées vers la nouvelle économie.

Il revendique la paternité du premier bâtiment construit dans son Technoparc. «Nous mettons beaucoup d'énergie dans la diversification de l'économie de la municipalité», dit-il, pointant l'édifice moderne qui se dresse déjà sur les terrains de la défunte papeterie CIP. Le bâtisseur raconte qu'il y aura, en tout, cinq édifices comme celui-ci où des entreprises œuvreront dans les domaines de l'énergie, des biotechnologies environnementales, des bioprocédés industriels, de la biomasse, des télécommunications et quoi encore.

Making sure the good times last, this hyperactive visionary takes me to see the huge Shed No 1, bordering on the river, between Rue de l'Hôpital and Avenue des draveurs. "We're going to turn this into a public market," he prophesies, recalling that the region has 14,000 jobs in the agri-food business. With his finger, Yves Lévesque pokes a hole in the wall of the shed overlooking the river. "Here there will be cafés. Tourists will come here and go back with the work of local artisans. This will become the biggest and best market in Quebec."

A man who can't get enough of development, this mayor is a veritable riverman who manages to keep all his projects in the air without losing his balance. He can't hide his pride when he shows me around "his" Trois-Rivières on the St. Lawrence, a project covering 170,000 square metres and combining a judicious balance of spaces for recreation, real estate and business incubators focussed on the new economy.

He claims paternity of the first building erected in his Technoparc. "We are putting a lot of energy into diversification of the municipality's economy," he says, pointing to the modern building already rising from the defunct CIP paper mill. The builder says that, in all, there will be five buildings like this one, where businesses will be working in energy, environmental biotechnology, industrial bioprocessing, biomass, telecommunications and so on.

Cela dit, l'ancien propriétaire de deux restaurants Harvey's ne souhaite toutefois pas un développement économique sauvage. «On fera construire un complexe de 800 à 1 000 condos, mais on ne donnera pas le fleuve au développement résidentiel, assure-t-il. Ce qu'on veut créer, c'est un milieu de vie où les habitants pourront, de chez eux, à la fois aller travailler et se divertir.»

Sur le terrain vague qui se trouve à l'embouchure de la Saint-Maurice et du Saint-Laurent, le maire présente le spectaculaire amphithéâtre de 10 000 places dessiné par l'architecte Paul Laurendeau comme s'il surgissait déjà de terre. Fier comme un paon, il me fait visiter Boréal, le remarquable centre d'histoire sur les thématiques de la rivière Saint-Maurice, de la forêt, de la drave et de la grande industrie papetière.

«Ça va être quelque chose, ça, mon homme. Tu vas voir.» Que lui manquerait-il encore pour réaliser tout ça à son goût? «Moi, c'est simple, je créerais un ministère de la dérèglementation et un ministère de la responsabilisation des citoyens.» On ne lui demandera pas s'il a gagné ses élections au fédéral. Quant à un quatrième mandat à la tête de Trois-Rivières, il laisse ça aux citoyens, justement! **ML**

The former owner of two Harvey's restaurants, however, is not looking for wild economic development. "We'll build a complex with 800 or 1000 condos, but we won't hand the river over to residential development," he assures me. What we want is to create an environment where residents can go to both work and play."

On the vacant land located where the Saint-Maurice River joins the St. Lawrence, the mayor presents the spectacular 10,000-seat amphitheatre designed by the architect Paul Laurendeau as though it were already rising from the ground. Proud as a peacock, he has me visit Boréal, the remarkable history centre featuring themes related to the Saint-Maurice River, that is, forestry, log-driving and the huge paper industry.

"This is really going to be something, my man. You'll see." What's left for everything to be just the way he'd like it? "Oh, that's easy, I'd create a ministry of deregulation and a ministry of citizen responsibility." We won't ask him whether he won his federal election. As for a fourth term as mayor of Trois-Rivières, he's leaving that up to the citizens – of course! **ML**

Groupe Prommel



Une gamme de services

- Arrimage
- Entreposage
- Manutention / Transformation
- Transport
- Distribution de produits chimiques




Lorsque le savoir-faire compte !

3450, boul. Gene-H.-Kruger, C.P. 294
Trois-Rivières, Qc, G9A 5G1
Phone: (819) 379-3311 Fax: (819) 379-5584 www.grpml.com

PORT DE TROIS-RIVIÈRES

TROIS VOIES RAPIDES THREE FAST TRACKS



PORT DE
TROIS-RIVIÈRES

Connexions intermodales
fluides en tout temps.

Smooth intermodal connections
available at all times.

MON PORT D'ATTACHE
MY HOME PORT

www.porttr.com
819 378-2887



La Porte de l'Asie-Pacifique • Asia-Pacific Gateway



Broadening logistics projects reinforce Canada's Asia-Pacific Gateway

Des aménagements logistiques pour la Porte de l'Asie-Pacifique

Leo Quigley & Leo Ryan

L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, lancée en 2007 à coups de milliards de dollars de contributions fédérales et provinciales, se développe à la même allure rapide que les échanges du Canada avec l'Asie, principalement la Chine. Initialement, c'étaient les ports et les infrastructures de transport de la Colombie-Britannique qui retenaient surtout l'attention, mais on s'efforce aussi depuis quelques années d'offrir des centres de distribution et de logistique compétitifs dans les autres provinces de l'Ouest.

À l'heure actuelle, l'Asie, surtout la Chine (deuxième partenaire commercial du Canada après les États-Unis), le Japon et la Corée du Sud, compte pour le cinquième du commerce extérieur bilatéral du Canada. Les produits de base canadiens alimentent les usines chinoises et les biens de consommation chinois conteneurisés affluent dans les points de vente du Canada.

De 2006 à 2010, les échanges bilatéraux Canada-Asie sont passés d'un peu plus de 100 à 120 milliards de dollars. La Chine représente à elle seule près de la moitié du commerce total du Canada avec l'Asie; les échanges bilatéraux Canada-Chine sont passés de 42 milliards de dollars en 2006 à 58 milliards de dollars en 2010. Les chiffres de Statistique Canada pour le premier trimestre de 2011 montrent un élan soutenu: les exportations canadiennes vers la Chine ont augmenté de 28 %, à 3,4 milliards de dollars, et les importations, de 16 %, à 10,5 milliards de dollars.

Pour la Porte de l'Asie-Pacifique, les investissements publics-privés courants ou envisagés pour élargir et améliorer les infrastructures portuaires, ferroviaires, routières et aéroportuaires en Colombie-Britannique dépassent les 21 milliards de dollars. Pour les expéditeurs asiatiques, Vancouver et Prince Rupert sont les ports d'entrée les plus proches sur la côte ouest de l'Amérique du Nord – jusqu'à 58 heures de navigation de moins que Los Angeles et Long Beach.

Dans un document publié l'été dernier, la Chambre de commerce du Canada soulignait en ces termes l'importance d'améliorer et d'optimiser l'infrastructure de transport du Canada: «La qualité de l'infrastructure physique, y compris les ports maritimes, les aéroports, les installations douanières, les routes et les chemins de fer, doit être optimisée

As Canadian trade with Asia, especially China, continues to grow significantly in dimension, so does the multi-billion dollar Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative launched in 2007 with provincial and federal funding. While initial attention focused on ports and transportation infrastructure in British Columbia, the overall efforts to offer competitive logistics and distribution centres have spread in the past few years to other western provinces.

At present, Asia accounts for nearly one fifth of Canada's two-way foreign trade, led by China (Canada's second-biggest trading partner after the United States), Japan and South Korea. Canadian commodities are feeding Chinese factories and containerized Chinese consumer goods are flowing into Canadian retail outlets.

Between 2006 and 2010, bilateral Canada-Asia trade has advanced from just over \$100 billion to \$120 billion. China alone represents almost half of total Canadian trade with Asia, with the Canada-China two-way figures coming to \$58 billion in 2010 versus \$42 billion in 2006. The first quarter 2011 numbers from Statistics show uninterrupted momentum, with Canadian exports to China rising by 28% at \$3.4 billion and imports up 16% at \$10.5 billion.

For the Asia-Pacific gateway, major public-private investments in British Columbia to expand and enhance port, rail, road and airport infrastructure currently planned or underway total more than \$21 billion. Vancouver and Prince Rupert constitute for Asian shippers the closest ports of entry on the west coast of North America – up to 58 hours closer in sailing time than Los Angeles and Long Beach.

In a document published last summer, the Canadian Chamber of Commerce stressed the importance of upgrading and optimizing Canada's transportation infrastructure, declaring:

“The quality of physical infrastructure, including seaports, airports, customs facilities, roadways and railways must be optimized to make the Asia – Pacific

< Port Metro Vancouver is the largest and most visible port component in Canada's Asia-Pacific Gateway which also comprises the B.C. ports of Prince Rupert, Port Alberni and Nanaimo.

< Port Metro Vancouver est la pièce maîtresse de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique du Canada, qui comprend aussi les ports de Prince Rupert, d'Alberni et de Nanaimo en Colombie-Britannique.

pour faire du réseau de transport de la Porte de l'Asie-Pacifique le meilleur en son genre en Amérique du Nord. La clé de la réussite de ce réseau de transport est simple: il doit être constamment plus rapide, moins coûteux, plus simple et plus fiable de faire transiter les produits entre les ports maritimes de l'Asie orientale et les points de réception de l'est et du Midwest des États-Unis en passant par le Canada, plutôt que de les faire transiter par les ports américains du Pacifique.»

Il est intéressant de noter à cet égard qu'outre le développement massif des réseaux routiers, ferroviaires et portuaires qui fait généralement les manchettes, on construit actuellement des centres de distribution du fret aérien dans des points stratégiques dans l'Ouest canadien.

Ces centres sont généralement situés soit le long ou à proximité d'une route ou d'une ligne ferroviaire principale, soit près d'une piste qui peut accueillir les avions cargos d'aujourd'hui; la présence d'entrepôts, d'installations de transbordement, de l'industrie légère et de firmes logistiques est également nécessaire.

Parallèlement, des aéroports internationaux comme Calgary et Vancouver cherchent à améliorer la capacité et la fluidité de leurs liaisons aériennes avec l'Asie pour le transport de fret.

L'Aéroport de Vancouver met l'accent sur le fret aérien

Fort de la proximité du plus gros port de mer du Canada, Port Metro Vancouver, et d'une grande route inter-États vers Seattle et Los Angeles et parce qu'il est plus proche de l'Asie que ses concurrents étasuniens,

Gateway transportation network the best of its kind in North America. The standard of success for this transportation network is that it must be consistently faster, cheaper, simpler and more reliable for goods to transit between East Asian seaports and eastern and Midwestern U.S. locations through Canada than for these goods to transit by way of U.S. Pacific ports."

Interestingly enough in this regard, in addition to the massive road, rail and port developments that tend to grab headlines, distribution centres for air cargo are being constructed at strategic points across Western Canada.

Generally speaking the centres are located on, or adjacent to, a primary road, a mainline railway and a runway capable of handling today's generation of air freighters; with warehousing, cross-dock transfer facilities, light manufacturing, and logistics firms included.

At the same time, international airports such as Calgary and Vancouver are striving to improve the capacity and efficiency of their air freight business with Asia.

Vancouver airport pushing air cargo

For its part, proximity to the largest Canadian seaport, Port Metro Vancouver, and to a major interstate highway to Seattle and Los Angeles with a location that is closer to Asia than airports in the United States, puts Vancouver International Airport at the front door of Canada's Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative.



Larry Goldstein/VAA

Air freight volume with Asia is steadily growing at Vancouver International Airport.

Le volume de fret aérien en provenance et à destination d'Asie continue à croître à l'aéroport international de Vancouver.



Welcome to North America's Leading Edge

Prince Rupert isn't just on Canada's western edge; we are on North America's leading edge and anchoring the West Coast's newest trade corridor with Asia. Consider our competitive edge: shortest transpacific sea-land link; superior, uncongested rail and road links with major North American markets; purpose-built high-velocity terminals; deepest natural harbour; and capacity for growth. The Port of Prince Rupert features over 1,000 acres of prime industrial properties, internationally recognized as one of the top logistics and intermodal locations in North America. Contact us to explore how we can help grow your business.

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



PRINCE RUPERT
PORT AUTHORITY

LINKING A WORLD OF OPPORTUNITY





IPC

Transload activity is growing strongly at Prince George.

Le transbordement est à la hausse à Prince George.

l'Aéroport international de Vancouver est un des principaux atouts de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.

Ray Segat, directeur du Développement des cargaisons et des affaires à l'Administration portuaire de Vancouver, déclarait au *Maritime Magazine* que l'aéroport avait profité de l'Initiative parce que celle-ci avait favorisé l'industrie aéronautique et amené des gains d'efficacité dans tous les modes de transport.

La majeure partie de la croissance des cargaisons à l'aéroport ces dernières années est due à des intégrateurs comme UPS, Fedex et Purolator. «Ils ont vraiment pris de l'expansion, de déclarer M. Segat. Les principaux agrandissements faits à Vancouver, on les doit aux intégrateurs.»

L'an dernier, les volumes de fret aérien à YVR ont augmenté d'un peu plus de 15 % par rapport à 2009 pour s'établir à 228 000 tonnes.

CentrePort de Winnipeg suscite de l'intérêt

CentrePort, voisin de l'Aéroport international James Armstrong Richardson, a été inauguré en novembre 2009. Il s'agit d'un parc de distribution de 20 000 acres, situé non loin du centre géographique de l'Amérique du Nord et qui offre un accès rapide à trois chemins de fer de première catégorie, à la route transcanadienne, au Corridor nord-sud du milieu du continent entre Winnipeg et le golfe du Mexique, à des routes aériennes établies et au port de Churchill.

En fait, le développement de routes commerciales vers l'Arctique et au-dessus de l'Arctique vers la Russie

Ray Segat, Director of Cargo and Business Development for the Vancouver Airport Authority, told *Maritime Magazine* that the Initiative has benefited the airport by supporting the aviation industry in achieving greater efficiencies in all modes of transportation.

Most of the cargo growth at the airport in recent years has been generated by such freight integrators as UPS, Fedex and Purolator. "They have really grown," said Mr. Segat. "The major facility expansions that have occurred at Vancouver have been from the integrators."

Last year, air freight volume at YVR increased by just over 15% from 2009 to 228,000 tonnes.

Winnipeg's CentrePort stirs interest

Meanwhile, situated adjacent to the James Armstrong Richardson International Airport, CentrePort opened for business in November 2009 as a 20,000 acre distribution facility near the geographical centre of North America with quick access to three Class One railways, the TransCanada Highway, the North-South Mid-Continent corridor between Winnipeg and the Gulf of Mexico, established air routes and the Port of Churchill.

In fact, developing trade routes to the Arctic and over the Arctic to Russia and China is an important piece of CentrePort's strategic plan. The transportation hub, together with the Province and the federal government, are working to develop polar air routes with Krasnoyarsk Airport in Russia and the Port of Murmansk.

Diane Gray, recently appointed President and CEO

et la Chine est un volet important du plan stratégique de CentrePort. Ce port intérieur collabore avec la province et le gouvernement fédéral pour établir des liaisons aériennes polaires avec l'Aéroport de Krasnoyarsk en Russie et le Port de Murmansk.

Diane Gray, la nouvelle présidente-directrice générale de CentrePort, a déclaré au *Maritime Magazine* qu'elle voyait plusieurs créneaux que CentrePort pourrait occuper et auxquels personne n'a encore pensé.

Ainsi, CentrePort vient de discuter avec Minseng International, Chongqing, Chine, de l'exportation éventuelle en conteneurs de canola et de soja de première qualité. L'avantage des conteneurs, c'est que les produits sont officiellement classés et certifiés au moment du remplissage des boîtes, et que celles-ci restent scellées et intactes jusqu'à l'arrivée à destination. Cette méthode de préservation de l'identité évite les manipulations multiples au cours desquelles le produit peut être mélangé ou autrement contaminé par des graines non désirées.

La prochaine étape de la mise en œuvre de cette entente commerciale avec Minseng International, principale société de transport et de logistique de Chine occidentale, sera d'élaborer un système de conteneurs pour emmagasiner et expédier les produits agricoles.

Les premiers envois de canola et de soja de première qualité pourraient débuter dès l'automne. Les partenaires dans l'accord de coopération de trois ans sont CentrePort, CN Worldwide, Canadian Pacific Logistic Solutions, Minseng International Freight Co. et Shanghai Invent Logistics and Technology Co.

«Dans les toutes prochaines années, nous allons nous doter d'une installation ferroviaire commune sur place, a déclaré M^{me} Gray. Cette installation sera plus que plurimodale, nous voulons qu'elle puisse manutentionner du matériel et du vrac selon les besoins puis, éventuellement, assurer le transbordement pour la conteneurisation des marchandises. Mais nous ne voulons surtout pas concurrencer directement les chemins de fer dans leurs affaires courantes, ni les partenaires dans leur secteur d'exploitation. Nous désirons offrir quelque chose d'unique aux sociétés qui investissent dans CentrePort.»

Pour M^{me} Gray, «CentrePort c'est plus qu'une simple offre multimodale. Nous offrons un vaste espace industriel relié aux multiples modes de transport».

Global Logistics Park de Prince George

L'ouverture, le 12 septembre 2007, du premier terminal à conteneurs du nord de la Colombie-Britannique s'est révélée être la bougie d'allumage nécessaire au démarrage d'un moteur économique qui vient tout juste d'atteindre son régime de croisière. À l'inauguration officielle du terminal, Rona Ambrose, ministre fédérale des Affaires intergouvernementales et ministre de la Diversification de l'économie de l'Ouest canadien, a déclaré: «L'expansion du Port de Prince Rupert va modifier le paysage économique de cette région et celui de notre nation parce que nous établissons des liens commerciaux plus solides entre le Canada et l'Asie.»

Cet événement a été suivi quelques jours plus tard par la signature d'un accord de fraternité entre le Port chinois de Ningbo et le Port de Prince Rupert ainsi que de

of CentrePort, told *Maritime Magazine* that she believes there are a number of business opportunities for CentrePort that people haven't even thought about yet.

For example, CentrePort recently held discussions with Minseng International, Chongqing, China, for the export of premium canola and soybeans in containers. The advantage to containers being the fact that the high quality product is officially graded and certified as the containers are filled and sealed and they remain unopened until they arrive at their destination. This method of identity preservation avoids multiple handlings where the product may be blended or otherwise contaminated with unwanted grains or weed seeds.

The next step in launching this year-round trade agreement with Minseng International, the largest private shipping and logistics company in West China, will be to develop a container system to store and ship agricultural products.

The first shipments of the quality soybeans and canola could begin as early as this fall. Partners in the three-year collaboration agreement are: CentrePort, CN Worldwide, Canadian Pacific Logistic Solutions, Minseng International Freight Co. and Shanghai Invent Logistics and Technology Co.

“Over the next few years we're going to develop an on-site, common use rail facility,” Ms. Gray said. “That facility will be more than intermodal, we expect it will be able to handle equipment as well as bulk as required and, potentially, transload for the containerization of commodities. What we don't expect to do is directly compete with the railway's current business and partners and partners in their area. What we see our facility doing is offering something unique to the companies that invest in CentrePort.”

Ms. Gray described CentrePort as “something more than just a multimodal offering. We offer significant industrial space that's connected to the multiple modes of transportation.”

Prince George Global Logistics Park

The September 12, 2007, opening of the first container terminal in northern British Columbia has proved to be the sparkplug needed to start an economic engine that is just now hitting cruising speed. At the official opening of the terminal, Rona Ambrose, federal minister of Intergovernmental Affairs and Western Economic Diversification said: “The Prince Rupert port expansion will change the economic landscape of this region and our nation as we build stronger trade connections between Canada and Asia,”

This event was followed within days by the signing of a friendship agreement between the Port of Ningbo, China, and the Port of Prince Rupert and the first high speed container train to Chicago. Then, on November 24, 2007, CN Rail announced the opening of a \$20 million intermodal and distribution centre in Prince George. And, on November 17, 2009, the

l'inauguration du premier train rapide de conteneurs vers Chicago. Le 24 novembre 2007, CN Rail annonçait l'ouverture d'un centre intermodal et de distribution de 20 millions de dollars à Prince George. Le 17 novembre 2009, le premier Boeing 747 atterrissait sur la troisième plus longue piste d'atterrissage du Canada au nouveau Global Logistics Park de Prince George.

Selon Tim McEwan, président-directeur général d'Initiatives Prince George, on aménage le parc logistique sur un terrain de 3 000 acres voisin de l'aéroport et on construit une route de jonction de 28 millions de dollars pour le desservir.

«Nous intégrons progressivement l'offre de l'aéroport et celle du parc logistique, a-t-il déclaré. Concurrément, nous terminons la construction, nous mettons les différentes pièces en place et nous en faisons le marketing, surtout en Chine.»

Selon M. McEwan, plusieurs délégations ont visité les installations et signé un protocole d'entente avec la Fédération chinoise de logistique et d'achat. Elles ont aussi rencontré la délégation de Chongqing en Chine.

Au regard du transport, Prince George, en plus d'être géographiquement plus proche de la Chine, offre aussi désormais une installation intermodale, une piste qui peut recevoir les grands avions cargos, des liaisons ferroviaires et routières dans toutes les directions et une très grande superficie de terrain stratégiquement situé disponible pour l'industrie.

M. McEwan croit que le parc logistique peut aussi convenir pour le fret périssable. «Le bœuf albertain, les fruits de mer de la côte Ouest et les fruits de la vallée de l'Okanagan – nous pensons à tout cela. Et quand on a réussi à mettre ce genre d'infrastructure en place, le marché fait sa part et on commence à avoir des surprises.»

Compte tenu des milliards de dollars qui sont injectés pour développer les industries de transformation des ressources du nord de la Colombie-Britannique, l'afflux de personnes et la demande de fournisseurs de fret aérien vont assurément se maintenir.

Pour citer M. McEwan: «Nous gardons la table mise pour la croissance.»

La plaque tournante de Regina

Il n'est pas question pour le moment d'une bande d'atterrissage à la nouvelle plaque tournante de transport de Regina située du côté ouest de la ville. Cependant, tout est en place pour le retrait des voies de CP Rail du centre-ville de Regina, l'aménagement d'un parc intermodal de 2 000 acres et l'implantation de centres de distribution stratégiquement situés en plein cœur de l'Ouest canadien, comme le centre de distribution d'un million de pieds carrés que vient d'inaugurer Canadian Logistics Services pour les produits du Groupe Loblaw's. Et les travaux vont commencer sous peu pour la construction de l'installation intermodale du CP qui pourra manutentionner environ 250 000 conteneurs par année. On est en train de construire de nouveaux passages supérieurs et de nouvelles routes d'accès qui relieront la plaque tournante aux grandes artères nord-sud et est-ouest.

Blair Wagar, directeur de l'Exploitation au parc de distribution, a déclaré au *Maritime Magazine* qu'on annonce-

first Boeing 747 landed on Canada's third longest runway at Prince George's new Global Logistics Park.

The logistics park is being developed on 3,000 acres of land adjacent to the airport and a \$28 million connector road is being constructed to service the park, according to Tim McEwan, President and CEO of Initiatives Prince George.

"We've been incrementally getting the entire airport and air logistics park offering together," he said. "At the same time we're incrementally doing the build-out, getting the various pieces in place, and we're marketing it primarily into China."

Mr. McEwan said a number of delegations have visited the project and have signed an Memorandum of Understanding with the China Federation of Logistics and Purchasing and also met recently with the delegation from Chongqing, China.

From a transportation perspective, Prince George now offers not only a geographical location nearer to China, but an intermodal facility, a runway that can handle large air freighters, road and rail in all directions and a very large, strategically located land space for industry.

Mr. McEwan believes the logistics park will also offer opportunities for the perishables sector. "Beef from Alberta, seafood from the West Coast and tree fruit from the Okanagan - we're looking at those kinds of things. And, when you get this kind of infrastructure in place the market does its thing and surprises start to happen."

With the billions of dollars targeted at Northern British Columbia's resource industries there's no doubt that the influx of people and the demand for air freight suppliers will continue.

As Mr. McEwan put it: "We're getting the table set for growth."

Regina transportation hub

Regina's new transportation hub on the west side of the city does not have plans for an airstrip at the present time. However, the project has made way for the removal of CP Rail trackage from downtown Regina, the establishment of a 2000-acre intermodal park and plans for distribution centres strategically located in the centre of Western Canada such as the just-opened 1 million square-foot distribution centre operated by Canadian Logistics Services to distribute product for the Loblaw's Group. And, construction will begin shortly of construction of the CP intermodal facility capable of handling roughly 250,000 boxes annually. New overpasses and access roads are being built that will link the hub to major north-south and east-west highways.

Blair Wagar, Chief Operating Officer, for the distribution park told *Maritime Magazine* announcements will be forthcoming shortly of other major distributors planning to locate at the distribution park.

In addition to importing and exporting goods, Mr. Wagar said the authority is actively looking for processing or manufacturing firms, particularly in the

rait sous peu que d'autres grands distributeurs comptaient s'installer au parc de distribution. Selon M. Wagar, outre l'importation et l'exportation de marchandises, l'administration est activement à la recherche d'entreprises de transformation ou de fabrication, surtout du secteur alimentaire, qui pourraient fournir les grands distributeurs du parc.

De plus, la Global Transportation Authority cherchera à attirer des entreprises capables d'assurer le groupage et l'exportation des produits agricoles de Saskatchewan.

Le parc pourrait facilement attirer un transporteur à charge complète ou un intégrateur de charges partielles avec une installation de transbordement et le transfert de vrac dans des conteneurs, a-t-il déclaré.

«Nous cherchons comment mettre en place ce genre de service, a déclaré M. Wagar. Les machines et les pièces pour desservir le secteur agricole représentent également un créneau à exploiter. La clé, c'est réellement le secteur agricole et ce qu'il consomme.»

M. Wagar a ajouté que l'industrie de la potasse et le secteur de la transformation des ressources de la Saskatchewan offrent également des occasions à saisir. «Ce n'est pas tant le transport de la potasse vers l'étranger que "ce que l'industrie consomme". Nous n'avons pas examiné cela de très près, mais il s'agit assurément d'un créneau que nous voulons mieux comprendre pour déterminer s'il est possible d'y offrir une valeur ajoutée ou de réduire les coûts de la chaîne d'approvisionnement.»

food sector, that would serve as suppliers to large distributors at the park.

As well, the Global Transportation Authority will be pursuing firms able to supply consolidation and export of Saskatchewan agricultural products.

The park could easily attract a truckload carrier or a less than truckload freight consolidator with a cross-dock facility and moving product from bulk into containers, he said.

"We're looking at how we bring those types of services into the footprint," Mr. Wagar said. "Machinery and parts that would service the agricultural sector is also a big opportunity. It's really about the agricultural sector and what that sector consumes."

He said the potash industry and Saskatchewan's resource industry generally offer opportunities for the hub. "It's not as much moving the potash out, as much as 'what does that industry consume?'. We haven't looked at that closely, but that's definitely an opportunity that we want to understand better and whether we can add value or cut costs out of that supply chain."

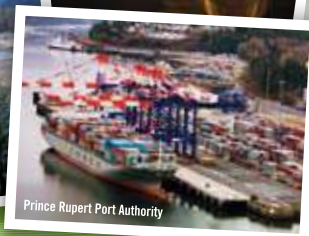
"It's early days yet," he said. "We don't want to get ahead of ourselves by building infrastructure before understanding the type of infrastructure that needs to be put there."

Introducing Canada's Newest Gateway

One of the longest commercial runways in Canada, a new 3,000 acre Global Logistics Park, North America's deepest natural harbour and the fastest rail link to Chicago and Memphis – the North Pacific Transportation Corridor is the most exciting transportation project in North America and offers logistics solutions for all modes.



CN Rail



Prince Rupert Port Authority



Global Logistics Park Rendering

INITIATIVES
PRINCE GEORGE
www.initiativespg.com



PRINCE RUPERT
PORT AUTHORITY
LINKING A WORLD OF OPPORTUNITY
www.rupertport.com



PRINCE GEORGE
GLOBAL
LOGISTICS PARK



YXS
Your Logistics Connection™
www.pgairport.ca

Winnipeg's strategically-located CentrePort offers rapid access to three Class One railways.

Situé stratégiquement, le terminal ferroviaire CentrePort de Winnipeg permet d'accéder rapidement à trois lignes de chemin de fer de classe I.

«Il est encore tôt, a-t-il poursuivi. Nous ne voulons pas mettre la charrue avant les bœufs, construire des infrastructures avant de savoir de quel type nous aurions besoin.»

Port Alberta prend racine

L'idée d'avoir un terminal multimodal pour desservir en Alberta l'industrie pétrolière et gazière, y compris les sables bitumineux, les producteurs de canola et d'orge ainsi que les éleveurs de bovins de boucherie est dans l'air depuis plusieurs années, mais ce n'est que récemment qu'elle s'est concrétisée avec la création, parrainée par le gratin de l'industrie albertaine, d'une société sans but lucratif dont la présidente-directrice générale est Wendy Cooper.

L'arrivée en poste de M^{me} Cooper a coïncidé avec la cérémonie d'inauguration des travaux de construction d'une nouvelle aéroport de fret multilocataire de classe mondiale à l'Aéroport international d'Edmonton (AIE); plus de la moitié de la superficie est déjà louée.

En entrevue, M^{me} Cooper a déclaré que même si le nouvel immeuble de 50 000 pieds carrés est en fait un projet de l'AIE, il s'intègre parfaitement au projet Port Alberta dont l'objectif est, selon elle, «d'assurer une logistique de transport efficace pour la zone d'attraction commerciale d'Edmonton». Et d'ajouter: «Si nous pouvons faire cela, nous pouvons aussi assurer l'expansion du secteur manufacturier parce que c'est la partie la plus difficile, leur garantir un accès économique aux marchés, ceux des États-Unis au sud ou ceux d'Asie. C'est ce qu'il nous faut.»

Pour M^{me} Cooper, le terminal Fairview de Prince Rupert est une porte clé vers l'Inde et la Chine pour Port Alberta.

«Nous avons tous entendu parler de la migration de la Chine rurale vers les centres urbains. Ce phénomène est en croissance exponentielle, a-t-elle déclaré. Si nous sommes capables de faire cela, nous pourrions assurer la croissance de notre secteur manufacturier dans la zone d'attraction commerciale. De plus, autour d'Edmonton, nous avons toutes les ressources renouvelables et non renouvelables dont nous pourrions rêver. Et comme Fort McMurray est juste au nord, nous avons aussi la possibilité d'exploiter les produits dérivés des sables bitumineux.» **M**



CentrePort

Port Alberta takes root

The idea of having a multimodal terminal to service Alberta's booming oil and gas industry, including the oilsands, canola and barley growers and beef producers has been floating around for several years, but only lately has it taken root as Port Alberta, a not-for-profit corporation driven by the Who's Who of Alberta industry, with Wendy Cooper as its President and CEO.

By coincidence, Ms. Cooper stepped into the job just as the ground-breaking for a new world-class, multi-tenant cargo terminal was being planned at Edmonton International Airport (EIA); with more than half its space already leased.

In an interview, Ms. Cooper said that, while the new 50,000 square foot building is actually an EIA project, it fits nicely into the Port Alberta vision which, she said, is "To provide transportation logistics efficiency for the Edmonton catchment area. "And, if we can do that, we can also grow the manufacturing sector because that's the most difficult part, making sure that they have a cost-effective access to markets; whether that market is down south in the U.S. or in Asia, then that's what we need to do."

Ms. Cooper sees Fairview Terminal at Prince Rupert as being a key gateway for Port Alberta to India and China.

"We've all heard about the migration of rural China into the urban centres. It's growing exponentially," she said. "If we're able to do that, we'll be able to grow our manufacturing sector in the catchment area. So, all around Edmonton we have all the resources you could hope to imagine, both renewable and non-renewable. And, because Fort McMurray is just to the north of us we also have an opportunity to link into their byproducts from the oilsands." **M**

Capacity.

Choice.



You need both to make it work.

You need both to make a port work, too. The world's largest carriers provide many weekly services to Vancouver, taking advantage of a uniquely balanced trade. In addition you have the choice of CN or CP railways, four container terminals, extensive warehousing, transload facilities and more. We've also increased our capacity to 3.7 million TEUs. And we're collaborating with government and industry partners to invest nearly \$9 billion in coming years to further develop the Gateway. Port Metro Vancouver is the third largest container port on the West Coast. We'd like to be #1 on your speed dial.



PORT METRO
vancouver

portmetrovancover.com

Canada



Jason Payne, The Province

Greg Vurdela, VP Marketing of the B.C. Maritime Employers Association, sees significant stability benefits from the waterfront accord.

Greg Vurdela, vice-président de la commercialisation pour l'Association des employeurs maritimes de la Colombie-Britannique, prévoit des retombées liées à la stabilité que la nouvelle entente avec les débardeurs assurera dans la région.

Historic 8-year waterfront deal boosts Asia-Pacific Gateway

L'avenir est au beau fixe pour la Porte de l'Asie-Pacifique grâce à une entente historique de huit ans

Alison Bates

Un vendredi après-midi ce printemps, le chef syndical Tom Dufresne s'autorisait à prendre une bière bien méritée dans un pub de Vancouver. Après 16 mois de négociations laborieuses, les membres de l'International Longshore and Warehouse Union (ILWU) Canada et les employeurs maritimes de Colombie-Britannique venaient de signer une convention collective d'une durée historique de huit ans. La durée de cette convention collective – peut-être la plus longue jamais signée en Amérique du Nord, voire dans le monde – expliquait pourquoi les tierces

It's a recent spring Friday afternoon, and union boss Tom Dufresne was having a well-earned beer at a Vancouver pub. After 16 months of tense, slog-it-out talks, ILWU Canada members and maritime employers in B.C. had approved a historic contract lasting eight long years. The length of the longshore contract – arguably the longest ever in North America, if not in the world – is what makes the third parties the happiest, even elated.

"I think it's absolutely phenomenal," said

parties étaient si satisfaites, et même ravies.

«Je pense que c'est absolument phénoménal», a déclaré la ministre du Travail du Canada, Lisa Raitt, lorsque les deux parties ont signé l'entente le 10 mai.

«Ce fut une agréable surprise», de convenir Gary LeRoux, président de l'Association des administrations portuaires canadiennes. «Nous risquions de perdre une part de notre volume d'affaires aux mains de Seattle, Tacoma et LA/Long Beach. Les expéditeurs vont être soulagés, je pense.»

Selon, Andy Smith, président de la B.C. Maritime Employers Association (BCMEA), les clients des ports étaient unanimement enchantés. «Ils se frottent les mains», a-t-il ajouté les yeux pétillants.

Et Peter Xotta, vice-président, Planification et Développement à Port Metro Vancouver, a déclaré: «Assurément, nous sommes très agréablement surpris de la longueur du contrat.»

Néanmoins, ni la BCMEA ni l'ILWU n'ont obtenu tout ce qu'ils voulaient et l'entente a été précédée de l'échec de deux tentatives de négociations, d'une plainte concernant le présumé traitement injuste des femmes dockers et d'affrontements sur certains points épineux.

Interrogé sur ce qu'il pensait de la nouvelle entente, M. Dufresne, président de l'ILWU Canada depuis 16 ans, a tout simplement déclaré: «Je crois que c'est satisfaisant.»

Selon la BCMEA, la nouvelle convention collective entraînera une augmentation de coûts cumulative totale de 22,85 % pendant la durée de l'accord qui courra jusqu'au 31 mars 2018. Pendant cette période, l'augmentation de coûts globale moyenne annuelle, salaires et avantages sociaux inclus, est estimée à 2,6 %. Cela se compare favorablement avec la convention collective de six ans signée en 2007 par les travailleurs des quais de la côte ouest des États-Unis qui ont obtenu des hausses de salaire annuelles moyennes de 5 %.

Pendant la durée de l'entente entre l'ILWU et la BCMEA, le salaire de base augmentera graduellement de 34,51 \$ l'heure à 42,01 \$ l'heure. Et à compter de la sixième année, une indemnité de vie chère s'ajoutera si l'inflation venait à dépasser les prévisions initiales.

Autre point saillant, l'accord comprend un important nouveau programme de congés de maternité et de paternité. «Il était urgent de rendre le métier de docker plus attrayant pour les femmes», a commenté M. Dufresne.

Selon le dirigeant syndical, ses membres étaient inquiets au départ de la durée du contrat, mais ils ont changé d'avis après avoir considéré la protection salariale contre

Canada's Labor Minister Lisa Raitt when the main parties signed the agreement on May 10.

«It was a pleasant surprise», agreed Gary LeRoux, president of the Association of Canadian Port Authorities. «We risked losing business to Seattle, Tacoma and LA/Long Beach. I think shippers will be relieved.»

Andy Smith, president of the B.C. Maritime Employers Association (BCMEA), said port customers were uniformly ecstatic. «Punching themselves», he said with a twinkle.

And Peter Xotta, Port Metro Vancouver's Vice-President of Planning and Development, said: «Certainly we're very pleasantly surprised at the length of the contract.»

Nevertheless, neither the BCMEA nor the International Longshore and Warehouse Union (ILWU) got all that they wanted, and agreement came only after two failed attempts at mediation, a complaint

over the alleged treatment of women dockworkers and some tricky dispute items..

Asked how he felt about the new deal, Mr. Dufresne, president of ILWU Canada for 16 years, said simply: «I feel OK.»

According to the BCMEA, the agreement has a total cumulative cost increase of 22.85% over the term of the accord set to expire on March 31, 2018. During this period, the average all-in annual cost increase, including wages and benefits, is estimated at 2.6%. The latter compares favorably with the 2007, six-year collective agreement at U.S. West Coast waterfronts which provided for average annual wage hikes of 5%.

Over the life of the ILWU-BCMEA agreement, the basic wage advances in stages from \$34.51 per hour to \$42.01 per hour. And a cost-of-living allowance kicks

in starting in Year 6 if inflation exceeds initial forecasts.

Another highlight of the accord was a major new program for maternity and paternity leave. «Making longshore workplaces more attractive as a place of employment for women is long overdue», commented Mr. Dufresne.

The union official said members were concerned at first about the length of the contract, but came around after looking at the cost of living wage protection clause and the benefit and pension increases. In the voting process, more than 67%



Union leader Tom Dufresne was a key negotiator in an unprecedented waterfront agreement with maritime employers.

Le responsable syndical Tom Dufresne a été un des principaux négociateurs d'une entente sans précédent avec les employeurs maritimes.



Longshore workers handling steel cargo on Fraser River waterfront terminal.

Des débardeurs en train de manutentionner une cargaison d'acier au quai du terminal Fraser River.

la hausse du coût de la vie et les augmentations des avantages sociaux et des pensions. Lors du scrutin, plus de 67 % des membres ont appuyé le contrat, qui touche environ 4 500 dockers des 5 sections locales de Vancouver, New Westminster, Vancouver Island, Prince Rupert et Stewart.

Malgré certaines réserves, M. Dufresne estime que les augmentations de salaire font de cette entente une des meilleures au Canada. Il a également loué le rôle de trois médiateurs fédéraux et de deux ministres fédéraux du Travail (Rona Ambrose, puis Lisa Raitt) pour garder les deux parties à la table des négociations.

Au sujet de la ministre Raitt, ancienne PDG de l'Administration portuaire de Toronto, M. Dufresne a déclaré: «Elle a manœuvré adroitement.»

Dans les bureaux de la BCMEA surplombant le terminal Centerm, le président Andy Smith et Greg Vurdela, vice-président au Marketing, ont échangé leurs opinions concernant l'entente.

Selon M. Smith, les 62 armateurs et autres membres de la BCMEA ont eu des réactions partagées, allant de l'euphorie à la crainte qu'un contrat de huit ans soit trop long. Même si l'approbation n'était pas unanime, tous les secteurs représentés sur les quais ont approuvé globalement l'entente.

Au départ, la BCMEA réclamait un meilleur contrôle et plus de souplesse dans les méthodes d'embauche et d'affectation des dockers, alors que les syndicats tenaient

backed the contract, which covers about 4,500 dockworkers in five locals in Vancouver, New Westminster, Vancouver Island, Prince Rupert and Stewart.

Despite some reservations, Mr. Dufresne felt the wage increases made it one of the premier agreements in Canada. He also praised the role of three federal mediators and two federal labor ministers (first Rona Ambrose and then Lisa Raitt) in keeping the two sides talking.

Regarding Minister Raitt, the former CEO of Toronto Port Authority, Mr. Dufresne said: "She handled it deftly."

Inside the BCMEA's offices overlooking Centerm terminal, President Andy Smith and Greg Vurdela, Vice-President of Marketing, shared their thoughts on the deal.

Mr. Smith said the 62 ship owners and other maritime operators in the BCMEA had mixed reactions, ranging from euphoria to a belief that the eight-year contract was too long. While approval was not unanimous, each sector represented on the waterfront approved it overall.

From the outset, the BCMEA had wanted greater control and flexibility over methods of hiring and dispatching longshore personnel, while the unions wanted to keep things as they were. In the end, the

au statu quo. Au bout du compte, les seuls changements majeurs ont été la durée du contrat et une entente «nova-trice» concernant les congés de maternité et de paternité.

La route a été longue

Pourquoi les négociations se sont-elles éternisées ainsi?

«C'est un peu comme si chacune des deux parties pointait sur l'autre un fusil non chargé», d'expliquer M. Vurdela de la BCMEA.

Même si le contrat se négocie techniquement entre les employeurs et le syndicat, tous savent qu'en cas de lockout ou de grève, le gouvernement canadien va intervenir dans les sept jours pour ordonner le retour au travail.

«Le principal préjudice, ce sont les tierces parties, absentes à la table des négociations, qui les subissent», d'ajouter M. Vurdela. Cela inclut, bien sûr, les expéditeurs, les ports, les transporteurs, la population, sans oublier la réputation du Canada outre-mer.

Les pourparlers ont débuté en décembre 2009, mais sur une assez mauvaise note alors que la BCMEA portait plainte en février 2010 contre l'ILWU auprès de la Commission canadienne des droits de la personne, accusant le syndicat de faire preuve de discrimination dans l'embauche et concernant l'accès au travail et à la formation des femmes. La plainte faisait suite à un rapport daté de 2009 où le médiateur Vince Ready constatait que certaines femmes dockers de C.-B. étaient en butte à «du harcèlement manifeste, majeur et soutenu».

Les négociations contractuelles ont traîné en longueur pendant toute l'année 2010 malgré la médiation, puis ont avorté avant de reprendre avec un médiateur différent plus tard la même année pour avorter encore une fois.

La proposition de huit ans est arrivée sur la table par étapes: selon M. Dufresne, les premières négociations portaient sur un contrat d'un an, puis la BCMEA a proposé trois ans; le syndicat a accepté et a offert quatre ans, ce que la BCMEA a rejeté. Le déblocage est survenu en avril dernier, lorsque la BCMEA a retiré toutes ses autres demandes pour accorder les augmentations salariales en échange d'une extension du contrat à huit ans.

Rares sont les observateurs qui pensent que la plainte auprès de la Commission des droits de la personne va aboutir. Il n'y a parmi les travailleurs des quais que 37 femmes syndiquées à temps plein et 273 travailleuses occasionnelles. On va probablement insister sur l'amélioration des conditions de travail des femmes dans les séances de recrutement.

La reprise économique est bien enclenchée dans certains secteurs en C.-B. et maintenant que la principale convention collective est signée, M. Vurdela de la BCMEA croit qu'on recrutera probablement par étapes 200 personnes de plus à Vancouver et 100 autres dockers respectivement à Prince Rupert et sur l'île de Vancouver.

L'avenir est prometteur. Et selon les observateurs, les négociations séparées pour les 450 contremaîtres de quai qui devraient bientôt débuter vont être facilitées par les signaux positifs générés par l'issue heureuse des négociations de la convention collective des dockers. 

only major changes were the length of the contract and a "groundbreaking" agreement for maternal and paternity leave.

The long road to eight years

Why did it take so long to negotiate, though?

"It's a little bit like both sides waving guns at each other, but with no bullets," the BCMEA's Mr. Vurdela explained.

Although the contract is technically between employers and the union, everyone knows that if there is a lockout or strike, the Canadian government will intervene within three to seven days and order everyone back to work.

"The main damage occurs to third parties who are not in the (bargaining) room," added Mr. Vurdela. This includes, of course, the shippers, the ports, the carriers, the general public, and Canada's reputation overseas.

Talks started in December 2009 but got off to a poor start when the BCMEA filed a complaint against the ILWU with the Canadian Human Rights Commission in February 2010. The BCMEA claimed the union discriminated in the way women were hired, and their access to work and training. The complaint followed a 2009 report by mediator Vince Ready, who found some women dockworkers in B.C. experienced "overt, significant and sustained harassment."

Contract talks using mediators limped along slowly throughout 2010, stalled, resumed with a different mediator later in the year, and stalled again.

The eight-year proposal came about gradually: According to Mr. Dufresne, first talks were for a one-year contract, then the BCMEA suggested three years, which the union agreed to and offered four, but the BCMEA turned that down. The breakthrough came in April this year, when the BCMEA took all other demands off the table and agreed to the pay raises in return for an extended eight-year contract.

Few observers expect the Human Rights complaint to proceed. Only 37 full union and 273 casual waterfront workers are women. Improved conditions for women are likely to be emphasized in recruitment meetings.

The economy in B.C. is recovering well in certain sectors, and now that the main contract is settled, BCMEA's Vurdela said an extra 200 people are likely to be recruited in stages in Vancouver, and another 100 longshore workers each in Prince Rupert and Vancouver Island.

The future looks bright. And observers expect that separate talks involving some 450 dock foremen should soon benefit from the positive signals generated by the successful outcome of the longshore worker negotiations. 



PW

Most of British Columbia's coal is exported through Westshore Terminals, south of Vancouver, the largest such facility in Canada.

La majeure partie du charbon de la Colombie-Britannique est exportée via Westshore Terminals, au sud de Vancouver, la plus importante installation du genre au Canada.

Croissance robuste du secteur minier de la Colombie-Britannique

Robust growth of British Columbia mining sector

Alison Bates

Un climat d'optimisme régnait dans la pièce où étaient récemment réunis à Vancouver les dirigeants du secteur minier pour prendre connaissance du plus récent rapport sur le secteur minier de C.-B. «Tout est en place pour une croissance substantielle», déclarait Michael Cinnamond, associé de PwC (auparavant PricewaterhouseCoopers), en rendant public son rapport annuel intitulé *The Mining Industry in British Columbia – 2010*.

Selon M. Cinnamond, 2010 fut vraiment une année charnière, non tant pour les profits miniers que pour la croissance. Trois nouvelles mines sont en construction et l'exploration s'intensifie en raison de l'accroissement de la demande mondiale, surtout en provenance de Chine.

An optimistic air filled the room as mining executives met in Vancouver recently to hear the latest report on B.C.'s mining sector. "All the stars are aligning for significant industry growth," said Michael Cinnamond, a partner of PwC (formerly known as PricewaterhouseCoopers), as it released its annual report *The Mining Industry in British Columbia – 2010*.

Mr. Cinnamond said 2010 was a real turnaround year, not so much for mining profits, but for growth. Three new mines are in the construction phase and exploration is growing due to increased global demand, especially from China.

«Le secteur minier de la province se développe à une allure inégalée depuis une génération», convenait Pierre Gratton, président et chef de la direction de l'Association minière de la C.-B.

Dans l'ensemble, les envois de charbon métallurgique en C.-B. ont augmenté de 32 %, passant de 16,9 à 22,3 millions de tonnes de 2009 à 2010.

Les prix du charbon sont passés de 157 \$US la tonne en 2009 à 207 \$US la tonne dans le premier trimestre de 2011. Le charbon est la principale marchandise de la province et représente la moitié des recettes nettes totales. Les revenus tirés du cuivre, du zinc et de l'argent étaient aussi en hausse en 2010.

Le charbon de C.-B. est surtout exporté via Westshore Terminals, au sud de Vancouver, qui a connu un premier trimestre difficile en 2011 à cause d'un hiver rigoureux et d'une grève à la mine de charbon d'Elkview de Teck.

Le plus grand terminal charbonnier du Canada a manutentionné 24,7 millions de tonnes environ en 2010 et sa capacité devrait passer de 29 à 33 millions de tonnes d'ici la fin de 2012 (on attend les approbations des permis).

Denis Horgan, directeur général et vice-président de Westshore, a déclaré au *Maritime Magazine* qu'à moyen terme, les perspectives étaient assez bonnes.

En mars, Westshore a signé une nouvelle entente de quatre ans avec Teck Resources pour l'expédition de charbon métallurgique des mines de la société et a également conclu avec des expéditeurs étasuniens une entente valable jusqu'en 2022.

«Il y a un manque de capacité sur la côte ouest des États-Unis», a expliqué M. Horgan. On étudie actuellement des propositions pour construire une méga-installation d'exportation de charbon juste au sud de la frontière, près de Bellingham, mais l'opposition est vive.

La Colombie-Britannique exporte aussi du charbon via Ridley Terminals, Prince Rupert et Neptune Bulk Terminals à Vancouver. **M**

«The provincial mining sector is growing at a rate not seen in a generation,” agreed Pierre Gratton, president and CEO of the Mining Association of BC.

Overall, B.C. metallurgical coal shipments increased 32 per cent in 2010, from 16.9 million tonnes in 2009 to 22.3 million tonnes.

Coal prices rose from an average of US \$157/tonne in 2009 to US \$207/tonne in the first quarter of 2011. Coal is the province's most significant commodity, representing half of total net revenues. Copper, zinc and silver revenues also increased in 2010.

Most of B.C.'s coal is exported from Westshore Terminals, south of Vancouver, which had a difficult first quarter in 2011, due to severe winter weather and a strike at Teck's Elkview coal mine.

Canada's largest coal terminal handled about 24.7 million tonnes in 2010 and should increase capacity from 29 million to 33 million tonnes by the end of 2012 (pending permit approvals).

Denis Horgan, Westshore's Vice President and General Manager, told *Maritime Magazine* that in the medium term, the outlook is pretty strong.

In March, Westshore signed a new four-year agreement with Teck Resources to ship metallurgical coal from the company's mines, and has also signed an agreement with U.S. shippers until 2022.

“There's a shortage in capacity on the West Coast of the U.S.,” Mr. Horgan explained. Proposals to build a giant coal export facility just south of the border near Bellingham are currently being considered, but meeting stiff opposition.

B.C. also exports coal through Ridley Terminals, Prince Rupert and Neptune Bulk Terminals, Vancouver. **M**



BC MARITIME EMPLOYERS ASSOCIATION

The BCMEA advocates on behalf of its 62 Customer-Members for legislative and regulatory reform on issues affecting labour reliability in the Asia Pacific Gateway. The Association is a service provider of labour relations, training, recruitment & dispatch of longshore employees. The Asia Pacific Gateway contributes over \$12 billion to Canada's GDP, and more than 129,500 jobs.

B.C. trade with Japan slowly recovers

Lente reprise des échanges Colombie-Britannique–Japon

Alison Bates

Les images de navires échoués, de maisons aplaties et de volutes de fumée au-dessus de réacteurs nucléaires endommagés vont probablement rester longtemps dans nos mémoires. Toutefois, quelques mois à peine après la catastrophe qui a dévasté le nord-est du Japon, le commerce reprend déjà. Pour les ports de la C.-B., le Japon est le deuxième partenaire commercial et si son importance a légèrement décliné ces dernières années, c'est toujours un acteur important, pour les exportations comme pour les importations.

Les cinq principales exportations du Canada vers le Japon sont le charbon métallurgique (pour la sidérurgie), le canola, le porc congelé, le minerai cuprifère et les produits du bois. Les cinq principales importations canadiennes du Japon sont les automobiles, les boîtes de vitesse et autres pièces d'auto, les produits électroniques ainsi que les pièces d'avion et d'hélicoptère. Le commerce bilatéral excède les 22 milliards de dollars.

Fait peut-être surprenant, les exportations vers le Japon n'ont pas trop souffert. Toutefois, Teck Resources – plus gros producteur de charbon métallurgique de la C.-B. – déclarait le printemps dernier qu'on ne prévoyait pas que le tremblement de terre et le tsunami auraient un gros impact sur les ventes de cuivre, de charbon sidérurgique et de zinc au Japon.

Selon Denis Horgan, vice-président et directeur général de Westshore Terminals, au sud de Vancouver, les expéditions de charbon ont diminué cette année par rapport à 2010, sans que l'on sache avec certitude si cela était dû à la situation au Japon ou à l'hiver rigoureux et aux problèmes de transport ferroviaire.

Tere Blake, vice-président, Ventes et Marketing chez Overseas Container Forwarding de Richmond (C.-B.), a déclaré qu'après le tremblement de terre et le tsunami du 11 mars, le marché de l'habitation avait marqué une pause et que des commandes avaient été annulées.

À la mi-mai toutefois, une grande quantité de panneaux OSB (panneaux de lamelles orientées) ont été exportés vers le

The pictures of stranded ships, flattened houses and smoke swirling above damaged nuclear reactors will likely stay in our memories a long time. However, it's only a few months after disaster hit northeast Japan, and trade is already recovering. For B.C. ports alone, Japan is the second largest trading partner, and although its importance has slipped slightly in recent years, it's still a major player, both on the export and import side.

Canada's top five exports to Japan are metallurgical (steel-making) coal, canola, frozen pork, copper ore and wood products. The top five Canadian imports from Japan are automobiles, gearboxes and other auto parts, electronic goods and aircraft and helicopter parts. Two-way trade exceeds \$22 billion.

Perhaps surprisingly, exports to Japan haven't been badly hit. However, Teck Resources – B.C.'s biggest metallurgical

coal producer – said this past spring that the earthquake and tsunami were expected to have minimal impact on sales of copper, steelmaking coal and zinc to Japan.

Denis Horgan, Vice-President and General Manager of Westshore Terminals, south of Vancouver, said coal shipments were down earlier this year compared with 2010, although it was not clear if this was due to Japan or severe winter weather and rail problems.

Tere Blake, Vice-President of Sales and Marketing for Overseas Container Forwarding in Richmond, B.C., said that after the earthquake and tsunami on March 11, the housing market was put on hold and some orders were cancelled.

By mid-May, however, a lot of OSB (oriented strand board) was being exported to Japan for tem-



Wood product exports to Japan from British Columbia ports have been increasing.

Les exportations de produits du bois de la Colombie-Britannique vers le Japon ont augmenté.

PMV

Japon pour la construction de logements temporaires.

M. Blake a noté que même si la situation était revenue à la normale dans la plupart des ports japonais, il y avait eu des retards et de la congestion, surtout dans les petits ports où l'essence parvenait difficilement.

Le Fraser River Terminal de Richmond, qui possède de grands entrepôts, a aussi fait savoir que les envois de contre-plaqué et de panneaux OSB vers le Japon avaient augmenté depuis la catastrophe.

Les importations au Canada ont été touchées plus durement que les exportations, surtout la livraison juste-à-temps de pièces d'auto.

Par exemple, Nippon Express – principal transitaire japonais – rapportait récemment qu'il avait perdu 59 millions de dollars à cause des dommages subis par ses véhicules et ses bureaux d'affaires lors du tremblement de terre et du tsunami qui ont frappé le Japon le 11 mars.

Toutefois, la production d'automobiles reprend plus rapidement que prévu. Le constructeur d'automobiles Toyota a fait savoir que la production nord-américaine globale devrait revenir à près de 70 % des niveaux normaux en juin, contre 30 % en mai.

Pour apaiser les craintes de contamination par rayonnements, le Japon a aussi commencé à vérifier le taux de radiations sur les navires, les voitures et les conteneurs quittant les grands ports internationaux de Tokyo et des environs. **M**

porary housing.

Mr. Blake noted that although most Japanese ports had returned to normal, there were some delays and congestion, especially at smaller ports, where gas was hard to come by.

Richmond's Fraser River Terminal, which has large warehouse facilities, also said that shipments of plywood and OSB to Japan had increased since the disaster.

Imports into Canada have been harder hit than exports, especially on the just-in-time deliveries of auto parts supplies.

For example, Nippon Express – Japan's largest freight forwarder – reported recently that it lost \$59 million in damages to its business offices and vehicles when the earthquake and tsunami hit Japan on March 11.

However, car production is recovering faster than expected. Automaker Toyota said that overall North American production was expected to reach about 70 % of normal levels starting in June, up from about 30 % in May.

To ease concern over possible radiation contamination, Japan has also begun conducting radiation checks on ships, cars and containers leaving major international ports in and near Tokyo. **M**



Visit us on-line

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@soderholmmarine.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

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



JOURNAL

La ministre Normandeau met l'accent sur les débouchés offerts par le Plan Nord

Dans le cadre d'un déjeuner d'affaires tenu dernièrement par la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES), Nathalie Normandeau, vice-première ministre et ministre des Ressources naturelles et de la Faune du Québec, a souligné l'ampleur des débouchés que le Plan Nord du gouvernement provincial créera dans le secteur de l'industrie maritime.

L'ambitieuse initiative prévoit l'investissement de 80 G\$ par les secteurs public et privé au cours des 25 prochaines années.

«Tous les intervenants de l'industrie du transport maritime auront un rôle à jouer», a-t-elle déclaré à son auditoire le

16 juin, mettant l'accent sur les volumes considérables de matériaux qui seront requis pour les divers volets de l'initiative: construction, habitation, projets miniers et d'approvisionnement énergétique en cours et à venir.

Les investissements permettront la création de 20 000 emplois annuellement et généreront 160 G\$ d'activité économique ainsi que 14 G\$ de revenus d'impôts.

Divisé en tranches de cinq ans, le plan prévoit un investissement de 2,1 G\$ durant sa première phase, qui s'étale de 2011 à 2016. L'essentiel de la somme sera investi dans les infrastructures routières, les aéroports, l'industrie du tourisme et divers projets d'infrastructure. Le plan

Normandeau underlines Plan Nord opportunities

Quebec's ambitious Plan Nord offers big opportunities for the maritime transport industry, recently stressed Nathalie Normandeau, provincial Deputy Premier and Minister of Natural Resources and Wildlife, before a packed luncheon in Montreal staged by the St. Lawrence Economic Development Council (SODES).

The Plan Nord entails public and private investments of \$80 billion over 25 years.

"There's place for all the players in maritime transport," Ms. Normandeau said on June 16, pointing to the anticipated sub-

stantial shipments required of construction materials, housing, and equipment for various mining and energy projects in progress or on the horizon.

Investments are aimed at creating 20,000 jobs a year, generating more than \$160 billion in growth and tax revenues of \$14 billion.

The government is breaking the plan into five-year increments, with \$2.1 billion allocated for the first phase between 2011 and 2016. Most will be devoted to roads, airports, developing tourism and various infrastructure projects. The plan includes 840 new housing units in Inuit com-



Nathalie Normandeau, Québec Deputy Premier and Minister of Natural Resources and Wildlife, recently addressed a packed luncheon held in Montreal by the St. Lawrence Economic Development Council (SODES).

Nathalie Normandeau, vice-première ministre et ministre des Ressources naturelles et de la Faune du Québec, prenait récemment la parole devant une salle comble à un déjeuner organisé à Montréal par la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES).

prévoit également fournir 840 nouvelles unités de logement à des communautés inuites. Par ailleurs, l'éventuelle construction d'un port en eau profonde à Whapmagoostui-Kuujuarapik et d'une route le raccordant à Radisson fait actuellement l'objet d'une étude de faisabilité.

Le plan, qui vise un territoire d'une superficie deux fois plus importante que celle de la France, a retenu l'attention de quotidiens prestigieux, comme le *New York Times* et *Le Monde*. «En termes d'envergure, il s'agit d'une première à l'échelle mondiale», a déclaré M^{me} Normandeau.

Elle invite également les membres de la SODES à agir en tant qu'«ambassadeurs» du Plan Nord.

Une des principales caractéristiques du plan est l'engagement du gouvernement à créer

des zones de sauvegarde de l'environnement couvrant 50 % de la superficie du nord du Québec, où tout développement économique sera interdit.

La ministre a également soulevé la perspective de «nouvelles alliances et de collaboration renouvelée entre le Nord et le Sud», ce qui inclut les communautés autochtones, les ministères du gouvernement et le secteur privé.

Afin d'assurer la gestion du Plan Nord, l'Assemblée nationale votera sur un projet loi visant à créer la «Société du Plan Nord» cet automne. En plus de veiller à la gestion des investissements en infrastructure et des divers projets à caractère social, la Société sera chargée du mandat considérable que sera la mise sur pied d'un réseau de transport intégré complet.

munities. A feasibility study is also being undertaken to establish a deepwater port at Whapmagoostui-Kuujuarapik plus a road link to Radisson.

Encompassing a territory twice the size of France, she described the Plan Nord as “a world first in its dimension” that had drawn the attention of such prestigious newspapers as the *New York Times* and *Le Monde* in Paris.

Ms. Normandeau invited the SODES members to act as “ambassadors” to promote the development of the Plan Nord.

One of its key features, she indicated, was the commitment to set aside 50% of Quebec's north as protected

environmental areas where no economic development will be allowed.

The minister referred to the prospect of “new alliances and cooperation between North and South” - encompassing the aboriginal communities, government departments and private industry.

To manage the Plan Nord, a new Société du Plan Nord is slated to be established through legislation at the National Assembly this fall. In addition to coordinating investments in infrastructure, projects and in the social sector, it will have an important mandate to elaborate a comprehensive, integrated transportation network.

Le rapport annuel d'Algoma Central souligne des initiatives majeures

Le renouvellement de sa flotte marchande des Grands Lacs permettra à Algoma Central Corporation d'atteindre ses objectifs ambitieux de durabilité écologique tout en aidant le Canada à préserver la santé environnementale de l'air et de l'eau sur son territoire, souligne le tout premier bilan environnemental de la société de St. Catharines. Cette constatation constituait l'un des points saillants du rapport annuel de 2010, avec le renouvellement de la flotte et l'acquisition pour 85 millions de dollars des actifs de transport de vrac sec d'Upper Lakes Group.

«À Algoma, nous prenons très à cœur nos responsabilités environnementales», a déclaré Greg Wight, président et chef de la direction. «À mesure que nous renouvelons notre flotte, nous remplaçons nos vieux navires par des bâtiments neufs qui vont contribuer énormément à réduire les émissions dans l'air et dans l'eau et auront une meilleure efficacité énergétique

avec 40 % moins d'émissions que les navires à moteur qu'ils remplacent.

«Les nouveaux navires peuvent aussi être dotés d'absorbants-neutralisateurs des gaz d'échappement qui réduisent encore les émissions et peuvent recevoir des dispositifs de traitement des eaux de ballast.»

Algoma a terminé l'année 2010 avec des actifs de 741 millions et des revenus de 536 millions de dollars. La société emploie maintenant plus de 2 000 personnes partout dans le monde et elle gère une flotte qui comprend 21 autodéchargeurs, 12 vraquiers classiques et 7 transporteurs de produits raffinés.

La société a commandé cinq nouveaux navires de classe Equinox qui seront mis en service sur les Grands Lacs en 2013 et 2014. Elle a aussi conclu une entente avec la Commission canadienne du blé (CCB) pour exploiter deux autres navires Equinox commandés par la CCB.

Algoma Central annual report highlights major initiatives

Renewing its Great Lakes shipping fleet will ensure that Algoma Central Corporation meets its ambitious sustainability goals and plays a significant role in helping Canada to maintain the health of its air and waterways, underlines the first-ever environmental report of the St. Catharines-based company. It was one of the highlights of the annual 2010 report along with major fleet renewal and the completion of a \$85 million acquisition of Upper Lakes Group's interests in dry bulk shipping.

“We take our environmental responsibilities seriously at Algoma,” said Greg Wight, President and CEO. “As we renew our fleet, we are replacing older ships with new ones that will contribute greatly to reduced air and water emissions, will have better fuel efficiency producing about

40% lower emissions than existing motor vessels.

“The new ships are also designed to accommodate engine-exhaust gas scrubbers to further reduce emissions and accommodate ballast water treatment solutions.”

Algoma terminated 2010 with assets of \$741 million and revenues of \$536 million. The company now employs more than 2,000 people worldwide and controls a fleet of 21 self-unloaders, 12 gearless bulkers, and 7 product tankers.

The company has ordered five new Equinox-class vessels that will be brought into service on the Great Lakes between 2013 and 2014. It has also concluded an agreement with the Canadian Wheat Board to operate two more Equinox-class vessels ordered by the CWB.



Paul Pathy, President and co-CEO of the Fednav Group, on left, and Bruce Wood, President and CEO of the Hamilton Port Authority, stand next to the Federal Yukina at Federal Marine Terminals at the Great Lakes port.

Paul Pathy, président et codirecteur général du Groupe Fednav, à gauche, et Bruce Wood, président-directeur général de l'Administration portuaire de Hamilton, debout près du Federal Yukina au quai de Federal Marine Terminals dans le port des Grands Lacs.

Entrée en service d'un navire «vert» de Fednav sur les Grands Lacs

Le NM Federal Yukina, le premier de trois nouveaux navires de Fednav Ltée conçus pour la navigation sur les Grands Lacs, est récemment arrivé au quai Federal Marine Terminals (FMT) du port de Hamilton avec une cargaison de scories industrielles, un matériau employé dans la production de l'acier. Le 9 juin, une cérémonie spéciale a été tenue pour souligner l'arrivée du navire en présence de cadres de Fednav et de représentants de l'autorité portuaire.

Paul Pathy, président et codirecteur général du Groupe Fednav, a déclaré que Fednav agrandissait sa flotte, car l'entreprise «est persuadée

que la Voie maritime du Saint-Laurent restera une voie commerciale importante à long terme. Elle demeure l'option la plus économique et écologique pour transporter des marchandises en vrac vers et depuis le cœur de l'Amérique du Nord.»

La consommation en carburant du Federal Yukina est inférieure de 12 % à celle de la classe précédente de navires de Fednav, ce qui permettra d'économiser 770 tonnes de carburant et de réduire les émissions en dioxyde de carbone de 2 500 tonnes annuellement.

«L'environnement figure parmi nos principales préoccupations lors de la conception de nos navires, a ajouté

Fednav new 'green' ship begins Great Lakes service

The MV Federal Yukina, the first of three new Fednav Ltd. vessels ordered for trading on the Great Lakes/Seaway System, recently arrived at Federal Marine Terminals (FMT) at the Port of Hamilton with a cargo of industrial slag, a material used in steel production. The ship's arrival was marked on June 9 by a special ceremony attended by Fednav executives and Hamilton Port Authority officials.

Paul Pathy, President and co-CEO of Fednav Group, indicated that Fednav is increasing the capacity of its fleet because the

company feels "very positive about the long-term significance of the St. Lawrence Seaway. It remains the most economical and environmentally-friendly way to move bulk cargo to and from the North American heartland."

The Federal Yukina is 12% more fuel efficient than Fednav's previous class of ships, and will save an estimated 770 tonnes of fuel annually while preventing the emissions of 2,500 tonnes of carbon dioxide.

"The environment is one of our top priorities when we consider the de-

M. Pathy. L'efficacité énergétique est une priorité pour nos clients et nous-mêmes. Les nouvelles technologies en consommation de carburant et les nouveaux moteurs qu'emploient ces navires réduisent considérablement les émissions dans l'atmosphère.»

Après avoir souligné que FMT est le terminal maritime de marchandises générales le plus achalandé des Grands Lacs, Bruce Wood, PDG de l'Autorité portuaire de Hamilton, a loué le plus récent investissement de Fednav:

«C'est une excellente nouvelle pour le port, la Voie maritime et les Grands Lacs.»

Construit au Japon, le **Federal Yukina** est le premier d'une série de trois navires. Ses jumeaux se joindront à la flotte en 2012 et en 2013. Par ailleurs, l'arrivée du navire a été retardée par le tremblement de terre au Japon. Il s'est rendu en Australie, a traversé le canal de Panama et fait escale à La Nouvelle-Orléans et à Baltimore avant d'accoster à Hamilton où il a chargé une cargaison à destination de Mobile en Alabama.

sign of a new vessel," Mr. Pathy said. "It is important to us and also to our customers that our vessels are as fuel efficient as possible. This fuel technology, along with new engine technology, significantly reduces air emissions."

After noting that FMT is the busiest general cargo terminal in Canadian Great Lakes ports, Bruce Wood, President and CEO of the Hamilton Port Authority, hailed the latest Fednav investment as "great news for the Port and the overall

Great Lakes-Seaway System."

Built in Japan, the **Federal Yukina** will be joined by the second and third vessels in the series in 2012 and 2013. The vessel's arrival was delayed by the recent Japanese earthquake. It traveled to Australia and transited the Panama Canal before calling at New Orleans and Baltimore before reaching Hamilton. It then loaded cargo in Hamilton destined for Mobile, Alabama.

Le rapport de performance de l'Alliance verte montre une industrie sur la voie du progrès

En 2010, le rapport de performance de l'Alliance verte concernant le rendement des industries maritimes canadiennes et étasuniennes a révélé que d'importants progrès ont été faits, dont le plus considérable est la réduction par les armateurs des émissions d'oxyde de soufre et de carbone.

Dans le cadre du colloque Green Tech 2011 — la quatrième édition de l'événement —, une cérémonie de certification a été tenue le 5 mai dernier à Chicago. Une cinquantaine de membres du programme volontaire de l'Alliance verte y ont reçu l'attestation de leur adhésion au programme environnemental. Les nouveaux membres comprennent des sociétés, des ports, des terminaux et des chantiers navals des Grands Lacs, du Saint-Laurent et des côtes de l'Atlantique et du Pacifique.

Les sociétés évaluent leur rendement sur une échelle d'un à cinq pour mesurer leur rendement dans sept catégories environnementales prioritaires.

Les résultats de 2010 donnent une note globale de 2,9 comparativement à 2,5 en 2009 et à 2 en 2008. L'augmentation du nombre d'adhérents, de partenaires et de partisans du programme environnemental de l'Alliance verte est un gage de sa crédibilité. «Il s'agit d'un bon présage quant à l'établissement d'un programme binationnel qui appuiera l'industrie maritime d'un océan à l'autre afin de veiller au développement durable», a déclaré Ray Johnston, président du comité d'administration de l'Alliance verte. L'Alliance verte compte actuellement 120 membres, toutes catégories confondues.

Green Marine industry report card shows further improvement

The 2010 environmental report card from Green Marine on the performance of the Canadian and U.S. marine industries revealed significant improvement, with the greatest progress shown by shipowners in reducing their carbon and sulphur oxide emissions.

A certification ceremony was staged in Chicago on May 25 on the occasion of Green Tech 2011, the fourth such annual conference. Some 50 members in the voluntary Green Marine program received their certification for testifying their adherence to the environmental program.

The members include shipowning companies, ports, terminals and shipyards based in the Great Lakes-St. Lawrence, Atlantic and Pacific regions.

Companies evaluate their performance on a scale of levels one-to-five to measure their achievements in seven priority environmental areas.

The latest results show a global score of 2.9 in 2010 versus 2.5 in 2009 and 2.0 in 2008.

"The expansion of membership in terms of new participants and a growing number of partners and supporters is a testament to the credibility of the Green Marine environmental program and bodes well for building an even stronger coast-to-coast, bi-national program to support the marine industry on the road to sustainable development," said Ray Johnston, Chair of Green Marine's Board of Directors.

Green Marine now has 120 members in all categories.

Mise en service de l'Ocean Ross Gaudreault

Nommé en l'honneur de l'ancien PDG de longue date de l'Administration portuaire de Québec, l'Ocean Ross Gaudreault est le plus récent ajout à la flotte du Groupe Océan.

Basé au port de Québec, le remorqueur ultramoderne est entré en service à la suite d'une cérémonie spéciale tenue le 2 juin. Son inauguration vient boucler le programme d'expansion de 90 M\$ du Groupe Océan enclenché en 2004.

Gordon Bain, PDG du Groupe Océan, a rendu hommage à M. Gaudreault en disant qu'il était «un grand ambassadeur» dont la contribution serait ressentie dans le port et la région «pendant de nombreuses années».

Pour sa part, M. Gaudreault a déclaré: «Cette entreprise a été un précieux partenaire tout au long de ma carrière et ses remorqueurs ont toujours offert un soutien fiable et sécuritaire aux navires et opérations portuaires. Je suis très fier de faire partie de sa flotte.»

Selon Jacques Tanguay, vice-président principal et directeur du Groupe, «Océan se réjouit d'avoir mené à terme son initiative d'expansion lancée il y a quelques années. L'émergence de nouveaux marchés, les règles de navigation rigoureuses et la venue de navires de plus grande taille dans le golfe et sur le Saint-Laurent en faisaient une nécessité».

«Notre flotte compte maintenant 25 remorqueurs informatisés, y compris huit à la fine pointe de la technologie

dont plusieurs ports du monde seraient envieux», a-t-il ajouté.

Construit au chantier naval East Isle du Groupe Irving, le nouveau remorqueur a été baptisé en présence de M. Bain, M. Tanguay, Mario Girard, PDG de l'administration portuaire de Québec, Ross Gaudreault et M^{me} Chantal Belley, marraine du navire.

Tout comme les autres remorqueurs du Groupe, les principales tâches de l'Ocean Ross Gaudreault compren-



Based in the Port of Québec, the newly-built Ocean Ross Gaudreault tugboat was recently added to the expanded fleet of the Ocean Group. .

Attaché au Port de Québec, le tout nouveau remorqueur Ocean Ross Gaudreault est récemment venu se greffer à la flotte du Groupe Océan.

dront le remorquage portuaire, le déglacage, l'escorte, le remorquage sur courtes et longues distances, le sauvetage et la récupération d'épaves. Ce remorqueur de 30,8 mètres est doté d'une coque renforcée pour la navigation dans les glaces, d'un système de propulsion d'une puissance au frein de 5 000 ch et de canons à eau pour lutter contre les incendies.

Ocean Ross Gaudreault enters service

Named after the former longtime President and Chief Executive Officer of the Québec Port Authority, the Ocean Ross Gaudreault was recently added to the fleet of the Ocean Group.

Based in the Port of Québec, the state-of-the-art tugboat entered service following a special ceremony held on June 2. The new tugboat completes the Ocean Group's \$90 million expansion program launched in 2004.

vided the necessary support to maritime traffic and harbour operations in a secure and reliable manner. I am very proud to be part of its fleet!"

"Ocean rejoices at having completed its expansion efforts started a few years ago, required because of the emergence of new markets, stringent navigational safety rules, and the arrival of bigger ships in the Gulf and on the St. Lawrence," said Ocean First VP and General Manager, Jacques Tanguay.

"We now own a fleet of 25 automated tugs, including eight state-of-the-art tugs that numerous ports around the world would envy," he added. Built at the East Isle Shipyard of the Irving Group, the new tugboat was christened in the presence of Mr. Bain, Mr. Tanguay, Mario Girard, President and CEO of the Québec Port Authority, Ross Gaudreault and Ms Chantal Belley, the vessel's sponsor.

Like other Ocean tugs, the new tug's main activities encompass harbour towing, de-icing, escort, short and long distance towing, salvage and wreck removal services. Equipped with water cannons for fire-fighting purposes, the 30.8-metre Ocean Ross Gaudreault possesses a reinforced hull for ice navigation and a 5,000 BHP propulsion system.

Gordon Bain, President and CEO of Ocean, hailed Mr. Gaudreault as "a great ambassador" whose impact on the port and the region will be felt "for many years to come."

For his part, Mr. Gaudreault remarked: "This company has been an invaluable partner during my career, and its tugs have always pro-

Débuts des travaux annoncés pour le nouveau parc logistique du CN à Calgary

CN starting construction of Calgary Logistics Park

Le CN a récemment annoncé que la construction de son nouveau parc logistique à Calgary débiterait cet été. Les travaux devraient être achevés d'ici la fin 2012 et le parc, qui coûtera 200 M\$, devrait entrer en service au début 2013.

Selon Claude Mongeau, PDG du CN, l'installation «offrira des options de transport sans coupures pour les marchandises en provenance et à destination de Calgary, une des villes qui connaît la croissance la plus rapide en Amérique du Nord et un point nodal clé pour les marchandises industrielles et de consommation dans le sud de l'Alberta.»

Il a ajouté que le CN projetait la construction d'autres installations multimodales du même genre pour des centres de distribution à divers points clés sur son réseau, afin de prendre en charge des marchandises de toutes sortes.

Le CN offre des délais de livraison ferroviaire concurrentiels vers et depuis Calgary et l'ouest du Canada, y compris Vancouver et Prince Rupert, Colombie-Britannique, ainsi que l'accès direct aux marchés des États-Unis.

Dès l'entrée en fonction du parc, les activités intermo-

dales et le personnel de Calgary seront mutés à l'installation de 680 acres de Concrich, située dans le comté de Rocky View au nord-est de la métropole.

Le parc logistique du CN offrira:

- un terminal intermodal de pointe pour les marchandises conteneurisées transportées par rail et par camion;
- plus de deux mille pieds carrés d'espace d'entreposage;
- la capacité de prendre en charge des marchandises de dimensions exceptionnelles et des conteneurs en surpoids.

CN recently announced the start-up of construction this summer of its new Calgary Logistics Park, representing an investment of \$200 million, with completion scheduled by the end of 2012 and operations slated to begin in early 2013.

Claude Mongeau, President and CEO, said the facility "will provide seamless transportation solutions to rail customers moving products and commodities into and out of Calgary, one of the fastest-growing cities in North America and a key

logistics hub for consumer and industrial goods markets in southern Alberta."

He added it was part of a plan to build similar multimodal facilities across the CN network at key distribution centres to handle a variety of goods and commodities.

CN provides competitive rail transit times to and from Calgary from eastern and western Canada, including with the ports of Vancouver and Prince Rupert, British Columbia, and direct access to markets in the United States.

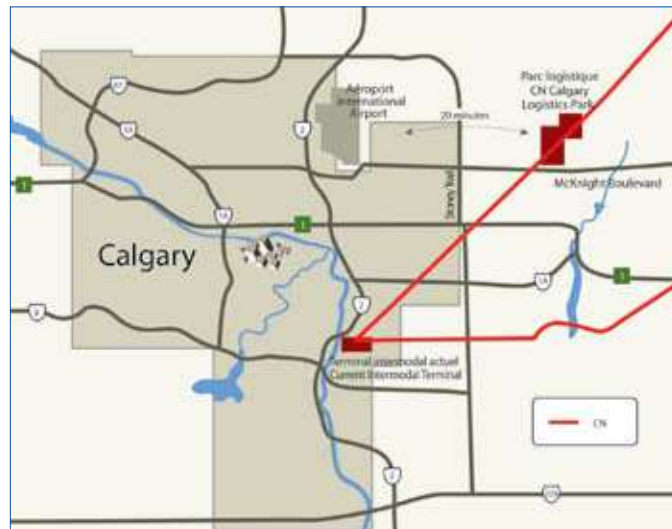
Upon completion of the logistics park, CN will transfer intermodal activities and Calgary personnel to the 680-acre facility at Concrich, located in Rocky View County northeast of Calgary.

The CN logistics park will feature:

A state-of-the-art intermodal terminal for containerized goods moving between rail and truck.

More than two million square feet of warehousing capacity.

Dimensional shipment and heavy container-handling capacity.



Le CN accroît la capacité du terminal intermodal de Brampton

CN boosts capacity of Brampton Intermodal Terminal

Le CN a annoncé récemment une série d'améliorations à son terminal intermodal de Brampton (TIB) afin d'en accroître la capacité pour y accueillir les volumes croissants de conteneurs. Situé dans le principal secteur logistique de la région du Grand Toronto,

le TIB est un élément clé du réseau de distribution du CN; en effet, près de 60 % du trafic intermodal de tout le réseau ferroviaire y passe.

«Nous investissons dans du nouveau matériel de voie et d'autres améliorations aux infrastructures du TIB afin de

Canadian National Railway recently announced a series of capacity improvements to accommodate growing container volumes at its largest intermodal terminal in Canada. Located in the prime logistics area of Greater Toronto,

the Brampton Intermodal Terminal (BIT) is a key component in the CN network, with nearly 60% of the railway's system-wide intermodal business touching the terminal.

"We are investing in new track equipment

porter notre offre de service intermodal à un niveau supérieur, en distribuant efficacement dans les ports canadiens le volume croissant de conteneurs maritimes qui atteint notre réseau», a déclaré Claude Mongeau, président-directeur général du CN.

Les améliorations apportées comprennent: l'ajout d'environ 25 % d'espace au sol pour les conteneurs internationaux en entreposant les conteneurs du CN à l'extérieur des installations terminales; l'achat de

cinq nouvelles grues en 2011; et l'augmentation de l'effectif d'environ 10 % en 2011.

À la fin d'avril 2011, le TIB affichait une augmentation de 12 % de son volume de trafic intermodal par rapport aux résultats de la même période en 2010. Le total des volumes de l'Intermodal CN en 2010 a atteint 1,4 millions d'unités, 17 % de mieux qu'en 2009, tandis que les produits d'exploitation de l'Intermodal augmentaient de 18 %, pour s'établir à 1,6 milliard.

and other infrastructure improvements at BIT to take our intermodal service offering to the next level in efficiently distributing growing overseas container traffic reaching our network through Canadian ports," said Claude Mongeau, President and CEO.

Other improvements include: creation of about 25% more ground space for international containers by staging CN containers offsite;

purchasing five new cranes in 2011; and increasing the labour force by about 10% in 2011.

BIT's intermodal volumes through the end of April rose by 12% from a year-earlier. In 2010, CN's total intermodal volumes increased by 17% to 1.4 million units while intermodal revenues climbed by 18% to \$1.6 billion.

Maersk commande dix porte-conteneurs géants supplémentaires

À l'occasion d'une cérémonie de signature tenue à Tokyo à la fin de juin, la société danoise Maersk Line a annoncé qu'elle exercerait son option contractuelle permettant la construction de dix autres navires de classe Triple-E, les plus grands porte-conteneurs jamais bâtis, dans le cadre de son entente de plusieurs milliards de dollars avec la société coréenne Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering.

Maersk, la plus importante firme de transport par conteneurs du monde, prévoit une croissance annuelle de 5 à 8 % du commerce entre l'Asie et l'Europe de 2011 à 2015. Les dix premiers navires ont été commandés en février dernier et seront livrés en 2014 et en 2015.

Longs de 400 mètres, larges de 59 mètres et s'élevant à 73 mètres, les Triple-E sont dotés d'une capacité de 18 000 EVP, soit 16 % ou 2 500 conteneurs de plus que le plus grand porte-conteneurs en service, l'Emma Maersk.

Le taux d'émissions en dioxyde de carbone des nouveaux navires sera de 20 % inférieur à celui de l'Emma Maersk et 50 % plus faible que le taux

moyen de l'industrie sur le couloir Europe-Asie. Par ailleurs, les Triple-E consommeront 35 % moins de carburant que les navires de 13 000 EVP dont prennent actuellement livraison les autres lignes de navigation.

«Nous croyons que la capacité inédite et l'efficacité énergétique des navires de classe Triple-E nous permettront de satisfaire aux exigences commerciales et environnementales de nos clients et nous procureront un avantage concurrentiel considérable», a déclaré Eivind Kolding, PDG de Maersk Line.



An artist drawing of the typical mammoth, 18,000-TEU containerships that Maersk Line will be introducing on the Europe-Asia trades as of 2013.

Dessin d'artiste représentant un porte-conteneur géant de 18 000 EVP typique de ceux que Maersk Line va commencer à utiliser sur ses liaisons Europe-Asie en 2013.

Maersk orders 10 additional super-giant boxships

At a signing ceremony in Tokyo in late June, Denmark's Maersk Line exercised its option with Korea's Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering to build an additional 10 Triple-E ships, the world's largest container vessels, in a multi-billion dollar contract.

The biggest container shipping enterprise expects demand on the Asia to Europe trade to increase 5-8% annually in the 2011-2015 period. The first 10

vessels, ordered last February, are slated for delivery in 2013 and 2014, and the second 10 are scheduled for delivery in 2014 and 2015.

Some 400 metres long, 59 metres wide and 73 metres high, the Triple-E will offer a capacity of 18,000 TEUs – 16% greater (2,500 containers) than today's largest container vessel, the Emma Maersk.

It will generate 20% less carbon dioxide per container moved compared to the Emma Maersk and 50% less than the industry average on the Europe-Asia trade lane. It will also consume about 35% less fuel per container than the 13,000-TEU vessels being delivered to other shipping lines.

"We believe the Triple-E ships with their record capacity and energy efficiency will enable us to deliver on the commercial and environmental expectations of our customers and also give us a significant competitive advantage in the market," said Maersk Line CEO Eivind Kolding.

Excellent début de saison 2011 pour la Voie maritime

Seaway 2011 season off to good start

La Voie maritime du Saint-Laurent a connu un bon début de saison de navigation 2011, avec une hausse de 4 % en volume de marchandises par rapport à l'année dernière pour ses deux premiers mois d'activité. Entre le 22 mars et le 31 mai, un total de 7,6 millions de tonnes de marchandises a transité par la voie navigable.

Des gains ont été enregistrés pour le grain, le sel, le charbon et les produits pétroliers. En revanche, le minerai de fer est à la baisse de 39 %, principalement en raison de l'inactivité de l'usine de U.S. Steel à Hamilton. Toutefois, le volume des brames d'acier a augmenté de 102 % pour atteindre les 80 000 tonnes.

Bruce Hodgson, directeur de la commercialisation pour la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, a déclaré que le volume de cargaisons spéciales a aussi augmenté.

«Nous demeurons optimistes mais prudents pour ce qui est de la suite, a-t-il ajouté. L'avenir des activités de la Voie maritime dépend en grande partie de la force de l'économie des États-Unis», a précisé M. Hodgson.

«Nous sommes ravis de constater une augmentation de la demande de transport sur la voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs, a déclaré Wayne Smith, vice-président directeur des activités commerciales d'Algoma Central Corporation. Notre carnet de commandes est bien garni et nous emploierons quatre navires de plus que ce qui était initialement prévu.»

Paul Pathy, PDG du Groupe

Fednav, a surenchéri en déclarant: «Nos navires océaniques approvisionnent en acier, en minerai et en fertilisants les ports des Grands Lacs où ils chargent ensuite du grain à destination des marchés étrangers. Nous croyons que la tendance se maintiendra dans les mois à venir.»

En effet, le volume de grain en exportation a grimpé de 31 % pour atteindre un total de 1,8 million de tonnes. Compte tenu des problèmes climatiques qui accablent les marchés céréaliers, la demande pour le grain canadien entreposé demeure très forte. De plus, en raison des inondations sur le Mississippi, un important volume de grain

The St. Lawrence Seaway has enjoyed a solid start to the 2011 navigation season, with cargo up nearly 4% during the first two months of activity compared to a year-earlier. Total shipments between March 22 and May 31 amounted to 7.6 million tonnes.

Gains have occurred in grain, salt, coal and petroleum products. Iron ore traffic, on the other hand, was down 39% mainly as a result of the idling of the U.S. Steel plant in Hamilton. However, steel slab shipments were up 102% at 80,000 tonnes.

said, adding: "A big part of future activity on the Seaway is going to be dependent on how the U.S. economy continues to move."

"We are very pleased to see further strengthening in Great Lakes-St. Lawrence shipping demands this year," said Wayne Smith, Senior VP Commercial of Algoma Central Corporation. "Due to our strong order book, we have called an additional four ships into service this year over and above our original plans."

"Our ocean-going vessels have been bringing in steel, minerals and fertilizers into the Great Lakes ports and taking out grain to international markets," said Paul Pathy, President and co-CEO of Fednav Group. "We are optimistic that the pace of activity will continue in the coming months."

Total grain shipments rose by 31% to 1.8 million tonnes. Stored Canadian grain continues to be in demand as world grain markets fluctuated due to weather-related problems. And U.S. grain shipments have been especially strong due to extra traffic being diverted to the Seaway following the flooding on the Mississippi River.

Shipments of petroleum products also increased by 160% to 465,000 tonnes, as Seaway vessels brought in supplies to Canadian communities during a maintenance outage at Suncor's refinery in Sarnia.

Bruce Hodgson, Director of Marketing of the St. Lawrence Seaway Development Corporation, reported that increased volumes in project cargo are also going through the waterway.

"We continue to be cautiously optimistic going forward," Mr. Hodgson



Paul Bessley

d'exportation étasunien a dû emprunter la Voie maritime.

Le volume de produits pétroliers a pour sa part atteint les 465 000 tonnes, soit une hausse de 160 %. La cause cette fois: une panne d'entretien à la raffinerie Suncor de Sarnia, qui a dû recourir à des navires de la Voie maritime pour s'alimenter.

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

11 au 14 SEPTEMBRE

Association des transports du Canada
Conférence annuelle
Edmonton, AB, Canada
conference@tac-atc.ca

11 au 15 SEPTEMBRE

American Association of Port Authorities
100th Annual AAPA Convention
Westin Seattle Hotel,
Seattle, WA, USA
aellis@aapa-ports.org

14 et 15 SEPTEMBRE

Halifax Port Days
Cunard Centre
Halifax, NS, Canada
Glen Richardson ou David Alexander
events@portofhalifax.ca

18 au 23 SEPTEMBRE

FIATA World Congress
Cairo, Egypt
www.fiata.com

20 et 21 SEPTEMBRE

6^e Conférence annuelle maritime canadienne
Hôtel Fairmont Queen Elizabeth
Montréal, QC, Canada
events@joc.com

11 et 12 OCTOBRE

5th Annual Transpacific Maritime Asia Conference
Intercontinental Hotel
Shenzhen, China
events@joc.com

17 et 18 OCTOBRE

Association des chemins de fer du Canada
AGA et Conférence
Calgary, AB, Canada
janetg@railcan.ca

18 et 19 OCTOBRE

WESTAC Semi-Annual Meeting
Deerfoot Inn,
Calgary, AB, Canada
lbaratta@westac.com

25 au 27 OCTOBRE

Breakbulk Americas Trans. Conference & Exhibition
Ernest Morial Convention Center
New Orleans, AL, USA
events@joc.com

13 au 15 NOVEMBRE

Intermodal EXPO
Georgia World Congress Center
Atlanta, GA, USA
www.intermodal-events.org

SEPTEMBER 11-14

Transportation Association of Canada
Annual Conference
Edmonton, AB, Canada
conference@tac-atc.ca

SEPTEMBER 11-15

American Association of Port Authorities
100th Annual AAPA Convention
Westin Seattle Hotel,
Seattle, WA, USA
aellis@aapa-ports.org

SEPTEMBER 14-15

Halifax Port Days
Cunard Centre
Halifax, NS, Canada
Glen Richardson or David Alexander
events@portofhalifax.ca

SEPTEMBER 18-23

FIATA World Congress
Cairo, Egypt
www.fiata.com

SEPTEMBER 20-21

6th Annual Canada Maritime Conference
Fairmont Queen Elizabeth Hotel
Montréal, QC, Canada
events@joc.com

OCTOBER 11-12

5th Annual Transpacific Maritime Asia Conference
Intercontinental Hotel
Shenzhen, China
events@joc.com

OCTOBER 17-18

Railway Association of Canada
AGM and Conference
Calgary, AB, Canada
janetg@railcan.ca

OCTOBER 18-19

WESTAC Semi-Annual Meeting
Deerfoot Inn,
Calgary, AB, Canada
lbaratta@westac.com

OCTOBER 25-27

Breakbulk Americas Trans. Conference & Exhibition
Ernest Morial Convention Center
New Orleans, AL, USA
events@joc.com

NOVEMBER 13-15

Intermodal EXPO
Georgia World Congress Center
Atlanta, GA, USA
www.intermodal-events.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

ANNONCEURS



ADVERTISERS

ABS.....	11
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE HAMILTON.....	37
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE PORT ALBERNI.....	30
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE TORONTO.....	35
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE WINDSOR.....	38
ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....Couverture extérieure arrière	
ALUMINERIE ALOUETTE.....	47
BC MARITIME EMPLOYERS ASSOCIATION.....	28, 89
CCM – CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME.....	17
CN – COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA.....	27
CPCS.....	25
CSEM – CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME.....	13
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT.....	92
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT.....	13
DESSAU.....	64
DILTS PISTON HYDRAULICS.....	19
FEDNAV.....	29
GROUPE BELLEMARE.....	66
GROUPE DESGAGNÉS..... Couverture intérieure avant	
GROUPE OCÉAN.....	67
GROUPE PROMMEL.....	72
INITIATIVES PRINCE GEORGE.....	81
INNOVATION ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE TROIS-RIVIÈRES.....	65
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC.....	19
LES ÉLÉVATEURS DES TROIS-RIVIÈRES.....	63
LLOYD'S REGISTER NORTH AMERICA.....	5
LOGISTEC CORPORATION.....	61
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION.....	40
MCKEIL MARINE.....	1
MEGADOME.....	70
MOSAIC 3D.....	58
NEAS – NUNAVUT EASTERN ARCTIC.....	7
SHIPPING..... Couverture intérieure arrière	
NANAIMO PORT AUTHORITY.....	31
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE.....	18
OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE.....	9
OCEANEX.....	52
PORLIER EXPRESS.....	46
PORT DE BELLEDUNE.....	51
PORT DE HALIFAX.....	49
PORT DE MONTRÉAL.....	41
PORT DE QUÉBEC.....	43
PORT DE SEPT-ÎLES.....	45
PORT DE THUNDER BAY.....	34
PORT DE TROIS-RIVIÈRES.....	73
PORT METRO VANCOUVER.....	83
PORT OF OSHAWA.....	33
PRINCE RUPERT PORT AUTHORITY.....	77
SIMEC – SOCIÉTÉ D'INTERVENTION MARITIME EST DU CANADA.....	19
S.I.U. – SYNDICAT INTERNATIONAL DES MARINS CANADIENS.....	7
SHIPPHOTOS.COM.....	91
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	91
TERMONT MONTRÉAL.....	39
TRAVERSE RIVIÈRE-DU-LOUP/SAINT-SIMÉON.....	50
URGENCE MARINE.....	12

ABS.....	11
ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	Back cover
ALUMINERIE ALOUETTE.....	47
BELLEMARE GROUP.....	66
BC MARITIME EMPLOYERS ASSOCIATION.....	28, 89
CMC – CHAMBER OF MARINE COMMERCE.....	17
CN – CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY.....	27
CPCS.....	25
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS.....	13
DESSAU.....	64
DILTS PISTON HYDRAULICS.....	19
ECRC – EASTERN CANADA RESPONSE CORPORATION.....	19
FEDNAV.....	29
GROUPE DESGAGNÉS.....	Inside front cover
HAMILTON PORT AUTHORITY.....	37
IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION.....	9
INITIATIVES PRINCE GEORGE.....	81
INNOVATION ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE TROIS-RIVIÈRES.....	65
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC.....	19
LES ÉLÉVATEURS DES TROIS-RIVIÈRES.....	63
LLOYD'S REGISTER NORTH AMERICA.....	5
LOGISTEC CORPORATION.....	61
MSRC – MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE.....	13
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION.....	40
MCKEIL MARINE.....	1
MEGADOME.....	70
MOSAIC 3D.....	58
NEAS – NUNAVUT EASTERN ARCTIC SHIPPING.....	Inside back cover
NANAIMO PORT AUTHORITY.....	31
NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE.....	18
OCEAN GROUP.....	67
OCEANEX.....	52
PORLIER EXPRESS.....	46
PORT ALBERNI PORT AUTHORITY.....	30
PORT METRO VANCOUVER.....	83
PORT OF BELLEDUNE.....	51
PORT OF HALIFAX.....	49
PORT OF MONTREAL.....	41
PORT OF OSHAWA.....	33
PORT OF QUÉBEC.....	43
PORT OF SEPT-ÎLES.....	45
PORT OF TROIS-RIVIÈRES.....	73
PRINCE RUPERT PORT AUTHORITY.....	77
PROMMEL GROUP.....	72
S.I.U. - SEAFARERS' INTERNATIONAL UNION OF CANADA.....	7
SHIPPHOTOS.COM.....	91
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	91
TERMONT MONTRÉAL.....	39
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION.....	92
THUNDER BAY PORT AUTHORITY.....	34
TORONTO PORT AUTHORITY.....	35
TRAVERSE RIVIÈRE-DU-LOUP/SAINT-SIMÉON.....	50
URGENCE MARINE.....	12
WINDSOR PORT AUTHORITY.....	38

La page de l'AGGIMQ

L'Association des graduées et des gradués de l'Institut maritime du Québec

Chronique «Découverte»

En conformité avec son mandat d'information, votre AGGIMQ est heureuse de vous proposer sa nouvelle chronique «Découverte» qui vous permettra de connaître des organisations ou services qui pourraient vous être utiles au cours de votre carrière. Nous espérons que cet ajout vous plaira. N'hésitez pas à nous faire part de vos suggestions de sujets.

Pour cette première chronique, nous aimerions vous présenter un organisme dont l'AGGIMQ est membre associé depuis maintenant 10 ans. Il s'agit du Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime (CSMOIM). Le Comité est un organisme à but non lucratif financé par la Commission des partenaires du marché du travail (CPMT). En résumé, le CSMOIM est un centre de coordination et de soutien à l'industrie maritime du Québec qui consacre ses efforts aux enjeux liés à la formation, à la circulation de l'information, au recrutement et à la rétention de la main-d'œuvre ainsi qu'à la promotion des carrières.

Au cours des 10 dernières années, le Comité a développé plusieurs outils s'adressant autant au personnel navigant qu'au personnel administratif et portuaire, et qui pourraient être d'intérêt pour vous, diplômés de l'IMQ. Parmi ceux-ci, on retrouve des ateliers de formation, des chroniques réglementaires, un répertoire d'employeurs, un service d'affichage d'emploi, de l'aide financière pour la formation réglementée et de perfectionnement et un concours de photos pour les travailleurs de l'industrie maritime. Pour de plus amples informations concernant les outils et services offerts, visitez le site www.csmoim.qc.ca

Finissants 2011

Le samedi 14 mai dernier avait lieu la remise des diplômes des étudiants de l'Institut maritime du Québec. Ce sont 56 nouveaux gradués qui se joignent à nous en tant que membres actifs de l'Association. Lors de l'occasion, l'AGGIMQ a remis deux bourses de 200 \$ à des élèves finissants pour souligner leur réussite scolaire, leur ténacité et leur implication. Cette année, les récipiendaires sont Jules Caisse, étudiant au programme Technologie de l'architecture navale et Myriam Bélanger, étudiante au programme de Techniques de la logistique du transport.



Félicitations à tous les diplômés! Nous espérons vous voir en grand nombre lors de notre banquet annuel qui aura lieu le 18 février 2012.



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

Maritime Magazine

Welcome to / Bienvenue sur
www.maritimemag.com





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 Eastern 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



LPA[®] ᐃᑦᑲᐃᐅᐃᐅᐃᐅ
Makivik Corporation Société
Makivik



ᑦᑲᑦᑲᐃᐅᐃᐅᐃᐅᐃᐅ
QKQYTAALUK CORPORATION



Sakhu Investments Corporation
ᑦᑲ ᐃᑦᑲᐃᐅᐃᐅᐃᐅᐃᐅ



NEAS.CA

Algoma Central Corporation Announces The Next Generation of Great Lakes Bulk Carrier

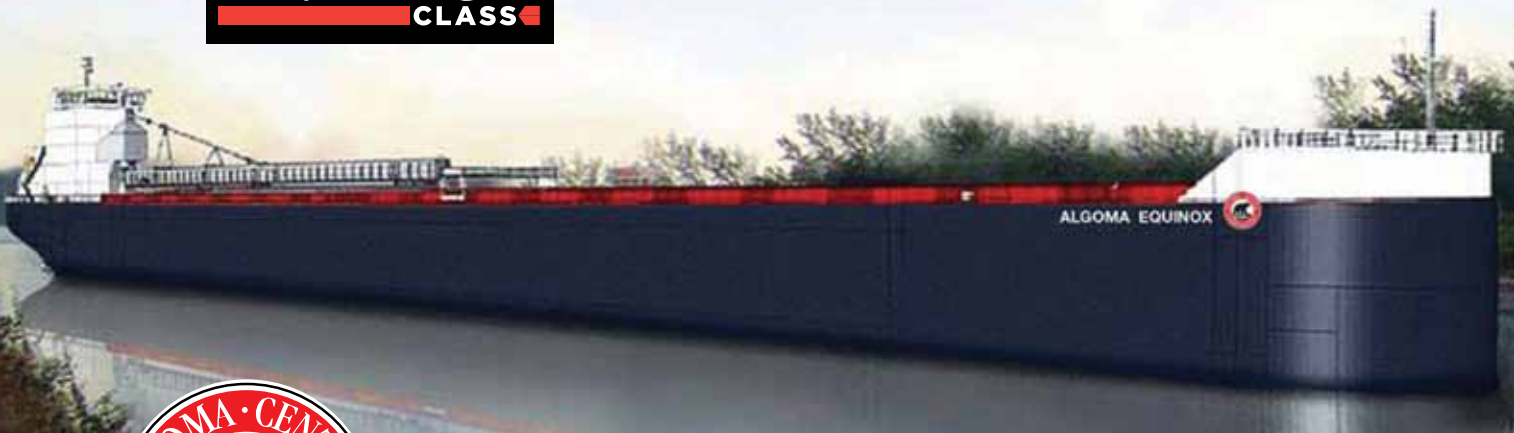
LAUNCHING A NEW ERA IN ENVIRONMENTAL EFFICIENCY

Consistent with our commitment to environmental sustainability, Algoma will be introducing a series of new vessels to our existing dry-bulk fleet starting in 2013.

The new vessels – called the Equinox Class – will include both self-unloaders and gearless bulk carriers. Developed by Algoma together with a team of world class vessel designers, architects, and engineers; these state-of-the-art vessels represent the next generation of Great Lakes bulk carriers.

These new vessels will significantly reduce the environmental footprint of our Great Lakes dry-bulk fleet.

To learn more about Algoma's Equinox Class vessels and watch an instructional video, please visit www.algonet.com



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

