

No 62

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

PROJECT CARGO CARGAISONS SPÉCIALES



Growing strategic market
MIDWEST
Marché en croissance

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.



Innovative Marine Solutions
Toll Free: 1.800.454.4780 • mckeil.com

Éditeur / Publisher:

Pierre Terrien

pterrien@maritimemag.com

Rédacteur en chef / Editor:

Leo Ryan

lryan@maritimemag.com

Collaborateurs / Contributing editors:

Alison Bate, Bill Beck, Paul Beesley,**Terence F. Bowles, Michael Broad, Stephen J. Brooks,****Stephen Brown, Raymond Johnston, Pierre Lacerte****Andrew Livingstone, Carroll McCormick, Leo Quigley,****Allan Swift, Nicole Trépanier, Sylvie Vachon**

Traducteurs / Translators:

Joanne McCracken, Yvan Rompré, Sébastien Stavrini

Correctrice / Proofreader:

Marie-Andrée L'Allier

Infographiste / Electronic publishing:

Denis Landry Contraste**RÉDACTION / EDITORIAL OFFICE**

4493, Sherbrooke Ouest, bureau 200

Westmount (Québec) Canada H3Z 1E7

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 Articles must be typed and unpublished.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.


CHRONIQUES / COLUMNS**4 FIRST WATCH
PREMIÈRE BORDÉE**

Leo Ryan

**12 ATLANTIC HORIZONS
ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE**

Andrew Livingstone

**14 PACIFIC HORIZONS
ÉCHOS DU PACIFIQUE**

Leo Quigley

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

Stephen J. Brooks

**18 GREEN MARINE HORIZONS
HORIZONS ALLIANCE VERTE**

Sylvie Vachon

COUVERTURE / COVER

*This fall edition of Maritime Magazine features two major Dossiers of special interest to our readers and the various stakeholders in the Great Lakes/St. Lawrence region in both the United States and Canada. One is our annual in-depth feature on the Midwest, something to be found in no other publication. The other focuses on current developments and the outlook in a growing niche market, project cargo. The cover photo shows Fednav's **Federal Miramichi**, which makes frequent voyages to and from Midwest ports via the St. Lawrence Seaway.*

Ce numéro d'automne du *Maritime Magazine* contient deux grands dossiers d'un intérêt tout spécial pour nos lecteurs et pour les différents acteurs de la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs, au Canada et aux États-Unis. Le premier est notre article de fond annuel sur le Midwest, dont on ne retrouve l'équivalent dans aucune autre publication. Le second dépeint la situation actuelle et les perspectives de croissance d'un marché de niche en pleine expansion, celui des cargaisons spéciales. On voit sur la page couverture le **Federal Miramichi** de Fednav qui fait fréquemment la navette avec les ports du Midwest via la Voie maritime du Saint-Laurent.

Photo: Paul Beesley

22**Dossier**


PROJECT CARGO CARGAISONS SPÉCIALES

Leo Ryan

35**Dossier**

*Midwest region
addressing recovery
challenges*

**Le Midwest poursuit
ses efforts de
redressement**

Bill Beck
Leo Ryan

54

*Maritime Work Force in Quebec
Ten years of Sectorial
Committee achievements and
skills and knowledge upgrading*

Main-d'œuvre maritime au Québec
Dix ans de réalisations du
Comité sectoriel et mise à jour
des connaissances

Claude Mailloux

58

*53rd ACPA AGM and Conference
53^e AGA et Conférence de
l'AAPC*

Leo Ryan

65

*Study on economic impact of Great Lakes/Seaway System
Étude sur l'impact économique du système Grands Lacs–Voie maritime*

69 JOURNAL

68

*La page de
l'AGGIMQ*

78

*Advertisers
Annonces*

79

*Calendar of Events
Calendrier des événements*



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

États-Unis: le détournement des cargaisons remis sur le tapis

Chez nos amis au sud du 49^e parallèle, les paroles ne correspondent pas toujours aux actes quand il est question de libre commerce. Pourtant, les États-Unis et le Canada sont liés depuis plus de 20 ans par un accord de libre-échange et depuis bien plus longtemps encore, nos deux pays partagent une tradition unique de coopération étroite en politique étrangère et sur les dossiers bilatéraux et internationaux – et n'oublions pas les importantes mesures de sécurité adoptées conjointement depuis le 11 septembre.

C'est pourquoi il y avait lieu d'être déconcerté par les récriminations exprimées il y a quelques années par des groupes d'intérêts de la côte est des États-Unis qui dénonçaient un «détournement des cargaisons» par le Port de Montréal à cause du succès manifeste avec lequel il réussissait, à la faveur des services de transport maritime et intermodal compétitif qui le desservent, à attirer le trafic conteneurisé du Nord-Est et du Midwest des États-Unis. Ces doléances négligeaient fort commodément de tenir compte du phénomène inverse, à savoir les importants volumes de marchandises à destination du Canada ou d'exportations canadiennes vers des pays étrangers qui transitaient par des ports étasuniens. Faut-il alors se surprendre que toute cette agitation soit restée sans résultat.

En fait, l'utilisation du terme «détournement» équivaut à une distorsion de la réalité. Les expéditeurs veulent que leurs marchandises soient acheminées vers les marchés de façon efficiente et à bon prix.

Cela nous amène à l'initiative récente de deux sénatrices de l'État de Washington, apparemment dûment endoctrinées par des représentants des ports de Tacoma et de Seattle, qui se sont adressées à la Federal Maritime Commission (FMC) pour obtenir une enquête sur le «détournement» via Port Metro Vancouver et Prince Rupert des importations conteneurisées étasuniennes d'Asie.

Les sénatrices Patty Murray et Maria Cantwell ont demandé le 29 août au président de la FMC Richard Lidinsky que son organisme «analyse les impacts de la Taxe d'entretien des ports (TEP) et d'autres facteurs, de même que leur contribution au détournement des cargaisons conteneurisées des ports de la côte ouest des États-Unis vers ceux de la côte ouest du Canada et du Mexique et qu'il

U.S. interests revive cargo diversion issue

Sometimes our friends south of the 49th Parallel talk a better game of free trade than they play, even though the United States and Canada have been linked in a free trade agreement for more than two decades. For much longer, too, our two countries share a unique tradition of close cooperation in foreign policy, bilateral and international issues – to which have been added substantial joint security measures since 9/11.

Disconcerting were rumblings from U.S. East Coast maritime interests a number of years ago that singled out the Port of Montreal as an instrument for so-called cargo diversion due to its obvious success of developing strong container flows with the U.S. Midwest and Northeast thanks to competitive shipping and intermodal services.

Such complaints, of course, failed to take into account cases of reverse flows where substantial volumes of Canada-destined cargo or foreign-destined Canadian exports pass through U.S. ports. So not surprisingly, the agitation got nowhere.

The use, in effect, of the term diversion is a distortion of reality. The reality is that shippers want to get their goods to market through an efficient routing and at a good price. In short, cargo pays.

Which brings us to the recent initiative of two Washington State senators, seemingly well-briefed especially by officials from the ports of Tacoma and Seattle, to propose an inquiry by the Federal Maritime Commission into "diversion" of U.S. import containers from Asia

through Port Metro Vancouver and Prince Rupert.

Senators Patty Murray and Maria Cantwell sent a request on August 29 to FMC Chairman Richard Lidinsky for the FMC "to conduct an analysis of the impacts and extent to which the Harbor Maintenance Tax and other factors impact container cargo diversion from U.S. West Coast ports to west coast Canadian and Mexican ports, as well as offer legislative and regulatory recommendations to address this concern."

The senators pointed out that a growing number of containerized U.S. imports from Asia have been moving through the ports of Vancouver and Prince Rupert en route to the U.S. Midwest through cross-border rail.



Leo Ryan

FMC Chairman Richard Lidinsky piloting controversial inquiry on 'cargo diversion'.

Le président de la FMC Chairman, Richard Lidinsky, pilote l'enquête controversée sur le prétendu «détournement des cargaisons».

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

recommande des mesures législatives et réglementaires pour régler ce problème».

Les deux sénatrices faisaient valoir qu'un nombre croissant d'importations étasuniennes conteneurisées asiatiques atterrissait désormais aux ports de Vancouver et de Prince Rupert pour ensuite être transportées par train outre-frontière jusque dans le Midwest.

Elles soutenaient que la TEP, une redevance calculée selon la valeur des marchandises et perçue depuis 1986 afin d'aider à financer les travaux de dragage d'entretien, «pouvait être une des principales raisons pour lesquelles les ports des États-Unis voyaient leur part des marchandises conteneurisées importées d'Asie se rétrécir de plus en plus».

Elles alléguaient en outre que cette taxe suffisait à assurer aux ports non étasuniens un important avantage sur les ports maritimes des États-Unis quant aux coûts par conteneur – et qu'il s'agissait d'un «avantage concurrentiel injuste» qui fait perdre des emplois aux États-Unis.

Depuis cinq ans, la part de Port Metro Vancouver et de Prince Rupert des cargaisons conteneurisées sur la côte ouest de l'Amérique du Nord est passée de 9 à 13 % environ et les deux ports ont déjà annoncé des plans d'expansion de leur capacité.

L'an dernier, le trafic conteneurisé à Vancouver a augmenté de 17 % pour atteindre 2,5 millions de conteneurs EVP alors qu'il bondissait de 30 % à Prince Rupert pour atteindre 344 000 conteneurs EVP. Il convient toutefois de noter en passant que les ports gigantesques de Long Beach et de Los Angeles manutentionnent ensemble plus de 10 millions de conteneurs.

L'été dernier, M. Lidinsky, en parlant de la demande d'enquête en question, aurait notamment fait allusion à «des subventions possibles au transport ferroviaire de marchandises au Canada» ainsi qu'à «un laxisme dans l'inspection des conteneurs».

Vives réactions du CN et du Port de Prince Rupert

Le *Maritime Magazine* a interrogé à ce sujet Jean-Jacques Ruest, vice-président exécutif et chef du marketing au CN, société qui exploite un service direct et rapide assuré par wagons porte-conteneurs à deux niveaux entre Prince Rupert et Chicago, Memphis et le golfe du Mexique.

Sa réponse a été sans équivoque: «Le CN considère comme non fondée et nie énergiquement toute allégation de subvention des prix demandés aux transporteurs océaniques et aux clients de la porte d'entrée de Prince Rupert dans le but de permettre à ce port de se tailler une place concurrentielle comme porte d'entrée de l'Amérique du Nord.

«Le CN est une entreprise tributaire du marché qui évolue dans des environnements hautement



Prince Rupert Port Authority

Growth of Prince Rupert's container business with Asia has stirred 'protectionist' initiatives from U.S. West Coast.

La croissance des échanges conteneurisés avec l'Asie transitant par Prince Rupert a suscité une vague de protectionnisme sur la côte Ouest des États-Unis.

They affirm that the HMT, a levy imposed since 1986 on shippers based on value of goods to help finance maintenance dredging, "may be a key factor causing U.S. ports to lose a growing share of imported container cargo from Asia."

They further argue that "non-U.S. ports are able to claim a substantial per-container cost advantage over U.S. seaports based on the HMT alone" -and that this amounts to "unfair disparity" provoking lost U.S. jobs.

Over the past five years, the share of Port Metro Vancouver and Prince Rupert in total North American West Coast box cargo has risen from 9% to about 13%, and both ports have announced capacity expansion plans.

Last year, Vancouver's box throughput rose 17% to 2.5 million TEUs while Prince Rupert saw its box cargo surge by 30% to 344,000 TEUs. But one should note, in passing, that the giant ports of Long Beach and Los Angeles handle more than 10 million containers combined.

This past summer, Mr. Lidinsky, commented on the pending inquiry request, and reportedly referred, among other things, to the "possible subsidy of cargo rail moves through Canada" and to "weaker container inspections."

Blunt reactions of CN and Port of Prince Rupert

Asked by *Maritime Magazine* to respond was Jean-Jacques Ruest, Executive VP and Chief Marketing Officer of CN, which operates a rapid, direct double-stack service from Prince Rupert to Chicago, Memphis and the Gulf of Mexico.

And he did not hesitate to employ blunt language: "CN rejects as



CN's Jean-Jacques Ruest strongly supports Prince Rupert gateway approach

Jean-Jacques Ruest du CN est un ardent partisan d'une porte d'entrée à Prince Rupert.



**SAVE UP TO
40%**

**The Discounts Just Got DEEPER
with the Service Incentive Program!**

If you Qualify as New Business on the Seaway you can save up to 20% on tolls.
Carriers who also qualify as a New Service on the Seaway
could save up to an additional 20% for a
40% total savings on tolls!

These add to the savings of shipping via
the Great Lakes St. Lawrence Seaway System.

Visit our website for details or call Market Development at 905-641-1932 x5438

www.hwylh20.com/tollincentives.html

concurrentiels où les choix appartiennent exclusivement aux clients. Les clients étasuniens optent parfois pour des portes canadiennes, mais l'inverse se produit également. Prince Rupert est à 58 heures de route plus près de l'Asie que les autres ports de la côte Ouest. Cela épargne aux lignes maritimes du temps et de l'argent, sans oublier les avantages qu'en retirent les propriétaires des cargaisons grâce à l'abaissement du coût intrinsèque des stocks.»

De son côté, Don Krusel, président-directeur général de l'Administration portuaire de Prince Rupert, a déclaré: «Les avantages que les expéditeurs retirent de l'utilisation du port de Prince Rupert et du Corridor de commerce du nord (en Colombie-Britannique) ne sont pas le résultat de subventions ou d'un laxisme des mesures de sécurité, mais plutôt de la rapidité et de la fiabilité du service qui résulte

unfounded any suggestion that it is subsidizing rates for ocean carriers and their customers using the Prince Rupert gateway in order to establish that port as a competitor North American gateway.

“CN is a market-driven company that operates in highly-competitive commercial markets, and customers are making choices in those markets. Sometimes they choose Canadian gateways for U.S. customers and sometimes the reverse. Prince Rupert is up to 58 hours closer to Asia than other West Coast ports. This saves the ocean liners time and money each way, not to mention the benefits derived by cargo owners through reduced inventory carrying costs.”

For his part, Don Krusel, President and CEO of the Prince Rupert Port Authority, stressed: “The advantages shippers are realizing through utilizing the Port of Prince Rupert and the Northern

La FMC lance une enquête sur le «détournement des cargaisons» le 5 octobre

La Federal Maritime Commission (FMC) a officiellement annoncé le 5 octobre qu'elle instituait une enquête pour déterminer, entre autres, si la Taxe d'entretien des ports et d'autres «disparités» avaient pour effet de détourner le fret conteneurisé de la côte ouest des États-Unis vers des ports canadiens ou mexicains. Le port de Prince Rupert est particulièrement visé en l'occurrence.

L'enquête devrait s'achever au début de 2012. Ses conclusions seront transmises au Congrès, qui donnera suite s'il y a lieu.

La FMC veut recueillir, sur une base volontaire, les opinions du gouvernement, de l'industrie et de la population du Canada et des États-Unis sur le sujet.

Dans le but apparent d'atténuer ce qu'il a qualifié d'«attentes exagérées» de certaines parties, le président de la FMC, Richard Lidinsky, a déclaré: «Personne à la FMC ou au gouvernement des États-Unis n'a mentionné la possibilité de taxes, de sanctions ou de droits de douane.»

Un haut dirigeant de l'industrie s'est demandé, sous le couvert de l'anonymat, si ce genre d'enquête était du ressort de la FMC. Il a évoqué une violation possible de l'Accord de libre-échange nord-américain.

Pour sa part, la Chambre de commerce du Canada a juré de «s'opposer à toute mesure protectionniste qui pénalisera les chemins de fer et les ports canadiens et qui poussera à la hausse le prix du transport du fret en Amérique du Nord».

Les autorités d'Ottawa suivent de près ce dossier et ont indiqué qu'elles «défendraient énergiquement» leurs politiques commerciales et leurs investissements dans les infrastructures contre toute conclusion préjudiciable de la FMC. Gerald Keddy, secrétaire parlementaire de l'honorable Ed Fast, ministre du Commerce international, a souligné que le gouvernement fédéral avait investi dans son infrastructure portuaire dans le cadre d'un «ambitieux plan de stimulation du commerce à faible charge fiscale qui crée des emplois et favorise la croissance économique».

FMC 'cargo diversion' inquiry launched on Oct. 5

The Federal Maritime Commission officially announced on October 5 that it was holding an inquiry that will determine, among other things, whether the Harbor Maintenance Tax and other “disparities” may be driving U.S.-bound container cargo on the west coast to Canadian or Mexican ports. Prince Rupert is singled out for special review.

The inquiry is expected to be completed early in 2012. Findings will be passed to Congress for any follow-up action.

The FMC is seeking voluntary comments from government, industry and the public both in Canada and the United States.

In an apparent attempt to defuse what he called “overheated claims” by certain interests, FMC Chairman Richard Lidinsky declared: “No one at the FMC or in the U.S. government has raised the prospect of levies, sanctions, or tariffs.”

A senior industry executive who asked not to be identified questioned whether the FMC had the jurisdiction to conduct an inquiry of this kind. He raised the prospect of a breach of the North American Free Trade Agreement.

For its part, the Canadian Chamber of Commerce vowed to “oppose any protectionist measures that will penalize Canadian ports and railways and make North America's freight system more costly.”

Closely monitoring the affair, the Ottawa authorities have indicated they will “vigorously defend” its trade policies and infrastructure investments against any of the findings of the FMC. Gerald Keddy, parliamentary secretary to International Trade Minister Ed Fast stressed that the federal government has invested in its port infrastructure as part of “an ambitious pro-trade, low-tax plan that is creating jobs and economic growth.”

tent de l'efficacité des opérations.»

Au cours d'une conférence maritime tenue à Montréal en septembre, M. Lidinsky a confirmé son intention de proposer cet automne le lancement d'une étude de la FMC.

Et il a cherché à se faire rassurant concernant l'exercice en déclarant: «Notre porte sera ouverte à toutes les parties qui pourront livrer leur point de vue, fournir de l'information et aider à trouver des solutions applicables à l'issue de discussions amicales entre bons voisins.»

L'USWCC parle d'une «échappatoire fiscale»

Toutefois, fin septembre, un nouveau développement a montré une escalade et un élargissement de la question. C'est une déclaration d'un puissant groupe de pression, l'U.S. West Coast Collaboration (USWCC), créé en 2009 par six grands ports à conteneurs et deux chemins de fer.

La TEP est prélevée sur les importations qui arrivent de l'étranger par mer dans des ports des États-Unis mais les importations destinées aux États-Unis qui atterrissent dans des ports canadiens ou mexicains pour être acheminées par transport terrestre vers les marchés de destination étasuniens en sont exemptées. «Cela constitue un incitatif involontaire aux importateurs pour qu'ils détournent leurs marchandises vers des ports à l'extérieur des États-Unis pour éviter la taxe», prétend l'USWCC.

Pour l'USWCC, «il s'agit d'une échappatoire fiscale qui constitue une menace pour les portes d'entrée du commerce international des États-Unis, ainsi que pour les entreprises et les collectivités qui en dépendent, et qui risque donc de compromettre notre compétitivité économique globale».

L'USWCC demande donc que la politique fédérale soit modifiée pour que tous les conteneurs à destination des États-Unis soient traités sur le même pied, peu importe la façon dont ils sont acheminés vers leur destination.

Le groupe propose: «Afin de préserver les avantages qui découlent de la TEP pour les ports de mer des États-Unis, il faudrait conserver la taxe actuelle ainsi que le Fonds en fiducie pour l'entretien des ports tout en créant, pour les conteneurs internationaux transportés par mer mais livrés à destination par voie terrestre, un nouveau compte que le département du Transport utiliserait pour investir dans des projets spécifiques d'amélioration des infrastructures.»

Le débat est toujours ouvert quant à savoir si des projets de modifications réglementaires seront présentés au Congrès dans un proche avenir – ou s'ils seront relégués aux oubliettes en raison des problèmes actuels et des autres questions plus pressantes concernant le redressement de la situation économique mondiale. Par ailleurs, même s'il s'agit peut-être d'une tendance temporaire et non d'une considération propre à désarmer ceux qui réclament qu'on mette fin au prétendu détournement des cargaisons, le trafic conteneurisé a manifesté une vigueur encourageante ces derniers mois dans les ports de la côte ouest des États-Unis. **M**



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

Setting the Standard
for Service.



www.eagle.org

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

Trade Corridor (in British Columbia) are not the result of subsidy or lax security, but rather the speed and reliability in service attributed to efficient operations."

At a maritime conference in Montreal in September, Mr. Lidinsky confirmed his intention to propose this fall the launching of an FMC study.

And he sought to put a reassuring light on the exercise, declaring: "Our door will be open to all parties to file comments, provide information and to assist in producing workable answers through this neighborly discussion."

USWCC evokes 'land border loophole'

However, a new development in late September illustrated an escalation, as well as broadening, of the affair. This was a statement issued by the powerful lobby group, U.S. West Coast Collaboration (USWCC), created in 2009 by six major container ports and two railways.

The HMT is assessed on ocean-going international ports that land at U.S. ports but is not levied on U.S.-bound imports routed through Canadian or Mexican ports and afterwards moved to U.S. markets by land. "This creates an unintended incentive for importers to divert cargo to non-U.S. ports to avoid the HM Tax," the USWCC claims.

The USWCC believes that "the land border loophole is a threat to our nation's international trade gateways, to the businesses and communities who depend on them, and to overall economic competitiveness."

Consequently, the USWCC wants federal policy modified to ensure equal treatment of all U.S.-bound containers regardless of mode of arrival.

It makes the following proposal: "In order to preserve the benefits of the HM Tax to U.S. seaports, the policy should maintain the current HM Tax and Harbor Maintenance Trust Fund structure. For those, international marine containers arriving via the land border, a new account should be created for use by the Department of Transportation to invest in container-specific infrastructure improvement projects."

Meanwhile, the jury is out on whether any proposed regulatory changes will reach Congress in the near future – or at all, given today's challenges and other priorities for addressing revived global economic and financial problems. In the meantime, though this may be a temporary trend, and not a prime consideration for those advocating ways to check so-called cargo diversion, container flows have been rebounding nicely in recent months at the U.S. west coast ports. **ML**



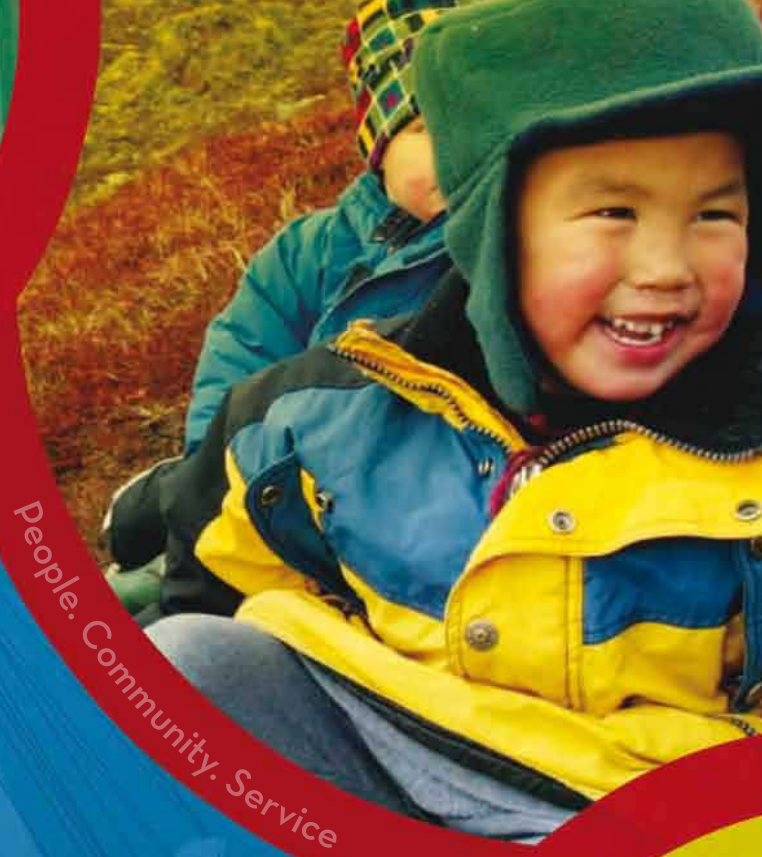
NAVTECH
NAVAL ARCHITECTURE NAVALE

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

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



Our people make all the difference



People. Community. Service

A new horizon for sealift

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

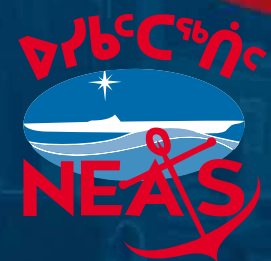
Whether you are moving **2 or 20,000** cubic meters you can count on NEAS to deliver your cargo.

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

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



Linking the Arctic to the world



NEAS.CA



Andrew Livingstone

La résilience: une garantie de survie pour le Port de Halifax

Pour les ports, la résilience, c'est-à-dire la capacité de rebondir, est une nécessité. Le Port de Halifax ne sait que trop bien qu'il ne faut pas rester sur un échec mais plutôt «avalé sa pilule» et aller de l'avant. Et un port «discretionnaire» comme Halifax risque d'avoir plus de pilules à avaler.

Comme d'autres ports, Halifax s'est employé à récupérer ses volumes conteneurisés au sortir de la dernière récession mondiale de 2008-2009. Et la situation s'améliorait vraiment. Le port a manutentionné près de 436 000 conteneurs EVP en 2010 contre 344 811 en 2009. Dans la première moitié de l'année, le trafic conteneurisé total était en hausse de 6 % environ.

En mai 2009, rappelons-le, le Port a pu souffler un peu: l'Alliance CKYH regroupant COSCO, «K» Line, Yang Ming et Hanjin décidait alors d'y faire escale dans le cadre d'un service hebdomadaire reliant via Halifax l'Asie du Sud-Est, Hong Kong et le sud de la Chine avec la côte Est, le Canada atlantique et le Midwest des États-Unis.

Un an plus tard, l'Alliance ajoutait un cinquième transporteur, Mitsui O.S.K. Lines (MOL), adoptait le nom de Green Alliance et rebaptisait le service en Pearl River-Southeast Asia-Suez Canal Express Service.

Les augures semblaient favorables. L'Administration portuaire de Halifax avait ciblé l'Asie du Sud-Est – et spécialement le Vietnam – pour plusieurs missions commerciales et elle voyait dans cette région un potentiel de croissance pour les cargaisons conteneurisées.

La Green Alliance avait neuf navires de 5 500 EVP, sept armés par «K» Line et deux par MOL. Le service apportait environ 20 000 conteneurs EVP annuellement au terminal d'Halterm.

Mais quiconque connaît le moindre de cette industrie sait à quel point elle peut être capricieuse et imprévisible. Au début d'août, MOL et «K» Line annonçaient dans une brève note à leurs clients qu'Halifax était éliminé de la rotation à compter de la mi-septembre. L'expression «port discretionnaire» était mentionnée dans les raisons avancées par «K» Line.

Timothy Pajak de MOL a déclaré: «Cela tient au respect de nos horaires et à notre fiabilité. Halifax était une entrave à cet égard et cette décision permettra d'améliorer sensiblement le respect de nos horaires.»

L'Alliance n'a pas manqué de souligner qu'il s'agissait d'une suspension et non d'une suppression du service et qu'on pourrait reconsidérer la question dans la nouvelle année.

Le départ de septembre n'était certainement guère bien venu pour le nouveau PDG d'Halterm, Ashley Dinning, qui venait de prendre la direction du terminal en mai, après le

Resiliency challenges a fact of life for Port of Halifax

If you are in the port business you need resiliency, that ability to bounce back. The Port of Halifax knows only too well how important it is not to dwell on the downside but to take your lumps and move forward. As a discretionary port, as Halifax is, the lumps may happen a bit more often.

Like other ports, Halifax has focused on regaining its container business following the late 2008 to 2009 global downturn. And matters were progressing. The port handled nearly 436,000 TEUs in 2010 versus 344,811 TEUs in 2009. And the in the first half of this year, box throughput was up about 6%.

In May, 2009, one should recall, the port caught a break when the CKYH Alliance of COSCO Container Line, «K» Line, Yang Ming and Hanjin began calling with a weekly service connecting South East Asia, Hong Kong and South China with Eastern and Atlantic Canada and the U.S. Midwest through Halifax.

A year later the alliance added a fifth carrier, Mitsui O.S.K. Lines (MOL), changed the name to the Green Alliance and the name of the service to the Pearl River-Southeast Asia-Suez Canal Express Service.

Things still augured well for Halifax. The Halifax Port Authority has targeted Southeast Asia, in particular Vietnam, on a number of trade missions and sees the region as a potential growth area for container cargo.

The Green Alliance had nine, 5,500 TEU vessels in the string, seven operated by «K» Line and two by MOL. The service brought approximately 20,000 TEUs annually over the Halterm operated terminal.

But anyone who has any inkling about this industry knows how fickle and unpredictable it can be. In a short note to customers in early August, MOL and «K» Line said Halifax was being dropped from the rotation effective in mid-September. The term «discretionary port» was mentioned in the reasoning mix by «K» Line.

MOL's Timothy Pajak said, «It comes down to our on-time performance focusing on our reliability. Halifax impacted that and this move is going to allow us to significantly improve our on-time performance.»

The alliance was quick to point out that this was a suspension of service and not a termination and the possibility of service returning to Halifax will be reviewed in the New Year.

The September departure was certainly not a fine welcome to Halterm's new President and COO Ashley Dinning who took over the terminal's top job in May from Doug Rose, who has retired.

The Green Alliance in mid-September dropped the Port of Halifax from the rotation of its Pearl River-Southeast Asia-Suez Canal Express Service.

À la mi-septembre, la Green Alliance a retiré le Port de Halifax de la rotation de son service express Pearl River-Asie du Sud-Est-Canal de Suez.



Steve Farmer

départ à la retraite de Doug Rose.

M. Dinning, venu de l'Inde où il était premier agent commercial pour APM Terminals à Port Pipavav, arrivait plein d'énergie et d'enthousiasme et il espérait bien construire sur les acquis d'Halterm. Faut-il alors s'étonner qu'il se soit hâté de sauter dans un avion pour aller rencontrer les huiles de «K» Line en Virginie.

Cette mauvaise nouvelle tombait également bien mal pour la propriétaire d'Halterm, Macquarie Infrastructure Partners, en voie d'acquérir deux portiques super post-panamax. Des travaux sont en cours pour draguer, allonger et élargir le poste de mouillage au quai d'Halterm afin qu'il puisse recevoir simultanément deux navires post-Panamax.

Arrivée possible du géant Target

Heureusement pour Halifax, le Port a d'autres lignes maritimes clientes qui desservent les mêmes régions de l'Asie du Sud-Est que la Green Alliance. De grands détaillants comme Canadian Tire, qui importent via Halifax, utilisent aussi ces autres transporteurs.

En vérité, le commerce avec l'Asie du Sud-Est devance depuis quelques années le commerce transatlantique avec l'Europe comme principale source de cargaisons conteneurisées du Port de Halifax.

Un important futur client éventuel du Port pourrait être le géant américain Target, qui projette d'ouvrir 105 magasins au Canada à compter de 2013. Soixante-dix de ceux-ci seraient situés en Ontario, au Québec et dans le Canada atlantique. Target amène ses produits d'Inde et du Vietnam jusqu'en Amérique du Nord via le canal de Suez, et Halifax est donc bien placé pour lui servir de porte d'entrée.

Inutile de le préciser, Halifax et Halterm ont déjà commencé à courtiser Target. Tout cela va dans le sens de leurs efforts de résilience... **M**

Mr. Dinning, who came to Halterm from India where he had been chief commercial officer for APM Terminals in Port Pipavav, was full of vim and vigor and hoping to build on Halterm's business when he hit the pier running in May. Not surprisingly, Mr. Dinning was quick to jump on a plane and head to Virginia to meet with "K" Line's top brass.

This also came at a bad time for Halterm owner Macquarie Infrastructure Partners, which is in the process of buying two, super post-Panamax cranes. The Halterm pier is being, dredged, lengthened and widened to handle two post-Panamax vessels simultaneously.

Eyeing giant retailer Target

Fortunately for Halifax, the port has other lines that serve the same Southeast Asia regions as the Green Alliance. Big retailers like Canadian Tire that import through Halifax also use these other carriers.

Indeed, over the past few years, Southeast Asia has surpassed Atlantic trade with Europe as the biggest source of Halifax container cargo.

Meanwhile, a significant future potential retailer for the port could be the U.S. giant Target. The latter plans to open 105 stores in Canada starting in 2013. Seventy of those stores will be in Ontario, Quebec and Atlantic Canada. Target brings in product into North America from both India and Vietnam through the Suez Canal. This puts Halifax in a strong position as a gateway for Target.

Needless to say, Halifax and Halterm have already been courting Target. It's all part of that resiliency factor... **M**



Leo Quigley

La diversité du commerce et des cargaisons contribue à la prospérité économique du Canada

Le mot à la mode à Ottawa ces jours-ci semble être «diversification». Stephen Harper l'a prononcé dans un discours qu'il a livré devant un auditoire de gens d'affaires lors de son récent voyage au Brésil; Mark Carney, gouverneur de la Banque du Canada, l'a utilisé dans sa dernière allocution sur l'économie canadienne où il prône la diversification du commerce et Robin Sylvester, président de Port Metro Vancouver, l'emploie également dans son rapport semestriel où il affirme que le port doit une bonne part de sa réussite à la diversité des cargaisons.

Cette diversité dont parlent les décideurs du Canada est double: en premier lieu, il s'agit de trouver de nouveaux marchés et de les développer, ainsi que les marchés existants – le récent voyage au Brésil du premier ministre Harper et la signature de protocoles d'entente n'est qu'un exemple de ce genre d'initiatives.

En fait, depuis que le gouvernement Harper a adopté pour le Canada en 2007 une stratégie axée sur les Amériques, il a signé des accords de libre-échange avec le Panama, la Jordanie, la Colombie, le Pérou, le Costa Rica, le Chili et Israël. Et il négocie actuellement avec l'Union européenne (UE) et l'Inde, dans l'espoir que des ententes de libre-échange pourront être signées d'ici deux ans. Pour chacune des deux parties, l'accord avec l'UE pourrait être le plus important jamais conclu.

Pour préparer le terrain, le gouvernement Harper a déjà réclamé l'élimination des pouvoirs monopolistiques de la Commission canadienne du blé, le plus ancien de tous les offices de commercialisation et pierre d'achoppement majeur susceptible de bloquer une entente avec l'UE.

De plus, lors d'un entretien plus tôt cette année avec le premier ministre Hú Jintāo de Chine, M. Harper a également accepté de doubler les échanges du Canada avec cette puissance asiatique pour les porter à 60 milliards de dollars d'ici 2015.

Selon une étude menée conjointement par le Canada et l'Inde, le commerce du Canada avec l'Inde pourrait lui aussi facilement augmenter de 50 % si les deux pays signaient ne serait-ce qu'une entente limitée pour abaisser les barrières.

De surcroît, pour favoriser la diversification du commerce du Canada, Ottawa, qui ne montrait guère d'enthousiasme dernièrement pour la facilitation du commerce au moyen, par exemple, de zones franches, s'emploie désormais à étudier à fond la valeur de celles-ci et vient tout juste d'en établir une première au pays, au complexe Centerport à Winnipeg (Manitoba).

Cargo/trade diversity building stronger Canadian economy

The word of the day in Ottawa now seems to be “diversification”. Stephen Harper used it in a speech to an audience of Brazilian businessmen during his recent trip; Mark Carney, Governor of the Bank of Canada, used it in his most recent speech on the Canadian economy where he called for more diverse trade and Robin Sylvester, President of Port Metro Vancouver used in his mid-year report where he said that much of the port's success has been due to cargo diversity.

The diversity Canada's policy makers are talking about is two-fold: First, finding and nurturing new and existing markets – the recent trip to Brazil by Prime Minister Harper and signing Memorandums of Understanding being only one of those initiatives.

In fact, since 2007 when the Harper government entered into an Americas Strategy for Canada, free trade agreements have been signed with Panama, Jordan, Colombia, Peru, Costa Rica, Chile and Israel. Now, the government is negotiating with the European Union and India, with expectations that free trade deals can be hammered out within two years. The E.U pact is expected to be the largest for either party in history.

To this end the Harper government has already started the wheels in motion by calling for the removal of the monopolistic powers of the Canadian Wheat Board; the granddaddy of all marketing boards and a major stumbling block that could block a deal with the EU.

As well, in a meeting with Chinese Premier, Hú Jintāo this year, Mr. Harper also agreed to double Canada's trade with the Asian powerhouse to \$60 billion by 2015.

Canadian trade with India also has the potential to easily increase by as much as 50 per cent, according to a joint Canada-India study, if the two countries eventually sign even a limited deal to lower barriers.

In another initiative to increase Canada's trade diversity, Ottawa, which, for years, showed little interest in facilitating trade though such things as Free Trade Zones is now studying their value intensely and has just recently established Canada's first Free Trade Zone at the Centerport development in Winnipeg, Manitoba.

Augmenter la diversité des exportations agricoles

Outre ces initiatives stratégiques, l'industrie canadienne, y compris le monde agricole, a fait de grands pas en avant en diversifiant son portefeuille de produits pour répondre à la demande d'éventuels clients non étasuniens.

L'an dernier par exemple, les exportations de graines et d'huile de canola ont pour la première fois dépassé les exportations de blé. Et, en août dernier, le CN révélait avoir expédié plus de 125 000 wagons de céréales aux terminaux d'exportation des ports de Vancouver et Prince Rupert pendant la campagne agricole 2010-2011. Là-dessus, 6,7 millions de tonnes – dont plus de la moitié a été expédiée via Port Metro Vancouver – étaient constituées de canola.

Mais ce n'est pas tout: désormais, des lentilles, des pois chiches, de la moutarde et des haricots d'origine canadienne destinés à l'exportation – qui sont expédiés en grande partie par conteneurs vers des pays comme l'Inde, le Chili et le Japon – sont maintenant cultivés sur des terres autrefois presque exclusivement réservées au blé.

Dans l'industrie du bois d'œuvre, les copeaux occupent aujourd'hui une place significative dans les exportations par les ports du Canada. En effet, les centrales au charbon d'Europe et d'Asie y ont de plus en plus recours pour réduire leur bilan carbone et respecter des règlements de plus en plus restrictifs. Enfin, les chercheurs sont sur le point de trouver un processus commercialement viable pour utiliser les résidus ligneux comme charge d'alimentation dans une industrie canadienne de production de biodiesel en plein essor.

Il est clair que les débouchés extérieurs pour le bois d'œuvre et les produits du bois se multiplient. Le 17 juillet dernier, l'ancien ministre des Forêts de la C.-B., Pat Bell, pouvait annoncer: «Pour la première fois, le marché chinois a surpassé le marché américain en valeur. C'est le fruit de plusieurs années d'efforts de la part du gouvernement provincial et de l'industrie. En à peine cinq mois, nous avons expédié l'équivalent de 60 000 conteneurs de bois en Chine.»

Certains observateurs prédisent que lorsque l'industrie de l'habitation aux États-Unis sera sortie du marasme et aura recouvré sa vigueur passée alors que la demande de bois d'œuvre de la Chine continuera de croître, le secteur sera en pleine ébullition et ils prétendent que nous devrions déjà construire de nouvelles installations de production ultramodernes pour répondre à cette demande anticipée.

La mesure de diversification la plus importante sera cependant l'expédition imminente de bitume et de GNL vers l'Asie par les ports de la côte Ouest. En fait, le gouverneur de la Banque du Canada est récemment venu à deux doigts de donner son aval au pipeline Northern Gateway de 5,5 milliards de dollars entre les sables bitumineux albertains et Port Kitimat en Colombie-Britannique.

Pour la collectivité maritime du Canada, la diversité croissante, non seulement dans le nombre de pays «qui achètent canadien» mais également dans la combinaison de produits qui quittent nos ports, sera un gage de prospérité – et nous amènera non seulement de plus grands navires, mais aussi des bâtiments très différents comme des méthaniers. **M**

Rising diversity in agricultural exports

But, in addition to these policy initiatives, Canadian industry, including the agricultural community, has been making major strides in diversifying its product mix to meet the demands of potential customers other than the U.S.

For example, last year, for the first time, exports of canola seed and oil surpassed exports of wheat. And, in August of this year Canadian National Railway said it moved more than 125,000 grain cars to export terminals at the ports of Vancouver and Prince Rupert during the 2010/11 crop year. And, of this 6.7 million tonnes - more than half shipped through Port Metro Vancouver - was canola.

But, it is not the only shift that has taken place, Canadian-grown lentils, chick peas, mustard and beans for export markets, shipped largely in containers to countries such as India, Chile and Japan are now growing on land once dedicated almost entirely to King Wheat.

In the lumber industry wood chips have become a significant new export through Canadian ports as coal plants in Europe and Asia turn to wood chips as a means of reducing carbon outputs to meet increasingly restrictive regulations. And, researchers are on the verge of finding a commercially viable process for using waste wood as feedstock for Canada's growing biodiesel industry.

Clearly, the Canadian export market for lumber and wood products is on the rise. In fact, on July 17 of this year B.C.'s former Forestry Minister Pat Bell was able to announce: "For the first time ever, the China market has surpassed the U.S. in value. This is the result of years of hard work by the provincial government and industry. In only five months, we've shipped the equivalent of over 76,000 containers of wood to China."

Some industry observers are predicting that when the U.S. housing industry recovers and returns to its former levels, together with China's growing demand for lumber, the industry is going to become a very, very busy place and we should already be building new, state-of-the-art production facilities to meet the demand.

But, the most significant move to greater diversity will soon be shipments of bitumen and LNG through West Coast ports to Asia. In fact, the Governor of the Bank of Canada recently came within a hair's breadth of endorsing the proposed \$5.5 billion Northern Gateway pipeline linking Alberta's oilsands to the Port of Kitimat, B.C.

For the maritime community Canada's growing diversity, not only in the number of countries "buying Canadian" but in the diversity of the product mix leaving our ports, will bring with it increased business - and not only larger ships, but some vastly different vessels such as LNG carriers. **M**



Stephen J. Brooks

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

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

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

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

Besoin vital d'éliminer les obstacles au 49^e parallèle

La plupart des Canadiens se sont inquiétés avec raison quand le premier ministre Harper et le président Obama ont signé une déclaration conjointe, *Par-delà la frontière: une vision commune de la sécurité et de la compétitivité économique à l'intérieur du périmètre*, le 4 février 2011. Le Canada a fait beaucoup de chemin ces trente dernières années en ce qui a trait à la liberté d'expression, à l'accès à l'information, au droit sur le respect de la vie privée et aux droits de la personne. Nous sommes devenus un État souverain fort, mais nous bénéficions également de libertés individuelles qui sont pratiquement inégalées ailleurs dans le monde, en particulier en ce qui a trait à notre niveau de vie. C'est un mélange très précieux.

Cependant, ce niveau de vie est une arme à double tranchant. Le fait est que nous devons une grande part de notre niveau de vie élevé aux échanges commerciaux bilatéraux quotidiens de 1,6 milliard de dollars avec les États-Unis, qui soutiennent 7,1 millions d'emplois au sud de la frontière et 3 millions au Canada.

Que cela nous plaise ou non, notre qualité de vie dépend des États-Unis, certainement moins aujourd'hui, mais toujours dans une très large mesure. Et, comme toute relation qu'il convient d'entretenir, il faut parfois accepter les bons et mauvais côtés.

Le «mauvais côté» est le fait que depuis le 11 septembre, les États-Unis sont devenus la Forteresse Amérique, où tout doit avoir un numéro d'identification et des sceaux de sécurité, faire l'objet d'un précontrôle, d'une inspection, être passé au scanner et subir la routine «ne touchez pas»... avec des frais d'utilisation à chaque étape, au grand plaisir de tous.

La question est: comment nous protéger et prospérer dans le cadre de notre relation avec cette nouvelle Amérique? La réponse du gouvernement canadien est que nous devons reconnaître cette nouvelle réalité et tenter de la rendre favorable pour le Canada en réussissant à convaincre l'Amérique de ne pas ériger de murs au 49^e parallèle, mais plutôt de créer un périmètre de sécurité autour du continent nord-américain. Implicitement, il s'agit d'une reconnaissance de notre relation à double tranchant: que cela nous plaise ou non, les

Vital need to eliminate barriers across 49th Parallel

Most Canadians were rightly apprehensive when Prime Minister Harper and President Obama signed their joint declaration, *Beyond the Border: A Shared Vision for Perimeter Security and Economic Competitiveness*, on February 4, 2011. Canada has come a long way over the past thirty years in terms of freedom of expression, access to information, privacy law and overall civil rights. We've grown into a strong, sovereign state, but we also enjoy individual freedoms almost unrivaled by any other country in the world, especially given our high standard of living. It's a very precious mix.

But that standard of living is a double-edged sword. Fact is, we owe much of our high standard of living to the \$1.6-billion in bilateral trade daily with the U.S. which supports 7.1 million jobs south of the border and three million in Canada.

Like it or not, we depend on the U.S. for our standard of living, certainly less now than we used to, but still so to a staggeringly high extent. And like any relationship worth keeping, you sometimes have to take the good with the bad.

The 'bad' is the fact that since 9/11 the U.S. has become fortress America, where everyone and everything in the relationship needs an identification number, security seals, pre-screening, scanning, inspection and an occasional 'don't touch my junk' routine, ... along with user fees almost every step of the way to pay for the pleasure of it all.

Question is, how do we preserve, protect and prosper in our relationship with this new America? The Canadian Government's answer is that we need to recognize this new reality and try to make it work in Canada's favour, by convincing the U.S. not to erect walls across the 49th parallel, but rather to create a security perimeter around the North American continent. Implicitly, it is a recognition of our double-edged sword relationship: the U.S. is our best friend and ally, whether we like it or not.

The idea is that if we secure our North American

États-Unis sont notre meilleur ami et allié.

L'idée est que si nous sécurisons les frontières nord-américaines, nous devrions être en mesure d'assouplir nos frontières intérieures. Voilà pourquoi – en reconnaissance tacite de nos cris de frustration et du coût élevé du resserrement des frontières – le gouvernement a ajouté un aspect sur la «compétitivité économique» à l'équation quand l'accord a été annoncé en février dernier.

En théorie, la stratégie est prometteuse. En fait, le Groupe de travail par-delà la frontière et le Conseil de coopération en matière de réglementation ont déjà procédé à des consultations et présenté un rapport visant à diriger les négociations et un plan d'action. La Chambre de commerce maritime a participé à ces consultations, de même qu'un certain nombre d'autres intervenants, et un rapport a été remis au gouvernement sur les façons dont celui-ci pourrait réduire ce qu'il en coûte pour faire des affaires à la frontière canado-américaine.

Implications pour l'industrie maritime

Dans le cas de l'industrie maritime, les recommandations touchent entre autres l'harmonisation de la sécurité, les normes environnementales et réglementaires (ce qui comprend les normes de l'État de New York sur l'eau de ballast et la réglementation sur les émissions), la rationalisation des rapports et les exigences sur l'octroi de congé aux navires, l'alignement de la réglementation sur la sécurité maritime, l'élimination des redevances douanières qui constituent un obstacle au commerce, l'augmentation du nombre de bateaux brise-glace, la rationalisation des services de pilotage, l'amélioration de l'infrastructure des voies maritimes, et la reconnaissance mutuelle des régimes de surveillance réglementaires en ce qui a trait aux bateaux battant pavillon canadien et américain circulant dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent.

Si nous pouvions rétablir les relations commerciales qui existaient avant le 11 septembre, nous le ferions sans hésiter. Mais c'est impossible. Nous pouvons toutefois tenter de nous accommoder du mieux que nous pouvons, et il semble que c'est ce que fait le gouvernement en incluant la compétitivité économique dans les négociations.

Bien entendu, le succès dépendra de l'utilisation prudente de l'arme à double tranchant. Le gouvernement doit éliminer les obstacles au commerce transfrontalier, relançant la prospérité de relations commerciales de longue date. Dans la négative, il n'y aura ni retombées économiques, ni soutien politique pour compenser pour le coût d'une éventuelle diminution de la souveraineté et des libertés civiles. **M**

borders, then we should be able to relax our internal borders. Indeed, that's why – in tacit recognition of our cries of frustration and added costs from border thickening – the government included an 'Economic Competitiveness' side to the equation when the deal was announced back in February.

And in theory, the strategy is promising. In fact, the Beyond the Border Working Group and the Regulatory Cooperation Council have already held consultations and produced a report to guide further negotiations and an action plan. The Chamber of Marine Commerce participated in this consultation along with a number of other stakeholders with a wave of feedback to the government reproduced in a report on

ways for the government to reduce the burden of doing business across the Canada-U.S. border.

Marine industry implications

For the marine industry alone, recommendations include, harmonization of safety, environmental and regulatory standards (including New York's ballast water standards and emissions regulations), streamline reporting and vessel clearance requirements, align marine security regulations, remove user fees as barriers to trade, increase icebreaking assets, streamline pilotage services, improve Seaway infrastructure, mutually recognize regulatory oversight regimes relating to Canadian and U.S.

flagged vessels operating on the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway, amongst many other suggestions.

If we could go back to our pre 9/11 business relationship with the U.S., we would do it in a heartbeat. But we can't. What we can do, though, is to try to make the best of it, and it appears that by including economic competitiveness in the negotiations, that's what the government is doing.

Of course, success will depend on careful wielding of the double-edged sword. The government needs to eliminate barriers to cross-border business, bringing new prosperity to a longstanding business relationship. If it doesn't, there will be neither economic rewards nor political support to compensate for the costs of potentially diminished sovereignty and reduced civil liberties. **M**

Like it or not, we depend on the U.S. for our standard of living, certainly less now than we used to, but still so to a staggeringly high extent. And like any relationship worth keeping, you sometimes have to take the good with the bad.

Que cela nous plaise ou non, notre qualité de vie dépend des États-Unis, certainement moins aujourd'hui, mais toujours dans une très large mesure. Et, comme toute relation qu'il convient d'entretenir, il faut parfois accepter les bons et mauvais côtés.



Sylvie Vachon

*President and CEO,
Montreal Port Authority*

*Présidente-directrice générale
Administration portuaire de Montréal*

Des gestes concrets font une grande différence

Membre fondateur de l'Alliance verte, l'Administration portuaire de Montréal (APM) joue un rôle actif depuis ses débuts dans le développement de ce programme environnemental. En 2008, nous avons été le premier port volontaire à être audité par la Lloyd's Register Quality Assurance. Cet exercice, auquel se sont également soumis volontairement les compagnies maritimes Fednav et CSL, a permis de peaufiner la démarche d'auto-évaluation à laquelle participent aujourd'hui 20 administrations portuaires canadiennes et américaines, 15 opérateurs de terminaux et compagnies d'arrimage, 18 armateurs du pays, 3 armateurs internationaux et les 2 sociétés de gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent.

Toujours en 2008, nous avons entrepris, avec l'Alliance verte, Environnement Canada et Transports Canada, l'inventaire des émissions atmosphériques reliées aux activités du port de Montréal. Le rapport et la méthodologie utilisés sont accessibles sur le site de Transports Canada. Les

Concrete actions make a big difference

As one of the founding members of Green Marine, the Montreal Port Authority (MPA) has been playing an active role in the development of this environmental program since its inception. In 2008, we were the very first port to voluntarily undergo a Lloyd's Register Quality Assurance audit. This initiative, which was also voluntarily joined by two maritime companies, namely Fednav and CSL, was instrumental in fine tuning the self-evaluation process that is currently adhered to by 20 Canadian and US port authorities, 15 terminal operator and stevedoring companies, 18 domestic and 3 international shipowner companies, as well as both Saint Lawrence Seaway management organizations.

It was also in 2008 that, in collaboration with Green Marine, Environment Canada and Transport Canada, we proceeded to inventory the airborne emissions related to the Port of Montreal's activities. A copy of the report and the methodology that was used for the study

Environmental performance – challenges and solutions



Environmental issues are top priority for DNV. Our vision is "Global impact for a safe and sustainable future." DNV is already serving the industry extensively within this field, and we are spending considerable resources to develop state-of-the-art competence and services. We are pleased to service the shipping industry with a wide range of environmental services and contribute to sustainable development that benefits all of us. Let us see how we can support you in developing your competitive edge.

Classification • Certification • Statutory Services • Maritime Advisory Services

Det Norske Veritas (Canada) Ltd

DNV Halifax halifax@dnv.com

DNV Montreal montreal@dnv.com

DNV St. John's St.Johns@dnv.com

DNV Vancouver vancouver@dnv.com

DNV Ottawa Ottawa@dnv.com



Driving the **BLUE ROAD**

...an enviro-friendly first for Canada!



Robert Transport is proud to be the first carrier to implement Liquefied Natural Gas (LNG) in its newly acquired LNG fleet of trucks.

Robert's specially equipped fleet will operate on the corridor between Quebec City and Toronto. This stretch of highway currently sees 48,000 trips weekly. Adopting LNG fuel on the specialized fleet will reduce greenhouse gas emissions, lessen reliance on offshore oil resources and effectively lower costs.

For your specialized solution call:

ONTARIO HEAD OFFICE

905.564.9999 / 800.268.0840

QUEBEC HEAD OFFICE

514.521.1011 / 800.361.8281



ROBERT

www.robert.ca

résultats obtenus nous ont permis de développer un plan d'action visant à diminuer notre empreinte écologique.

Comme on peut le constater, beaucoup de chemin a été parcouru. La crédibilité du programme environnemental de l'Alliance verte est aujourd'hui reconnue au niveau international. Ce n'est pas sans fierté que j'ai appris en juillet que l'Alliance verte avait reçu, à Londres, le prestigieux prix international Green Shipping Initiative of the Year dans le cadre de la cérémonie des Sustainable Shipping Awards 2011. Ce prix souligne et récompense les efforts que nous avons tous consentis pour faire du programme environnemental de l'Alliance verte une référence pour l'ensemble de l'industrie maritime.

Reconnaissance de qualité

Mais l'Alliance verte est plus qu'un programme environnemental. La certification Alliance verte est une reconnaissance de qualité que nous, et tous nos clients et partenaires du Port de Montréal membres de l'Alliance verte, sommes heureux d'afficher. Notre participation à l'Alliance verte s'intègre parfaitement dans notre politique de développement durable et nous a amenés à accomplir des gestes concrets pour répondre aux défis environnementaux auxquels fait face l'industrie maritime. Par exemple, nous avons entrepris le remplacement progressif de notre parc de véhicules de service par des véhicules hybrides. L'an dernier, nous avons fait l'acquisition d'une première locomotive à génératrices multiples qui nous permet de réduire de 30 % la consommation de carburant et de 50 % les émissions de gaz à effet de serre. Deux autres locomotives ont été commandées cette année.

Nous avons également construit un nouveau portail d'entrée des camions qui, doté des technologies les plus avancées, assure une plus grande fluidité du trafic sur le territoire portuaire, et donc une diminution des émissions de GES. Et nous avons augmenté la capacité du réseau électrique du port pour donner à nos clients la possibilité de convertir ou d'ajouter des équipements utilisant une énergie verte. Ce sont tous ces gestes qui, mis bout à bout, font la différence.

Un mouvement de fond

L'Alliance verte, c'est aussi un mouvement de fond qui s'adresse aux organisations qui ont des liens d'affaires ou des activités en lien avec l'industrie maritime, ou encore aux municipalités, villes, communautés et groupes environnementaux. Soixante-quinze partenaires ou supporteurs ont ainsi rejoint les rangs de l'Alliance verte. Je ne manque jamais l'occasion de promouvoir cette initiative devant les groupes d'affaires et lors de rencontres professionnelles. Et le message passe. Des compagnies comme Norcan, Termont Montréal et le Port de Halifax sont récemment devenues participants de l'Alliance verte, et les villes de Contrecoeur, Montréal, Montréal-Est, Saint-Amable, Varennes, Calixa-Lavallée, la MRC Youville ainsi que le biologiste et cinéaste Jean Lemire de la Fondation Sedna sont récemment devenus supporteurs de cette belle initiative.

En effet, c'est ensemble que nous rendrons le mode de transport le plus vert au monde encore plus vert... 

can be found on Transport Canada's website. The conclusions of this study led to the development of a plan of action aimed at reducing our ecological footprint.

As one can see, we have come a long way. The credibility of the Green Marine environmental program is now internationally established, and it was with a deep feeling of pride that I learned last July about Green Marine being honored with the prestigious Green Shipping Initiative of the Year international prize, during the Sustainable Shipping Awards 2011 ceremony held in London, UK. This prize highlights and rewards the tremendous efforts that we all invested in making the Green Marine environmental program a reference for the whole maritime industry.

Recognition of quality

However, Green Marine is much more than an environmental program. The Green Marine Certification is an acknowledgement of quality that we, along with all of our Green Marine clients and partners, are proud to display. Our participation in the Green Marine environment program is a logical reflection of our sustainable development policy. It has entailed us to take concrete actions to embrace the environmental challenges facing the maritime industry. Such actions include the progressive replacement of our current service car fleet with new hybrid vehicles and the purchase, last year, of our first multiple-generator locomotive, which allowed us to reduce fuel consumption by 30% and greenhouse gas emissions by 50%. Two additional green locomotives were ordered this year. In addition, we built a new entry portal for trucks and equipped it with advanced technologies that improve traffic flow on the Port's territory, thus reducing GHG emissions.

Another initiative consisted in increasing the capacity of the Port's electrical network in order to support our clients' efforts to convert to or add equipment running on green energy. Together, all these actions make a big difference.

Fundamental culture change

Green Marine is also a movement of fundamental culture change, appealing to organizations whose business or activities are related to the maritime industry, and to municipalities, cities, communities and environmental groups.

The Green Marine environmental program currently lists seventy-five partners or supporters. I seize every opportunity to promote this program during business and professional meetings or exchanges. And it works. Companies such as Norcan, Termont Montréal and the Port of Halifax recently joined the Green Marine program as participants, while the municipalities of Contrecoeur, Montréal, Montréal-Est, St. Amable, Varennes, and Calixa-Lavallée, the MRC Youville and Jean Lemire, filmmaker-biologist of Fondation Sedna, all recently became supporters.

Indeed, together, we can and will make the world's greenest mode of transport even greener... 

Assistance maritime : Où en sommes-nous?

Maritime Salvage : Where do we Stand?

Ville de Québec
Canada

Le jeudi
15 mars 2012

Espaces Dalhousie
Terminal de croisières
Ross Gaudreault



Québec City
Canada

Thursday
March 15, 2012

Espaces Dalhousie
Terminal de croisières
Ross Gaudreault

L'assistance maritime consiste à porter secours à un navire en danger. Fondée sur la solidarité en mer, l'assistance maritime peut être le fait de tout navire, mais elle provient surtout de navires conçus spécialement pour cet usage; les remorqueurs.

Divers intervenants sont impliqués dans les opérations d'assistance parmi lesquels figurent, les compagnies de sauvetage maritime, les compagnies d'assurance, les armateurs, l'État du pavillon, l'État du port, l'État Côtier...

Dans ce cadre, des éléments réglementaires, techniques et opérationnels gouvernent les relations et interactions entre ces divers intervenants en matière d'assistance maritime. Dans le but d'améliorer la sécurité maritime et de protéger le milieu marin, ces éléments ont connu des développements substantiels ces dernières années

Afin de mieux cerner cet ensemble d'interactions et connaître les derniers développements en matière d'assistance maritime, l'Institut maritime du Québec, en collaboration de son centre de recherche Innovation maritime, organise une conférence internationale sur le sujet

Cette conférence intitulée : **Assistance maritime : Où en sommes-nous?** Se tiendra à Québec le jeudi 15 mars 2012. Espaces Dalhousie Terminal de croisières Ross Gaudreault.

L'événement offrira une tribune pour les professionnels, les organisations gouvernementales et non gouvernementales et le secteur privé pour discuter des aspects réglementaires, techniques et opérationnels de l'assistance maritime.

Cette conférence s'adresse à l'industrie maritime, aux armateurs, aux compagnies de sauvetage maritime, aux assureurs, aux spécialistes en droit maritime, aux représentants des ministères fédéraux et provinciaux, et à tous ceux qui sont interpellés par l'assistance maritime.

The maritime salvage aims to rescue a ship in danger. Based on solidarity at sea, maritime salvage may be the result of any ship, but it comes mainly from ships designed specifically for this purpose; tugs.

Various stakeholders are involved in salvage operations which include, salvage companies, insurance companies, shipping companies, Flag State, Port State, Coastal State ...

In this context, many regulatory, technical and operational elements govern the relationships and interactions between the various stakeholders in maritime salvage. In order to improve maritime safety and protect the marine environment, these elements have undergone substantial development in recent years.

To better understand these relationships and know the latest developments in maritime salvage, the Institut maritime du Québec, in collaboration with its research center Maritime Innovation, is hosting an international conference on the subject.

*The Conference entitled **Maritime Salvage: Where do we stand?** is to be held in Quebec City, Thursday, March 15, 2012. Espaces Dalhousie Terminal de croisières Ross Gaudreault .*

The event will provide a forum for professionals, governmental and non-governmental and the private sector to discuss regulatory, technical and operational issues on maritime salvage.

This conference targets the marine industry, shipping companies, marine salvage companies, insurers, specialists in maritime law, representatives of federal and provincial departments, and all who have a stake in maritime salvage.

Pour plus d'info et inscription...

www.imar.ca/fr/evenements/assistance-maritime-ou-en-sommes-nous/

More info and registration...

www.imar.ca/en/events/maritime-salvage-where-do-we-stand/

Organisé par
Organized by



Institut maritime
du Québec
Cégep de Rimouski

En collaboration avec
In Collaboration with





Malgré le ralentissement récent des deux principales économies mondiales, la Chine et les États-Unis, dont les contrecoups ont été ressentis au Canada, le dynamisme du secteur des cargaisons spéciales, un marché de niche pour tous les ports du Canada, laisse présager une reprise générale.

Les ports qui profitent le plus de ce dynamisme sont Port Metro Vancouver, Thunder Bay, Hamilton, Windsor, Toronto, Oshawa, Montréal, Bécancour, Sorel, Halifax, St. John's (T.-N.-L.) et Saint John (N.-B.).

C'est l'énergie éolienne qui demeure le grand catalyseur

Despite a recent slowdown in the world's top two economies, China and the United States, that has had an impact on Canada, the project cargo market remains a harbinger of overall recovery, judging by brisk activity in this niche sector in Canadian ports from coast to coast.

The ports most involved include Port Metro Vancouver, Thunder Bay, Hamilton, Windsor, Toronto, Oshawa, Montreal, Bécancour, Sorel, Halifax, St. John's and Saint John.

Wind energy continues to be the driving force of



Project cargo sector expanding in Canada

Augmentation des cargaisons spéciales au Canada

Leo Ryan

Wind energy components for the Greenwich Wind Farm being offloaded at the Port of Thunder Bay's Keefer Terminal.

Des pièces d'éoliennes destinées au parc éolien Greenwich sont déchargées au Terminal Keefer dans le port de Thunder Bay.

du dynamisme du marché des cargaisons spéciales, malgré le moratoire sur le projet de parcs éoliens dans les Grands Lacs que le gouvernement libéral nouvellement réélu en Ontario n'a pas éliminé.

Comme toujours, les prix mondiaux du pétrole sont un indicateur clé pour évaluer les perspectives d'une expansion substantielle de l'exploitation des sables bitumineux albertains. Le fait que le prix de référence du pétrole se soit stabilisé cet automne autour de 85 \$US le baril après une période de grande volatilité est de bon augure pour les investissements dans l'exploitation du pétrole classique et des sables

the project cargo market, though it could possibly be even livelier were it not for a moratorium on offshore wind energy projects that the re-elected Liberal government in Ontario has not removed.

As always, world oil prices constitute a key indicator when measuring prospects for further substantial expansion in the Alberta oilsands. With the benchmark price for oil, following a period of great volatility, settling this fall around US\$85 a barrel, this augurs well for investments in conventional as well as oilsands projects that will require heavy equipment.

bitumineux, laquelle nécessite du matériel lourd. Quand le prix du baril tombe sous les 70 \$US, certains nouveaux projets ne sont plus rentables.

D'aucuns estiment que les nouveaux projets d'exploitation des sables bitumineux pourraient injecter plus de 2,1 billions de dollars dans l'économie canadienne d'ici 25 ans.

À plus long terme, le potentiel est également énorme pour du transport relié aux grands projets miniers projetés dans le Nord du Canada.

«L'activité est fébrile d'un bout à l'autre du pays», a déclaré Maurice Vézina, vice-président exécutif chez Gillespie-Munro, important transitaire dont le siège se trouve à Montréal.

Encore plus qu'aux projets éoliens, Gillespie-Munro s'intéresse aux occasions d'affaires dans le secteur des sables bitumineux et à ce que M. Vézina a appelé «des projets accessibles d'exploitation minière de niche» – particulièrement dans le nord du Québec, le nord de l'Ontario et à Kitimat dans le nord de la Colombie-Britannique, où un énorme projet de terminal méthanier de 5 milliards de dollars vient de se voir accorder un permis pour exporter du gaz naturel en Asie.

Pour ce qui est du nord du Québec, M. Vézina a déclaré que les transitaires examinaient de près diverses solutions de transport par mer en raison de la capacité ferroviaire limitée.

When prices slip below US\$70 a barrel, some new projects lose economic feasibility.

There have been projections that new oilsands developments could add more than \$2.1 trillion to the Canadian economy over the next 25 years.

In the longer term, there is much potential, too, for shipments related to major mining projects planned in northern parts of Canada.

“We are seeing quite a lot of activity from one end of the country to the other,” said Maurice Vezina, Executive Vice-President of Gillespie-Munro, a leading freight forwarder based in Montreal.

More so than on wind energy developments, Gillespie-Munro is focusing on opportunities in the oilsands sector and in what Mr. Vezina called “hands-on niche mining projects” – particularly in northern Quebec, northern Ontario and at Kitimat in northern British Columbia, where a planned huge \$5 billion LNG terminal was recently granted a licence to eventually export natural gas to Asia.

Referring to northern Quebec, he said forwarders were looking closely at various ocean shipment solutions in light of limited rail capacity.

For FALLine, a division of Fednav International Ltd., project cargo has been an important activity for decades, notably encompassing shipments from



Leo Ryan

*The first ship to enter the St. Lambert Lock of the St. Lawrence Seaway in March was the MV **Avonborg** of Wagenborg Shipping carrying wind mill components destined for Burns Harbour, Indiana*

Le premier navire à pénétrer dans l'écluse Saint-Lambert de la Voie maritime du Saint-Laurent en mars a été l'**Avonborg** de Wagenborg Shipping qui transportait des pièces d'éoliennes à destination de Burns Harbour, Indiana.



24
7



FEDNAV



www.fednav.com



SUSMC

Vessel carrying project cargo is pictured at the Seaway's Iroquois Lock.

Navire transportant une cargaison spéciale dans l'écluse Iroquois de la Voie maritime.

Pour FALLine, division de Fednav International ltée, le transport de cargaisons spéciales représente une activité importante depuis des décennies, notamment pour l'acheminement de cargaisons arrivant d'Europe du Nord pour être déchargées dans des ports comme Sorel sur le Saint-Laurent et différents ports des Grands Lacs.

«Nous transportons une grande variété de marchandises diverses et de colis lourds, majoritairement volumineux, comme des réservoirs à bière, des pales d'éoliennes, etc.», a déclaré Dennis Pfeffer, directeur du Service des lignes régulières.

«À cause des caractéristiques de notre flotte actuelle, FALLine est limitée dans sa capacité de transport par les grues de quai de nos ports de chargement/déchargement», a déclaré M. Pfeffer au *Maritime Magazine*. «Toutefois, en raison de la demande croissante de transport de pièces lourdes dans notre couloir commercial, Fednav envisage de greffer à sa flotte des navires polyvalents dotés d'engins de manutention de gros calibre pour offrir plus de commodité et de souplesse à sa fidèle clientèle.»

Philip O'Brien, vice-président au Marketing, Marchandises diverses chez Arrimage Québec, affirme que le Plan Nord du gouvernement du Québec qui entraînera des milliards de dollars d'investissements sur 25 ans aura «d'énormes incidences sur les cargaisons spéciales».

«Avant de transporter de grands volumes de vrac, il faudra acheminer les éléments nécessaires à l'installation des mines de minerai de fer et autres», a-t-il déclaré.

«Il y a beaucoup d'intérêt de la part des expéditeurs», de poursuivre M. O'Brien. «Nous faisons énormément de propositions, y compris sur une route transocéanique d'Anvers à Sorel qui éviterait de décharger le bateau à Houston pour

northern Europe with destination port calls to Sorel on the St. Lawrence River and beyond into the Great Lakes.

«We ship a wide variety of general cargo and heavy lift parcels, which are mainly voluminous such as beer tanks, windmill blades and the like», said Liner Manager Dennis Pfeffer.

«The characteristics of our current fleet means FALLine can only ship heavy pieces up to the capacity of the shore crane located in our load/discharge ports», he told *Maritime Magazine*. «However, with growing demand for shipping heavier pieces on our trade lane, Fednav is considering augmenting its fleet with multi-purpose vessels equipped with heavy gear in order to add expertise and flexibility towards our loyal customer base.»

Philip O'Brien, Vice-President Marketing, Breakbulk of Quebec Stevedoring, suggests that the Quebec government's multi-billion dollar, 25-year Plan Nord has «tremendous ramifications for project cargo.»

«Before you move bulk in large volumes, you will need the components to set up the iron ore and other mines», he said.

Shipper interest is strong, said Mr. O'Brien. «We are quoting a lot, including on an ocean route from Antwerp to Sorel as opposed to Houston and trucked or railed up. FALLine's monthly service offers competitive savings.»

Since May, a new type of cargo has been moving through the Port of Trois-Rivières, with Logistec Stevedoring working with GE Energy to ship giant wind towers from the St. Lawrence River port to

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



*Fednav International's **Federal Maas** delivering wire rod from Europe to the FMT terminal at the Port of Hamilton.*

Le **Federal Maas** de Fednav International livre une cargaison de fil machine en provenance d'Europe au terminal de FMT dans le port de Hamilton.

livrer à destination par camion ou par train. Le service mensuel de FALLine permet des économies concurrentielles.»

Depuis mai, un nouveau type de cargaison transite par le port de Trois-Rivières. Logistec Arrimage s'associe avec GE Énergie pour transporter des mâts d'éoliennes géants de ce port du Saint-Laurent jusqu'aux marchés du Midwest. GE Énergie achète les mâts fabriqués par Marmen, entreprise de Trois-Rivières. Elle transportait les mâts jusqu'au Midwest par d'autres moyens jusqu'à ce que Logistec la convainque d'utiliser le port de Trois-Rivières.

En tout, huit envois par les Grands Lacs jusqu'au port de Menominee au Michigan à bord de navires de BBC Chartering sont prévus pour 2011. Ce sont les camions de Transport Bellemare International qui transportent les mâts depuis l'usine Marmen jusqu'au port.

Une cargaison comprend 42 sections occupant quelque 18 000 mètres cubes d'espace. Le poids de chaque section varie de 29 à 55 tonnes.

«La première phase du plan de modernisation stratégique, Cap sur 2020, de l'Administration portuaire de Trois-Rivières et l'approche axée sur le client de Logistec ont rendu cette opération possible», a déclaré Michel Miron, vice-président régional de Logistec.

markets in the U.S. Midwest. GE Energy purchases the wind towers manufactured by Marmen, a Trois-Rivières based company. GE Energy had been moving the wind towers to the Midwest by alternative means until Logistec approached the company to use the Port of Trois-Rivières.

All told, eight shipments through the Great Lakes to the Port of Menominee, Michigan and carried aboard BBC Chartering vessels have been planned for this year. The towers are transported to the port from the Marmen plant by Bellemare Transport Int'l trucks.

Each shipment comprises 42 sections occupying about 18,000 cubic metres of space. Each section varies in weight from 29 to 55 tons.

"Phase 1 of the strategic modernization plan, On Course for 2020, of the Trois-Rivières Port Authority, combined with the client solution-oriented approach of Logistec, made this operation possible," said Michel Miron, Logistec's Regional Vice-President.

Seaway project volume holding steady

On the St. Lawrence Seaway, Bruce Hodgson, Director of Market Development of the St. Lawrence Seaway Management Corporation, sees project cargo

Volume de cargaisons spéciales stable sur la Voie maritime

Sur la Voie maritime du Saint-Laurent, Bruce Hodgson, directeur du Développement des marchés à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, prévoit que le volume de cargaisons spéciales restera stable cette année, compte tenu de l'essoufflement de la reprise économique.

Il a noté que le volume total de marchandises diverses acheminé par la Voie maritime jusqu'au début de l'automne avait été comparable à la même période en 2010, malgré une diminution des envois intérieurs de turbines éoliennes du Québec au Michigan.

Par ailleurs, l'activité a été intense en ce qui concerne les envois de turbines éoliennes à l'international et on prévoit que cette tendance se maintiendra le reste de l'année.

«Nous avons vu passer des éoliennes expédiées vers différentes destinations, de l'Ontario jusqu'au Midwest, à l'ouest du Canada et à l'ouest des États-Unis», a déclaré M. Hodgson.

«Comme notre réseau est capable de desservir de nombreux marchés à grande distance, nous pensons que cette tendance devrait persister», a-t-il déclaré, avant d'ajouter: «On s'attend à ce que les expéditions vers les sables bitumineux (en Alberta) reprennent l'an prochain et nous allons continuer de surveiller ce marché de très près.»

Les cargaisons spéciales font partie des catégories qui sont admissibles aux incitatifs pour les nouvelles marchandises acheminées par la Voie maritime accordés depuis 2008.

volume holding steady this year within the context of slowing economic recovery.

He noted that the Seaway's total general cargo volume up to the early fall has been similar to 2010, though there has been a reduction in domestic wind turbine shipments moving from Quebec to Michigan.

On the other hand, there has been solid activity in international wind turbine shipments, and this is projected to continue for the balance of this year.

“We have seen wind turbines destined to a variety of destinations, from Ontario, the U.S. Midwest, western Canada and western U.S.,” said Mr. Hodgson.

“As our system has the ability to service many markets with a lengthy reach, we expect this trend to continue in the future,” he said, adding: “Shipments to the oilsands (in Alberta) are expected to rebound next year, and we continue to monitor this market very closely.”

Project cargoes are among the categories that have qualified for the waterway's new business incentives introduced in 2008.

New mobile crane for Thunder Bay

At the Port of Thunder Bay, which has benefited in recent years from a rapid, direct CN service to the Alberta oilsands region, the forward momentum continues, with the highest reported volume of project cargo handled to the end of September. And an important investment will bolster the port's competitiveness.



APTR

Handling wind energy components has become an important growing activity at the Port of Trois-Rivières.

La manutention de pièces d'éoliennes prend une place de plus en plus grande dans les activités du Port de Trois-Rivières.



Colombia River offers cost effective and 'green' method of bringing project cargoes into northwest U.S. and Canada.

Le fleuve Columbia constitue un moyen économique et «vert» pour amener les cargaisons spéciales dans le nord-ouest des États-Unis et au Canada.

Nouvelle grue mobile à Thunder Bay

Le port de Thunder Bay, qui profite depuis quelques années d'une liaison rapide et directe du CN avec la région des sables bitumineux albertains, continue sur sa lancée et a enregistré le plus fort volume de transits de cargaisons spéciales jusqu'à la fin de septembre. Et un important investissement va augmenter la compétitivité du port.

L'Administration portuaire de Thunder Bay investit pour se doter d'une nouvelle grue portuaire mobile qui devrait entrer en service en 2012. «Cette nouvelle grue va augmenter la capacité de manutention des cargaisons et permettre de soulever des nacelles et des pales d'éoliennes, des machines et d'autres cargaisons spéciales lourdes pour les transférer du centre du navire jusqu'au quai», a indiqué le PDG Tim Heney.

«L'Administration portuaire, a-t-il déclaré, a bon espoir que les investissements continus dans l'exploitation des sables bitumineux auront un effet positif sur notre volume de cargaisons spéciales.»

Plus tôt cette année, au printemps, des pièces d'éoliennes, y compris des pales et des nacelles, destinées au parc éolien Greenwich près de Dorion (Ont.) ont été livrées du Danemark. Les pièces ont été entreposées dans les aires de dépôt du terminal Keefer avant d'être envoyées à Dorion par camion pendant l'été.

The Thunder Bay Port Authority is investing in a new mobile harbour crane slated to be operational in 2012. "It will enhance cargo lifting capacity, being capable of lifting wind turbine blades and nacelles, machinery and other heavy project cargo from the centre of the ship to the dock," said Tim Heney, President and CEO.

"The Port Authority," he said, "is optimistic that continued investment in oilsands development will have a positive effect on our project cargo business."

Earlier this year, wind energy components, including blades and nacelles, for the Greenwich Wind Farm near Dorion, Ontario were delivered from Denmark in the spring. The parts were stored in Keefer Terminal's laydown areas and trucked to Dorion throughout the summer.

"We also had major components of a power plant offloaded directly to rail for furtherance to Western Canada," Mr. Heney reported, concluding: "We are expecting one more shipment of oversized mine equipment this fall."

After enjoying the most spectacular rebound in total traffic last year among the Great Lakes ports, the Port of Hamilton is pushing forward with ambitious plans for the future – plans which include positioning for an anticipated big growth in project cargo business. Through diversification of its cargo base, heavily dependent on iron ore, the port is banking on handling 4 million tonnes of non-steel cargo by 2020.

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



Irving Equipment has been providing the shore support for the Neptune Umbilical Replacement Project.

Irving Equipment a fourni le soutien terrestre pour le remplacement d'un ombilical au terminal méthanier Neptune.

«Nous avons également eu des éléments de centrales de grande taille qui ont été transbordés directement sur le train pour le transport vers l'Ouest canadien», a rapporté M. Heney, avant de conclure: «Nous attendons un autre envoi de matériel d'exploitation minière surdimensionné cet automne.»

Après avoir enregistré l'an dernier le plus spectaculaire redressement du trafic de tous les ports des Grands Lacs, le Port de Hamilton va de l'avant avec des plans ambitieux pour l'avenir – notamment pour se préparer à l'importante croissance prévue des cargaisons spéciales. Fort de la diversification de sa base de cargaisons, très dépendante du minerai de fer, le Port mise sur le transit de 4 millions de tonnes de produits autres que l'acier d'ici 2020.

Pour s'adapter à l'augmentation des cargaisons spéciales, le Port prévoit élargir et paver le quai 26 et y prolonger les voies ferrées. Les travaux devraient être achevés en 2013.

Ian Hamilton, vice-président de l'Administration portuaire de Hamilton, prédit que le port offrira «la plus grande installation de manutention de cargaisons spéciales des Grands Lacs», avec accès ferroviaire direct, 20 acres d'aires de dépôt et des postes d'accostage pour trois laquiers pleines dimensions.

Par ailleurs, 2011 a été une bonne année pour les cargaisons spéciales au port de Hamilton, qui a notamment vu transiter six énormes cuves de fermentation de la bière, des pièces d'éoliennes et du fret surdimensionné, notamment des wagons de chemin de fer et du matériel d'exploitation minière.

Au port de Saint John (N.-B.), les cargaisons spéciales sont toujours en pleine croissance, et Irving Equipment demeure le chef de file pour ce secteur.

Il y a deux ans, Irving Equipment a fourni le soutien terrestre complet pour l'installation de deux bouées monobuoys pour méthaniers qui ont été placées à 20 milles au large du port de Boston. Plus tôt cette année, un des ombilicaux qui relient la bouée au collecteur placé sur le plancher océanique a dû être remplacé, et BW Offshore de Singapour a à nouveau fait appel à Irving Equipment pour la logistique à terre.



To accommodate growth in project cargo activity, the port plans to enlarge and pave Pier 26 and to extend the rail line all the way to the dock, with completion slated for 2013.

Ian Hamilton, Vice-President of the Hamilton Port Authority, has predicted it will be “the largest project facility in the Great Lakes.” It will feature direct rail access, 20 acres of laydown space, and berthing for three, full-size Great Lakes vessels.

Otherwise, 2011 has constituted a strong year in project activity for the Port of Hamilton. This has included the move of six massive beer fermenters, windmill components and oversize shipments ranging from railcars to mining equipment.

L'équipement pour hâler et remplacer le câble est arrivé d'Écosse et a été monté du côté ouest du port de Saint John. Le **Viking Poseidon**, doté d'une capacité de plongée en saturation et d'un mini-sous-marin télécommandé, est arrivé du golfe du Mexique.

Un projet qui pourrait générer des cargaisons spéciales, c'est le projet de captage de l'énergie marémotrice qui est en cours dans le bassin Minas de la baie de Fundy. Quatre modèles concurrents d'hydroliennes seront placés au fond de la mer et reliés à la côte.

Envois bloqués sur une route de l'Idaho

Par ailleurs, Jan Beringer, président et chef de la direction d'une société de Calgary qui se spécialise dans l'expédition de cargaisons spéciales, Rohde & Liesenfeld Canada, rapporte une intensification de l'activité dans le secteur de l'exploitation des sables bitumineux et de l'exploitation minière en général, de même que pour l'établissement des budgets de fret reliés à la conception-achat-construction (CAC). À son avis, l'augmentation des demandes d'établissement de budgets de fret découle des nouveaux investissements planifiés par les maîtres d'ouvrage. Toutefois, il tire par ailleurs la sonnette d'alarme concernant une autre question.

Critique avoué de la réglementation et ardent partisan des solutions de transport maritime «vertes», M. Beringer est atterré par les énormes retards causés à deux projets de l'Ouest canadien par les batailles juridiques

At the Port of Saint John, project cargo remains a growing sector, with Irving Equipment playing the role of leading handler.

Two years ago, Irving Equipment provided the complete shore support for the installation of two off-shore LNG monobuoys, which were installed 20 miles off Boston Harbour. Earlier this year, one of the umbilical cables which connects the buoy to the manifold on the sea bottom required replacement – and BW Offshore of Singapore once again contracted Irving Equipment for the shore logistics.

The equipment for hauling and replacing the cable arrived from Scotland and was staged at the Port of Saint John's west side. The **Viking Poseidon**, equipped with saturation and a remotely-operated mini-submarine arrived from the Gulf of Mexico.

A current project cargo scheme revolves around the Tidal Power Development underway in the Minas Basin of the Bay of Fundy. Four competing designs of tidal generators will be placed on the sea bottom and electrically connected to shore.

Project shipments blocked on Idaho highway

Meanwhile, Jan Beringer, President and CEO of Calgary-based project forwarding specialist Rohde & Liesenfeld Canada, reports rising activity in the oilsands and general mining sectors as well as in engineering procurement and construction (EPC)-related freight

LA FORCE D'UNE ÉQUIPE
THE STRENGTH OF A TEAM

BELLEMARE

/// EXCAVATION ///

/// DÉMOLITION ///

groupebellemare.com

RBQ : 8302-9991-59

BÉTON CONCRETE

TRANSPORT ET MANUTENTION
TRANSPORTATION & RIGGING

GRUES CRANES

SITE DE RECYCLAGE / CONTENEURS
RECYCLING / CONTAINERS

découlant de l'immobilisation – qui dure depuis plusieurs mois déjà – de chargements surdimensionnés sur les routes de l'Idaho. Ce sont les protestations de groupes environnementaux qui sont à l'origine du conflit.

M. Beringer a déclaré au *Maritime Magazine* que l'autorisation de circuler sur les routes de l'État a été refusée à des modules destinés à la région des sables bitumineux ainsi qu'à de grandes cuves devant permettre l'agrandissement d'une usine de pâtes et papier et un projet de modernisation dans le nord de l'Alberta.

Les modules sont arrivés de Corée au port de Vancouver, dans l'État de Washington, pour être transportés par barge sur le Columbia jusqu'à Lewiston en Idaho où ils ont été chargés à bord de camions pour les envoyer à Fort McMurray. Fin octobre, trois douzaines de chargements d'un poids unitaire maximal de 250 tonnes étaient toujours bloqués à Lewiston en attendant la décision du tribunal.



Robide & Liesenfeld Canada

Jan Beringer believes strongly in “freight shifting” to reduce greenhouse gas emissions.

Jan Beringer croit fermement que le «transfert des chargements» peut réduire les émissions de gaz à effet de serre.

budgeting. In his view, the increase in freight budgeting requests reflects new planned investments by project owners. But he also holds out some red flags on another matter.

An outspoken critic on regulatory issues and an ardent supporter of 'green' shipping solutions, Mr. Beringer has been especially dismayed over huge delays for two projects in western Canada caused by legal battles in Idaho resulting in oversized loads halted on highway routes for several months now. Protests by environmental groups sparked the conflict.

“Blocked from getting road permits approved are modules for the oil-sands region and large vessels for a pulp and paper mill expansion and modernization project in northern Alberta,” Mr. Beringer told *Maritime Magazine*.

The modules arrived from Korea at the Port of Vancouver, Washington State, and then traveled by barge on the Columbia River to Lewiston, Idaho where they were loaded onto trucks for the



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



M. Beringer soutient que «l'impact environnemental sur la route 12 est, pratiquement, nul.»

Il fait valoir que le fleuve Columbia permet de transporter de façon économique et «verte» les cargaisons spéciales jusqu'au nord des États-Unis et du Canada – pour des projets d'exploitation pétrolière et gazière, de pâtes et papier et de production d'énergie éolienne, entre autres. «On ne peut qu'espérer que ce sont les intérêts économiques qui prévaudront et non ceux de groupes de pression et d'avocats désireux de s'emparer des poches ou de défendre des intérêts particuliers sous le couvert de préoccupations environnementales.»

Selon M. Beringer, l'industrie du transport dans son ensemble devrait s'intéresser à ce qu'il appelle le «transfert des chargements» afin de diminuer les émissions de gaz à effet de serre. M. Beringer insiste sur le fait que quand les cargaisons spéciales sont transférées du camion au chemin de fer ou du navire à la barge ou encore lorsqu'elles sont rapprochées de leur destination finale en empruntant soit a) la Voie maritime du Saint-Laurent pour atteindre Thunder Bay, le port intérieur plus éloigné, soit b) le fleuve Columbia ou la Snake River pour rejoindre Lewiston depuis la côte Est, au lieu de les transporter par camion ou par chemin de fer à partir de Houston, cela permet de réduire de façon importante les émissions. **M**

journey to Fort McMurray. Some three dozen loads, each weighing up to 250 tons, were still stuck at Lewiston in late October, pending a court decision.

Mr. Beringer contends that “the environmental impact over Highway 12 is, in reality, non-existent.”

He points out that the Columbia River offers a cost effective and ‘green’ method of bringing project cargoes into the northwest regions of the United States and Canada – involving oil and gas projects, pulp and paper projects, and wind energy projects, among others. “It can only be hoped that economic interests will prevail and not special interest groups and attorneys looking to enrich their own pockets and their own interests under the guise of being environmentalists.”

According to Mr. Beringer, the transportation industry as a whole should be interested in what he calls “freight shifting” in order to further reduce greenhouse gas emissions. When project cargoes are shifted from truck to rail, from ship to barge or are brought closer to final destination by a) using the St. Lawrence Seaway to reach the farthest inland port of Thunder Bay or b) using the Colombia/Snake River to reach Lewiston from the West Coast, Mr. Beringer stresses that “significant reductions in emissions are achieved – as opposed to trucking or railing that cargo from Houston.” **M**



Ensemble au service du secteur Maritime **Together serving the Maritime Sector**

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

Des solutions intégrées et adaptées à vos besoins de formation et de recherche **Integrated solutions adapted to your training and research needs**



Institut maritime du Québec
Cégep de Rimouski

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



MARITIME INNOVATION

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

Midwest region addressing recovery challenges

Le Midwest poursuit ses efforts de redressement

Situated along the shores of Lake Michigan, Chicago is home to one of the most iconic skylines in the world as well as a strategic U.S. transportation hub.

Riveraine du lac Michigan, la ville de Chicago, dont la silhouette iconique est connue partout dans le monde, est un carrefour stratégique de transport aux États-Unis.

Bill Beck

L'économie des États riverains des Grands Lacs dans le Midwest poursuit son redressement après les ravages causés par la dernière récession de 2008-2009. Même si la Réserve fédérale américaine s'inquiète toujours de la menace d'une récession à double creux, les entreprises de fabrication des États riverains des Grands Lacs montrent des signes de reprise. On prévoit que les ventes de véhicules pourraient atteindre les 12 millions d'unités en 2011 – encore bien loin des 16 millions de véhicules vendus en 2007, mais mieux que le fond du baril atteint en 2009.

The economy of the Great Lakes states in the U.S. Midwest continues to emerge from the ravages of the late 2008-2009 recession. As the U.S. Federal Reserve continues to worry about the threat of a double-dip recession, manufacturing companies in the Great Lakes states show signs of regaining strength. Vehicle sales are predicted to top 12 million units in 2011 – still a long way away from the nearly 16 million units sold in 2007 – but recovering from the lows reported in 2009.

Les problèmes logistiques causés à l'importante industrie automobile japonaise du Midwest par la paralysie provoquée par le séisme et le tsunami qui ont frappé en mars la côte nord-est du Japon s'atténuent enfin. Honda d'Amérique vient d'annoncer qu'elle songe à mettre en place un second poste de travail à sa nouvelle usine de montage de Greensburg en Indiana, juste au sud-est d'Indianapolis. L'ajout de ce second poste de travail cet automne va créer plus de 1 500 emplois.

General Motors, sous respirateur artificiel en 2009, a dévoilé des bénéfices confortables cette année et vient de signer une convention collective avec les Travailleurs unis de l'automobile (TUA). En vertu de cette convention, General Motors accepte d'augmenter la production au Michigan dans deux de ses usines de fabrication de groupes propulseurs ainsi qu'à une fonderie. La société a aussi annoncé un investissement de 230 millions à son usine de montage de camions de Fort Wayne, Indiana. Chrysler et Ford devraient emboîter le pas et signer des conventions collectives avec les TUA cet automne.

Les ventes globales chez Caterpillar Inc. de Peoria étaient en hausse de 34 % pour le trimestre terminé le 30 août, même si ce fabricant de bulldozers et d'équipement de construction a averti que les ventes étaient au ralenti sur l'important marché nord-américain.

L'industrie de l'acier à l'extrémité aval des Grands Lacs continue de bien se porter. Les aciéries de la région tournent à près de 75 % de leur capacité grâce à des prix de l'acier marchand, surtout l'acier laminé à plat, qui sont restés stables pendant tout l'été. Les aciéries productrices de produits longs, comme des barres, des tuyaux, des tiges et des fils, sont encore plus occupées, car la clientèle du secteur de l'approvisionnement des champs pétroliers se montre particulièrement gourmande.

Cleveland est l'une des villes riveraines des Grands Lacs étasuniens qui s'est bien relevée de la récession, portée sur sa lancée par un secteur manufacturier vigoureux. Le département des Transports de l'Ohio (ODOT) contribue également à la vigueur de l'économie locale par la reconstruction du Inner Belt Bridge sur la I-90. Il s'agit du plus important projet de l'ODOT dans l'État.

Au centre-ville, la Cleveland Clinic et la Ville de Cleveland collaborent à la création du Medical Mart and Convention Center, un projet important destiné à faire de cette ville du lac Érié un chef de file en soins de santé dans la région. À Indianapolis, la municipalité participe avec l'Eli Lilly & Company et plusieurs autres firmes biomédicales à l'Initiative BioCrossroads, qui pourrait faire de la capitale de l'Indiana un pôle de la recherche biomédicale de pointe.

L'agriculture est un autre grand moteur de l'économie régionale et les exploitants agricoles de la Cornbelt sont tout sourires depuis les semences printanières. Les prix du maïs ont atteint en juin un sommet sans précédent de 8 \$ le boisseau au Chicago Board of Trade, le soja a coté à plus de 14 \$ le boisseau pendant la majeure partie de l'été et le prix du blé a enregistré une remontée spectaculaire passant de 4,75 \$ le boisseau qu'il était à l'été 2010 à près de 7 \$ le boisseau aujourd'hui. La bonne performance de l'agriculture a contribué à dynamiser l'économie d'États du Midwest comme le Minnesota, le Wisconsin, l'Indiana, l'Illinois et l'Ohio dans les 12 derniers mois.

Toutefois, les inquiétudes concernant une bonne récolte dans le Midwest des États-Unis cet automne entraînent à la

Logistics problems for the important Japanese automotive industry in the Midwest are finally abating after the crippling earthquake and tsunami on the Northeast Coast of Japan in March. American Honda recently announced plans to begin a second shift at its new greenfield assembly plant in Greensburg, Indiana, just southeast of Indianapolis. The addition of the second shift this fall will result in the employment of more than 1,500 workers.

General Motors, which underwent a near death experience in 2009, reported healthy profits earlier this year and just signed a labor contract with the United Auto Workers. As a result of the contract, General Motors agreed to boost output in Michigan at two of its powertrain plants and a foundry, and the company announced a \$230 million investment for its Ft. Wayne, Indiana truck assembly plant. Chrysler and Ford are expected to follow suit and sign agreements with the UAW this fall.

Global sales at Peoria-based Caterpillar Inc. were up 34 percent in the quarter ended August 30, although the Illinois manufacturer of bulldozers and construction equipment warned that sales were slowing in the important North American market.

The steel industry at the lower end of the Great Lakes continues to exhibit strength. Mills in the region are working at close to 75 percent capacity, with finished steel prices in the flat-rolled segment of the industry remaining steady throughout the summer. Long products mills, those that make bar, pipe, rod and wire, are even busier, with customers in the oil-field supply industry particularly aggressive.

Cleveland is one U.S. Great Lakes community that is experiencing a strong recovery from the recession. The city's momentum is being carried along by a strong manufacturing sector, and the Ohio Department of Transportation (ODOT) is contributing to the local economy with its rebuilding of the I-90 Inner Belt Bridge, the largest ODOT project in the state.

Downtown, the Cleveland Clinic and the City of Cleveland are collaborating on the Medical Mart and Convention Center, a major project designed to make the Lake Erie city a leader in health care in the region. In Indianapolis, the City is collaborating with Eli Lilly & Company and several other biomedical firms in the BioCrossroads Initiative, which is designed to make the Hoosier capital city a hub for cutting edge biomedical research.

Agriculture is another prop of the regional economy, and farmers across the cornbelt have been smiling ever since spring planting. Corn prices hit an all time high on the Chicago Board of Trade of \$8 a bushel in June, soybeans traded at above \$14 a bushel for much of the summer, and wheat rebounded sharply from \$4.75 a bushel in the summer of 2010 to close to \$7 a bushel today. That positive showing in agriculture has bolstered the economy of such Midwest states as Minnesota, Wisconsin, Indiana, Illinois and Ohio in the past 12 months.



Sparked by a vibrant manufacturing sector, Cleveland is one Great Lakes community that is experiencing a strong recovery from the recession.

Portée par un secteur manufacturier dynamique, Cleveland est l'une des villes des Grands Lacs qui connaît une reprise vigoureuse après la récession.

baisse les perspectives de prix pour les trois produits agricoles principaux du Midwest. Et malgré le regain du secteur de la fabrication dans la région, le chômage demeure élevé. Ce sont le Minnesota et le Wisconsin qui ont les taux les plus bas de la région, sous les 8 % dans chaque cas. L'Illinois, l'Indiana, l'Ohio et la Pennsylvanie combattent un taux de chômage de l'ordre de 9 % – voisin de la moyenne nationale de 9,1 %. Et le Michigan demeure le plus mal en point, à 11,2 %.

Le Midwest continue de se débattre avec des prix en chute libre dans le secteur résidentiel, des forclusions et des ventes au ralenti. Un dirigeant d'une firme d'ingénierie d'Iowa révélait dernièrement que sa compagnie avait 40 postes de professionnels à combler, mais n'y réussissait pas. Un équipementier automobile d'Indiana essaie depuis plus d'un an de recruter deux ingénieurs de qualité. Selon les deux sociétés, leurs efforts de recrutement sont contrecarrés par le fait que les candidats que les postes intéressent ne réussissent pas à vendre leurs maisons.

Le secteur maritime est sur la bonne voie

Par ailleurs, l'économie maritime des Grands Lacs poursuit sa remontée après la période sombre de la grande récession. À Cleveland, Will Friedman, le directeur du Port, a indiqué que les importations d'acier reprenaient de façon encourageante dans ce port du lac Érié après deux années difficiles.

«Nous sommes toujours un port tributaire de l'acier, a déclaré M. Friedman, et c'est à la fois une bénédiction et une malédiction.» Il a noté qu'environ 300 000 tonnes d'acier importé avaient transité par Cleveland l'an dernier et que la majeure partie provenait d'une aciérie de Tata Steel en Hollande. Cette année, a-t-il ajouté, le port se dirige vers une augmentation de 10 à 15 % du trafic de bobines d'acier importées.

«Les volumes de minerai de fer sont excellents à l'ancienne usine LTV, dont ArcelorMittal est désormais

But concerns about a good harvest in the U.S. Midwest this fall are depressing futures prices for all three bellwether U.S. Midwest agricultural commodities. And even with a resurgence of manufacturing in the region, unemployment continues to be high. Minnesota and Wisconsin report the lowest rates in the region, both under eight percent. Illinois, Indiana, Ohio and Pennsylvania are all battling unemployment in the nine percent range – close to the national average of 9.1 percent. And Michigan's 11.2 percent unemployment remains the worst in the region.

The U.S. Midwest continues to wrestle with sinking residential home prices, foreclosures and slow sales. One CEO of an Iowa engineering firm said recently her company has openings for more than 40 professionals, but can't fill them. An Indiana automotive OEM has been trying for more than a year to hire two quality engineers. Both companies report they have been stymied in their search by candidates who want to take the new job but who can't sell their existing homes.

Maritime sector continues upward trend

Meanwhile, the Great Lakes maritime economy continues to bounce back from the worst of the Great Recession. In Cleveland, Port Director Will Friedman said the Lake Erie port's steel import business is recovering nicely from the slowdown of two years ago.

“We are still a steel dependent port,” Mr. Friedman said, “and that's both a curse and a blessing.” He noted that Cleveland handled about 300,000 tons of import steel last year, much of it from a mill in Holland owned by Tata Steel. This year, he added, the port

propriétaire exploitante, a-t-il déclaré. Elle fonctionne à plein régime. En fait, ArcelorMittal songerait apparemment à exporter l'acier de l'usine.»

Dans la ville voisine de Burns Harbor, Indiana, le Port of Indiana a expédié outre-mer sa première cargaison de bobines d'acier en trois ans. Début septembre, le Port a chargé 18 000 tonnes métriques de bobines d'acier provenant de l'aciérie de Burns Harbor d'ArcelorMittal à bord du **Pacific Huron** à destination du port de Thessalonique, en Grèce, d'où le chargement sera transporté jusqu'à l'aciérie de Skopje, Macédoine, d'ArcelorMittal.

Jusqu'à maintenant cette année, les expéditions d'acier de ce grand port du lac Michigan sont en hausse de 40 % par rapport à la même période de l'année dernière et le Port of Indiana-Burns Harbor est en bonne voie d'atteindre le meilleur total des expéditions d'acier depuis l'année 2007. Jusqu'à la fin du mois d'août, le Port a manutentionné 25 % de plus de marchandises qu'en 2010, dont diverses pièces d'éoliennes et cargaisons lourdes.

Les éoliennes, qui sont majoritairement toujours fabriquées outre-mer, sont une véritable bénédiction pour les ports des Grands Lacs depuis quelques années. Les parcs éoliens ont poussé dans toute la région et des ports aussi à l'est que celui d'Oswego dans l'État de New York ont profité de l'explosion du transport de charges lourdes. Jonathan Daniels, directeur exécutif du Port d'Oswego, a indiqué qu'en juin, on a vu dans une même cargaison 72,5 tonnes métriques de nacelles et de moyeux destinés à un projet de parc éolien à Howard, État de New York, de même que plusieurs pales de rotor et sections de mât expédiées vers Euclid, dans l'Ohio.

Les ports de Duluth-Superior et de Toledo, les deux plus importants ports de manutention des céréales du côté étasunien des Grands Lacs, ont tous deux connu de bonnes saisons jusqu'ici cette année. Aucun des deux n'a toutefois eu une année exceptionnelle pour les céréales. Jusqu'au début de septembre, le Port de Toledo avait manutentionné 4,3 millions de tonnes courtes de marchandises, soit bien mieux que la moyenne quinquennale à ce port. «Exception faite des céréales, toutes les catégories de produits étaient en hausse par rapport à 2010, surtout le charbon, à 1,7 million de tonnes», a déclaré Paul Toth, président-directeur général de la Toledo-Lucas County Port Authority.

À Duluth-Superior, le temps pluvieux dans la région a fait que les volumes de céréales ont été moins bons que prévu. «L'an dernier a été une année vraiment bonne pour les céréales, a déclaré le directeur du Port, Adolph Ojard. Cette année, tout a très bien commencé, mais la pluie et l'ensemencement tardif le long de la Red River of the North ont eu des répercussions sur les expéditions de blé commun et de blé dur. Il n'y a pas eu d'aussi forte poussée automnale cette année et il n'y en aura probablement pas.» **M**

is on track to increase its imported steel coil traffic by 10-15 percent.

“Iron ore volumes are very strong into the old LTV plant, which is now owned and operated by ArcelorMittal,” he said. “They are running full bore. In fact, Arcelor Mittal is reportedly looking to export steel from the plant.”

At nearby Burns Harbor, Indiana, the Port of Indiana shipped its first cargo of steel coils overseas in three years. In early September, the port loaded 18,000 metric tons of coil from ArcelorMittal's Burns Harbor mill aboard the **Pacific Huron** for shipment to the port of Thessaloniki, Greece, where it will be transported to ArcelorMittal's mill in Skopje, Macedonia.

Year-to-date steel shipments from the big port on Lake Michigan are up 40 percent over last year, and Port of Indiana-Burns Harbor is on target for having the highest steel shipments this year since 2007. Through the end of August, the port has handled 25 percent more cargo than in 2010, including a variety of wind turbine and heavy lift cargoes.

Wind turbines, most of which are still manufactured overseas, have been a real boon for Great Lakes ports in recent years. Wind farms have sprouted up across the region, with ports as far east as Oswego, New York participating in the heavy lift boom. Jonathan Daniels, Oswego Port executive director, explained that one June cargo consisted of 72.5 metric tons of nacelles and hubs destined for a wind project in Howard, New York and a number of blades and tower sections consigned to a site in Euclid, Ohio.

Duluth-Superior and Toledo, the two biggest grain-handling ports on the U.S. Lakes, have both enjoyed solid seasons so far this year. But neither has had a stellar year in grain. Through the beginning of September, the Port of Toledo had handled 4.3 million short tons of cargo, well ahead of the five-year average at the port. “With the exception of grain, all product categories were up over 2010, led in volume by 1.7 million tons of coal,” said Paul Toth, president and CEO of the Toledo-Lucas County Port Authority.

For Duluth-Superior, wet weather in the region has put a damper on what was hoped to be a strong year for grain. “Last year was a real good grain year,” said Port Director Adolph Ojard. “This year, we started strong, but rain and late planting along the Red River of the North has impacted wheat and durum shipments. We have not seen as strong a fall push this year, and we are not likely to.” **M**



Visit us on-line



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



Ports of Indiana

Steel producers in Europe, North America and emerging countries are all seeking iron ore supplies for their furnaces, stimulating cargo activity at a number of Great Lakes ports.

Les producteurs d'acier d'Europe, d'Amérique du Nord et des pays émergents sont tous à la recherche de minerai de fer pour alimenter leurs hauts fourneaux, ce qui stimule l'activité dans plusieurs ports des Grands Lacs.

Iron ore heading for new summits

Nouveaux sommets en vue pour le minerai de fer

Bill Beck

Depuis que le gouvernement des États-Unis a financé la construction des écluses du Sault Sainte-Marie dans les années 1850, le minerai de fer du district ferrifère de la région du lac Supérieur circule en abondance sur les Grands Lacs. Depuis plus de 150 ans, le minerai de fer du Michigan et du Minnesota alimente les hauts fourneaux à l'extrémité inférieure des Grands Lacs et il fut un des moteurs de l'industrialisation de l'économie américaine.

Depuis l'achèvement des dernières usines de taconite sur le Mesabi Range au Minnesota et le Marquette Range au Michigan il y a près de 40 ans, l'industrie du bouletage du minerai de fer parvient difficilement à maintenir le statu quo. Plusieurs installations de palettisation de la taconite du Minnesota et du Michigan ont fermé leurs portes pendant la

Since the United States government backed the construction of the Soo Locks in the 1850s, iron ore from the Lake Superior iron ranges has poured down the Great Lakes in a veritable flood. For more than 150 years, iron ore from Michigan and Minnesota has fueled the blast furnaces at the lower end of the Great Lakes and driven the industrialization of the American economy.

But since the completion of the last taconite plants on the Mesabi Range in Minnesota and the Marquette Range in Minnesota nearly 40 years ago, the region's iron pellet industry has struggled to maintain the status quo. Several taconite pelletizing plants in Minnesota and Michigan closed down during the recession

Together

we've built a partnership that delivers.

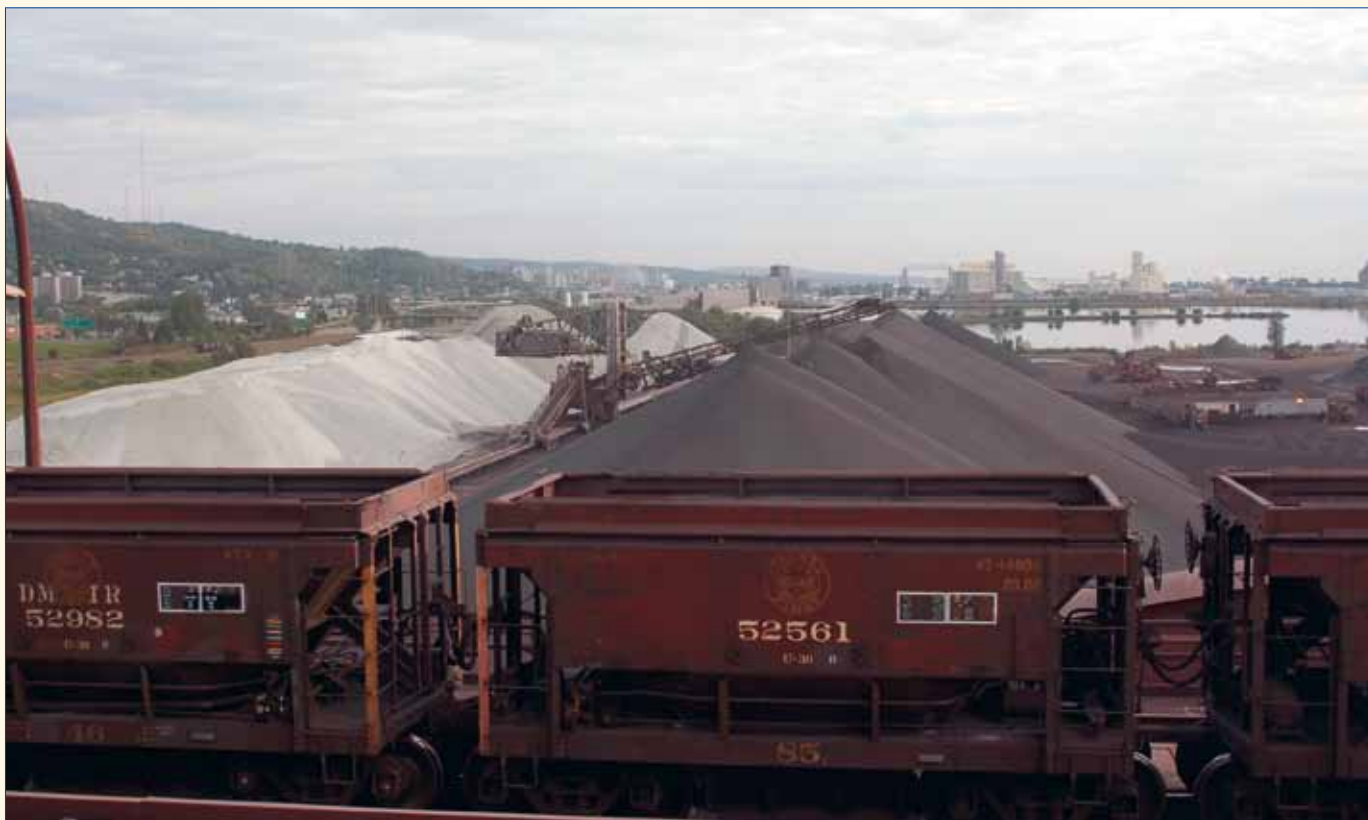


With our reliable supply chain partners, worldwide network and robust infrastructure, no single company delivers North America like CN.

Seamless transfer, transportation and delivery.



www.cn.ca



NPA

Investors have been looking at iron ore properties in the U.S. Great Lakes region that have been abandoned for decades.

Les investisseurs s'intéressent à des dépôts de minerai de fer délaissés depuis des décennies du côté étasunien des Grands Lacs.

récession des années 1980 et certains entrevoyaient d'autres fermetures définitives dans le sillage de la récession de 2008.

Au lieu de cela, la production de taconite a obtenu un second souffle grâce aux producteurs d'acier d'Amérique du Nord, d'Europe et des BRIC (Brésil, Russie, Inde et Chine), avides de fer pour alimenter leurs hauts fourneaux et leurs fours à arc électrique.

Steel Dynamics Inc., important producteur étasunien de mini-acières, a investi plus d'un quart de milliard de dollars dans Mesabi Nugget, une usine de Hoyt Lakes au Minnesota qui se sert à la fois de taconite et de charbon pulvérisé pour produire une pépite de fer capable de charger les fours à arc électrique. Magnetation, un autre producteur du Mesabi Range appuyé par Cargill, le grand conglomerat mondial de conditionnement des céréales et de transformation des aliments établi dans les villes jumelles, produit un concentré de fer qui peut être réduit en pépites de fer ou alimenter directement les hauts fourneaux.

U.S. Steel, un des principaux acteurs du Mesabi Range, ajoute près de 1,5 million de tonnes de capacité à son complexe Minntac près de Virginia au Minnesota et veut démarrer une nouvelle ligne de production d'un débit de 2,5 millions de tonnes de boulettes à son complexe Keetac près de Keewatin au Minnesota.

Mais le projet le plus audacieux sur le Mesabi Range, c'est peut-être celui de la nouvelle usine de taconite que la société indienne Essar Steel veut implanter près de Nas-

of the 1980s, and some in the region that more plants would be shuttered for good in the wake of the 2008 recession.

Instead, taconite production in the region has been given a new lease on life by steel producers in North America, Europe and the BRIC countries (Brazil, Russia, India and China), all seeking iron feed for their blast and electric arc furnaces.

Steel Dynamics Inc., a major U.S. mini-mill producer, has invested more than a quarter-billion dollars in Mesabi Nugget, a Hoyt Lakes, Minnesota plant that combines taconite and pulverized coal to make an iron nugget capable of charging electric arc furnaces. Magnetation, another Mesabi Range producer with backing from Cargill, the Twin Cities-based global grain and food processing conglomerate, is making an iron concentrate that will be capable of being direct reduced into iron nuggets, or can be fed directly into blast furnaces.

U.S. Steel, one of the biggest players on the Mesabi Range, is adding close to 1.5 million tons of capacity at its Minntac complex near Virginia, Minnesota and wants to start up a new line making as much as 2.5 million tons of pellets at its Keetac complex near Keewatin, Minnesota.

But perhaps the most audacious project on the Mesabi Range is India-based Essar Steel's new tacon-

1,600 kilometers closer inland

1,527 meters of berth space

60 hectares of terminal operations

9 high-speed Gantry Cranes

Modern fleet of container
handling equipment

Linked to all major rail & truck routes

Environmentally friendly

Secure

Cost-competitive lift rates

Certified ISO 14001

STRATEGIC LOCATION
COST EFFICIENT
RAPID TURNAROUND
YEAR-ROUND OPERATION



MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP

Box 360, Station K
Montreal (Quebec)
Canada H1N 3L3
Tel: 514.257.3040
Fax: 514.257.3056
adm@mtrtml.com
www.mtrtml.com



Montreal Gateway Terminals Partnership
Société Terminaux Montréal Gateway



hwauck au Minnesota. Première usine de taconite construite dans la région depuis le milieu des années 1970, l'installation de Nashwauck devrait employer plus de 1 000 personnes quand elle entrera en production en 2012. Essar Steel prévoit aussi construire un four à arc électrique et un laminoir à côté de l'usine de taconite, ce qui en ferait la première aciérie implantée dans la région depuis que U.S. Steel a construit un laminoir à tôle fine et à fil à Morgan Park à l'ouest de Duluth en 1915.

Les investisseurs s'intéressent même à des gîtes de fer qui sont abandonnés depuis des décennies dans la région. Gogebic Taconite propose de reprendre, dans les comtés d'Iron et Ashland au Wisconsin, l'exploitation d'un important gisement de fer délaissée depuis les années 1930.

En 2011, les districts ferrifères du Michigan et du Minnesota vont probablement expédier quelque 40 millions de tonnes de boulettes de fer sur les Grands Lacs. Selon Adolph Ojard, directeur du port à la Duluth-Superior Port Authority, les nouveaux projets qui seront réalisés dans la région d'ici trois à cinq ans pourraient ajouter jusqu'à 18 millions de tonnes de fer et de boulettes de fer à ce total.

«Dans les toutes prochaines années, a-t-il déclaré, nous allons assister à une augmentation importante pour le minerai de fer. D'où mon optimisme pour les Grands Lacs.» 

ite plant under construction near Nashwauck, Minnesota. The first greenfield taconite plant in the region since the mid-1970s, the Nashwauck facility is projected to employ more than 1,000 people when it goes on-line in 2012. Essar Steel also plans on building an electric arc furnace and a rolling mill adjacent to the taconite plant - which would make it the first steel mill in the region since U.S. Steel built a sheet and wire mill at Morgan Park west of Duluth in 1915.

Investors are even looking at iron properties in the region that have been abandoned for decades. Gogebic Taconite is proposing to develop a massive iron deposit in Iron and Ashland Counties, Wisconsin that was last mined during the 1930s.

In 2011, the Michigan and Minnesota Ranges will likely ship some 40 million tons of iron pellets down the Great Lakes. Adolph Ojard, Duluth-Superior Port Authority port director, said that new projects coming on line in the region during the next 3-5 years could add as much as 18 million tons of iron and iron pellets to that total.

"In the next few years," he said, "you're going to see strong growth in iron ore. That's why I'm such an optimist about the Great Lakes." 

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





CN's considerable presence in the Midwest market reached another milestone this fall with the integration into the CN network of the EJ&E Mattison connection.

Le CN a affirmé encore davantage sa présence déjà considérable dans le marché du Midwest avec l'intégration du raccordement Mattison de l'EJ&E à son réseau cet automne..

Midwest: a major target of Canadian ports and railways

Le Midwest dans la mire des chemins de fer et des ports canadiens

Leo Ryan

Centré sur Chicago, spectaculaire métropole des Grands Lacs et plaque tournante continentale de transport, le Midwest est depuis longtemps une des régions les plus dynamiques des États-Unis. Les 12 États du Midwest sont partie intégrante et importante du cœur industriel de l'Amérique du Nord. Il ne faut donc pas s'étonner que la région soit une cible de choix des stratégies commerciales de plusieurs ports clés et des deux chemins de fer de catégorie 1 du Canada. Et plusieurs entreprises de camionnage basées au Canada font aussi du transport transfrontalier de marchandises.

Dans le secteur des conteneurs maritimes, les ports

Centered on the spectacular Great Lakes metropolis and continental transportation hub of Chicago, the Midwest has long been one of the most dynamic regions of the United States. The 12 Midwest states form an integral and significant part of North America's industrial heartland. Not surprisingly, the region figures high on the radar screen of the commercial strategies of several key Canadian ports and Canada's two Class 1 railways. And a number of Canadian-based trucking firms are also engaged in cross-border freight flows.

In the maritime container sector, the ports of Montreal, Prince Rupert and Halifax are leading the assault.



Leo Ryan

Shipments to and from the Midwest represent about one quarter of Montreal's container business.

Les envois en provenance et à destination du Midwest représentent environ le quart du trafic conteneurisé à Montréal.

de Montréal, Prince Rupert et Halifax sont les chefs de file. Les lignes de navigation les plus actives pour développer leur clientèle dans le Midwest à partir des ports du Canada sont: Maersk Line, Hapag-Lloyd, Hanjin Shipping, OOCL, NYK Line, Atlantic Container Line, Mediterranean Shipping Company et COSCO.

Historiquement, Caterpillar, John Deere, 3M et Chrysler comptent parmi les expéditeurs bidirectionnels réguliers de la région de Chicago qui font abondamment appel au port de Montréal pour acheminer leurs marchandises outre-mer par l'Atlantique Nord.

La situation du Port de Montréal à l'intérieur du continent et son étroite proximité du cœur industriel de l'Amérique du Nord, associées aux économies d'échelle réalisées par les navires qui y chargent et y déchargent toutes leurs cargaisons, confèrent à celui-ci des avantages concurrentiels importants sur les ports étasuniens de la côte Est, souligne Shelton Scott, directeur, Croissance et développement pour les États-Unis à l'Administration portuaire de Montréal.

De plus, les temps de transit y sont courts. «Avec le CN et le Canadien Pacifique, les marchandises mettent de 30 à 36 heures pour se rendre de Montréal à Chicago, comparativement à deux jours et demi à partir de New York et trois jours à partir de Norfolk.»

Dans la même veine, Kevin Doherty, chef de la direction de la Société Terminaux Montréal Gateway (TMG), note: «Le portail Chicago via Montréal profite des avantages que confère un chargement presque instantané sur les wagons

The shipping lines most strongly active in developing Midwest business from Canadian ports include Maersk Line, Hapag-Lloyd, Hanjin Shipping, OOCL, NYK Line, Atlantic Container Line, Mediterranean Shipping Company, and Cosco.

Through the years, Caterpillar, John Deere, 3M and Chrysler have been among the regular two-way, North Atlantic shippers from the Chicago area that rely extensively on the Port of Montreal.

Montreal's close, inland proximity to the industrial heartland of North America, combined with the economies of scale of vessels loading and unloading all their cargo, offers important competitive advantages over U.S. East Coast ports, underlines Shelton Scott, the Montreal Port Authority's USA Director of Growth and Development.

Then there's the fast transit times. "With CN and Canadian Pacific, we can get cargo from Montreal to Chicago in 30 to 36 hours, compared with two-and-a-half days from New York and three days from Norfolk."

On a similar note, Kevin Doherty, chief executive of Montreal Gateway Terminals Partnership, remarks: "The Chicago portal through Montreal enjoys the benefits of almost instant loading to railcars. CN and Canadian Pacific have access to every berth, which eliminates the transshipment that is inevitable at many other terminals."

"MGT," Mr. Doherty asserted, "achieves superior

de chemin de fer. Le CN et le Canadien Pacifique ont accès à tous les postes à quai, ce qui élimine les transbordements qui sont inévitables dans de nombreux autres ports.»

«TMG, d'affirmer M. Doherty, offre une fiabilité, une régularité et des temps de transit meilleurs grâce à des durées de séjour inégales – ce qui contribue à la compétitivité de Montréal comme route de premier choix pour l'acheminement du fret conteneurisé vers l'intérieur du continent. Il en résulte un fonctionnement bien rodé grâce auquel 95 % de toutes les marchandises sont chargées sur le train et en route vers leurs destinations de l'intérieur en moins de 72 heures.»

Malgré une concurrence croissante des ports étatsuniens de la côte Est, Montréal fait belle figure comme porte d'entrée du fret conteneurisé. Le port a manutentionné 1,3 million de conteneurs EVP en 2010 et pourrait retrouver cette année son niveau de 2008, soit 1,5 million de conteneurs EVP.

«Le Midwest fournit environ 25 % de tout notre trafic conteneurisé, lequel était en hausse de quelque 10 % dans les trois premiers trimestres de l'année, malgré le ralentissement économique étatsunien que révèlent les données récentes», a déclaré Tony Boemi, vice-président, Croissance et développement.

De son côté, le Port de Prince Rupert réagit à l'accroissement rapide de la demande asiatique de ressources naturelles et de produits manufacturés nord-américains en augmentant sa capacité pour les exportations de vrac et le trafic conteneurisé.

Le terminal à conteneurs Fairview, inauguré en 2007 dans le but de pénétrer le marché stratégique du Midwest grâce à la liaison rapide et directe par trains à deux niveaux qu'offre le CN avec Chicago, a manutentionné quelque 344 000 EVP l'an dernier. Les travaux pour la construction de la deuxième phase du terminal devraient être prêts à démarrer en 2012 avec comme objectif de faire passer la capacité de 500 000 conteneurs EVP à 2 millions.

À 58 heures de navigation de moins de l'Asie que les autres ports de la côte Ouest, Prince Rupert permet aux expéditeurs de faire un voyage aller-retour supplémentaire par année. Les trains de marchandises du CN relient Prince Rupert à Chicago en 107 heures environ.

Ridley Terminals a entrepris d'y agrandir et d'améliorer son terminal charbonnier pour doubler d'ici 2015 sa capacité actuelle d'environ 12 millions de tonnes par année. Le plan «Gateway 2020» du port pour ses terrains de l'île Ridley prévoit des travaux pour augmenter notamment la capacité d'accueil du terminal pour

reliability, consistency and transit times due to unmatched dwell times – helping Montreal's competitiveness as a superior route for containerized goods reaching the interior of the continent. The result is a clockwork operation in which 95% of all cargo has been loaded onto a rail car and is on its way to inland destinations in under 72 hours.”

Despite increasing competition from U.S. ports on the eastern seaboard, Montreal is holding its own in container cargo. The port handled 1.3 million TEUs in 2010 and could recapture its 2008 level of 1.5 million TEUs this year,

“The Midwest represents about 25% of all our container traffic and this traffic was up about 10% in the first three quarters of this year despite the recent data on U.S. economic slowdown,” said Tony Boemi, the port's Vice-President, Growth and Development.

For its part, the Port of Prince Rupert is responding to the rapidly-increasing Asian demand for North American natural resources and manufactured goods by increasing its capacity for bulk exports and the container trade.

The Fairview Container Terminal, launched in 2007 to especially penetrate the strategic Midwest market through a direct and rapid CN double-stack service to Chicago, handled some 344,000 TEUs last year. For Phase 2 of the Fairview Container Terminal, construction is expected to be “shovel-ready” by 2012 with a view to expanding capacity to 2 million TEUs from present capacity of 500,000 TEUs.

As the closest port to Asia by up to 58 hours of sailing time compared with any other West Coast port, Prince Rupert potentially gives shippers one



The Midwest accounts for an important segment of the container business of the Port of Halifax, thanks in large part to a direct, double-stack CN rail link with the region.

Le Midwest compte pour une proportion importante du trafic conteneurisé au Port de Halifax, largement grâce à la desserte rapide et directe par trains à deux niveaux qu'offre le CN.



APPR

As the closest port to Asia on North America's West Coast, Prince Rupert is capturing a growing volume of container shipments destined for the U.S. Midwest. Photo shows a Cosco containership docking at Fairview Container Terminal.

Prince Rupert, port nord-américain de la côte Ouest le plus proche de l'Asie, attire un volume croissant d'envois conteneurisés destinés au Midwest. La photo montre un porte-conteneurs de Cosco accostant au Terminal à conteneurs Fairview..

le vrac et le divers, le transport par barge et le transport à courte distance, les automobiles, l'entreposage et la logistique.

«Nous bâtissons sur plusieurs années de succès et de croissance sans précédent», a déclaré Don Krusel, président-directeur général de l'Administration portuaire de Prince Rupert. «Les projets en cours vont conforter la réputation de Prince Rupert comme importante porte d'entrée de l'Amérique du Nord.»

Le Midwest ne fournit qu'une proportion relativement réduite du commerce de la principale porte d'entrée canadienne du Pacifique qu'est Port Metro Vancouver. Plus de 90 % des marchandises qui y transitent proviennent de l'ouest et du centre du Canada ou y sont destinées.

Au Port de Halifax, la situation n'est pas la même. La liaison directe par trains à deux niveaux qu'offre le CN jusqu'à Chicago et au-delà attire un volume constant d'expéditions – et le Midwest fournit de 15 à 20 % du trafic conteneurisé total du port qui frise les 440 000 conteneurs EVP.

Les cibles principales de l'Administration portuaire de Halifax demeurent les marchés du Canada central, de l'Asie du Sud-Est et de l'Europe.

«Nos représentants sur les marchés intérieurs en Asie et en Europe du Nord nous ont permis de multiplier nos

extra round-trip voyage per year CN freight trains connect Prince Rupert with Chicago in about 107 hours.

At Prince Rupert, Ridley Terminals has initiated expansion and upgrades of its coal terminal to double the current annual capacity of 12 million tonnes by 2015. The port's Gateway 2020 plan for its Ridley Island property encompasses potential developments that include terminal capacity for bulk and breakbulk cargo, barge and shortsea shipping, automobiles, warehousing and logistics capabilities.

"We are building on the success of several years of unprecedented growth," said Don Krusel, President and CEO of the Prince Rupert Port Authority. "The projects currently underway will strengthen Prince Rupert's reputation as a leading North American gateway."

As far as Port Metro Vancouver is concerned, the Midwest accounts for a relatively small proportion of the trade of Canada's leading Pacific gateway. Well over 90% of its traffic involves shipments to and from western and central Canada.

For the Port of Halifax, it's a different story. The direct double-stack service by CN to Chicago and

Message du ministre délégué aux Transports



C'est en 2001 que le gouvernement du Québec adoptait la Politique de transport maritime et fluvial. La même année, le Forum de concertation sur le transport maritime était créé. Depuis lors, le Forum s'illustre comme un lieu d'échanges, qui permet aux intervenants de bonifier et mettre en œuvre cette politique. On lui doit des actions remarquables qui contribuent au développement socioéconomique du Québec et de ses régions : la campagne de valorisation du transport maritime auprès de la population québécoise et la création du comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime, des initiatives pour améliorer la formation de la main-d'œuvre et le perfectionnement des marins; la désignation du réseau portuaire stratégique du Québec; la création de la Chaire de recherche en transport maritime et de la Table sur le transport maritime courte distance.

Ce modèle de coopération entre les secteurs public et privé a renforcé la défense des intérêts de l'industrie relativement aux enjeux suivants : la gestion des eaux de ballast, le contrôle des émissions atmosphériques des navires, le droit de douane de 25 % à l'importation des navires. Le Forum, en complémentarité avec la Politique, aura aussi contribué à l'établissement d'un réseau portuaire stratégique au Québec et aux initiatives de développement du transport maritime courte distance.

Plusieurs objectifs ont été atteints et des projets ambitieux ont été réalisés grâce à la contribution et aux efforts constants des membres du Forum. À titre de coprésident du Forum et ministre délégué responsable de ce secteur, je tiens à les féliciter pour leur engagement et leur excellent travail!

Message from the Minister for Transport

In 2001, the government of Québec adopted the Québec Marine Transportation Policy. The same year, the Marine Industry Forum was set up. Since then, the Forum has become a venue where stakeholders can exchange, implement and improve measures proposed in the policy. This has led to great accomplishments that contribute to the socioeconomic development of Québec and its regions: public campaign in Québec to promote marine transportation, creation of the Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime, initiatives to improve workforce training and training development for seafarers, designation of a strategic network of Québec ports and creation of the Chaire de recherche en transport maritime and of the Québec Shortsea Shipping Roundtable.

This type of partnership between the public and private sectors strengthened industrial advocacy on the following issues: ballast water management, controlling air emissions from vessels, and the 25% customs duties on imported vessels. The Forum, complementarily with the Policy, also helped implement a strategic network of Québec ports and encouraged initiatives for the development of short sea shipping.

Several objectives have been reached and ambitious projects have been completed thanks to the contribution and constant efforts of the Forum members. As co-chairman of the Forum and Minister for Transport, I wish to congratulate them on their commitment and excellent work!

Norman MacMillan
Ministre délégué aux Transports
Minister for Transport



Transports
Québec 

“The Chicago portal through Montreal enjoys the benefits of almost instant loading to railcars” - Kevin Doherty of Montreal Gateway Terminals Partnership.

«Le portail Chicago via Montréal profite des avantages que confère un chargement presque instantané sur les wagons.» – Kevin Doherty de la Société Terminaux Montréal Gateway.

occasions d'affaires», a déclaré la porte-parole du Port, Michèle Peveril.

Il y a eu récemment des changements positifs, notamment l'implantation de nouvelles technologies au silo-élévateur de Halifax ainsi qu'un nouveau service de rabattement sur le circuit de la Nouvelle-Angleterre.

«Notre croissance se poursuit en Asie, particulièrement en Asie du Sud-Est, et cette région fournit désormais à Halifax plus de fret que l'Europe», d'ajouter M^{me} Peveril.

Les chemins de fer améliorent les services et la capacité

Parmi les chemins de fer nord-américains de catégorie 1, le CN joue un rôle vital comme transporteur transcontinental qui relie les côtes atlantique et pacifique au golfe du Mexique et dessert les ports de Vancouver, Prince Rupert, Montréal, Halifax, La Nouvelle-Orléans et Mobile, Alabama, de même que les régions métropolitaines clés de Toronto, Buffalo, Chicago, Detroit, Duluth, Green Bay, Minneapolis-St. Paul, Memphis, St. Louis et Jackson; il profite également de raccordements avec tous les points en Amérique du Nord.

La présence du CN dans le marché du Midwest est très significative et elle est sur le point de franchir une autre étape en octobre.

Le porte-parole Mark Hallman a déclaré: «Le CN fait de grands progrès dans l'intégration de l'EJ&E – qu'il a acquis le 31 janvier 2009 – et il devrait franchir une étape importante à cet égard cet automne: l'achèvement du raccordement Matteson, Illinois. Il s'agit de l'un des cinq raccordements ferroviaires pour l'EJ&E qui vont améliorer la fluidité de la circulation des trains sur les voies du CN dans la région du Grand Chicago.

«Il s'agira du second grand raccordement qui sera achevé, mais de loin le plus important. Le premier, à Griffith, Indiana, a été terminé en décembre dernier. Le



Leo Ryan

beyond has attracted a steady volume of shipments with the Midwest – representing 15% to 20% of the port's overall container throughput of nearly 440,000 TEUs.

The Halifax Port Authority's chief focus remains the central Canadian markets, Southeast Asia and Europe.

“Our inland market representatives in Asia and Northern Europe have allowed us to ramp up our business development opportunities,” said port spokesperson Michèle Peveril.

Recent positive developments have included new technologies at the Halifax Grain Elevator and a new feeder service with New England.

“Our growth in Asia, and particularly Southeast Asia, continues as this region now accounts for more cargo than Europe handled over Halifax,” Ms. Peveril added.

raccordement Griffith créait une route directe efficace pour les trains de marchandises du CN circulant entre le triage Kirk à Gary, Indiana, et des points plus à l'est sur le réseau du CN.)

Le raccordement Matteson permettra la circulation à quatre voies sur le réseau EJ&E. Les trains intermodaux partant du triage Markham du CN à Chicago pourront circuler dans les voies de l'EJ&E dans n'importe quelle direction avec l'unité de tête en avant. Les trains arrivant du nord (Wisconsin, Winnipeg, etc.) peuvent traverser pour aller au sud d'IC. Les trains arrivant de Detroit peuvent circuler vers le nord jusqu'à Markham. Les travaux continuent sur trois autres raccordements.»

Le CN a également annoncé en août dernier des travaux d'expansion de 165 millions de dollars US à son triage Kirk à Gary, Indiana, ainsi que le déménagement de son atelier de réparation de locomotives de Chicago au triage Kirk, jusque-là l'installation principale de classement des wagons de l'EJ&E.

Ce projet fera passer la capacité de traitement du triage Kirk de 1 500 à 2 500 wagons par jour. Les voies de classement, de réception et de départ qui seront ajoutées dans le triage permettront d'y traiter plus efficacement des trains plus longs, d'améliorer les échanges avec d'autres chemins de fer et de concentrer dans un triage principal les opérations de manœuvre du CN dans la région de Chicago, a indiqué M. Hallman.

Les travaux de réaménagement du triage Kirk, qui seront exécutés d'ici quatre ans, vont améliorer énormément la productivité et créer de la capacité de croissance dans la région de Chicago.

Les travaux de réparation des locomotives du CN qui sont actuellement exécutés dans un atelier de Homewood en Illinois, au sud de Chicago, seront graduellement transférés au triage Kirk, dans un nouvel atelier de 155 000 pieds carrés. Cette installation sera capable d'assurer l'entretien courant du parc de locomotives utilisé sur le réseau du CN aux États-Unis.

Le triage Kirk devenant la principale installation de classement des wagons dans la région de Chicago, les triages ferroviaires satellites du CN à Markham, Schiller Park, Hawthorne, Glenn et Joliet continueront de s'occuper du ramassage et de la livraison des wagons pour les clients.

Le déménagement de l'atelier de réparation de locomotives au triage Kirk libérera au triage Markham du CN de l'espace qui permettra le réaménagement de l'installation adjacente au terminal intermodal du CN à Chicago.

Le CN continue d'investir dans son terminal intermodal de Harvey en Illinois, qui connaît une croissance rapide, et il examine activement le potentiel de réaménagement de ce secteur stratégique au sud de Chicago.

Quels sont les types de produits qui sont acheminés par le réseau du CN à partir des ports de l'Est et de l'Ouest jusqu'au Midwest?

À cette question, M. Hallman a répondu que les importations correspondaient à la demande du consommateur nord-américain type en matière de marchandises conteneurisées de même qu'à la demande de produits manufacturés des secteurs de la construction d'automobi-

Railways ramp up services and capacity

Among North America's Class 1 railways, CN plays a vital role as a transcontinental carrier, linking the Atlantic and Pacific Coasts to the Gulf of Mexico – serving the ports of Vancouver, Prince Rupert, Montreal, Halifax, New Orleans and Mobile, Alabama and the key metropolitan areas of Toronto, Buffalo, Chicago, Detroit, Duluth, Green Bay, Minneapolis/St. Paul, Memphis, St. Louis and Jackson, with connections to all points in North America.

CN's presence in the Midwest market is highly significant, and is poised to reach another milestone this October.

Says spokesman Mark Hallman: "CN is making great strides in the integration of the EJ&E – whose acquisition CN completed on Jan. 31, 2009 -- and is set to reach a significant milestone in this endeavor this fall: the completion of the Matteson, Ill., connection. The Matteson project is one of five rail connections for the EJ&E that will enhance the fluidity of train movements along CN routes in the greater Chicago area.

"It will be the second major connection to be completed but by far the largest and most important. (The first one, at Griffith, Ind., was completed last December. The Griffith connection created an efficient, direct route for CN freight trains moving between Kirk Yard in Gary, Ind., and points farther east on CN's rail network.)

"The Matteson connection will allow four-way movements on the EJ&E. Intermodal trains out of CN's Markham Yard in Chicago will be able to use the EJ&E in any direction with head end movements. Traffic from the north (Wisconsin, Winnipeg, etc.) can run through and head south of the IC. Traffic from Detroit can head north into Markham. Work continues on three other connections."

In another development, CN announced last August a US\$165-million expansion of its Kirk Yard in Gary, Ind., and relocation of CN's Chicago area locomotive repair shop to Kirk Yard, which was the EJ&E's principal freight car classification facility.

The project will increase Kirk Yard's processing capacity to 2,500 cars per day from 1,500 today. Additional classification tracks, along with more receiving and departure tracks, will allow the yard to handle longer and more efficient trains, improve interchange with other railroads, and consolidate CN's switching operations in the Chicago area at a single primary yard, Mr. Hallman indicated.

The Kirk Yard improvements, to be completed over the next four years, will deliver big gains in productivity and create new capacity for growth in the Chicago area.

CN's locomotive repair work now performed at a shop in Homewood, Ill., south of Chicago will be gradually moved to a new 155,000-square foot shop facility in Kirk Yard. The facility will be capable of servicing CN's fleet of locomotives operating across its U.S. network.

With Kirk Yard as the primary classification yard in the Chicago area, CN's rail satellite operations around Chicago in Markham, Schiller Park, Hawthorne, Glenn and Joliet yards will continue to be focused on local pick-up and delivery of freight cars to customers.

The relocation of the locomotive repair shop to Kirk

les et d'équipement lourd. Les exportations tendent à être constituées de ressources recyclées (papier, acier, résine plastique) ainsi que de produits agricoles (drèches de distilleries, soja, etc.).

En conclusion, M. Hallman a déclaré au *Maritime Magazine*: «Le CN est un chef de file dans le développement et l'exploitation d'installations d'exportation de marchandises conteneurisées à des emplacements clés comme Chicago, Prince George et Vancouver, afin d'aider les exportateurs des États-Unis et du Canada à répondre à la demande asiatique croissante de bois d'œuvre et de céréales.»

Comme le CN, le Canadien Pacifique se prépare à une augmentation des volumes de fret en provenance et à destination du Midwest.

«Nous investissons 90 millions de dollars au Dakota du Nord et au Minnesota afin de pouvoir prendre en charge de plus grands volumes au nord et au sud», a déclaré au *Maritime Magazine* le porte-parole du CP, Mike LoVecchio. «Cela nous permet d'appuyer les exportations de céréales des États-Unis vers l'Asie et le secteur de l'énergie, ainsi que de mieux relier Vancouver au Midwest et à Chicago.»

M. LoVecchio a noté que les expéditions de pétrole du CP en provenance du Bakken au Dakota du Nord à destination du golfe du Mexique étaient passées l'an dernier à près de 8 000 wagons comparativement à 500 il y a quelques années.

Il a souligné que le CP avait adopté une «approche dynamique pour répondre à la forte demande dans ses principaux secteurs d'activité». Les principales mesures qu'il a prises sont l'embauchage de 3 300 nouveaux employés, l'ajout de 91 locomotives neuves sur son réseau en 2011-2012, des dépenses en capital de 1 milliard de dollars cette année et encore davantage dans les prochaines années, une meilleure information en temps réel sur les expéditions, l'ajout ou le prolongement de voies d'évitement dans des secteurs clés du réseau ainsi que l'utilisation de trains plus longs avec puissance de traction répartie.

Pour ce qui est des nouveautés concernant d'autres transporteurs actifs dans le Midwest, il vaut la peine de mentionner l'entente annoncée l'été dernier entre Norfolk Southern (NS) et le département des Transports de l'Illinois pour permettre le début des travaux d'amélioration du réseau ferré de Chicago afin d'éliminer les retards, parfois de plus d'une journée, dans un des pires goulots d'étranglement ferroviaires des États-Unis.

Le projet, baptisé «Englewood Flyover», comprend la construction d'un pont de 2 000 pieds qui portera les voies nord-sud utilisées quotidiennement par six douzaines de trains de banlieue sur une ligne principale est-ouest commune avec NS et une douzaine de trains de passagers d'Amtrak.

Augmentation du commerce bilatéral

Par ailleurs, le commerce bilatéral demeure vigoureux avec une région qui entretient des liens économiques et historiques étroits avec le Canada. Il a repris en force en 2010 après la récession de 2009 et la tendance se confirme en 2011.

Le consul général du Canada à Chicago a déclaré au

Yard will free space in CN's Markham Yard for redevelopment adjacent to CN's Chicago Intermodal Terminal.

Meanwhile, CN is continuing to invest in its fast growing intermodal terminal in Harvey, Ill. and is actively exploring redevelopment potential for this area strategically located south of Chicago.

What types of products are moving over the CN system from ports east and west to the Midwest?

Here, Mr. Hallman indicated that "imports reflect typical North American consumer demand in containers as well as manufacturing demand from automotive and heavy equipment maker sectors. Exports tend to be recycled resources (paper, steel, plastic resin) in addition to agricultural products (DDGs, soybeans etc.)."

In conclusion, he told *Maritime Magazine*: "CN is a market leader in developing and operating container export facilities in key locations such as Chicago, Prince George and Vancouver to help exporters in America and Canada to serve growing lumber and grain markets in Asia."

Like CN, Canadian Pacific is gearing up for further growth in freight volumes to and from the Midwest.

"We're investing \$90 million in North Dakota and Minnesota so we can handle more volume north and south," CP spokesman Mike LoVecchio, told *Maritime Magazine*. "This supports U.S. grain exports to Asia, the energy sector, and more efficiently links Vancouver to the Midwest and Chicago."

Mr. LoVecchio noted that CP's shipments of oil from the North Dakota Bakken destined for the U.S. Gulf jumped in the past year to about 8,000 railcars compared with 500 cars a few years ago.

He stressed that CP has taken "an aggressive approach to meet the strong demand in its key lines of business." The chief components include the hiring of 3,300 new employees, the addition of 91 new locomotives system-wide in 2011/12, committing \$1 billion in capital spending this year and increased spending over the next several years, enhanced real-time shipping information, adding new sidings and siding extensions in key areas of the network, and longer trains with distributed power.

Viewing developments involving other carriers active in the Midwest, worth noting is a new agreement announced last summer between Norfolk Southern (NS) and the Illinois Department of Transportation. This allowed work to begin on a Chicago rail project to eliminate delays in shipments that can be more than a day in one of the worst rail bottlenecks in the United States.

The so-called Englewood Flyover project entails the construction of 2,000-ft bridge to lift north-south tracks used by six dozen commuter trains daily over an east-west main line shared by NS and about a dozen Amtrak passenger trains.

Growing bilateral trade

Meanwhile, bilateral trade remains strong with a region featuring significant economic and historical links with Canada. Two-way trade bounced back sharp-

Maritime Magazine: «Le Midwest représente un débouché important pour la technologie et l'expertise canadiennes, en particulier pour la fabrication de pointe, les sciences de la vie et l'énergie renouvelable.»

De façon générale, les possibilités de collaboration sont nombreuses.

Selon Statistique Canada, le commerce de marchandises avec les États-Unis a excédé les 500 milliards de dollars en 2010, et les exportations canadiennes ont atteint les 300 milliards.

Dans le Midwest, c'est le Michigan qui est le principal partenaire commercial du Canada. Les exportations canadiennes vers le Michigan se sont chiffrées à 42,7 milliards de dollars l'an dernier, tandis que les importations totalisaient 21 milliards. L'Illinois venait en deuxième place, avec des exportations et des importations de 32 et 14 milliards de dollars respectivement. L'Ohio occupait la troisième place, avec des exportations et importations de 15 et 16 milliards de dollars respectivement.

Les exportations canadiennes avec ces trois États ont gagné du terrain, selon les données statistiques pour les sept premiers mois de 2011. Avec l'Illinois, la hausse a été de 13,4 %. Et les exportations canadiennes dans cette période ont augmenté de 5,5 % avec l'Ohio ainsi qu'avec le Michigan. **M**

ly in 2010 from the 2009 recession, and the trend in 2011 is building on this momentum.

Canada's Consulate General in Chicago has told *Maritime Magazine*: "The Midwest is an important market for Canadian technology and expertise, particularly in advanced manufacturing, life sciences and renewable energy."

Generally speaking, there are many opportunities for collaboration.

According to Statistics Canada, total merchandise trade with the United States exceeded \$500 billion in 2010, with Canadian exports representing \$300 billion.

In the Midwest region, Michigan is Canada's biggest trading partner. Canadian exports to Michigan amounted to \$42.7 billion last year, while imports totaled \$21 billion. Second was Illinois, with exports and imports respectively at \$32 billion and \$14 billion. In third place is Ohio, with exports and imports respectively of \$15 billion and \$16 billion.

With all three states, Canadian exports were gaining further ground, indicated statistics covering the first seven months of 2011. With Illinois, they were up 13.4%. And Canadian exports during this period were showing gains of 5.5% with both Ohio and Michigan. **M**



We Deliver

JOHN J. CARRICK

JOHN J. CARRICK

MORE

On Time, Every Time!

- 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

Maritime Work Force in Quebec

Ten years of Sectorial Committee achievements and skills and knowledge upgrading

Main-d'œuvre maritime au Québec

Dix ans de réalisations du Comité sectoriel et mise à jour des connaissances



Claude Mailloux

Executive Director, Human Resources Sectorial Committee of the Maritime Industry

Directeur général, Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime

2011 est une année bien spéciale pour le Comité sectoriel de l'industrie maritime. Cela fait maintenant dix ans qu'il a été créé, grâce à l'appui d'Emploi-Québec, et surtout aux efforts de gens de l'industrie maritime visant à se doter d'un outil efficace de développement de la main-d'œuvre. Plus précisément, l'objectif était à l'époque de faire face aux défis émergents et en particulier à la perspective de pénurie de personnel navigant qualifié. Cette problématique touchait à la fois au manque de relève qui commençait déjà à se faire sentir ainsi qu'au développement des compétences de la main-d'œuvre.

Au fil des années, le Comité a réalisé un grand nombre des travaux et a développé quantité d'outils pour aider l'industrie à faire face à ces difficultés. Le lecteur intéressé trouvera sur notre site Internet, www.csmoim.qc.ca, l'information pertinente sur nos projets passés et présents.

Maintenir à jour la connaissance sectorielle

L'un des éléments importants de la mission du Comité concerne la connaissance sectorielle. Pour agir efficacement, il faut connaître et comprendre l'évolution du marché du travail dans notre secteur. Dans les lignes qui suivent, je vous dirai quelques mots sur un projet réalisé à l'hiver 2011. Il s'agit d'une enquête par sondage auprès des entreprises.

The year 2011 is a very special one for the Sectorial Committee of the Maritime Industry. It has now been ten years since it was created with the support of Emploi-Québec and especially the efforts of people involved in the maritime industry with a view to acquiring an effective work force development tool. More specifically, the goal at the time it was created was to deal with emerging challenges and in particular the prospect of shortages of qualified navigating personnel. This problem concerned both the lack of succession, which was already being felt, and the development of work force skills.

Over the years, the Committee has completed a great deal of work and developed a host of tools to help the industry cope with these difficulties. Readers who are interested will find information pertaining to our past and present projects on our Web site at www.csmoim.qc.ca.

Keeping sectorial knowledge up to date

One of the most important aspects of the Committee's mission concerns skills and knowledge specific to the sector. To act effectively, we have to be aware of and understand the evolution of the labour market in our

Le dernier diagnostic sectoriel complet sur la main-d'œuvre maritime avait été complété en 2008. Toutefois, comme les conditions économiques ont changé du tout au tout après sa parution, nous voulions savoir, trois ans plus tard, si la situation et les prévisions des employeurs avaient changé.

En mars 2011, un sondage téléphonique de 10 minutes a été réalisé par Léger Marketing auprès de 50 répondants dans les catégories suivantes: administrations portuaires, services portuaires et maritimes, transporteurs de marchandises et de passagers.

La méthodologie prévoyait qu'un nombre représentatif de répondants, associés à des entreprises de tailles différentes, devait se retrouver dans chacune des catégories. Les 13 questions que comportait l'entrevue portaient sur les thèmes suivants:

- évolution du nombre d'employés;
- prévisions d'embauche;
- difficultés à combler les besoins en main-d'œuvre;
- dépenses de formation;
- identification des enjeux.

Des résultats qui confirment ceux de 2008

Évidemment, un sondage éclair de ce type ne permet pas d'obtenir des données démographiques chiffrées. Il permet de dégager les tendances des dernières années sur les thèmes abordés ainsi que la perception et les prévisions des entreprises sur les trois années à venir.

Dans l'ensemble, les résultats obtenus témoignent d'une continuité avec les résultats de l'enquête de 2008. On

area. Below is a summary of a project carried out in the winter of 2011. This was a survey conducted among various companies. The previous complete sectorial analysis of the maritime work force had been carried out in 2008. Since economic conditions, however, had changed entirely since it was published, we wanted to find out, three years later, whether the situation and employers' forecasts had changed.

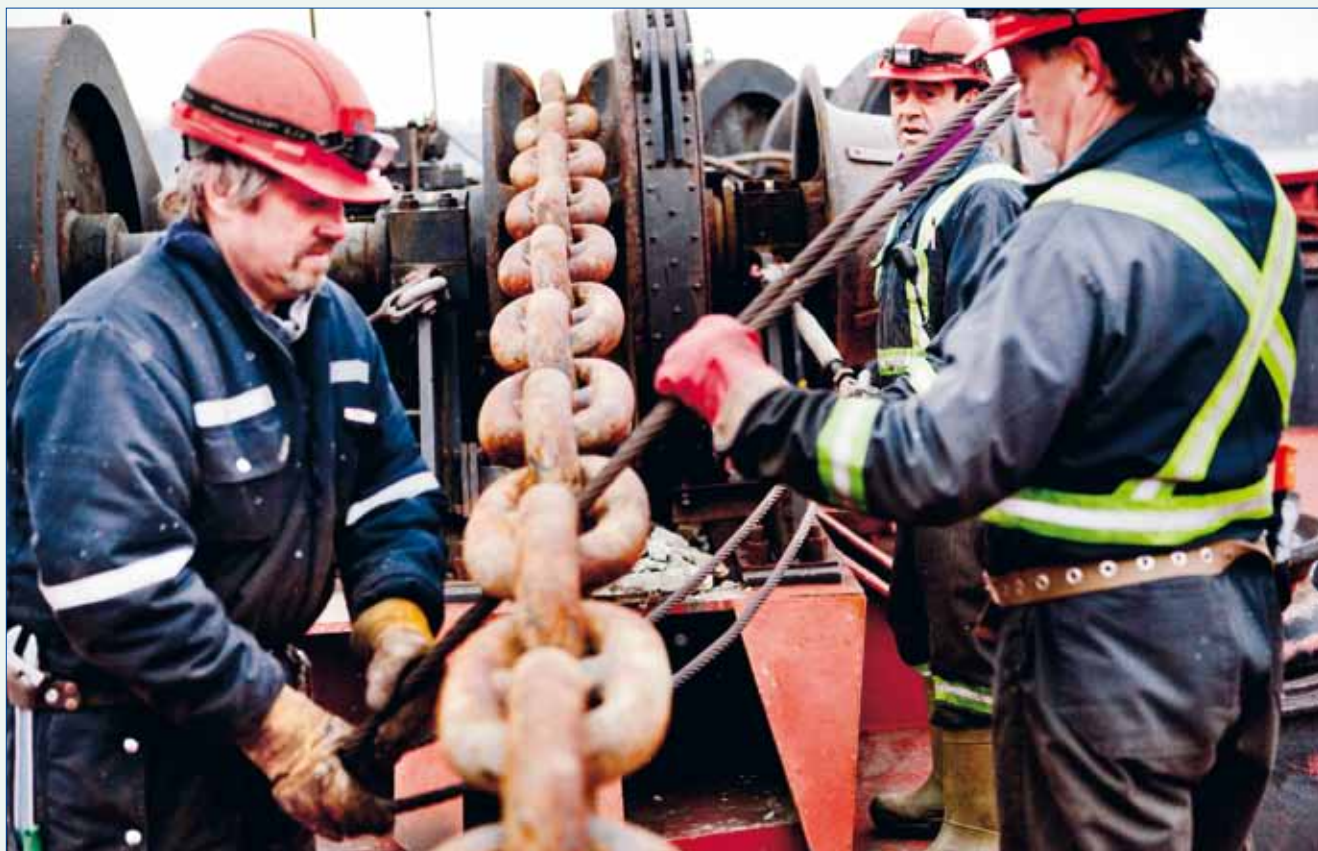
In March 2011, a ten-minute telephone survey was conducted by Léger Marketing among 50 respondents in the following categories: port administration, port and maritime services, and cargo carriers and passenger vessels.

The methodology ensured that a representative number of respondents from businesses of various sizes were to be found in each of the categories. The 13 interview questions dealt with the following subjects:

- Evolution of number of employees
- Hiring forecasts
- Difficulties in meeting work force needs
- Training expenses
- Identification of issues

Results confirming those of 2008

Obviously a quick survey of this type does not provide quantified demographic data. It does, however, spotlight recent trends in the subjects covered, and the companies' perceptions and predictions for the next three years.



prévoit qu'au cours des trois prochaines années le nombre d'employés sera stable ou à la hausse chez une majorité d'employeurs. Cela est vrai autant pour le personnel navigant que non navigant.

Du côté des officiers de pont, 41 % des répondants prévoient une hausse de leurs effectifs alors que 50 % prévoient que leur nombre restera stable. La tendance est la même en ce qui concerne le personnel de pont non breveté (matelots et timoniers). En effet, 32 % des entreprises interrogées envisagent une hausse des effectifs au cours des trois prochaines années et 41 % entrevoient une situation stable.

Les entreprises prévoient, dans une proportion de 32 %, une hausse du personnel administratif et 64 % d'entre elles prédisent une stabilité des effectifs. Quant au personnel non navigant affecté aux opérations et à la manutention portuaire, il devrait être en hausse selon 14 % des entreprises et stable selon 46 % des entreprises. Seulement 4 % des entreprises voient plutôt venir une baisse de cette catégorie d'employés et 36 % n'ont pu se prononcer sur cette question.

Overall, the results obtained are consistent with the results of the survey conducted in 2008. It is expected that, in the next three years, the number of employees will remain stable or rise among the majority of employers. This is true for both navigating and non-navigating personnel.

Regarding deck officers, 41% of respondents expect there to be an increase, while 50% expect their numbers to remain stable. The trend is the same with regard to deck crew (deckhands and wheelmen). It seems that 32% of the companies surveyed foresee an increase in personnel over the next three years and 41% expect the situation to remain stable.

Of the companies surveyed, 32% foresee an increase in administrative personnel and 64% predict their numbers will be stable. Non-navigating personnel assigned to port operations and handling should rise, according to 14% of companies, and remain stable, according to 46%. Only 4% of companies foresee a drop

Work force issues as perceived by maritime employers

The percentages express the proportion of employers surveyed who consider the issue to be very or fairly important.

Enjeux de main-d'œuvre perçus par les employeurs maritimes

Le pourcentage exprime la proportion d'employeurs interrogés qui considèrent l'enjeu très important ou assez important.

	Total Total %	Shipowners Armateurs %	Port administrations Administrations portuaires %	Port Services Services portuaires %	Maritime Services Services maritimes %
Shortage of qualified candidates Manque de candidats qualifiés	84	82	63	86	89
Ageing work force Vieillesse de la main-d'œuvre	58	71	50	14	67
Competition for hiring of work force Concurrence pour l'embauche de la main-d'œuvre	44	41	38	43	50
Inadequate training programs Programmes de formation inadéquats	36	53	25	57	17
Turnover rate too high Taux de roulement trop important	30	47	25	14	22
Integration of immigrant work force Intégration de la main-d'œuvre immigrante	26	29	0	29	33



CSMOIM

L'embauche du personnel demeure un sujet de préoccupation important pour les employeurs: 54 % d'entre eux prévoient qu'il sera difficile de trouver le personnel dont ils auront besoin et 14 % que ce sera même très difficile. C'est chez les armateurs avec 76 % et les services maritimes avec 78 % qu'on est le plus nombreux à le croire.

L'embauche des capitaines suscite les plus grandes inquiétudes pour les trois prochaines années, alors que 73 % des armateurs croient qu'il sera difficile d'en recruter, contre 55 % pour les premiers officiers de pont. Ce résultat constitue un léger renversement de tendance car en 2008, les employeurs maritimes avaient identifié les postes d'officiers mécaniciens comme étant les plus difficiles à pourvoir. Par contre, le recrutement de matelots est vu avec plus d'optimisme. Seulement 27 % des armateurs envisagent des difficultés d'embauche pour cette catégorie de personnel.

Les résultats du sondage témoignent d'une continuité des préoccupations avec celles qui avaient été relevées en 2008 dans le dernier diagnostic sectoriel. La difficulté à trouver des candidats expérimentés et qualifiés figure d'ailleurs en tête de liste des enjeux, suivie de près par le vieillissement de la force de travail. Une note positive cependant, les prévisions d'embauche demeurent stables ou à la hausse chez une bonne majorité d'employeurs pour les trois prochaines années, ce qui est de très bon augure. Ces perspectives optimistes sont également cohérentes avec les développements que l'on observe dans le monde maritime, comme le boom minier sur la Côte-Nord et l'arrivée de nouveaux navires acquis récemment par de nombreux armateurs du système Saint-Laurent-Grands Lacs. **M**

in this employee category and 36% did not answer the question.

The hiring of personnel remains a major topic of concern for employers. Of them, 54% predict that it will be difficult to find the personnel they need and 14% say that it will actually be very hard. Those most inclined to think so are shipowners at 76% and maritime services at 78%.

The greatest cause for concern is the hiring of captains over the next three years, with 73% of shipowners thinking that they will be hard to recruit, while only 55% are concerned about hiring first deck officers. This result is a slight reversal of the trend since, in 2008, maritime employers had identified the positions of engineer officers as being the most difficult to fill. The recruitment of deckhands, however, is viewed more optimistically. Only 27% of shipowners envisage hiring difficulties in this category of personnel.

These survey results indicate continuity of the concerns identified in 2008 in the previous sectorial analysis. The difficulty of finding experienced and qualified candidates ranks first, moreover, among the issues facing the sector, followed closely by the ageing workforce. A positive note, however, is that hiring forecasts remain stable or on the rise among the large majority of employers over the next three years, and this bodes very well. This optimistic outlook is also consistent with the developments we have observed in the maritime world, such as the mining boom on the North Shore and the arrival of new vessels recently acquired by numerous shipowners in the Great Lakes St. Lawrence Seaway system. **M**

ACPA'S 53rd AGM and Conference in Sept-Iles 53^e AGA et Conférence de l'AAPC à Sept-Îles



Leo Ryan

Bulk carriers were continually present in the magnificent Baie de Sept-Iles during a well-attended conference hosted by the Sept-Iles Port Authority.

Pendant toute la conférence fort courue dont l'Administration portuaire de Sept-Îles a été l'hôte, on notait la présence de vraquiers dans la magnifique baie de Sept-Îles.

Ports assess key role amidst natural resources boom

Les Ports analysent leur rôle en ce qui concerne le boom des ressources naturelles

Leo Ryan

La 53^e Conférence et Assemblée générale annuelle de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC), un événement fort couru, a réuni du 6 au 10 août plus de 200 participants autour d'un thème général d'une grande actualité: *Des ports: un chaînon entre les ressources naturelles et la prospérité du Canada*.

Il était particulièrement indiqué que la conférence ait lieu au port de Sept-Îles, qui est actuellement le centre d'une activité économique régionale fiévreuse, générée par les gigantesques projets miniers et de production d'énergie hydraulique en chantier ou envisagés (voir MM 60). Pierre Gagnon, président-directeur général de l'Administration

The 53rd AGM and Conference of the Association of Canadian Port Authorities was a well-attended affair, attracting more than 200 participants who held discussions on a highly-topical general theme: *Ports-Linking Natural Resources to Canada's Prosperity*.

It was fitting that the August 6-10 conference was staged at the Port of Sept-Iles, currently at the centre of feverish, regional economic activity generated by huge mining and hydropower projects in progress or planned (See MM 60). Enthusiastic master of ceremonies during the event was Pierre Gagnon, President and CEO of the Sept-Iles Port Authority.

portuaire de Sept-Îles, a assuré avec enthousiasme la maîtrise de cérémonie de l'événement.

Les gouvernements étaient représentés notamment par l'honorable Denis Lebel, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, et M. Serge Simard, ministre délégué aux Ressources naturelles et à la Faune du Québec.

En sa qualité de ministre responsable des régions du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de la Côte-Nord, M. Simard a rappelé que plus de 80 milliards de dollars seront investis d'ici 25 ans dans l'ambitieux Plan Nord du gouvernement du Québec.

De son côté, M. Lebel a souligné l'importance des partenariats pour maximiser les investissements dans les infrastructures afin que le Canada soit en mesure de saisir les occasions qui s'offrent dans l'économie mondiale.

En raison de la forte demande étrangère, surtout en Chine, pour les produits de base canadiens, des ports comme Vancouver, Prince Rupert, Québec et Sept-Îles font face à de nouveaux défis pour la manutention du vrac.

L'importance du transport maritime des ressources naturelles canadiennes a parfois été éclipsée par celle du transport conteneurisé, beaucoup plus visible parce qu'il achemine des grands volumes de biens manufacturés et de produits de consommation de grande valeur. Pourtant, les marchandises conteneurisées représentent moins de 10 % des volumes totaux manutentionnés dans les ports canadiens, ont appris les délégués à la conférence.

Pour mettre en perspective l'exploitation des ressources naturelles, Pierre Gratton, président de l'Association minière du Canada, a rappelé que 20 milliards de dollars sont investis annuellement dans le secteur minier au Canada et que 19 % environ des dépenses mondiales d'exploration engagées en 2010 l'ont été au Canada. «Les minéraux comptent pour 21 % de la valeur des exportations de ressources naturelles du Canada.»

M. Gratton a illustré de manière frappante l'importance du facteur chinois: «Dans les années 1980, la Chine

Mr. Gratton estimated that over the next five years the presently-proposed mining-related projects in Canada, including iron ore destined to feed Asian and European steel mills, will attain \$120 billion.

In his view, "notwithstanding the current volatility and fragility being experienced in the US and Europe, the fundamentals remain strong, as shown in the emerging economies of China and India."

Brad Julian, principal of Julian Associates LLC, pointed out that seaborne bulk shipments totaled 9 billion tonnes last year. Over the past decade, the iron ore maritime trade has witnessed the strongest average annual growth at 8%. Australia and Brazil are the leading iron ore exporters, while China, Japan and South Korea constitute the chief importing countries. China alone represents 47% of global coal consumption and 45% of global coal production.

Based in Sept-Îles, the Iron Ore Company of Canada is a major supplier of iron ore nuggets and concentrates. IOC president Zoe Yujnovich told the conference that "Canadian resources are seen on world markets as being reliable and of high quality." She underlined the importance of being "competitive on a loaded basis" in China and other markets.

Reviewing recent trends in bulk shipping from a carrier's perspective was Jean Lemay, Vice-President, Commercial, Fednav Ltd.

As bulk vessels and container ships get bigger, observed Claude Comtois, geography professor at the Université de Montréal, basically carriers will go where there is the cargo. "There is no single model in the mega vessel."

The new generation will include Chinamax bulk vessels of over 300,000 tonnes capacity and the astonishing 18,000-TEU container ships recently ordered by Maersk Line. The latter are destined initially for the Europe-Asia trades.

Denis Lebel, Federal Minister of Transportation, Infrastructure and Communities, on left, and Serge Simard, Quebec Minister of Natural Resources and Wildlife, offered upbeat messages on future developments in northern Quebec.

Denis Lebel, ministre fédéral des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités (à gauche), et Serge Simard, ministre québécois des Ressources naturelles et de la Faune, ont livré des messages optimistes concernant la mise en valeur future du Nord québécois.



Leo Ryan

consommait 5 % des métaux de base du monde comparativement à 30 % aujourd'hui!»

M. Gratton évalue que d'ici cinq ans, la valeur des projets miniers actuellement proposés au Canada, y compris le minerai de fer destiné aux aciéries asiatiques et européennes, atteindra 120 milliards de dollars.

Selon lui, «malgré la volatilité et la fragilité que connaissent actuellement les États-Unis et l'Europe, les fondamentaux restent solides comme le montrent les économies émergentes de Chine et d'Inde».

Brad Julian, directeur de Julian Associates LLC, a fait ressortir que les expéditions de vrac par mer ont totalisé 9 milliards de tonnes l'an dernier. Dans la dernière décennie, c'est le commerce maritime de minerai de fer qui a connu la plus forte croissance annuelle moyenne, soit 8 %. L'Australie et le Brésil sont les principaux exportateurs de minerai de fer, tandis que la Chine, le Japon et la Corée du Sud sont les grands pays importateurs. La Chine compte à elle seule pour 47 % de la consommation et 45 % de la production mondiale de charbon.

Établie à Sept-Îles, la Compagnie minière IOC est un important fournisseur de concentrés et de pépites de minerai de fer. La présidente d'IOC, Zoe Yujnovich, a déclaré à la conférence que les ressources naturelles canadiennes étaient considérées comme des produits fiables et de haute qualité. Elle a souligné l'importance d'être «concurrentiel pour les prix à bord du bateau» pour le marché chinois et d'autres débouchés.

Jean Lemay, vice-président, Secteur commercial à Fednav ltée, a passé en revue les tendances récentes en matière de transport de vrac du point de vue du transporteur.

Les vraquiers et les porte-conteneurs deviennent de plus en plus gros, a fait observer Claude Comtois, professeur de géographie à l'Université de Montréal, et les transporteurs iront où se trouvent les marchandises. «Il n'y a pas de modèle unique pour le méganavire.»

La nouvelle génération comprendra des vraquiers Chinamax d'une capacité dépassant les 300 000 tonnes ainsi que les étonnants porte-conteneurs de 18 000 EVP récemment commandés par Maersk Line. Ces derniers sont destinés initialement aux axes Europe-Asie.

Les ports doivent offrir plus de profondeur dans les voies d'accès

«Partout dans le monde, des pressions s'exercent sur les ports pour qu'ils fournissent des voies d'accès plus profondes pour de plus grands navires», a déclaré le M. Comtois, et il a ajouté que la place du Canada dans le commerce maritime mondial ne sera pas touchée par des changements comme les expansions des canaux de Panama et de Suez.

Vancouver et Prince Rupert, par exemple, a-t-il indiqué, sont bien placés pour prendre en charge les exportations de charbon alors que Montréal va continuer de profiter de «liaisons intermodales uniques» avec le Midwest. Vancouver et Halifax offrent de nouveaux aménagements commodes pour les porte-conteneurs avec leurs ponts-portiques



Leo Ryan

Larger ships are putting pressure on ports to provide deeper access – Claude Comtois

L'augmentation de la taille des navires force les ports à offrir des voies d'accès plus profondes, a fait observé Claude Comtois.

Key government officials present were Denis Lebel, federal Minister of Transport, Infrastructure and Communities, and Serge Simard, Quebec Minister of Natural Resources and Wildlife.

As the minister responsible for the Saguenay-Lac Saint-Jean and Cote-Nord regions, Mr. Simard recalled that over \$80 billion will be invested in the provincial government's ambitious Plan Nord over the next 25 years.

For his part, Mr. Lebel underlined the role of partnerships to maximize investments in transportation infrastructure in order for Canada to capitalize on emerging opportunities in the global economy.

As a result of strong foreign demand led by China for Canadian commodities, such ports as Vancouver, Prince Rupert, Quebec, and Sept-Îles are confronting new challenges in bulk-handling.

The significance of shipping Canadian commodities has sometimes been overshadowed by the public visibility of container movements since they involve the large volumes of high-value consumer and manufactured goods. Yet, containerized cargo represents under 10% of the total volume of cargo handled in Canada's ports, conference delegates were told.

Putting natural resource developments in perspective, Pierre Gratton, President of the Mining Association of Canada, recalled that some \$20 billion is invested in Canada's mining sector annually and that Canada attracted about 19% of world exploration spending in 2010. "Minerals account for 21% of the value of Canada's goods exports."

The China factor was illustrated by Mr. Gratton in striking fashion. "In the 1980s, China consumed 5% of world base metals and today it's 30%!"



Leo Ryan

IOC President Zoe Yujnovich stressed that Canadian resources are well-positioned on global markets.

La présidente d'IOC, Zoe Yujnovich, a souligné que les ressources du Canada étaient très prisées sur les marchés mondiaux.

Ports under pressure for deeper access

"Everywhere in the world, ports are under pressure to provide deeper access for larger ships," Prof. Comtois said, adding that the present role of Canada in world maritime trade will not diminish as a result of such developments as expansions of the Panama and Suez canals.

For instance, Vancouver and Prince Rupert, he indicated, were well-positioned for coal exporting while Montreal will continue to benefit from "unique intermodal connections" with the US Midwest. Vancouver and Halifax are offering greater outreach for container carriers with 22-container-wide gantry cranes.

The Port of Quebec is well placed to expand as an international bulk transshipment centre, Prof. Comtois said. But he also suggested that with shipping companies looking for more volume in cargo, it could be feasible for the ports of Trois-Rivières, Bécancour and Sorel to merge their operations on the St. Lawrence River to enhance economic efficiencies – thus emulating what transpired several years ago for the creation of Port Metro Vancouver.

Within the framework of a Canadian gateway strategy launched in 2007, the Pacific gateway is well launched, whereas the Atlantic and Ontario-Quebec continental gateways involving public and private participation are still a work in progress despite certain steps forward.

Depuis 75 ans...

dédié à la défense des intérêts
des armateurs domestiques et à
la promotion du transport maritime.

For 75 years...

Dedicated to defending
the interests of domestic carriers and
to the promotion of maritime transport.

www.armateurs-du-saint-laurent.org



Armateurs
du Saint-Laurent
St. Lawrence Shipoperators

L'association représente une flotte de près
de 170 navires battant pavillon canadien.

The Association represents nearly
170 Canadian-flagged vessels.

Photo: Thierry Richard

capables de manutentionner 22 conteneurs de front.

Le Port de Québec est en bonne position pour élargir son rôle comme centre international de transbordement de vrac, d'ajouter le M. Comtois. Il a cependant précisé que comme les compagnies maritimes veulent augmenter leurs volumes de cargaisons, les ports de Trois-Rivières, Bécancour et Sorel pourraient fusionner leurs opérations sur le Saint-Laurent pour accroître leur efficacité économique – c'est cette même logique qui a entraîné la création de Port Metro Vancouver il y a quelques années.

Dans la perspective d'une stratégie des portes canadiennes lancée en 2007, la porte du Pacifique est bien en selle alors que la porte de l'Atlantique et la porte continentale Ontario-Québec, qui font appel à la participation des secteurs public et privé, demeurent encore à l'état de projets inachevés malgré certains pas en avant.

Madeleine Paquin, présidente de Logistec, qui est l'âme de la porte continentale Ontario-Québec, a insisté sur le fait que même à notre époque de contraintes budgétaires, il faut continuer de réserver des fonds pour les infrastructures afin d'appuyer les services intermodaux et de faciliter le commerce. Mais plus important encore, ne pas investir équivaut à être moins compétitifs et nous serons alors les grands perdants.

Par ailleurs, la croissance de la demande mondiale de produits de base et sa propre situation géographique stratégique pour soutenir l'activité minière dans le Nord ont poussé le Port de Saguenay à entreprendre des travaux de 34 millions de dollars en trois phases pour aménager un parc industriel intermodal au terminal maritime de Grande Anse. Une étude d'impact environnemental a été réalisée. Grâce à l'appui du Port, des gouvernements provincial et fédéral ainsi que de la Ville de Saguenay, la phase 1, qui comprend la préparation d'aires d'entreposage et de zones industrielles, est en marche. Un embranchement ferroviaire de 12,5 km reliera le terminal au réseau ferré québécois.

Le directeur général du port, Alain Bouchard, est d'un optimisme inébranlable. Il prévoit que «le tonnage annuel, qui voisine actuellement les 400 000 tonnes, sera multiplié par 20 d'ici 10 ans».

Hamilton sera l'hôte de la conférence de l'AAPC en 2012

Comme le veut la tradition, l'AAPC a nommé membres honoraires à vie des personnes qui se sont particulièrement distinguées par leurs longs et excellents services. Les personnes ainsi honorées cette année sont le capt Al Soppitt, ex-président-directeur général de l'Administration portuaire de Saint John, ainsi que MM. Ross Gaudreault, ex-président-directeur général de l'Administration portuaire de Québec, Robert Masson, ancien président de l'Admi-



Jean-Maurice Gaudreau, former chief executive of the Port of Sept-Îles between 1984 and 1997, on left, is pictured chatting with Louis-Marie Beaulieu, President of Groupe Desgagnés, and Nicole Trépanier, President of Sodes.

On voit ici, à gauche, Jean-Maurice Gaudreau, ex-directeur général du Port de Sept-Îles de 1984 à 1997, en train de bavarder avec Louis-Marie Beaulieu, président du Groupe Desgagnés, et Nicole Trépanier, présidente de la Sodes.

Madeleine Paquin, president of Logistec Corporation, who has been a key driving force behind the Ontario-Quebec continental gateway, stressed that "even in these times of budgetary constraints, the funds allocated to infrastructures must remain available in order to support intermodal service projects and to facilitate trade. Even more important, to not invest amounts to imposing a significant competitive disadvantage and we will do so at our own peril."

Meanwhile, the growing world demand for commodities and a strategic location to support northern mining activity has stirred the small Port of Saguenay to embark on a \$34 million, three-phase project to develop an intermodal industrial park at Grande Anse Marine Terminal. An environmental assessment has been completed. With support from the port, the provincial and federal governments, and the City of Saguenay, Phase 1 comprising the preparation of storage and industrial zones, is in progress. A 12.5 km rail spur will connect with the Quebec railway network.

The port's general manager, Alain Bouchard, is unabashedly bullish. He forecasts that "the current annual tonnage of about 400,000 tonnes will multiply by 20 within 10 years."

Hamilton host for ACPA 2012

In keeping with tradition, honorary ACPA life memberships were awarded to noted figures for their long and valuable service. Those honoured this year were Capt. Al Soppitt, former President and CEO of the Saint John Port Authority; Ross Gaudreault, former President and CEO of the Québec Port Authority; Robert Mas-

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



Canada



PORT
SEPT-ÎLES

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

The coffee breaks from business sessions offered opportunities for lively discussions.

Les pauses-café pendant les séances de travail sont l'occasion de discussions animées.



Leo Ryan

nistration portuaire de Trois-Rivières, et Frank Martini, ancien directeur des Affaires commerciales à l'Administration portuaire de Montréal.

Le prochain rendez-vous annuel aura lieu à Hamilton du 19 au 22 août 2012. En 2012, le port de Hamilton célébrera aussi son 100^e anniversaire. **M**

son, former President of the Trois-Rivières Port Authority; and Frank Martini, former Director of Commercial Affairs of the Montreal Port Authority.

The next annual rendez-vous will be in Hamilton on August 19-22, 2012. The Port of Hamilton in 2012 will, in addition, be celebrating its 100th anniversary. **M**

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@soderholmmaritime.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



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



Study underlines enormous impact of Great Lakes/Seaway System

Une étude met en lumière une menace majeure pour le réseau Grands Lacs/Voie maritime

All cargo ships entering the State of New York via the Great Lakes must pass through the Snell and Eisenhower locks between the Wiley-Dondero Canal.

Tous les navires de charge qui arrivent dans l'État de New York par les Grands Lacs doivent passer par les écluses Snell et Eisenhower dans le canal Wiley-Dondero.

Leo Ryan

Près de 227 000 emplois au Canada et aux États-Unis dépendent du transport des 332,1 millions de tonnes de marchandises qui transitent par les terminaux maritimes du réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent.

En 2010, les activités des navires et la manutention des cargaisons dans les terminaux des 32 ports de la voie de navigation nord-américaine ont généré au total 33,6 milliards \$US (34,6 milliards \$CAN) d'activité économique aux États-Unis et au Canada.

Toute cette activité maritime a rapporté aux municipalités, aux États, aux provinces et aux gouvernements fédéraux 4,6 milliards \$US (4,7 milliards \$CAN) en revenus directs, indirects et induits ainsi qu'en recettes fiscales.

Telles sont les principales conclusions d'une analyse d'impact économique réalisée par le cabinet-con-

Nearly 227,000 jobs in Canada and the United States are attributable in some way to the 332.1 million tonnes of cargo moved via the marine terminals located on the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System.

The marine cargo and vessel activity at terminals in 32 ports in the North American waterway generated a total of US\$33.6 billion (C\$34.6 billion) of total economic activity in the United States and Canada in 2010.

All this maritime activity has accounted for US\$4.6 billion (C\$4.7 billion) in direct, induced and indirect state and local Federal, state/provincial and local tax revenues.

These are key findings of an economic impact analysis completed by the consulting firm, Martin Associates of Lancaster, Pennsylvania commissioned by a

seil Martin Associates de Lancaster en Pennsylvanie, à la demande d'un groupe binational composé de parties prenantes des Grands Lacs et de la Voie maritime.

Rendu public le 18 octobre à Ottawa et à Washington, le rapport contient également un chapitre qui évalue l'impact éventuel du projet controversé de l'État de New York d'imposer d'ici 2013 une réglementation des eaux de ballast bien plus exigeante que les normes internationales largement acceptées. Les autres États américains ont convenu d'appliquer des normes beaucoup plus réalistes, estiment des observateurs de l'industrie.

«Un État voyou est en train de compromettre quelque 12 milliards de dollars d'activité économique», a déclaré au *Maritime Magazine* Raymond Johnston, président de la Chambre de commerce maritime.

Le comité directeur du projet était constitué de représentants de six organisations: la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, la Chambre de commerce maritime, Transports Canada, l'American Great Lakes Ports Association et la Lake Carriers Association.

Les emplois directs représentent à eux seuls près de 92 923 de tous les 226 833 emplois créés par le transport de marchandises dans la voie de navigation. De ces emplois directs, 48 288 sont créés au Canada et 44 634, aux États-Unis.

Selon le rapport, «les achats régionaux et locaux faits par ces 92 923 détenteurs d'emplois directs soutiennent également 66 005 emplois induits dans l'économie régionale ».

En outre, les 6,4 milliards \$US (6,6 milliards \$CAN) d'achats régionaux des entreprises qui fournissent des services aux ports et aux installations maritimes créent 67 905 emplois indirects.

Selon le rapport, la majorité des emplois induits et indirects sont créés aux États-Unis.

C'est le transport de plus de 120 millions de tonnes de minerai de fer, le plus important tonnage manutentionné sur la voie maritime, qui a créé le plus grand nombre d'emplois directs – au-delà de 37 000, en tout, souligne le rapport. «La majorité de ces emplois sont créés chez des expéditeurs/destinataires (aciéries) établis dans les ports qui dépendent directement de la réception du minerai de fer par les navires.»

On retrouve environ 17 000 de ces emplois directs dans des aciéries du Canada et 12 000 dans des aciéries des États-Unis.

Ce sont les autres cargaisons de vrac sec qui occupent la deuxième place pour l'impact en termes d'emplois directs.

L'impact de la réglementation draconienne de l'État de New York

Dans le chapitre sur la réglementation des eaux de ballast par l'État de New York, le rapport rappelle que les règles en question sont «les plus exigeantes en Amérique du Nord» et qu'elles suscitent une vive controverse. Les milieux maritimes les jugent inapplicables et estiment que si elles entraient en vigueur intégralement, elles causeraient un préjudice économique – qui provoquerait l'interruption complète du commerce maritime dans les eaux de l'État de New York.

C'est en décembre 2008 que le New York State Department of Environmental Conservation (NYDEC) a pris un

bi-national group of Great Lakes-Seaway stakeholders.

Made public on October 18 in Ottawa and Washington, the report also contained a separate chapter evaluating the impact data from the perspective of the controversial plan by New York State to impose by 2013 ballast water regulations that go way beyond widely-accepted international standards. Other U.S. states have agreed to apply standards based much more on reality, industry observers consider.

“One rogue state is jeopardizing about 12 billion dollars of economic activity,” Raymond Johnston, President of the Chamber of Marine Commerce, told *Maritime Magazine*.

Representatives from six organizations served as the project steering committee: St. Lawrence Seaway Management Corporation, the Saint Lawrence Seaway Development Corporation, Chamber of Marine Commerce, Transport Canada, American Great Lakes Ports Association and the Lake Carriers Association.

Direct jobs alone amount to nearly 92,923 in the overall total of 226,833 created as a result of cargo shipments through the waterway. Out of this total of direct jobs, 48,288 are created in Canada and 44,634 are created in the United States.

“As a result of the local and regional purchases by those 92,923 individuals holding the direct jobs, an additional 66,005 induced jobs are supported in the regional economy,” the report said.

In addition, 67,905 indirect jobs are supported by US\$6.4 billion (C\$6.6 billion) in regional purchases by businesses supplying services at the marine facilities and ports.

The report notes that the majority of induced and indirect jobs are created in the United States.

The movement of more than 120 million tonnes of iron ore, which represents the largest tonnage handled in the waterway, has created the biggest number of direct jobs – over 37,000, all told, the report points out. “The majority of these jobs are with directly dependent shippers/consignees (steel mills) located at the ports that are directly dependent on the receipt of iron ore by vessels.”

About 17,000 of these direct jobs are with steel mills situated in Canada, while 12,000 are with mills located in the United States.

Other dry bulk cargoes have the second largest impact on direct jobs.

Impact of New York ballast water rules

In the chapter on the New York ballast water issue, the report recalls that the New York regulations are “the most stringent in North America and the topic of considerable controversy. The maritime industry believes the regulations to be unworkable and, if left unchanged, will result in economic harm when they come into effect – resulting in complete cessation of commercial marine commerce in New York waters.”

It was in December 2008 that the New York State

Participating in the Oct. 18 press conference in Ottawa upon the release of the bi-national report were, from left to right, John Martin, Principal of the Martin Associates consultancy; Marc Gagnon, Fednav; Collister Johnson Jr., Saint Lawrence Seaway Development Corporation; Raymond Johnston, President of the Chamber of Marine Commerce; Greg Wight, President of Algoma Central Corporation; Terence Bowles, President of the St. Lawrence Seaway Management Corporation.

Participaient à la conférence de presse du 18 octobre à Ottawa après la publication du rapport binational, de gauche à droite, John Martin, directeur, cabinet-conseil Martin Associates; Marc Gagnon, Fednav; Collister Johnson Jr., Saint Lawrence Seaway Development Corporation; Raymond Johnston, président de la Chambre de commerce maritime; Greg Wight, président d'Algoma Central Corporation; Terence Bowles, président de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent.



Leo Ryan

règlement visant à s'attaquer au problème de l'introduction d'espèces aquatiques nuisibles dans les eaux de l'État de New York par les eaux de ballast des navires.

Ce règlement exige qu'à compter du 1er août 2013, tous les navires dans les eaux de l'État de New York soient dotés d'une technologie capable d'épurer ou de traiter les eaux de ballast pour les amener à un niveau de qualité prescrit. Or, ce niveau est 100 fois plus astreignant que les exigences de l'Organisation maritime internationale (OMI), institution des Nations Unies.

De surcroît, tous les navires neufs construits après le 1er janvier 2013 devront se doter d'un équipement technique d'épuration ou de traitement des eaux de ballast capable d'amener celles-ci à un niveau de qualité 1 000 fois supérieur aux normes internationales.

L'industrie maritime a fait savoir qu'il n'existait pas actuellement de technologie capable de répondre à ces exigences », commentent les auteurs du rapport.

Plus loin, ceux-ci évaluent les impacts du transport de quelque 47 millions de tonnes de marchandises dans la partie du réseau Grands Lacs/Voie maritime située dans l'État de New York.

En premier lieu, ils estiment que 72 601 emplois au Canada et aux États-Unis sont reliés d'une façon ou d'une autre au transport de marchandises par les eaux de l'État de New York.

En second lieu, les escales de navires et la manutention des cargaisons dans ces mêmes eaux ont généré aux États-Unis et au Canada en 2010 des revenus directs de 10,5 milliards \$US (10,8 milliards \$CAN).

En troisième lieu, l'activité maritime générée dans les ports et les terminaux du réseau Grands Lacs/Voie maritime par des navires qui ont transité par les eaux de l'État de New York a rapporté aux municipalités, aux États, aux provinces et aux gouvernements fédéraux 1,4 milliard \$US (1,5 milliard \$CAN) en revenus directs, indirects et induits ainsi qu'en recettes fiscales. **M**

Department of Environmental Conservation (NYDEC) issued regulations seeking to address the problem of aquatic nuisance species being introduced into New York waters via vessel ballast water.

Under these rules, by August 1, 2013, all vessels operating in New York waters will be required to install environmental technology that can clean or treat ballast water to meet a specific water quality standard. This standard is 100 times stronger than those established by the International Maritime Organization (IMO), a UN agency.

And by January 1, 2013, any new ships (built after that date) must install technical equipment that can clean or treat ballast water to a level 1,000 times superior to international standards.

"The maritime industry indicates that no technology exists to meet these requirements," comments the report.

Subsequently, the report assesses the impacts of some 47 million tonnes of cargo moved through New York waters of the Great Lakes/Seaway System.

To begin with, an estimated 72,601 jobs in Canada and the United States are related in some way to cargo moving via the New York waters.

Secondly, the marine cargo and vessel activity in these same waters generated US\$10.5 billion (C\$10.8 billion) of direct business revenue in the United States and Canada in 2010.

And thirdly, some US\$1.4 billion (C\$1.5 billion) of direct, induced and indirect state and local Federal, state/provincial and local tax revenues were generated by maritime activity at the ports and terminals located on the Great Lakes/Seaway System and which transited New York waters of the System. **M**

La page de l'AGGIMQ

L'Association des graduées et des gradués de l'Institut maritime du Québec

www.aggimq.ca

Assemblée générale des membres et banquet 2012

C'est déjà le moment de planifier la prochaine Assemblée générale des membres ainsi que le banquet 2012. À la suite des nombreux commentaires favorables reçus l'an dernier, nous reconduisons l'événement à l'hôtel Plaza de Québec le 18 février prochain. Pour l'occasion, nous aurons la chance d'accueillir monsieur Claude Dumais, vice-président, Opérations techniques à Canada Steamship Line. Il nous entretiendra du projet de construction des navires de classe Trillium pour le Groupe CSL inc.

Lors du banquet, les membres des promotions de 1986 et de 1962 seront à l'honneur et recevront respectivement leur bordée d'argent et d'or. Aussi, plusieurs nouveautés vous attendent cette année. En effet, nous soulignerons

désormais les bordées de diamant (60 ans) et inviterons les bordées d'étain (10 ans) à se réunir pour l'occasion. De plus, nous vous offrons la possibilité de réserver plusieurs places à la même table, afin de vous assurer d'être en compagnie de vos amis et anciens camarades de classe (sous certaines conditions).

Tous les détails de ces nouveautés vous seront expliqués prochainement dans la section «Nouvelles» de notre site Internet à www.aggimq.ca ainsi que dans l'invitation officielle qui vous sera envoyée vers la mi-novembre. Pour toutes questions ou informations supplémentaires ou pour adhérer à notre liste d'envoi, n'hésitez pas à communiquer avec nous à info@aggimq.ca.

Nouvelle clientèle à l'Institut maritime du Québec

Une nouvelle année scolaire a débuté pour les étudiants de l'Institut maritime du Québec. Nous sommes très heureux d'apprendre que les programmes de l'automne 2011 connaissent une grande popularité. L'AGGIMQ tient à

souhaiter la bienvenue aux 145 nouveaux étudiants qui ont amorcé une grande aventure dans notre industrie (8 en architecture navale, 74 en navigation, 49 en génie mécanique de marine et 11 en logistique du transport).

Chronique «Découverte»

Pour tous les gradués de l'IMQ, il ne fait aucun doute que le transport maritime et le fleuve Saint-Laurent occupent une grande place dans l'économie du Québec et du Canada. Cependant, très peu d'entre nous sont au fait de tous les efforts déployés pour mettre en valeur ce potentiel. C'est pourquoi nous vous proposons de découvrir un organisme sans but lucratif qui travaille sans relâche à protéger et promouvoir les intérêts économiques de la communauté maritime du Saint-Laurent, mais qui, malheureusement, reste inconnu pour beaucoup d'entre nous. Cette organisation se nomme la Société de développement économique du Saint-Laurent, aussi connue sous le nom de Sodes. Elle est derrière la plupart des initiatives maritimes qui touchent, de façon directe ou indirecte, nos membres.

Depuis maintenant 25 ans, la Sodes agit à titre de porte-parole de l'industrie maritime dans divers projets et

dossiers d'actualité. Étant l'interlocutrice privilégiée des gouvernements, elle s'assure que les préoccupations et les réalités de l'industrie sont prises en compte dans l'encadrement public du transport maritime. Pensons notamment au projet d'agrandissement du Centre de formation aux mesures d'urgences de l'IMQ où la Sodes agit à titre d'intermédiaire. Ses actions sont définies selon trois grandes orientations: la concertation et le positionnement de l'industrie maritime, les relations gouvernementales ainsi que la communication et la valorisation de l'industrie maritime, particulièrement auprès du grand public.

La Sodes travaille donc en quelque sorte pour nous tous, membres de l'AGGIMQ. Son site Internet est d'ailleurs une mine d'or d'informations pour tous ceux qui désirent parfaire leurs connaissances sur les différents dossiers d'actualités. Pour de plus amples renseignements concernant la Sodes, consultez le www.st-laurent.org.

Concours de photos pour les travailleurs de l'industrie maritime

Le Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime organise la deuxième édition du concours de photos réservé aux travailleurs de l'industrie, aussi bien à terre qu'en mer. Cette année, les deux catégories de participation sont «Le fleuve Saint-Laurent et ses navires» et «La main-d'œuvre maritime en action». Le concours est

ouvert jusqu'au 31 décembre 2011. Il y a deux chèques cadeaux à gagner d'une valeur de 300 \$, échangeables chez Tanguay Électronique, Ameublements Tanguay et Brault & Martineau. Les détails du concours ainsi que les règlements se trouvent sur le site du Comité sectoriel à www.csmoim.qc.ca.

JOURNAL

Halifax Shipyard du Groupe Irving décroche un plantureux contrat

C'est Halifax Shipyard d'Irving Shipbuilding qui été le grand gagnant de l'appel d'offres lancé par le gouvernement fédéral pour la construction de 21 navires de combat destinés à la marine canadienne au coût de 25 milliards de dollars. Un contrat de 8 milliards a aussi été adjugé à Vancouver Shipyards de Seaspan Marine pour sept navires non combattants. Aucun chantier n'avait le droit d'enlever les deux gros contrats.

Le grand perdant est le chantier maritime Davie de Lévis (Québec) qui vient d'être repris par un consortium constitué de SNC-Lavalin, du constructeur sud-coréen Daewoo et d'Upper Lakes Group.

«Nous étions convaincus – et nous le demeurons – que la structure que nous avons mise en place était parfaitement apte à réaliser de grands projets de construction navale», a déclaré Armand Couture, vice-président de SNC-Lavalin.

Le ministre du Développement économique du Québec, M. Sam Hamad, a indiqué que son gouvernement était «extrêmement déçu» – mais certains observateurs ont fait valoir que la Davie pouvait soumissionner pour d'autres contrats d'une valeur d'environ 2 milliards de dollars pour construire des navires plus petits. En vertu de règles bien établies, les deux chantiers maritimes retenus pour les deux gros contrats sont exclus des appels d'offres pour les petits navires.

«C'est un grand jour pour la

construction navale au Canada, a déclaré Jim Irving, chef de la direction d'Irving Shipbuilding. Nous sommes fiers de faire partie de ce patrimoine et nous sommes conscients de notre responsabilité dans la création de cette industrie et la formation de la prochaine génération de constructeurs de navires».

«Il s'agit d'un investissement qui va créer au bout du compte plus de 15 000 emplois partout au pays», a déclaré le ministre de la Défense, l'honorable Peter Mackay.

Et d'affirmer: «Il n'y a jamais eu de processus plus équitable, plus inclusif et plus transparent.»

Pour tenir les politiques à l'écart de la prise de décision, on a chargé quatre hauts fonctionnaires d'analyser les trois soumissions.



Aerial view of Halifax Shipyard of Irving Shipbuilding which won a \$25 billion contract for building 21 Canadian Navy combat ships.

Vue aérienne d'Halifax Shipyard d'Irving Shipbuilding qui a décroché un contrat de 25 milliards de dollars pour la construction de 21 navires de combat pour la Marine canadienne.

Irving's Halifax Shipyard nabs massive contract

Halifax Shipyard of Irving Shipbuilding was the big winner of the massive federal government contract of \$25 billion announced on Oct. 19 for building 21 Canadian Navy combat ships while Seaspan Marine's Vancouver Shipyards has been awarded an \$8 billion contract for seven non-combat vessels. No shipyard was allowed to win both major projects.

Losing out in the intense bidding process was the struggling Davie shipyard of Lévis, Quebec that was recently taken over by a consortium comprising SNC-Lavalin, Daewoo of South Korea and Upper Lakes Group.

"We were convinced, and we still are, that the

structure we put in place was perfectly fit to undertake major shipbuilding projects," said Armand Couture, Vice-President of SNC-Lavalin.

Quebec Economic Development Minister Sam Hamad said the provincial government was "extremely disappointed" – but observers pointed out Davie remains eligible to bid on further contracts worth about \$2 billion for building smaller ships. Under a procedure that was well-defined, the two successful shipyards on the two main contracts cannot bid on the contract involving smaller vessels.

"It's a great day for shipbuilding in Canada," said Jim Irving, chief executive of Irving Shipbuilding. "We're proud to be part of this heritage and we understand our responsibility in building this industry and the next generation of shipbuilders in the future."

"At the end of the day, this is going to be an investment that is going to create upwards of 15,000 jobs right across the country," said Defence Minister Peter Mackay.

He affirmed: "The re's never been a more fair process, more inclusive, more transparent."

To keep political ministers out of the decision-making process, it was left to four senior bureaucrats to screen the three bids.

Il s'agit du plus gros marché fédéral de l'histoire moderne du Canada.

Le contrat adjugé à Halifax Shipyard (photo) porte sur la construction de 8 patrouilleurs hauturiers pour l'Arctique et 15 navires de combat de surface pour remplacer la flotte de frégates actuelle. Le chantier maritime travaille actuellement à la remise en état de sept patrouilleurs de la

classe Halifax et à la construction de neuf patrouilleurs de la Classe héros pour la Garde côtière canadienne.

Seaspan va construire sept navires non combattants – dont un brise-glace polaire, des navires de recherche scientifique pour la Garde côtière, des ravitailleurs militaires et des bateaux de recherche et sauvetage.

It is the largest federal procurement contract in modern Canadian history.

The contract won by Halifax Shipyard (pictured in photo) is for up to eight Arctic offshore patrol ships and 15 surface combatants to replace the present fleet of frigates. The shipyard is presently working on refit-

ting seven Halifax-class and is building nine HERO Class Patrol Vessels for the Canadian Coast Guard.

Seaspan will be constructing seven non-combatant ships – including a polar icebreaker, Canadian Coast Guard research vessels, military supply ships and search and rescue boats.

Le Port de Montréal nomme un représentant européen à Gênes



Leo Ryan

Giulio Schenone, Medov.

Port of Montreal appoints European representative in Genoa

L'Administration portuaire de Montréal (APM) a récemment nommé pour la représenter en Europe l'agence maritime Medov de Gênes, en lui confiant un mandat qui englobe le secteur des conteneurs et celui des croisières.

La nomination coïncide avec une augmentation marquée du commerce maritime de Montréal avec la Méditerranée; celle-ci représente désormais le cinquième environ du trafic conteneurisé du Port de Montréal.

«C'est un honneur d'être associé au Port de Montréal, la porte d'entrée intermodale par excellence du Canada central et du Midwest des États-Unis à partir de l'Europe du Nord et de la Méditerranée», a fait savoir le président du conseil de Medov, Giulio Schenone.

Il a ajouté que l'agence

utiliserait son vaste réseau de contacts en Europe pour «conforter le succès actuel» de Montréal.

Tony Boemi, vice-président, Croissance et développement à l'APM, a déclaré que le port était «très heureux de pouvoir compter sur les services d'une agence aussi chevronnée et réputée en Europe pour faire connaître les avantages compétitifs exceptionnels qu'offre le Port de Montréal pour le trafic conteneurisé entre l'Europe du Nord et la Méditerranée d'une part et le Canada central et le Midwest d'autre part, de même que pour persuader les croisiéristes de choisir Montréal comme destination».

Fondée en 1947, Medov est une agence maritime de premier plan dans la région méditerranéenne; elle organise près de 2 000 escales de navires.

The Montreal Port Authority recently appointed a representative in Europe, the Medov shipping agency in Genoa, with a mandate covering the container and cruise sectors.

The appointment coincides with a marked increase in Montreal maritime trade with the Mediterranean, which today accounts for about one fifth of total Montreal container traffic.

«It is an honour to be associated with the Port of Montreal, the best intermodal gateway to reach Central Canada and the U.S. Midwest from North Europe and the Mediterranean», commented Medov Chairman Giulio Schenone.

He added that the agency will use its exten-

sive network of contacts in Europe to reinforce Montreal's "current success story."

Tony Boemi, MPA's Vice-President Growth and Development, said the port was "really pleased to be able to count on an agency that is so experienced and recognized in Europe to promote the Port of Montreal's outstanding competitive advantages for container traffic between Northern Europe and the Mediterranean on one side and Central Canada and the U.S. Midwest on the other, and also to make the case for cruise lines to choose Montreal as a destination."

Created in 1947, Medov is a leading shipping agency in the Mediterranean region, handling close to 2,000 vessel calls.



From left to right are Chief Engineer Dave Cooke, Capt. Rob Loveless, Chief Engineer Todd Walters, sponsor Lisa Badawey, Algoma President and CEO Greg Wight, Terry Bowles, President and CEO of the St. Lawrence Seaway Management Corporation, and Vance Badawey, Mayor of Port Colborne.

De gauche à droite, le chef mécanicien Dave Cooke, le capitaine Rob Loveless, le chef mécanicien Todd Walters, la marraine du navire, Lisa Badawey, le président et chef de la direction d'Algoma, Greg Wight, Terry Bowles, président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, et Vance Badawey, maire de Port Colborne.

Baptême de l'Algoma Mariner à Port Colborne

Lors d'une cérémonie spéciale, Algoma Central Corporation a baptisé fin août à Port Colborne (Ontario) l'Algoma Mariner – premier transporteur de vrac sec à être mis en service sous pavillon canadien en plus de 25 ans.

C'est M^{me} Lisa Badawey, épouse du maire de Port Colborne, Vance Badawey, qui a été choisie comme marraine officielle du navire.

L'Algoma Mariner est sorti du chantier naval chinois Chengxi à la fin de mai et il est arrivé sur les côtes du Canada le 2 août.

Il a chargé à Superior (Wisconsin) une première cargaison, du charbon, pour livraison à Sydney (Nouvelle-Écosse).

«Avec l'entrée en service d'un navire neuf, l'Algobay, l'an dernier, celle de l'Algoma Mariner cette année et celle des navires de la classe Equinox dont la construction débutera bientôt, Algoma aura la flotte la plus moderne et la plus éconergétique de tout le réseau des Grands Lacs», a déclaré Greg Wight, président et chef de la direction

d'Algoma Central Corporation.

Il a ajouté que la cérémonie du baptême était aussi un symbole visible de l'intégration récente de la flotte d'Upper Lakes Shipping à Algoma Central Corporation.

«Initialement, les deux sociétés devaient être copropriétaires du Mariner, mais après l'acquisition de la flotte d'Upper Lakes Shipping, le bâtiment est devenu propriété exclusive d'Algoma, de noter M. Wight. L'équipage de l'Algoma Mariner est entièrement composé d'anciens employés d'Upper Lakes que nous sommes heureux d'accueillir dans la famille Algoma.»

Le maire Badawey a déclaré que «le baptême prouvait que l'industrie maritime était bien vivante et en bonne santé et qu'elle pouvait contribuer de façon importante à la revitalisation de la nouvelle économie de la région».

En reconnaissance de la longue association d'Algoma avec la ville, Port Colborne a été choisie comme port d'immatriculation officiel de l'Algoma Mariner.

MV Algoma Mariner christened at Port Colborne

At a special ceremony held in late August in Port Colborne, Ontario Algoma Central Corporation christened the MV Algoma Mariner – the first completely new Canadian-flag dry-bulk carrier to be brought into service on the Great Lakes in over 25 years.

Mrs. Lisa Badawey, wife of Port Colborne Mayor Vance Badawey, was selected as the official sponsor of the vessel.

The MV Algoma Mariner was delivered by Chengxi Shipyard in China at the end of May and reached Canadian shores on August 2.

Its first cargo was coal picked up from Superior, Wisconsin and was destined for Sydney, Nova Scotia.

«With the introduction of the new MV Algobay last year, the MV AAlgoma Mariner and the soon to be constructed Equinox Class vessels, Algoma will own and operate the most modern and environmentally-efficient fleet in the entire Great Lakes system», said Greg Wight, President and CEO

of Algoma Central Corporation.

He added that the christening ceremony was also a visible symbol of the recent integration of Algoma Central Corporation and the Upper Lakes Shipping fleet.

«This vessel was originally to be jointly owned by the two companies, but with our recent acquisition on the Upper Lakes Shipping fleet, the MV Mariner became 100% owned by Algoma», Mr. Wight noted. «The crew of the MV Algoma Mariner are all former Upper Lakes employees and we are pleased to welcome them to the Algoma family.»

Mayor Badawey said the christening demonstrated «a confidence that the marine industry is alive and well – an industry that is prepared to be a major contributor to the revitalization of our region's new economy.»

In recognition of Algoma's long association with the community, Port Colborne was chosen as the official Port of Registry for the MV Algoma Mariner.

Les armements conteneurisés continuent d'encaisser des pertes

Dans son dernier *Container Forecaster* trimestriel, Drewry constate que 2011 aurait dû être une bien meilleure année pour le transport maritime conteneurisé. La croissance de la demande mondiale se maintenait toujours à un taux annuel de 7 % en octobre, mais les transporteurs océaniques continuaient de perdre de l'argent en raison d'une surcapacité structurelle dans les grands axes commerciaux est-ouest.

«À cause d'une capacité excédentaire sur les principales routes, conjuguée au manque de discipline des transporteurs, les armements maritimes conteneurisés ne couvriront pas leurs dépenses en capital en 2011 et nombreux sont ceux qui vont

continuer de perdre de l'argent», selon la firme londonienne spécialisée dans la recherche sur le transport maritime, et elle sert l'avertissement suivant: «Il y a toutes les chances que les armements encaissent des pertes importantes en 2012 à moins d'un rééquilibrage des forces dynamiques de l'offre et de la demande.»

Les auteurs poursuivent ainsi: «Nos nouvelles prévisions de la demande mondiale restent assez positives, nous estimons que celle-ci va augmenter d'un peu plus de 7 % pendant l'année et malgré les inquiétudes concernant les économies occidentales, nous prévoyons toujours des volumes décents dans les trafics intra-Asie et dans les échanges

Container carriers face continued losses

Drewry's latest quarterly *Container Forecaster* observes that 2011 should have been a much better year for the container shipping industry. First half global demand growth was still running at an annual rate of 7% in October, but ocean carriers were still losing money due to structural overcapacity across the core east-west trades.

"An excess of capacity on key routes, as well as poor discipline from carriers means that container shipping lines will not cover their cost of capital in 2011 and many will lose money once again," according to the London-

based maritime research firm, which warns that "there is every chance that operators will lose significant money in 2012 unless the fundamental trade supply/demand dynamics are pulled into equilibrium."

"Our new global demand forecast remains fairly positive, at just over 7% growth for this year and despite concern in the western economies, we still see decent volumes in intra-Asia and on emerging trades with Latin America."

"These are important times for carrier/shipper rate negotiations and the assumption now is clearly



DILTS PISTON
HYDRAULICS INC.

Hire the Marine Hydraulic Experts!

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

FERRIBY MARINE



QUALITY, SAFETY, SECURITY
& ENVIRONMENTAL SPECIALIST

Ferriby Marine Canada and Mary Lee Tuen are no longer associated with Ferriby Marine, Ferriby Group, Ferriby International or their associated companies.

Ms. Tuen is no longer authorized to conduct any Consultancy, Training or Auditing through Ferriby Marine Canada or on behalf of Ferriby Marine, Ferriby Group or Ferriby International, including with respect to any Government approvals for those companies or their clients.

57 Prestongate Hessele
East Yorkshire HU13 0RD
United Kingdom
Phone: + 44 (0) 1482 640232
Fax: + 44 (0) 1482 644423
info@ferribygroup.com
www.ferribygroupinternational.com

avec les économies émergentes d'Amérique latine.»

«C'est une époque cruciale pour la négociation des taux entre les transporteurs et les chargeurs et tout semble indiquer que les principaux transporteurs vont privilégier la protection de leurs parts de marché au détriment de leur rentabilité. À cause de l'érosion tarifaire consécutive, la surcapacité demeure un énorme problème pour les transporteurs ainsi qu'un facteur d'instabilité pour les chargeurs et pour les sociétés qui financent ou approvisionnent les transporteurs.»

Les conditions difficiles en trafic transpacifique ont entraîné la sortie de certains petits joueurs, mais malgré l'intention récemment annoncée par certains armements de retrancher de la capacité cet hiver, les cours spot des cargaisons d'aller restent à des niveaux insuffisants pour assurer la rentabilité des transporteurs océaniques, selon Drewry.

La firme note que «les prin-

cipaux armements qui commercent entre l'Asie et l'Europe du Nord n'ont pas encore annoncé de plans de retrait de capacité cet hiver et dans la situation actuelle, les cours spot ont peu de chances d'augmenter à moins de changements structurels importants. Les désarmements de navires, lesquels ne seront pas une bonne nouvelle pour les armateurs indépendants, sont une réponse évidente, mais leur nombre reste minimal pour le moment et il semble peu probable qu'il atteigne les niveaux de 2009-2010».

Drewry ne prévoit pas d'améliorations importantes de l'équilibre mondial de l'offre et de la demande d'ici cinq ans et les dommages ont déjà été faits par les 2 millions d'EVP commandés depuis juin de l'année dernière, dont 80 % pour des navires de 8 000 EVP ou plus. Le problème des transporteurs est désormais de réussir une bonne redistribution en déployant leurs navires dans de petits trafics sans trop de dégâts.

that the leading carriers are intent on protecting market share, rather than maintaining profitability. The resultant erosion of rates means that overcapacity remains a huge concern for carriers and a factor of instability for shippers as well as companies which finance or supply the carriers.”

Weak conditions on the transpacific trade have led to the exit of some smaller players, but despite the recent intentions from operators to pull capacity from the trade this winter, headhaul spot freight rates remain at unprofitable levels for ocean carriers, Drewry said.

It noted that “the leading operators on the Asia to North Europe trade have yet to make any plans to withdraw capacity this winter and as it stands,

spot freight rates have little chance of increasing unless significant structural alterations are made. Vessel lay ups, which will be unwelcome news for independent shipowners, would be an obvious answer, but the amount is still minimal at the moment and it seems unlikely to reach the levels previously experienced in 2009/10.”

Drewry said it sees no major improvement in the global supply/demand balance for the next five years and the two million teu that has been ordered since June last year, 80% of which are for ships of at least 8,000 teu, has already done the damage. Effective cascading is now becoming a problem for carriers as they struggle to deploy ships into smaller trades without inflicting damage.”

AVIS DE NOMINATION

Denis Dupuis, président d'Arrimage Québec, est fier d'annoncer les nominations suivantes.

Monsieur Philip O'Brien est nommé au poste de **vice-président, marketing - cargaisons générales** d'Arrimage Québec.

Monsieur O'Brien est détenteur d'une maîtrise en administration des affaires (MBA) de l'Université Lansbridge au Nouveau-Brunswick. Il œuvre au sein d'Arrimage Québec depuis près de 16 ans, dont plus de 10 ans au département du marketing. Il est responsable des ventes liées à la manutention des cargaisons générales incluant les projets spéciaux et l'acier.



Monsieur Stéphan Hamel est nommé au poste de **vice-président directeur** de la nouvelle division, Arrimage du Nord.

Monsieur Hamel est détenteur d'un baccalauréat en administration des affaires et d'une maîtrise en logistique des transports de l'Université du Québec à Montréal (UQAM). Il œuvre dans le milieu maritime depuis près de 20 ans et s'est joint à l'équipe en novembre 2010.



Arrimage du Nord dessert les ports de Baie-Comeau, Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre, Port-Cartier et les autres ports du nord qui viendront s'y greffer.

Denis Dupuis, President of Quebec Stevedoring, is pleased to announce the following appointments.

Mr. Philip O'Brien is nominated as **Vice-President, Marketing - Breakbulk** of Quebec Stevedoring.

Mr. O'Brien holds a Master of Business Administration (MBA) from Lansbridge University in New Brunswick. He has been working for the Company for nearly 16 years, among which more than 10 years in the marketing department. He is in charge of the sales regarding the handling of breakbulk including special projects and steel products.

Mr. Stéphan Hamel is nominated as **Executive Vice-President** of the new division, Northern Stevedoring.

Mr. Hamel holds a Bachelor of Business Administration and a Master of Transport Logistics from University of Quebec at Montréal (UQAM). He holds almost 20 years of experience in the maritime industry and has been with the company since November 2010.

Northern Stevedoring serves the ports of Baie-Comeau, Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre, Port-Cartier and other northern ports to come.

NOTICES OF APPOINTMENT



Arrimage Québec est un opérateur de terminal maritime et un arrimeur de classe mondiale

ARRIMAGE QUÉBEC
QUEBEC STEVEDORING

Quebec Stevedoring is a world-class stevedore and terminal operator

www.qsl.com

Les céréales canadiennes poussent à la hausse le fret sur la Voie maritime

Grâce à une croissance vigoureuse des expéditions canadiennes de céréales, les cargaisons acheminées totalisaient 22 millions de tonnes à la fin d'août 2011 sur la Voie maritime, 3,5 % de plus que pour la même période en 2010. Les transits de navires, pour leur part, sont passés de 2 268 à 2 471.

En août, les expéditions canadiennes de céréales se sont chiffrées à 893 000 tonnes, 35 % de mieux qu'en 2010. À la fin du même mois, le tonnage total de céréales atteignait les 4,5 millions de tonnes contre 3,9 millions en 2010.

L'Administration portuaire de Thunder Bay a rapporté avoir manutentionné 693 000 tonnes de céréales en août (458 000 tonnes en 2010).

Tim Heney, PDG de l'Administration portuaire de Thunder Bay, attribue les chiffres du mois d'août à de meilleures récoltes.

Selon Bruce Hodgson, directeur du Développement des marchés à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, la baisse enregistrée pour certaines catégories de marchandises est probablement due à des ralentissements normaux en été.

Les 5,4 millions de tonnes de minerai de fer expédiées jusqu'à la fin d'août représentent une baisse de 20 % qui est principalement attribuable à la

fermeture prolongée de l'aciérie d'U.S. Steel à Hamilton. Wayne Smith, premier vice-président, Secteur commercial, chez Algoma Central Corporation, a commenté: «Nous avons noté un déclin des cargaisons élastiques de céréales, mais les secteurs de l'acier et de la construction ont continué de performer selon les attentes et l'activité y est restée stable.»

Les marchandises diverses étaient en hausse à 987 000 tonnes à la fin d'août contre 915 000 l'année précédente.

Les autres marchandises en vrac affichaient une forte augmentation – de 7,2 à presque 9 millions de tonnes.

Le charbon accusait une légère baisse, de 2,3 à 2,17 millions de tonnes.

Canadian grain shipments drive Seaway cargo increase

A strong increase in Canadian grain shipments helped to lift 2011 Seaway total cargo by 3.5% to 22 million tonnes at the end of August versus the year-earlier period. Total vessel transits rose to 2,471 from 2,268.

Canadian grain shipments attained 893,000 tonnes in August, representing a 35% increase from the same month in 2010. Total grain volume to the end of August amounted to 4.5 million tonnes compared with 3.9 million tonnes.

The Thunder Bay Port authority reported handling 693,000 tonnes of grain in August, com-

pared to 458,000 tonnes.

Tim Heney, President and CEO of the Thunder Bay Port Authority, said that the August numbers likely reflected this year's crop improvements.

Bruce Hodgson, Market Development Director of the St. Lawrence Seaway Management Corporation, said decreases in some cargo categories were likely due to normal summer slowdowns.

Year-to-date iron ore shipments of 5.4 million tonnes were down 20% mainly due to the continued closure of the U.S. Steel plant in Hamilton.

Wayne Smith, Senior VP, Commercial of Algoma Central Corporation commented: "We have noticed that American grain cargoes have slowed, but other activity related to the steel and construction industries continue to meet our expectations and remain stable."

General cargo was up at the end of August at 987,000 tonnes versus the year-earlier 915 million tonnes.

Other bulk showed a big increase – from 7.2 million tonnes to nearly 9 million tonnes.

Coal was down slightly at 2.17 million tonnes from 2.3 million tonnes.



Jerry Bielicki

Grain shipments via the Seaway were up sharply in the period to the end of August while iron ore shipments were down.

Les expéditions de céréales par la Voie maritime ont augmenté en flèche jusqu'à la fin d'août tandis que celles de minerai de fer étaient en baisse.

L'AAPA presse Washington d'investir dans la sécurité des ports

Dix ans après les attentats du 11 septembre, l'American Association of Port Authorities (AAPA) s'inquiète des

conséquences sur la sécurité portuaire que risquent d'avoir les importantes réductions budgétaires envisagées par

AAPA urges Washington to invest more in port security

A decade after 9/11, the American Association of Port Authorities (AAPA) recently expressed concern

over the potential impact of proposed big federal budget cuts on U.S. port security progress.

Washington.

L'AAPA a renouvelé son appui au projet de loi que deux sénateurs ont présenté le printemps dernier et qui prévoit l'octroi de 300 millions de dollars annuellement pendant cinq ans pour le Port Security Grant Program (programme de subventions à la sécurité portuaire) ainsi que la reconduction de l'Initiative relative à la sécurité des conteneurs (C-TPAT) et de l'Automated Targeting System (système automatique de ciblage) pour détecter les marchandises à risque élevé.

L'AAPA recommande également que le gouvernement débloque 400 millions de dollars par année pour un programme distinct destiné exclusivement à l'amélioration de la sécurité physique des installations portuaires.

Kurt Nagle, président-directeur général de l'AAPA, a rappelé que depuis des siècles, les ports de mer constituent un élément capital de l'infrastructure de transport des É.-U., et que «des installations portuaires sûres sont primordiales pour la protection de nos frontières et l'acheminement des marchandises».

«Malheureusement, a déclaré M. Nagle, les coupes de plus de 50 % recommandées dans les sub-

ventions relatives aux programme FEMA locaux et des États, et notamment dans le Port Security Grant Program, risquent d'affaiblir la capacité de nombreux ports des É.-U. d'assurer la sécurité de même que d'entraver la mise en œuvre des plans quinquennaux de protection des ports.»

M. Nagle a fait valoir que depuis la mort récente de Ben Laden, des éléments d'infrastructure aussi cruciaux que les ports doivent redoubler de vigilance face au risque d'attentats terroristes en représailles.

Selon l'AAPA, outre les «énormes» coupures proposées pour l'exercice 2012 et les suivants, le regroupement des fonds de subventions portuaires avec les autres fonds de subventions locaux et des États comme ceux destinés aux villes et aux transports en commun risque de réduire encore plus les sommes consacrées à la sécurité portuaire.

D'après M. Nagle, même si les ports américains sont devenus plus sûrs depuis le 11 septembre, il faut investir encore dans le matériel, les infrastructures, la technologie, le personnel et la formation pour garantir la sécurité.

The AAPA reiterated its support for a bill introduced last spring by two senators which would authorize \$300 million annually for five years for the Port Security Grant Program and which re-authorizes the Container Security Initiative, C-TPAT and the Automated Targeting System to identify high-risk cargo.

The AAPA also recommended that the government commit \$400 million a year for a separate and dedicated program to help port facilities enhance their physical security.

AAPA President and CEO Kurt Nagle recalled that for centuries, seaports have constituted a vital part of U.S. transportation infrastructure – “and safe, secure seaport facilities are critical to protecting our borders and moving goods.”

“Regrettably,” Mr. Nagle said, “the more than 50% funding level cut recommended for FEMA's State and Local Program grants, which includes

the Port Security Grant Program, could impact the current security capabilities of many U.S. ports as well as hamper their ability to carry out their five-year port protection plans.”

He noted that following the recent death of Bin Laden, critical infrastructure facilities, such as ports, are being asked to be “extra vigilant to protect against retaliatory terrorist attacks.”

The AAPA further indicated that in addition to the “huge” funding cuts proposed for fiscal 2012 and beyond, the lumping of port grant funds with other state and local program grants like those for urban areas and transit systems will probably result in even less funding for port security.”

While America's ports have become more secure since 9/11, Mr. Nagle stressed that more investments in security equipment, infrastructure, technology, personnel and training will be required.

Louis Martel à la barre de CSL

La Canada Steamship Lines (CSL) a annoncé l'entrée en fonction, le 1^{er} avril 2012, d'une nouvelle équipe de direction pilotée par un nouveau président, Louis Martel, qui remplacera Gerry Carter. M. Carter est à la barre de CSL depuis avril 2002. La restructuration s'accompagne de trois promotions.

M. Martel est entré à CSL comme architecte naval en 1997 avant de passer à la compagnie sœur, CSL International (CSLI), comme directeur des Opérations techniques en 2003. Promu vice-président, Opérations techniques, en 2006, il a dirigé la phase de conception du projet d'expansion de la flotte du Groupe, baptisé Classe Trillium, qui fournira à CSL et CSLI, à compter de 2012,

sept navires autodéchargeurs de nouvelle génération.



Louis Martel

Louis Martel to head new CSL leadership team

Canada Steamship Lines has announced a new

executive team led by incoming President Louis Martel, who replaces Gerry Carter on April 1, 2012. Mr. Carter has been at the CSL helm since April 2002. The re-structuring comprises three promotions.

Mr. Martel joined CSL as a naval architect in 1997 and transferred to sister company CSL International in Director, Technical Operations in 2003. Promoted to Vice-President, Technical Operations in 2006, he has led the design phase for the Group's Trillium Class expansion project. The latter will see seven new generation self-unloading vessels being

Dan McCarthy, qui s'est joint à CSL en 1999 comme directeur du marketing et de la planification stratégique, succédera en avril à Tom Brodeur à la vice-présidence, Marketing et service à la clientèle. Il a aussi tenu plusieurs postes de direction au Canadien national, chez Cast Container Line et à la Société canadienne des ports.

Kirk Jones, qui a occupé à CSL depuis 1985 divers postes à terre et dans le personnel navigant, deviendra vice-président, Développement durable, Affaires industrielles et gouvernementales, le 1^{er} avril 2012. Actuellement directeur, Affaires industrielles et gouvernementales, M. Jones siège au comité de l'environnement et des opérations de l'Association des armateurs canadiens. Il est aussi le représentant nord-américain au comité de l'environnement de la Chambre internationale de la marine marchande et il fait partie, en qualité d'observateur, de la délégation canadienne au comité de la protection de

l'environnement marin de l'OMI.

Le vice-président, Opérations techniques, pour la flotte intérieure de CSL est Claude Dumas, qui occupe le poste depuis 2006. Il est entré à CSL en 1999 en qualité de directeur, Ingénierie et gestion de la flotte.

Comptable agréé, Harry Christopoulos s'est joint à CSL en 2006 comme contrôleur après avoir travaillé pour une société cotée en bourse qui se spécialise dans la fabrication de câbles.

CSL a déclaré: «La nouvelle équipe de direction peut miser sur plusieurs dizaines d'années d'expérience dans les domaines du service à la clientèle, de l'exploitation des navires et de l'efficacité environnementale. Chacun de ses membres a déjà beaucoup contribué à la réussite présente de CSL et un transfert efficace des connaissances et des stratégies assurera la continuité, ce qui permettra à la société de poursuivre ses succès.»

delivered to CSL and CSLI, beginning in 2012.

Dan McCarthy, who joined CSL in 1999 as Director of Marketing and Strategic planning, will succeed Tom Brodeur in April as Vice-President, Marketing and Customer Service. His previous experience included senior executive posts with Canadian National Railway, Cast Container Line and Canada Ports Corporation.

Kirk Jones, who has worked for CSL since 1985 in both shore and seagoing positions, will assume the post of Vice-President, Sustainability, Government and Industry Affairs on April 1, 2012. Presently serving as Director, Government and Industry Affairs, Mr. Jones sits on the Environment and Operations Committee of the Canadian Shipowners Association, is the North American representative on the Environment Committee of the International Chamber of Shipping, and

acts as an observer on the Canadian delegation to the IMO Marine Environment Protection Committee.

The Vice-President, Technical Operations for the CSL domestic fleet is Claude Dumas who has held this position since 2006 after joining CSL as Director, Fleet Management and Engineering in 1999.

A chartered accountant with past experience with a publicly-listed cable manufacturing company, Harry Christopoulos joined CSL as Controller in 2006.

CSL said that "the new executive team counts decades of industry experience in the areas of customer service, vessel operations and environmental performance. While each new team member has played a significant role in CSL's current success, a thorough transfer of knowledge and strategy will provide continuity and ensure the company is well positioned for success in the years ahead."

Entente entre le CN et un groupe chinois pour l'exportation de bois d'œuvre en conteneurs

Le CN et la société chinoise CNBM Forest Products Trading Ltd. annonçaient récemment la signature d'une entente prévoyant l'utilisation de la nouvelle installation de transbordement du bois d'œuvre du CN à Vancouver en vue d'accroître la capacité de la chaîne logistique d'acheminement des exportations canadiennes de bois d'œuvre. Le CN prévoyait commencer cet automne l'exploitation de l'installation pour conteneurs de bois d'œuvre d'exportation à son triage Thornton de Surrey (C.-B.).

Selon le CN, l'installation aura, dans un premier temps, une superficie de 8 acres et une capacité annuelle d'environ 10 000 conteneurs, mais elle pourra être agrandie jusqu'à 20 acres. Approvisionnée en wagons de bois d'œuvre provenant de collectivités de l'intérieur de la Colombie-Britannique, elle facilitera le transport du bois exporté en Chine.

Jean-Jacques Ruest, vice-président exécutif et chef du Marketing du CN, a déclaré: «Les exportations de bois d'œuvre en Chine représentent aujourd'hui

CN and Chinese group strike lumber container export deal

Canadian National Railway and China's CNBM Forest Products Trading Ltd. recently reached an agreement to use CN's new lumber transload facility in Vancouver to increase the supply chain capacity for Canadian lumber exports. CN was scheduled to start operation this fall of the lumber container export facility at its Thornton Yard in Surrey, B.C.

The facility will have an initial footprint of eight acres and throughput

capacity of approximately 10,000 containers per year, with room to grow up to 20 acres. The facility, supplied with railcars of lumber originating in communities in the B.C. Interior, will make it easier to transport lumber to export markets in China, CN said.

"Lumber exports to China now account for close to 25 per cent of the western Canadian total and are expected to continue to increase at a fast pace in the years to come," said

près de 25 % des exportations totales de l'Ouest canadien et leur croissance rapide devrait se poursuivre au cours des prochaines années.»

Et d'ajouter: «Le CN veut promouvoir l'implantation d'une chaîne logistique d'exportation du bois d'œuvre canadien de classe mondiale et il collabore pour ce faire avec CNBM Forest Products Trading, les producteurs de bois d'œuvre de la C.-B. et les transporteurs maritimes qui desservent Port Metro Vancouver.»

Ken Kao, directeur général de CNBM Forest Products Trading (Shanghai) a pour sa part déclaré: «Il est impératif que nous nous dotions d'installations et d'une capacité de transport maritime capables d'absorber la croissance prévue pour les prochaines années.»

Pour CNBM Forest Products Trading – le plus important acheteur de bois d'œuvre en Chine – le CN demeure un maillon très important de la chaîne d'approvisionnement mondiale. L'accès qu'il procure aux ports de Vancouver et de Prince Rupert et son engagement en matière d'infrastructure d'emportage permettent de continuer d'atteindre les objectifs de croissance stratégique pour le marché chinois.

Le CN a aussi annoncé qu'il prévoyait porter à plus de 30 000 conteneurs par année la capacité d'emportage du bois d'œuvre à son centre de distribution de Prince George. Ce centre a été construit en 2007 pour faciliter le transit des exportations par le Port de Prince Rupert.

Jean-Jacques Ruest, CN's Executive Vice-president and Chief Marketing Officer.

“CN aims to foster a world-class export supply chain for Canadian lumber in co-operation with CNBM Forest Products Trading, lumber producers in B.C., and ocean shipping lines serving Port Metro Vancouver,” Mr. Ruest added.

Ken Kao, General Manager of CNBM Forest Products Trading – Shanghai, said: “It is imperative that we align expected demand with appropriate facilities and ocean capacity to accommodate the growth we see coming over the next few years. For CNBM

Forest Products Trading – the largest lumber buyer in China – CN continues to be a very important component of our global supply chain. With its access to both the ports of Vancouver and Prince Rupert and its commitment to support transload infrastructure, we can continue to meet our strategic growth objectives for the China market.”

Meanwhile, CN has also announced that it plans to increase lumber transload capacity at its Prince George Distribution Centre to more than 30,000 containers annually. The facility was built in 2007 to support Port of Prince Rupert export opportunities.

Le ministre Moore réitère l'appui du Canada à la Porte d'entrée de l'Asie-Pacifique

Lors d'un discours prononcé devant les leaders du milieu des affaires de la Colombie-Britannique, l'honorable James Moore, ministre du Patrimoine canadien et des Langues officielles et ministre responsable de la Colombie-Britannique, réaffirmait récemment que le gouvernement du Canada s'engageait à soutenir la porte d'entrée canadienne de l'Asie-Pacifique.

La conférence, qui avait pour thème «Canada's Pacific Gateway: Realizing Canada's Asia-Pacific Opportunity», était organisée par le Business Council of British Columbia (BCBC). Le BCBC est une association créée en 1966 qui représente quelque 250 compagnies et entreprises qui sont des chefs de file dans les secteurs clés de l'économie de la province, et ensemble, regroupent le quart des emplois de la Colombie-Britannique.

«Les habitants de la Colombie-Britannique ont confié un mandat fort à notre gouvernement, celui d'investir dans notre

économie pour créer de nouveaux débouchés pour les marchandises et le savoir-faire du Canada», a dit le ministre Moore. «Nous continuerons de tirer parti de nos investissements dans le cadre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, de façon à créer des emplois en Colombie-Britannique et à renforcer notre économie partout au Canada.»

L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique est un élément essentiel pour l'économie canadienne ainsi que pour la création d'emplois partout au Canada. Cette initiative contribue à faire de la porte d'entrée canadienne de l'Asie-Pacifique le meilleur réseau de transport qui soit pour les chaînes d'approvisionnement mondial entre l'Amérique du Nord et l'Asie.

«Notre gouvernement est déterminé à accroître notre accès aux marchés étrangers à forte croissance afin de protéger et de renforcer la sécurité financière des Canadiens», a déclaré Ed Fast, ministre du Commerce

Minister Moore stresses support for Canada's Asia-Pacific Gateway

James Moore, federal Minister of Canadian Heritage and Official Languages, and Minister Responsible for British Columbia, recently reaffirmed the Canadian government's commitment to Canada's Asia-Pacific Gateway in a keynote address to leaders in British Columbia's business community.

The conference in late September, called Canada's Pacific Gateway: Realizing Canada's Asia-Pacific Opportunity, was hosted by the Business Council of British Columbia. Established in 1966, it is an association representing approximately 250 of the province's leading companies and enterprises in every key sector of the economy that, combined, account for a quarter of all jobs in British Columbia.

“Our government received a strong mandate from British Columbians to invest

in our economy and open new markets for Canadian goods and expertise,” said Minister Moore. “We will continue to leverage our investments in the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative so we can create jobs in British Columbia and strengthen our economy across Canada.”

Canada's Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative is an essential element of Canada's economy and of job creation from coast to coast to coast. It is instrumental in making Canada's Asia-Pacific Gateway the best transportation network for global supply chains between North America and Asia.

“To protect and strengthen the financial security of Canadians, our government is committed to expanding our access to high-growth foreign markets,” added Ed Fast, Minister of

international et ministre de la Porte d'entrée de l'Asie-Pacifique. «L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique est un élément essentiel de notre plan qui vise à aider les entreprises canadiennes à prospérer et à connaître le succès sur les marchés prioritaires de l'Asie-Pacifique, ce qui se traduira par la création d'emplois, la prospérité

et des occasions d'affaires pour les Canadiens.»

À ce jour, le gouvernement du Canada s'est associé aux quatre provinces de l'Ouest, aux municipalités et au secteur privé pour annoncer des projets d'infrastructure totalisant plus de 3,5 milliards de dollars, dont plus de 1,4 milliard de dollars provenant du gouvernement fédéral.

International Trade and Minister for the Asia-Pacific Gateway. "The Asia-Pacific Gateway Initiative is a key part of our plan to help Canadian businesses expand and succeed in the priority Asia-Pacific markets, which will lead to jobs, prosperity and economic opportunities for Canadians."

To date, the Government of Canada has partnered with all four western provinces, as well as with municipalities and the private sector, to announce infrastructure projects worth over \$3.5 billion, including federal contributions of over \$1.4 billion.

ANNONCEURS

ADVERTISERS



ABS.....	9
ALGOMA CENTRAL CORPORATION	Couverture extérieure arrière
ARMATEURS DU SAINT-LAURENT.....	61
ARRIMAGE QUÉBEC.....	73
CN – COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA.....	41
CENTRE DE FORMATIONS AUX MESURES D'URGENCE IMQ	21
CSEM – CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME.....	5
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	7
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT	5
DNV – DET NORSKE VERITAS.....	18
DILTS PISTON HYDRAULICS	72
FEDNAV	25
FERRIBY MARINE.....	72
GROUPE BELLEMARE	32
GROUPE DESGAGNÉS	Couverture intérieure avant
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	34
LLOYD'S REGISTER NORTH AMERICA	Couverture intérieure arrière
LOGISTEC CORPORATION	33
MGT – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY	43
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	53
MCKEIL MARINE	1
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC.....	49
NEAS – NUNAVUT EASTERN ARCTIC SHIPPING	11
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE	10
OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE.....	80
PORT DE MONTRÉAL.....	39
PORT DE SEPT-ÎLES.....	63
PORT DE THUNDER BAY	30
PORT DE TROIS-RIVIÈRES	27
SIMEC – SOCIÉTÉ D'INTERVENTION MARITIME EST DU CANADA...	64
SHIPOTOS.COM	38
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	64
TERMONT MONTRÉAL.....	44
TRANSPORT ROBERT.....	19
URGENCE MARINE.....	10

ABS.....	9
ALGOMA CENTRAL CORPORATION	Back cover
BELLEMARE GROUP.....	32
CN – CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY.....	41
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS.....	5
DNV – DET NORSKE VERITAS.....	18
DILTS PISTON HYDRAULICS	72
ECRC – EASTERN CANADA RESPONSE CORPORATION.....	64
EMERGENCY DUTIES TRAINING CENTER.....	21
FEDNAV.....	25
FERRIBY MARINE.....	72
GROUPE DESGAGNÉS.....	Inside front cover
IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION	80
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	34
LLOYD'S REGISTER NORTH AMERICA	Inside back cover
LOGISTEC CORPORATION	33
MGT – MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP.....	43
MSRC – MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE.....	5
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	53
MCKEIL MARINE.....	1
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC.....	49
NEAS – NUNAVUT EASTERN ARCTIC SHIPPING	11
NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE.....	10
PORT OF MONTREAL	39
PORT OF SEPT-ÎLES.....	63
PORT OF TROIS-RIVIÈRES	27
QUEBEC STEVEDORING	73
ROBERT TRANSPORT.....	19
SHIPOTOS.COM	38
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	64
ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS.....	61
TERMONT MONTRÉAL.....	44
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION.....	7
THUNDER BAY PORT AUTHORITY.....	30
URGENCE MARINE.....	10

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

13 au 15 NOVEMBRE

Intermodal Expo

Georgia World Congress Center
Atlanta, GA, USA
www.intermodal-events.org

29 NOVEMBRE au 1^{er} DÉCEMBRE

Intermodal Europe 2011

Hamburg, Germany
www.intermodal-events.com

2 DÉCEMBRE

Dîner annuel du Grunt Club

Bonaventure Hilton de Montréal
Montréal, QC, Canada
www.gruntclub.org

6 et 7 DÉCEMBRE

Breakbulk South America Congress

Hotel InterContinental
Sao Paulo, Brazil
www.breakbulkevents.com

20 JANVIER

Dîner annuel du Marine Club

Hôtel Fairmont Royal York
Toronto, ON, Canada
www.marineclub.org

17 FÉVRIER

Banquet annuel des Armateurs du Saint-Laurent

Château Frontenac
Québec, QC, Canada
Manon.lanthier@portquebec.ca

28 FÉVRIER et 1^{er} MARS

Breakbulk China 2012

Intex Shanghai
Shanghai, China
www.breakbulkevents.com

15 MARS

L'Assistance maritime: Où en sommes-nous?

Espaces Dalhousie
Québec, QC, Canada
www.imar.ca

19 et 20 MARS

AAPA Spring Conference

Renaissance Washington Hotel
Washington, DC, USA
qellis@aapa-ports.org

3 et 4 AVRIL

Westac Annual Meeting

Fairmont Hotel McDonalod
Edmonton, AB, Canada
rsol@westac.com

15 au 17 MAI

Conférence hydrographique du Canada

L'Arctique: Anciens défis, nouvelles approches
Scotiabank Conference Centre,
Niagara Falls, ON, Canada
www.chc2012.ca

NOVEMBER 13-15

Intermodal Expo

Georgia World Congress Center
Atlanta, GA, USA
www.intermodal-events.org

NOVEMBER 29 - DECEMBER 1

Intermodal Europe 2011

Hamburg, Germany
www.intermodal-events.com

DECEMBER 2

Annual Grunt Club Dinner

Montreal Bonaventure Hilton
Montreal, QC, Canada
www.gruntclub.org

DECEMBER 6-7

Breakbulk South America Congress

Hotel InterContinental
Sao Paulo, Brazil
www.breakbulkevents.com

JANUARY 20

Annual Marine Club Dinner

Fairmont Royal York Hotel
Toronto, ON, Canada
www.marineclub.org

FEBRUARY 17

St. Lawrence Shipoperators Annual Banquet

Château Frontenac
Québec City, QC, Canada
Manon.lanthier@portquebec.ca

FEBRUARY 28 - MARCH 1

Breakbulk China 2012

Intex Shanghai
Shanghai, China
www.breakbulkevents.com

MARCH 15

Maritime Salvage: Where do we Stand?

Espaces Dalhousie
Québec, QC, Canada
www.imar.ca

MARCH 19-20

AAPA Spring Conference

Renaissance Washington Hotel
Washington, DC, USA
qellis@aapa-ports.org

APRIL 3-4

Westac Annual Meeting

Fairmont Hotel McDonalod
Edmonton, AB, Canada
rsol@westac.com

MAY 15-17

Canadian Hydrographic Conference

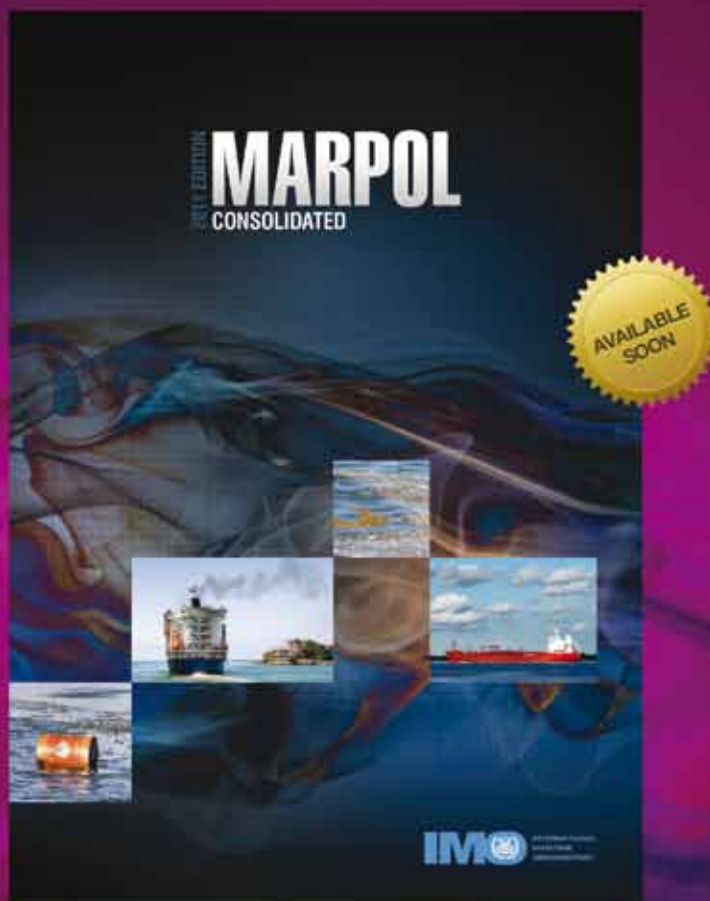
The Arctic: Old Challenges, New Approaches
Scotiabank Conference Centre,
Niagara Falls, ON, Canada
www.chc2012.ca

*If you wish to suggest an event to be inserted in the calendar, please contact lryan@maritimemag.com
Si vous désirez proposer un événement pour insertion dans le calendrier, prière de contacter lryan@maritimemag.com*

2011 EDITION

MARPOL

CONSOLIDATED



INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION

PUBLISHING

visit www.imo.org for your local distributor

How do you create a truly sustainable future for the marine industry?

For us, it's all about seeing the big picture. We offer intelligent, balanced advice that will help you meet your operational and commercial challenges as well as environmental and regulatory obligations. So you can trust us to help make yours a safer, more productive and better performing business, as well as a greener one.

Our Shipping and the Environment publication takes an insightful look at the environmental issues that are affecting the shipping industry.

Download your copy at www.lr.org/sate

Lloyd's Register is a trading name of the Lloyd's Register Group of entities. Services are provided by members of the Lloyd's Register Group. For further details please see our website: <http://www.lr.org/entities>

**Lloyd's
Register**

LIFE MATTERS

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.

The Equinox Class will set the new standard in vessel operating efficiency, environmental performance and safety.

To learn more about Algoma's Equinox Class vessels and watch an informational video, please visit **www.algonet.com**



ALGOMA EQUINOX



Algoma Central Corporation

63 Church Street, Suite 600, St. Catharines, Ontario L2R 3C4
(905) 687-7888 www.algonet.com

