

No 63

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

GREAT LAKES / ST. LAWRENCE SYSTEM

PERSPECTIVES 2012 OUTLOOK

LE RÉSEAU GRANDS LACS-SAINT-LAURENT

50 YEARS OF WINTER NAVIGATION TO MONTREAL
ANS DE NAVIGATION HIVERNALE JUSQU'À MONTRÉAL



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

2012 TRILLIUM CLASS



THE TRADITION CONTINUES
INTRODUCING CSL'S TRILLIUM CLASS SELF-UNLOADERS



CANADA STEAMSHIP LINES

WWW.CSLCAN.CA/TRILLIUM

INFO@CSLMTL.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, Kathlyn Horibe, Raymond Johnston,

Pierre Lacerte, Tom Peters, 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 Contrast

RÉDACTION / EDITORIAL OFFICE

4493, Sherbrooke Ouest, bureau 200

Westmount (Québec) Canada H3Z 1E7

Tel.: 514 937 9009 Fax: 514 937 9088

ADMINISTRATION

175, rue Saint-Paul, Québec (Québec) Canada G1K 3W2

Tel.: 418 692 3779 Fax: 418 694 6904

SERVICE AUX ABONNÉS / SUBSCRIBER SERVICE

mdawson@maritimemag.com

Tel.: 418 694 6903 Fax: 418 694 6904

MARKETING / PUBLICITÉ / ADVERTISING

Sophie Belina Brzozowska

marketing@maritimemag.com

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

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 Articles must be typed and unpublished.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

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

Dépôt légal / Copyright:

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2006

ISSN-1201-5415

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

Please add 5% GST and 8.5% QST.

L'ABONNEMENT PAR LA POSTE, pour 1 an (4 numéros) est de 32 \$ au Canada, de 42 \$US aux États-Unis et de 46 \$US dans les autres pays. Ajoutez 5 % de TPS et 8,5 % de TVQ aux prix indiqués.

Imprimé au Canada / Printed in Canada

Port payé à Québec. Envoi de Poste-publications

Convention no 40046923

Retour: 175, rue Saint-Paul, Québec (QC) Canada G1K 3W2

mdawson@maritimemag.com

We acknowledge the financial support of the Government of Canada through the Canada Periodical Fund (CPF) for our publishing activities.

Nous reconnaissons l'aide financière du gouvernement du Canada par l'entremise du Fonds du Canada pour les périodiques (FCP) pour nos activités d'édition.

Canada

CHRONIQUES / COLUMNS

**4 FIRST WATCH
PREMIÈRE BORDÉE**
Leo Ryan

**10 ATLANTIC HORIZONS
ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE**
Tom Peters

**14 PACIFIC HORIZONS
ÉCHOS DU PACIFIQUE**
Leo Quigley

**18 THE SEAWAY JOURNAL
JOURNAL DE LA VOIE MARITIME**
Terence F. Bowles

**20 SHIPPING FEDERATION OF CANADA
FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA**
Michael Broad

COUVERTURE / COVER

This edition contains our annual feature on the Great Lakes/St. Lawrence System which, as a whole, is benefiting from increased cargo activity and is developing new opportunities.

We are especially proud, too, to offer an exclusive Dossier on the 50th anniversary of the start of winter navigation upstream from Quebec City – which has had a huge impact on the emergence of the St. Lawrence corridor as a year-round continental gateway. To depict the various dimensions of this great story, Editor Leo Ryan was pleased to anchor a team with three other veteran journalists.

*The cover photo shows the big **Montreal Express** containership operated by Hapag-Lloyd steaming through winter snow and ice in Montreal's St. Lawrence channel.*

Ce numéro renferme notre grand dossier annuel sur le Réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent qui, dans l'ensemble, profite d'une augmentation du transport de marchandises et exploite de nouveaux créneaux.

Nous sommes aussi tout particulièrement fiers de présenter un dossier exclusif sur le 50^e anniversaire du début de la navigation hivernale en amont de Québec, lequel a eu une énorme incidence sur l'émergence du corridor du Saint-Laurent comme porte d'entrée continentale accessible toute l'année. Pour bien camper toutes les dimensions de cette magnifique histoire, le rédacteur en chef Leo Ryan a eu le plaisir de former équipe avec trois autres journalistes chevronnés.

La photo de la page couverture montre le gros porte-conteneurs **Montreal Express** d'Hapag-Lloyd faisant route sur le Saint-Laurent en hiver, dans la neige et la glace, à la hauteur de Montréal.

Photo: APM, Stéphane Esteves

Dossier 62

Winter navigation launches St. Lawrence as continental gateway

50th ANNIVERSARY • 50^e ANNIVERSAIRE

Le Saint-Laurent: porte d'accès continentale grâce à la navigation hivernale

Leo Ryan
Pierre Lacerte
Capt. Bernard Boissonneault
Allan Swift
Pierre Camu
Kathlyn Horibe

GREAT LAKES/ST. LAWRENCE SYSTEM LE RÉSEAU GRANDS LACS-SAINT-LAURENT

Dossier 24

PERSPECTIVES 2012 OUTLOOK



Leo Ryan
Bill Beck
Tom Peters

107

Human factors for a changing marine industry

L'importance des facteurs humains dans
une industrie maritime en pleine évolution

Colin Clark
Douglas Owen

111 JOURNAL

110

La page de
l'AGGIMQ

119

Calendar of Events
Calendrier des événements

120

Advertisers
Annonces



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

L'enquête de la FMC: les germes d'une nouvelle forme de «protectionnisme commercial»

Le feuilleton commencé l'automne dernier autour d'une enquête controversée effectuée par la Federal Maritime Commission (FMC) de Washington concernant un prétendu «détournement des cargaisons» (voir MM62) se poursuit. Espérons que la raison finira par triompher afin de préserver l'harmonie des relations entre le Canada et les États-Unis.

Rappelons que le 3 novembre, la FMC a annoncé que les parties intéressées du Canada et des États-Unis avaient jusqu'au 22 décembre pour témoigner à son enquête concernant «les facteurs susceptibles de provoquer ou de favoriser le détournement vers des ports de mer canadiens et mexicains de cargaisons conteneurisées destinées à des points de l'intérieur des États-Unis».

FMC inquiry smacks of new form of 'trade protectionism'

The saga that began heating up this past fall over a controversial 'cargo diversion' inquiry by Washington's Federal Maritime Commission (see MM62) has continued. Hopefully, voices of reason will eventually prevail and future developments will move in the interest of maintaining harmonious Canada-U.S. relations.

First, one should recall that on November 3 the FMC announced a Dec. 22 deadline for interested parties in the United States and Canada to comment on its inquiry into "factors that may cause or contribute to the shift of containerized cargo destined for U.S. inland points from U.S. to Canadian and Mexican seaports."



Port of Tacoma

The Port of Tacoma in Washington State is among the U.S. West Coast ports eyeing progress in container activity at the Port of Prince Rupert.

Le Port de Tacoma dans l'État de Washington est l'un des ports de la côte ouest des États-Unis qui surveillent de près l'augmentation des tonnages conteneurisés au Port de Prince Rupert.



Welcome to North America's Leading Edge

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

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



PRINCE RUPERT
PORT AUTHORITY

LINKING A WORLD OF OPPORTUNITY



Les administrations portuaires, les exploitants de terminaux, les chemins de fer, les lignes de navigation ainsi que les importateurs et exportateurs étaient notamment invités à témoigner. L'enquête a été demandée par un groupe de sénateurs et de membres du Congrès de l'État de Washington et de la Californie «pour analyser l'impact de la Taxe d'entretien des ports (TEP) ainsi que d'autres facteurs et politiques des États-Unis, de même que leur contribution au détournement des cargaisons conteneurisées des ports de la côte ouest des États-Unis vers des ports canadiens et mexicains».

La TEP est perçue depuis 1986 sur les importations dans les ports étasuniens selon un taux *ad valorem* de 0,125 %. Elle a été créée pour aider à financer l'entretien des ports et des chenaux. Les cargaisons destinées à des points de l'intérieur des États-Unis mais qui arrivent dans des ports canadiens ou mexicains ne sont pas assujetties à la taxe – ce qui représente des économies estimées à 137 \$ par conteneur pour les expéditeurs.

La FMC a été chargée de recommander des dispositions législatives et réglementaires susceptibles de régler ce problème. La réponse de la Commission est attendue vers la fin du premier trimestre.

L'enquête cible principalement Prince Rupert où un terminal à conteneurs a été établi en octobre 2007, ainsi que le port mexicain de Lazaro Cardenas où une expansion est en cours.

Au début de l'automne dernier, l'annonce de l'enquête a suscité de vives critiques de la part des chemins de fer et des ports canadiens ainsi que des autorités d'Ottawa, notamment parce qu'elle contreviendrait aux règles du libre-échange.

Cela suivait les déclarations faites l'été dernier par le président de la FMC Richard Lidinsky, qui a évoqué «un laxisme dans l'inspection des conteneurs» à Prince Rupert et des «subventions» au transport ferroviaire du Canada vers les États-Unis.

Les diverses parties sont invitées à se faire entendre sur différents points: identifier les avantages et les inconvénients pour le propriétaire des marchandises de faire passer par un port canadien ou mexicain des marchandises destinées à l'intérieur des États-Unis et plus précisément, analyser dans quelle mesure la TEP peut orienter cette décision.

La Commission veut aussi déterminer «quels sont les escomptes de volume ou autres incitatifs, primes ou rabais, le cas échéant, qu'offrent les ports, les transporteurs généraux, les exploitants de terminaux ou d'autres groupes pour que les cargaisons transitent par des ports canadiens ou mexicains et où ces avantages sont offerts aux intéressés».

On peut toutefois affirmer en toute objectivité que l'exercice a révélé qu'il existe, au sud du 49^e parallèle, une ignorance généralisée des réalités du réseau portuaire canadien. Il y a d'énormes différences. Par exemple, les ports canadiens paient eux-mêmes leurs travaux de dragage. Ils financent leurs dépenses en immobilisations presque exclusivement à même leurs recettes portuaires et ils n'ont pas accès aux subventions ou prêts à taux avantageux dont profitent les ports étasuniens. Et il existe une foule d'autres différences qu'il n'est pas utile d'énumérer en détail ici.

Une taxe bancaire

Dans une chronique intitulée «Deep-Six The HMT» (Débarrassons-nous de la TEP) publiée par *The Journal of Com-*

Those asked for comments included port authorities, terminal operators, railways, shipping lines, importers and exporters. The inquiry was requested by a group of senators and members of congress from Washington State and California “to study the impacts and extent to which the U.S. Harbor Maintenance Tax (HMT), other U.S. policies and other factors may incentivize container cargo to shift from U.S. West Coast ports to those located in Canada and Mexico.”

The HMT has been imposed at U.S. ports on imports at an *ad valorem* rate of 0.125% since 1986. It was devised to help fund harbour and channel maintenance. Cargo ultimately destined for U.S. inland points but entering at Canadian or Mexican ports is not subject to the tax – representing an estimated savings for shippers of \$137 per container.

The requests asked the FMC to make legislative and regulatory recommendations to address this concern. The Commission's response is expected possibly by the end of the first quarter of this year.

For special review, the inquiry singles out Prince Rupert, where a container terminal was established in October 2007, and the expanding Mexican port of Lazaro Cardenas.

Early last fall, news of the inquiry plans sparked sharp criticism from Canadian port and railway circles as well as from federal government officials on free trade and other grounds.

This came on the heels of public comments attributed last summer to FMC Chairman Richard Lidinsky referring to alleged “weaker container inspections” in Prince Rupert and “subsidy” of rail shipments through Canada to the United States.

Among the subjects to be addressed by various parties: quantify the advantages and disadvantages a beneficial cargo owner may face when considering whether to route inland U.S.-destined cargo via a Mexican or Canadian port. “Specifically, what role, if any, does the assessment of the Harbor Maintenance Tax have on that determination?”

Another question seeks information on “what volume or other incentives, bonuses or discounts, if any are offered by ports, common carriers, terminal operators or other entities for cargo moved through Canadian or Mexican ports and where these may be available to the shipping public?”

Objectively speaking, however, the whole exercise has underscored wide ignorance south of the 49th Parallel over the realities of the Canadian ports system. There are tremendous differences, such as Canadian ports must pay for their own dredging. They must fund their capital investments almost exclusively from port revenues with no ability to access grants or favourable loans available to U.S. ports. There are many other differences that need not be detailed here.

A flawed Harbor Maintenance Tax

In a column headed Deep-Six The HMT published by *The Journal of Commerce*, veteran jour-

Seafarers' International
Union of Canada



Syndicat International
des Marins Canadiens

*Ride The Wave
Suivez La Vague*

Get on board!

Montez à bord !



Referral Centers/Centres de référence d'emploi



www.seafarers.ca

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

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

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

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

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



APPR

The growing appeal for shippers in Asia of Prince Rupert's Fairview Container Terminal is getting special attention from the FMC inquiry.

La popularité croissante du terminal à conteneurs Fairview de Prince Rupert parmi les chargeurs d'Asie suscite spécialement l'attention dans l'enquête de la FMC.

merce, le vétéran journaliste Peter Tirschwell écrit qu'une approche rationnelle serait de regarder du côté de la TEP plutôt que d'accuser le Canada.

Il affirme: «Nous verrions qu'il s'agit d'un système outrageusement bancal qui nous amène, pratiquement, à collecter et distribuer des fonds pour entretenir les chenaux. C'est ce que fait la TEP en percevant des sommes directement des importateurs.»

Sur ce point, un rapport du Service de recherche du Congrès montre qu'une part importante des décaissements annuels du Fonds en fidéicommis d'entretien des ports va à des ports manutentionnant peu ou pas de cargaisons.

Les revenus sont détournés de ports d'importation importants où la profondeur naturelle des chenaux est suffisante, comme Seattle et Long Beach, vers des ports moins fréquentés où des travaux de dragage fréquents sont nécessaires, comme La Nouvelle-Orléans. On estime par exemple que les quatre principaux ports de la côte ouest des États-Unis reçoivent à peine un cent par dollar de TEP versé par leurs importateurs.

De son côté, John Higginbotham, ancien diplomate canadien et actuellement professeur émérite en transport et questions internationales à l'Université Carleton, dénonçait récemment la naissance d'une «nouvelle forme de protectionnisme commercial» qui, selon lui, contrecarre les efforts déployés par le Canada et les États-Unis pour améliorer la sécurité continentale et favoriser la fluidité des échanges entre les deux pays.

nalist Peter Tirschwell suggests that “a more rational approach would be to look at the HMT rather than focusing on Canada.”

Mr. Tirschwell affirms: “What we would find is an outrageously flawed system of really collecting and disseminating funds to maintain channel depth, as the HMT does by collecting funds directly from importers.”

In this connection, a Congressional Research Service Report in pointed out that a major portion of the annual Harbor Maintenance Trust Fund disbursements are directed toward harbors which handle little or no cargo.

As a result the revenues are redistributed from big import gateways with naturally deep channels like Seattle and Long Beach to lower volume ports requiring frequent dredging such as New Orleans. It's estimated, for instance, that the four main U.S. West Coast ports receive barely one penny per dollar of HMT generated by their importers.

For his part, John Higginbotham, a former Canadian diplomat and currently a Distinguished Fellow at Carleton University on Transport and International Issues, recently struck out at potentially “a new form of trade protectionism. It flies in the face of long-standing Canada-U.S. initiatives to enhance

Dans un commentaire publié dans le magazine de politique publique *Policy Options*, M. Higginbotham lance aux autorités d'Ottawa un appel à la vigilance pour contrer toute mesure commerciale préjudiciable au Canada que le Congrès pourrait prendre à l'issue de l'enquête de la FMC.

Exagération du rôle de Prince Rupert

Au vu des données statistiques sur les cargaisons conteneurisées qui transitent par la côte Ouest, il y a lieu d'être étonné de l'importance de l'attention que la FMC accorde à Prince Rupert dans son enquête.

Situé dans le nord de la Colombie-Britannique à un emplacement stratégique qui lui permet d'être le port le plus proche de l'Asie, et bénéficiant d'une liaison rapide par trains à deux niveaux du CN avec Chicago et au-delà, Prince Rupert a assurément vu augmenter son trafic conteneurisé. Mais il convient de remettre les choses en perspective.

En 2010, les tonnages conteneurisés transitant par Prince Rupert ont augmenté de près de 30 %, à 344 000 conteneurs EVP. Presque tous les conteneurs d'importation qui transitent par Prince Rupert sont bien destinés aux États-Unis. Par contre, le gros du trafic conteneurisé de Port Metro Vancouver, qui se chiffre à 2,5 millions d'EVP, est constitué de cargaisons en provenance et à destination du Canada central.

Le terminal à conteneurs de Prince Rupert fonctionne bien au-dessous de sa capacité de 500 000 EVP, laquelle ne sera peut-être pas atteinte avant plusieurs années. De surcroît, le tonnage total des mouvements conteneurisés à Prince Rupert représente à peine, selon les estimations, 1,5 % du trafic conteneurisé total de la côte Ouest (24 millions de conteneurs EVP). En ajoutant Port Metro Vancouver, la part de marché des ports canadiens grimpe à 12,4 %, comparativement à moins de 9 % il y a 5 ans.

Bien sûr, il y a eu augmentation. Mais les tonnages conteneurisés de Prince Rupert demeurent bien en deçà de ceux de Seattle et Tacoma, ses rivaux du nord-ouest de la côte du Pacifique (2,1 millions et 1,4 million de conteneurs EVP respectivement) et restent assurément à des années-lumière de ceux de Los Angeles et de Long Beach (total combiné de 14 millions de conteneurs).

De toute évidence, la volonté de Prince Rupert de quadrupler sa capacité pour la porter à 2 millions d'EVP d'ici 2020 suscite une certaine nervosité, notamment dans l'État de Washington. Dans l'intervalle, la construction d'un agrandissement au nord du terminal à conteneurs Fairview devrait débuter dans le troisième trimestre de 2012. Elle portera la capacité à 1,2 million de conteneurs d'ici 24 à 36 mois, selon Michael Gurney, directeur des Communications à l'Administration portuaire de Prince Rupert.

Il faudra cependant plusieurs années avant que la capacité soit effectivement quadruplée – et d'ici là tous les ports pour conteneurs de la côte ouest auront bénéficié de la montée constante du commerce de l'Amérique du Nord avec l'Asie.

Pour le moment, il conviendrait qu'on se calme sur la côte ouest des États-Unis, et peut-être qu'on envisage une difficile et complexe réforme de la TEP. 

continental security while promoting fluid trade between the two countries.”

In a commentary published in the *Policy Options* public policy magazine, he urges the Ottawa authorities to remain vigilant to counteract any congressional trade action against Canada that could arise from the FMC inquiry.

Disproportionate focus on Prince Rupert

Looking at the container cargo statistics on the West Coast, one has to be astonished especially over the dimension of the attention paid in the FMC inquiry to Prince Rupert.

Located in Northern British Columbia, strategically located as the closest port to Asia, and offering a rapid double-stack service via CN to Chicago and beyond, Prince Rupert has certainly enjoyed an increase in container business. But this needs to be put into perspective.

In 2010, Prince Rupert's container cargo surged nearly 30% to 344,000 TEUs. Almost all of the import boxes are destined for the United States. On the other hand, shipments to and from Central Canada account for the great bulk of Port Metro Vancouver container traffic of 2.5 million TEUs.

Prince Rupert's container terminal is operating well below capacity of 500,000 TEUs, which may not be attained for several years. Moreover, current Prince Rupert box throughput represents just an estimated 1.5% of total West Coast container traffic of 24 million TEUs. If you add on Port Metro Vancouver, the Canadian port market share climbs to 12.4% compared with under 9% five years ago.

Yes, true, there has been growth. But Prince Rupert's container business remains well under Pacific Northwest rivals Seattle and Tacoma (respectively 2.1 million TEUs and 1.4 million TEUs), and remains certainly leagues apart from Los Angeles and Long Beach (14 million containers combined).

Obviously, there are some nervous Canada-watchers in notably Washington State over plans by Prince Rupert to quadruple capacity to 2 million TEUs by 2020. In the interval, construction of a northern expansion of Fairview Container Terminal is slated in principle to begin in the third quarter of 2012 for boosting capacity to about 1.2 million containers within 24-36 months, indicated Michael Gurney, Manager of Corporate Communications for Prince Rupert Port Authority.

Still, the quadrupling is quite a few years away – at which time all box ports on the West Coast should be benefiting from continued rising North American trade with Asia.

In the meantime, valiums appear to be order on the U.S. West Coast, along with what could emerge as a challenging, complex reform of the HMT? 



Tom Peters

Halifax a les outils en main pour se débarrasser de l'étiquette de «port facultatif»

Au golf, il y a la fameuse balle droite. Dans le transport maritime, il y a la fameuse étiquette de «port facultatif».

Au golf, il est normalement avantageux de frapper la balle en ligne droite. En fait, beaucoup de golfeurs cherchent à donner à leur balle une trajectoire droite sans trop s'inquiéter de l'endroit où celle-ci va atterrir. Il arrive pourtant qu'un crochet à gauche ou à droite s'impose pour négocier une courbe dans une allée. La trajectoire droite ne convient pas toujours.

Pour les ports, il y a des caractéristiques qui peuvent offrir certains avantages sur les concurrents: eau profonde, absence de glace et de congestion, liaisons efficaces avec les marchés intérieurs et très bonne infrastructure de soutien, notamment du matériel moderne et une main-d'œuvre de qualité. C'est pour le port l'équivalent de la balle droite, si on veut poursuivre l'analogie.

Le Port de Halifax possède tous ces atouts. Pourtant, il est toujours considéré comme un port «facultatif» parce qu'il lui manque le «crochet à gauche ou à droite»: il n'est pas situé tout près d'un marché facile.

On s'en est aperçu l'an passé lorsque la Green Alliance – qui regroupe, en vertu d'une entente de mise en commun des navires, Yang Ming, COSCO, K Line, MOL et Hanjin Shipping – a retiré Halifax de son service de liaison express de la côte Est avec l'Asie du Sud-Est via le canal de Suez afin de réaménager ses routes dans un souci d'efficacité rendu nécessaire par le marasme économique. C'est aussi ce qui a motivé le transporteur CMA CGM à suspendre son service Black Pearl entre Halifax, les Caraïbes, l'Amérique du Sud et l'Amérique centrale.

La D^{re} Mary Brooks de la Chaire de commerce William A. Black de l'Université Dalhousie à Halifax, spécialiste réputée des transports internationaux, croit fermement aux avantages des ports situés dans des marchés faciles.

«Je suis convaincue que les ports qui ne se trouvent pas dans de grandes villes où une population captive peut attirer les importations pourront difficilement s'imposer comme des ports d'escale incontournables. Cela dit, l'emplacement peut être avantageux pour devenir port de transbordement ou port d'accès», a-t-elle précisé.

«Le premier choix est périlleux parce qu'il n'offre pas d'avantages concurrentiels durables. Le second nécessite une gestion fine de l'offre avec celle de tous les autres partenaires situés le long de la route vers le marché afin d'offrir la meilleure valeur possible aux consommateurs des marchandises ou à leurs lignes de navigation pour qui nous ne serions pas automatiquement le meilleur choix.»

L'état-major de l'Administration portuaire de Halifax ne

Halifax has tools to fight 'discretionary port' label

In golf, there is the dreaded straight ball. In the marine business, there is the dreaded “discretionary port” term.

Now hitting a straight ball, for the most part, is normally not that bad. In fact, there are many golfers who wish they could perform that task without worrying where their ball will go once they launch it off the tee. But on occasion, a draw or a fade is required to negotiate a fairway that may bend to the left or right. In this case a straight ball is just not going to be the answer.

In the port business, there are certain characteristics that, for the most part, give it certain advantages over its competitors : deep water, ice free, not congested, efficient connections to inland markets and very supportive infrastructure like modern equipment and a solid labour force. Call it the port's equivalent of the straight ball, if you will.

The Port of Halifax has these characteristics. Yet it is still deemed 'discretionary' in the industry because it lacks the “draw or fade” or mainly not being in the midst of a ready made market.

That fact came to bear this past year when the Green Alliance, a vessel sharing agreement between Yang Ming, COSCO, K Line, MOL and Hanjin Shipping dropped Halifax from its Southeast Asia -Suez Canal Express service because of a realignment of routes in an effort to be more efficient in a slow economy. Likewise was the case with carrier CMA CGM when it suspended its Black Pearl service into Halifax, which connected the port to the Caribbean and South and Central America.

Noted international transportation expert Dr. Mary Brooks, the William A. Black chair of Commerce at Dalhousie University in Halifax, supports the theory of ports in ready made markets.

“I'm a firm believer that ports that do not reside in large cities with a captive population to drive imports will struggle to become must-call ports. That said, location provides an advantage if you desire to become a transshipment or a gateway port,” she says.

“The first is a dangerous choice because it does not provide sustainable competitive advantage while the second means fine tuning your offering along with those of all the other partners along your route to that market to provide the best value to



Jocelin D'Entremont

Double call of Hapag-Lloyd container ships at Fairview Cove in the Port of Halifax.

«Double escale» des porte-conteneurs d'Hapag-Lloyd à Fairview Cove dans le port de Halifax.

connaît que trop bien les inconvénients de la situation dans une région peu peuplée et il va apparemment chercher à faire du port un port d'accès et de transbordement pour évacuer l'étiquette de port facultatif.

Et qu'est-ce qui, dans l'avenir, pourra aider le port à y parvenir?

On peut citer plusieurs possibilités, pas nécessairement par ordre d'importance. L'entrée en service sur les routes atlantiques de plus grands navires qui voudront trouver des ports en eau profonde non congestionnés en est une. On prévoit dans l'industrie que des navires de 8 500 à 10 000 conteneurs EVP vont remplacer bien des petits bâtiments sur l'Atlantique. Halifax peut accueillir ces grands navires, contrairement à d'autres ports.

Une porte d'accès en eau profonde pour les villes des Grands Lacs

Une autre possibilité: plusieurs villes des Grands Lacs songent à faire de Halifax leur portail de liaison en eau profonde avec le reste du monde. Le CN acheminerait les marchandises en provenance et à destination de ce port, de façon à éviter les ports étasuniens encombrés. Un exemple concret est celui de la Great Lakes Global Freight Gateway de Detroit, qui envisage Halifax comme porte d'entrée pour 200 000 conteneurs et plus par année.

cargo customers or their shipping lines who may not automatically consider you as a first choice."

The brain trust at the Halifax Port Authority knows all too well the disadvantages of being in a low population area and thus, it would appear, is building on the gateway and transshipment theme to shake that discretionary label.

And what are the opportunities going forward that may work to the port's advantage in its quest?

There may be several, and not necessarily in this order. The advent of bigger ships on Atlantic routes looking for uncongested deep water ports is one. It has been an industry prediction that 8,500 to 10,000 TEU ships will eventually displace many of the smaller carriers on the Atlantic, and Halifax can handle those now when other ports cannot.

Deep water gateway for Great Lakes cities

Another option is a number of Great Lakes cities that are looking at Halifax as their deep water connection to the world, moving cargo via CN to and from the port, to avoid U.S. port congestion. A case in point is the Great Lakes Global Freight Gateway which is considering Halifax as its gateway for 200,000 plus containers a year from the Detroit region.

Il y a aussi les géants du commerce de détail Walmart et Canadian Tire qui ont opté pour la diversification des ports d'entrée de leurs importations et qui se félicitent d'avoir ajouté Halifax à la liste. D'autres grands détaillants comme Target pourraient les imiter.

N'oublions pas l'augmentation des exportations du Vietnam, de l'Indonésie, de la Malaisie, du sous-continent indien et des pays BRIC, lesquelles vont trouver des débouchés en Amérique du Nord dès qu'une reprise économique mondiale se sera installée de façon durable. Une inconnue cependant: les conséquences de l'expansion du canal de Panama pour Halifax.

Tout est donc en place pour permettre de se débarrasser de l'étiquette de port facultatif. Pour la D^{re} Brooks, il n'en tient qu'à Halifax de devenir un port d'escale incontournable.

«Désormais, il s'agit de commercialiser le Port à des endroits où il est possible de présenter des arguments convaincants comme en Inde, dans le Sud-Est asiatique et dans certaines parties du Midwest des États-Unis où nous ne sommes pas encore très bien connus», a-t-elle déclaré.

Pour reprendre l'analogie avec le golf, Halifax possède déjà la balle droite; il lui faut maintenant maîtriser le crochet calculé. **M**

Further, there are retail giants Walmart and Canadian Tire who have chosen port diversification and have added Halifax, very successfully, among their gateways for imports. Others such as Target, may do the same.

And let's not forget the growing exports of Vietnam, Indonesia, Malaysia, the Indian Subcontinent and the BRIC countries that will find markets in North America once the global economy has healed. An unknown in all of this is the Panama Canal expansion which may or may not emerge as a plus for Halifax.

So the potential is there to shake the discretionary banner. As Dr. Brooks suggests, it's up to Halifax to make itself a must-call port.

"Now it is a matter of marketing the port in those places where a compelling case can be made like India and Southeast Asia and parts of the U.S. Midwest who aren't really sure even where we are," she said.

So returning to the golf analogy, Halifax has the straight ball - it now has to pursue the clever draw and the fade. **M**

Get



to



No matter what – no matter where.

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

Get it there.



HalifaxGetsItThere.ca | 902.426.2620

Efficient

Safe

Environmentally smart

MARINE DELIVERS



www.cmc-ccm.com



CHAMBER OF
MARINE COMMERCE
CHAMBRE DE
COMMERCE MARITIME



Leo Quigley

Augmentation des exportations de charbon sur la côte ouest du Canada

Ceux d'entre nous qui auraient trouvé un morceau de charbon dans leur bas de Noël n'auraient sans doute pas manqué de prendre des résolutions du Nouvel An pour rentrer dans les bonnes grâces du père Noël.

Mais que l'on aime ou non ce minerai, les exportations de charbon sont en pleine effervescence sur la côte ouest du Canada. Des pays en mal d'énergie ont un appétit insatiable pour l'achat de charbon, et ils cherchent aussi à mettre la main sur toutes les terres du nord-est de la Colombie-Britannique et de l'Alberta qui renferment des réserves prouvées de charbon. Il s'agit évidemment de pays qui ont désespérément besoin d'une source d'énergie fiable et durable pour alimenter leurs populations et se doter de la technologie et des infrastructures nécessaires pour fournir à celles-ci de la nourriture, de l'eau propre et d'autres articles de base que nous trouvons naturel de posséder en Amérique du Nord.

De plus – quand on y pense – découvrir un morceau de charbon dans son bas de Noël n'est peut-être pas si mauvais à une époque où ce minerai ne sert pas seulement à chauffer les écoles et les hôpitaux, à fabriquer de l'acier pour les équipements agricoles et à faire fonctionner les réseaux de communication. Le charbon est maintenant utilisé dans la fabrication de papier, de produits pharmaceutiques, de savon, de plastiques, de rayonne et de nylon. Le goudron de houille entre dans la composition des fibres de carbone utilisées dans les automobiles légères et les navettes spatiales. Le charbon actif est employé pour filtrer l'eau potable ainsi que dans les machines à dialyse rénale. Le charbon sert aussi à fabriquer la silicone qu'on retrouve dans les agents hydrofuges, les shampoings, les dentifrices et les cosmétiques.

Pour une famille dont quelques morceaux de bois sec pour faire du feu représentent l'unique source d'énergie, les dentifrices et les cosmétiques n'ont peut-être pas grand intérêt, mais de l'eau propre, des engrais agricoles ou des produits pharmaceutiques peuvent certainement être utiles.

Activité fébrile aux terminaux de la côte Ouest

Quoi qu'il en soit, des quantités records de charbon sont expédiées par la côte ouest du Canada, au point que Denis Horgan, vice-président et directeur général de Westshore Terminals au sud de Vancouver, admettait récemment qu'il avait dû refuser des cargaisons depuis deux ans, bien qu'un total record de 24,7 millions de tonnes aient été expédiées par Westshore l'an dernier et qu'on y attende jusqu'à 26,5 millions de tonnes cette année.

Coal exports sizzling on Canada's West Coast

Those of us who received a lump of coal in our stockings Christmas morning have, no doubt, made New Year's resolutions to get back in Santa's good books.

But, whether you love it or hate the stuff, coal exports are white hot on Canada's West Coast right now. Energy starved countries are not only eagerly buying coal, but are also picking up any land in northeastern British Columbia and Alberta with proven coal reserves. Clearly, these are countries that desperately need a reliable, long-term source of energy if they are to feed their people and give them the technology and infrastructure needed for adequate food, clean water and a few other basic items we take for granted in North America.

Also - when you think about it - a lump of coal in your stocking may not have been all that bad in a world where it's now used for things other than heating schools and hospitals, making steel for farm equipment and powering communication networks. In fact, coal is used in making paper, pharmaceuticals, soap, plastics, rayon and nylon. Coal tar is used to make carbon fibre used in lightweight automobiles and the space shuttles. Activated carbon is used in filtering drinking water and in kidney dialysis machines. Coal is also used to make silicone for water repellents, hair shampoos, toothpaste and cosmetics.

To families without an energy source other than a few dry sticks to build a fire, toothpaste and cosmetics may be unimportant, but a supply of clean water, agricultural fertilizer or pharmaceuticals might be appreciated.

Booming business for Westshore Terminals

In any case, record amounts of coal are moving off Canada's West Coast, so much so that Denis Horgan, Vice President and General Manager of Westshore Terminals south of Vancouver recently indicated he's had to turn away business over the past two years; in spite of the fact that last year Westshore shipped a record 24.7 million tonnes and is looking at a throughput of over 26.5 million tonnes this year.

However, as he points out, a portion of that increase has not been Canadian coal, but coal from

Westshore Terminals south of Vancouver is handling record volumes of coal.

Westshore Terminals au sud de Vancouver manutentionne des volumes records de charbon.



Toutefois, souligne M. Horgan, une partie de l'augmentation est constituée de charbon qui ne vient pas du Canada, mais plutôt du bassin de Powder River, énorme gisement houiller situé au Montana et au Wyoming. Pendant des années, le charbon des mines de cette région a alimenté les centrales au charbon de l'est des États-Unis. Aujourd'hui cependant, l'augmentation de la demande en Asie pousse les compagnies houillères à vouloir exporter une partie de leur charbon par la côte du Pacifique. Arch Coal, Inc., en particulier, pour qui Westshore est le terminal d'exportation le plus proche, vient de signer un contrat à long terme avec Ridley Terminals au port de Prince Rupert.

Pourquoi un terminal charbonnier au Canada et non aux États-Unis? La réponse est simple: à cause de la forte demande des centrales électriques de l'Est, la construction d'un grand terminal charbonnier sur la côte Ouest n'avait encore jamais été nécessaire. Aujourd'hui, la situation a changé au sud de la frontière, mais le paysage politique a également évolué.

Plusieurs propositions de terminaux sur la côte Ouest ont été présentées par des compagnies houillères, mais elles ont été bloquées par les environnementalistes, notamment le Sierra Club (soutenu financièrement par Google et Microsoft), Climate Solutions et le groupe Washington Physicians for Social Responsibility.

Les deux grandes propositions qui sont actuellement en suspens ont été faites par Peabody Energy (SSA Marine) pour la construction d'un terminal d'une capacité annuelle de 50 millions de tonnes à Cherry Point (WA), tout juste au sud de la frontière canado-américaine, ainsi que par Ambre Energy pour un terminal de 50 à 60 millions de tonnes par année près de Longview (WA), sur le fleuve Columbia.

Agrandissement des terminaux de Vancouver et Prince Rupert

Toutefois, comme le souligne M. Horgan, le Canada, qui ne semble guère à l'aise pour priver ses partenaires commerciaux de ressources énergétiques, travaille d'arrache-pied pour agrandir les terminaux charbonniers de Port Metro

the Powder River Basin a huge coal deposit located in Montana and Wyoming. For years the coal from the mines in the area have been used to fuel coal fired plants in the Eastern U.S.. But, today, with the growing demand for coal in Asia, coal companies are looking to export a portion of it through the Pacific Seaboard. In particular, Arch Coal, Inc. has selected Westshore as its closest export terminal and recently signed a long term contract with Ridley Terminals at the Port of Prince Rupert.

Why a Canadian coal terminal rather than a U.S. terminal? The answer is: because of past demands by domestic power plants in the East, the U.S. industry has never had to build a major coal terminal on the West Coast. Today that has changed, just as the political landscape south of the border has changed.

Several West Coast terminal proposals have been submitted by coal companies and have been blocked by environmentalists including the Sierra Club (with financial backing from Google and Microsoft), Climate Solutions and Washington Physicians for Social Responsibility.

The two major proposals now on hold were made by Peabody Energy/SSA Marine for a 50 million ton per year terminal at Cherry Point, WA, just south of the Canada/U.S. border and a 50 – 60 million ton per year terminal made by Ambre Energy near Longview, WA, on the Columbia River.

Major coal terminal expansions at Vancouver and Prince Rupert

However, as Mr. Horgan points out, Canada; which doesn't seem to feel comfortable blocking energy resources from its trading partners; is working flat out to expand coal terminals at Port Metro Vancouver and the Port of Prince Rupert.

Westshore Terminals, which just received a \$47 million upgrade to grow capacity from 24 million tonnes to 29 million tonnes is about to receive addi-



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

tional 'debottlenecking' work at a cost of \$53 million that will boost capacity to 33 million tonnes by 2013.

Neptune Terminals, on Vancouver's North Shore is being expanded at a cost \$63.5 million to increase its throughput from eight to 12.5 million tonnes by the end of next year.

Ridley Terminals at the Port of Prince Rupert is already at work doubling its capacity from 12 million tonnes to 24 million tonnes by 2015 at a cost of roughly \$200 million.

As Mr. Horgan said, within five years Western Canada will have at least an additional 20 million tonnes of coal shipping capacity in place, bringing its total coal shipping capacity to roughly 70 million tonnes annually.

"And, based on current forecasts, that will not be enough," he estimates.

If he's correct, and if environmentalists continue to block the construction of coal terminals on the U.S. West Coast, it's obvious that additional terminal expansion will be required – if not a fourth major coal terminal.

Just a thought: perhaps we should locate the new terminal next to the Keystone XL pipeline outlet and make it one stop shopping for our four billion Asian customers! **M**

Vancouver et de Prince Rupert.

Westshore Terminals, qui vient tout juste d'avoir 47 millions de dollars pour faire passer sa capacité de 24 à 29 millions de tonnes, est sur le point de recevoir une somme additionnelle de 53 millions de dollars pour des travaux de «désengorgement» qui vont porter sa capacité à 33 millions de tonnes d'ici 2013.

Des travaux d'agrandissement de 63,5 millions de dollars vont faire passer la capacité de Neptune Terminals, dans le Vancouver's North Shore, de 8 à 12,5 millions de tonnes d'ici la fin de l'année prochaine.

Ridley Terminals dans le port de Prince Rupert est déjà au travail pour faire passer sa capacité de 12 à 24 millions de tonnes d'ici 2015, au coût de 200 millions de dollars environ.

Comme l'a déclaré M. Horgan, l'ouest du Canada possédera, d'ici 5 ans, une capacité additionnelle d'expédition de charbon d'au moins 20 millions de tonnes, ce qui portera la capacité totale annuelle à 70 millions de tonnes.

«Et, selon les prévisions actuelles, cela ne sera pas assez», a-t-il indiqué.

S'il a raison, et si les environnementalistes continuent d'empêcher la construction de terminaux charbonniers sur la côte ouest des États-Unis, il est évident qu'il faudra de nouveaux travaux d'agrandissement – ou construire un quatrième grand terminal charbonnier.

Soit dit en passant, peut-être devrions-nous placer le nouveau terminal juste à la sortie du pipeline Keystone XL pour en faire un comptoir unique d'approvisionnement pour nos quatre milliards de clients asiatiques! **M**



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.



Linking the Arctic to the world

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



NEAS.CA



Terence F. Bowles

**President and CEO, St. Lawrence Seaway
Management Corporation**

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

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

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

La voie à suivre

Au cours de ma première année comme président de la Corporation, j'en ai beaucoup appris sur l'industrie maritime et le rôle de la Voie maritime. Je suis convaincu que nous avons bien progressé face à certains des problèmes de fond que nous devons régler pour tracer une voie qui sera viable sur le long terme.

En octobre 2011, nous avons conclu une nouvelle convention collective de trois ans, jusqu'au 31 mars 2014. Il s'agit d'une entente équitable qui permettra de contenir nos coûts et de continuer d'assurer un service fiable à nos clients.

L'étude Martin commanditée par le programme L'avantage maritime, qui vient d'être publiée, démontre les grandes retombées du réseau Grands Lacs-Voie maritime pour l'économie canadienne et américaine. Quelque 227 000 emplois et 34 milliards de dollars d'activité économique sont à un titre ou un autre attribuables au transport de marchandises sur notre voie navigable.

Les marchandises en vrac, dont le minerai de fer et les céréales, restent des éléments de base du commerce sur la Voie maritime. Ce marché subit toutefois des pressions en raison de divers facteurs sur lesquels nous n'avons pas de pouvoir direct. Pour augmenter le tonnage sur la Voie maritime, nous devons clairement définir notre avantage concurrentiel et tracer une voie qui en tire parti. Comme l'a déjà dit Jack Welch: «Sans avantage concurrentiel, vous ne pouvez pas faire concurrence.»

De concert avec nos transporteurs, nous avons mis au point un système d'information sur le tirant d'eau. Il pourrait permettre aux navires de naviguer en toute sécurité dans les chenaux de la Voie maritime en exploitant un tirant d'eau de 26 pi 9 po; grâce aux trois pouces supplémentaires, un navire typique aux dimensions maximales de la Voie maritime peut transporter 400 tonnes de marchandises de plus. Canada Steamship Lines sera sans doute le premier transporteur à utiliser cette technologie en 2012 pour augmenter la productivité de sa flotte.

Afin d'attirer davantage de navires dans notre réseau, nous menons des essais de la «génération 3+» de notre système d'amarrage mains libres. Si son efficacité est démontrée, l'amarrage mains libres réduira encore les obstacles à l'accès des navires à notre réseau, rehaussera la sécurité et la productivité des équipages et réduira nos frais d'exploitation.

Nous poursuivons notre campagne d'image de marque Autoroute H₂O afin de doter les transporteurs, les ports et

Setting the course for growth

During my first year as President of the Corporation, I have learned a great deal about the marine industry and the role of the Seaway. I am confident that progress has been made in dealing with some of the fundamental issues that we must resolve in setting a course that is sustainable in the long run.

In October of 2011, a new three year labour agreement was ratified, extending to March 31, 2014. We reached a fair settlement that contains our costs and ensures that our customers can continue to experience reliable service.

The recently published Martin study, sponsored by the Marine Delivers program, demonstrates the significant impact that the Great Lakes / Seaway system has on the Canadian and U.S. economies. Some 227,000 jobs and \$34 billion in economic activity are in some way related to the movement of goods within this waterway.

Bulk cargoes, including iron ore and grain, remain core elements of Seaway trade. However, this tonnage is under pressure from a host of factors outside of our immediate influence. To expand Seaway tonnage, we must clearly understand our competitive advantage and set a course that leverages this advantage. As Jack Welch once said "if you don't have a competitive advantage, don't compete".

In concert with our carriers, we have developed a Draft Information System. This system has the potential to enable vessels to safely navigate Seaway channels at a draft of 26'9", increasing a typical "SeawayMax" vessel's draft by three inches and cargo carrying capacity by 400 tonnes. Canada Steamship Lines is likely to be the first carrier to utilize this technology in 2012, increasing its fleet's productivity.

To attract more vessels to our system, we are currently testing "generation 3+" of our Hands Free Mooring initiative. If proven successful, Hands Free Mooring promises to further reduce barriers to entry for vessels wishing access our system, enhance crew safety and productivity, and reduce Seaway operating costs.

We are continuing to advance our Highway H₂O branding campaign, to build a united voice among carriers, ports, and other members of the marine

Expanding Seaway activity requires leveraging competitive advantages.

Pour intensifier l'activité dans la Voie maritime, il faut exploiter ses avantages compétitifs.



SLSMC

les autres membres de la chaîne d'approvisionnement logistique maritime d'une voix unique dans la promotion de nos services sur le marché. Pour profiter de l'élan que nous avons créé, la Voie maritime accroît ses efforts de développement commercial visant à cibler des transports de marchandises qui se font actuellement sur terre et qui pourraient se faire par bateau.

L'augmentation du trafic sur notre voie navigable permettra de maintenir les frais d'entretien et autres frais généraux aussi bas que possible par tonne transportée. La Voie maritime pourra ainsi d'autant mieux faire concurrence aux autres moyens de transport en maintenant ses taux de péage au niveau le plus bas possible. Pour attirer plus de trafic, les ports, les terminaux, les entreprises d'arrimage, les transporteurs et les corporations de la Voie maritime doivent collectivement consentir un effort sur les prix.

En évaluant le potentiel futur du transport maritime, il faut adopter une vision globale au-delà des données du tonnage et des recettes des péages. Certains diront qu'il faut une vision «holistique». Nous savons que le transport maritime est de loin la solution qui consomme le moins d'énergie. Grâce à cette efficacité énergétique, le transport maritime est aussi le moyen de transport qui produit le moins d'émissions de gaz à effet de serre par tonne/km.

Afin de quantifier plus précisément les bienfaits du transport maritime, la Voie maritime et ses partenaires du groupe L'avantage maritime commanditent une nouvelle étude de l'empreinte environnementale des divers modes de transport. Nous voulons nous assurer que nos données tiennent compte de la plus récente technologie utilisée par chaque mode de transport. Vu le renouvellement de la flotte que les transporteurs intérieurs et océaniques ont entrepris, le mode maritime accroîtra certainement son avantage sur plusieurs plans.

Dans la planification du financement et des politiques à long terme en matière de transports, il est vital que les gouvernements considèrent tous ces facteurs dans l'intérêt d'un développement durable. Le gouvernement du Québec est un de ceux qui encouragent le plus le choix de modes de transport à faible émission de carbone. Nous espérons que les gouvernements fédéraux, à Ottawa et à Washington (DC), adopteront aussi une vision plus holistique.

C'est uniquement en coopérant efficacement que nous pouvons tracer pour l'industrie une voie qui tirera pleinement parti du véritable potentiel du transport maritime. Lorsque nous y arriverons, tous les membres de l'industrie maritime en profiteront. En outre, les Canadiens et les Américains verront leur niveau de vie et leur qualité de vie continuer de s'améliorer en conséquence de ce progrès. 

logistics supply chain in marketing our services to cargo owners. To build upon the momentum that we have achieved, the Seaway is increasing its efforts in market development activity to pinpoint specific movements of freight currently moving over land that the marine mode may be able to capture.

Moving more cargo over our waterway will ensure that the Seaway's maintenance and overhead costs per tonne of cargo remain as low as possible, thus enabling the Seaway to be competitive with the other modes by keeping tolls as low as possible. In order to attract more cargo, we need to see ports, terminals, stevedoring operations, carriers and the Seaway Corporations collectively "sharpen their pencils" to earn new business.

In evaluating the future potential of marine transportation, we must keep in mind the "big picture" which goes beyond raw tonnage and toll revenue figures. Some may refer to this perspective as a "holistic" approach. We know that marine transportation is by far the most fuel efficient means of moving cargo. Given its high fuel efficiency, marine also boasts the lowest total greenhouse gas emissions per tonne / km.

To further quantify the merits of marine transportation, the Seaway and its partners in the Marine Delivers program are sponsoring a new study on the transportation industry's various environmental footprints. This study will ensure that our environmental impact data reflects the latest technology employed by each mode. Given fleet renewal currently underway by domestic and ocean carriers, the marine mode will likely expand its lead on a number of fronts.

In the formulation of long term transportation policy and funding, it is vital that governments consider all relevant factors toward ensuring a sustainable future. The Government of Quebec is one of the most proactive governments in terms of encouraging a shift to low carbon transport modes, and we hope to see the federal governments in Ottawa and Washington D.C. adopt a more holistic approach.

Only by effectively working together can we set a course for the industry that will fully deliver on marine's true potential, and when we do, all members of the marine industry will benefit. Moreover, Canadians and Americans will witness their standard of living continue to improve as a consequence of this progress. 



Michael Broad

President, Shipping Federation of Canada

Président, Fédération maritime du Canada

Une rétrospective du demi-siècle d'existence de la Garde côtière

Cette année, une des plus grandes ressources canadiennes, la Garde côtière canadienne, célèbre son 50^e anniversaire; nous profitons de cette occasion pour saluer le travail et les excellents services fournis par les hommes et les femmes qui composent ses rangs.

Lors de l'établissement de la Garde côtière, soit le 26 janvier 1962 (la flotte était anciennement gérée par Transports Canada), son mandat était de fournir des services de recherche et sauvetage, de maintenir la souveraineté sur l'Arctique et de répondre au trafic croissant de navires au Canada. Ce mandat inclut maintenant de «gérer les océans et les plans d'eau majeurs du Canada de sorte qu'ils soient propres, sécuritaires, productifs et accessibles; assurer l'utilisation durable des ressources halieutiques; faciliter les échanges et le commerce maritimes».

La Garde côtière canadienne fournit une gamme de services essentiels allant de la surveillance en matière de pollution par les hydrocarbures, au déglacage et au soutien pour la recherche scientifique à ses «clients», qui incluent la plupart des autres ministères, des industries de toutes sortes et bien sûr, les gens dont la vie est en danger lors d'opérations de sauvetage. Avec autant de personnes à desservir sur un aussi grand territoire, nous serions en droit d'espérer que nos politiciens reconnaissent l'importance de maintenir les actifs de la Garde côtière afin de permettre à celle-ci de continuer son travail essentiel.

Un des groupes d'actifs qui requiert une attention particulière est la flotte de brise-glaces, qui est composée de navires essentiels pour assurer les échanges commerciaux dans les ports et voies navigables bloqués par les glaces pendant plusieurs mois chaque année. De fait, la Garde côtière a commencé ses opérations de déglacage lors de sa première année afin de prévenir les inondations le long du fleuve Saint-Laurent. Ces efforts, associés avec les aides à la navigation et l'installation de structures de retenue des glaces à des endroits stratégiques, ont rendu possible la navigation à l'année dans les ports allant de Montréal jusqu'à la côte est de Terre-Neuve.

Financement limité pour le maintien de la flotte de brise-glaces

Malheureusement, la plupart des brise-glaces approchent de la fin de leur vie utile, et les efforts actuels de gestion afin de proroger la vie de ces navires sont au mieux un pansement sur le problème actuel. Malgré le fait que le

Looking beyond the Coast Guard's half century

This year, one of Canada's greatest resources, the Canadian Coast Guard, celebrates its 50th anniversary and we salute the men and women who provide such valuable services to so many.

When the Coast Guard was established officially on Jan. 26, 1962 (taking over a fleet managed by the Department of Transport), its mandate was to provide search and rescue services, maintain Arctic sovereignty, and respond to the increasing amount of vessel traffic in Canada. That mandate has grown "to manage Canada's oceans and major waters so that they are clean, safe, productive, secure and accessible; to ensure sustainable use of fisheries resources and to facilitate maritime trade and commerce."

From search and rescue - to oil spill surveillance - to icebreaking - to scientific support - the Coast Guard provides a wide range of essential services to a host of "clients," including most other government departments, various industries and, of course, ordinary people whose lives are in danger. With so many to serve in such a large area one would hope that our politicians recognize the importance of maintaining the Coast Guard's assets and allowing the Agency to continue its important work.

One asset group that needs particular attention is the Coast Guard's icebreaking fleet - composed of ships necessary to "facilitate" trade and commerce to the majority of Canadian ports and waterways that are icebound for several months of the year. In fact, the Coast Guard started clearing ice in its first year of operation to prevent flooding along the St. Lawrence River. These efforts, along with navigation aids and ice-control works at strategic locations, made it possible to provide year-round navigation to ports from Montreal to the East Coast of Newfoundland.

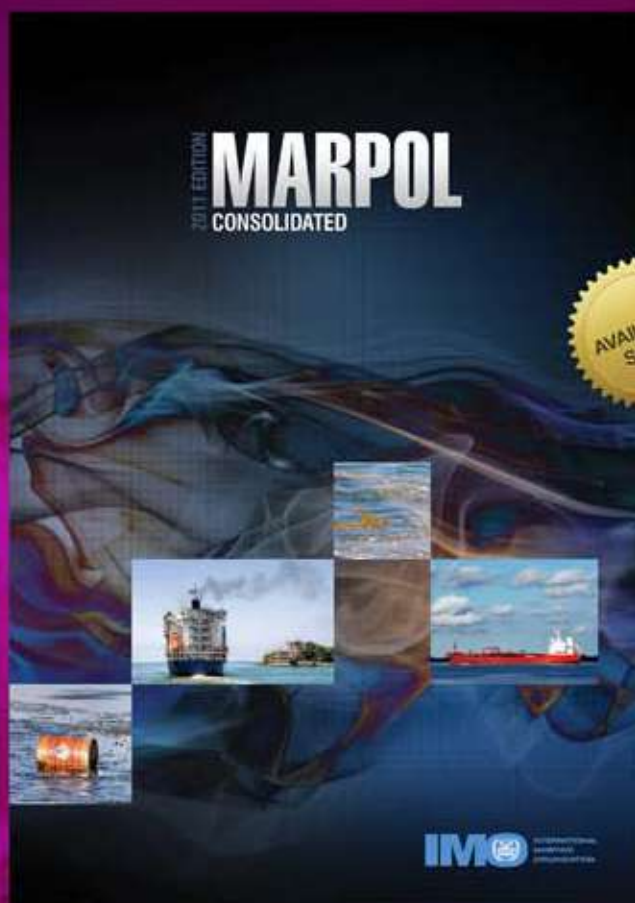
Limited funding for maintaining existing icebreaker fleet

Unfortunately, most of the Coast Guard's existing icebreakers are reaching the end of the line, and management's effort to extend the life of these ships with limited funds is a band-aid solution at best. Although the government recently awarded contracts for a range of new Coast Guard and Navy vessels under its \$35 billion fleet renewal plan, the package included only one

2011 EDITION

MARPOL

CONSOLIDATED



INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION

PUBLISHING

visit www.imo.org for your local distributor

The Canadian Coast Guard plays a vital role in Canada's foreign trade through facilitating year-round winter navigation to Montreal on the St. Lawrence River.

La Garde côtière canadienne joue un rôle essentiel dans le commerce extérieur du Canada en permettant la navigation pendant toute l'année sur le Saint-Laurent jusqu'à Montréal.

gouvernement a récemment alloué 35 milliards de contrats dans le cadre de son plan de renouvellement de la flotte pour une série de contrats de navires pour la Garde côtière et la Marine, ce montant n'inclut qu'un brise-glace – le **John G. Diefenbaker** – qui sera construit au coût de 700 millions. Ce brise-glace polaire remplacera le **Louis Saint-Laurent** dans l'Arctique lors de sa livraison en 2018; contrairement au **Louis Saint-Laurent**, le **John G. Diefenbaker** ne sera pas en service au sud du 60° parallèle durant les mois d'hiver, ce qui aura pour résultat de diminuer les ressources en brise-glaces disponibles pour l'est du Canada.

Sans nouveau brise-glace dans le programme gouvernemental de renouvellement de la flotte, la Garde côtière fait face à des difficultés croissantes pour maintenir et exploiter une flotte vieillissante, résultant en une réduction de ses services essentiels tels que le contrôle des inondations et la gestion des voies navigables. Cela affectera aussi les services offerts afin conserver les ports accessibles toute l'année, ce qui résultera en coûts additionnels pour les importateurs et exportateurs canadiens, et entraînera potentiellement des pertes de cargo au profit des ports américains.

Dans un autre ordre d'idées, il est réconfortant de voir la Garde côtière encourager l'utilisation de la navigation électronique. Ce soutien pour la navigation électronique ainsi que l'installation de stations de localisation et de surveillance du trafic maritime via les systèmes d'informations automatisés a non seulement résulté en une augmentation considérable de la sûreté et de la précision de la navigation maritime, mais a aussi permis au Canada de gagner une réputation de leader dans ce secteur.

Le bilan des cinquante années d'existence de la Garde côtière est extrêmement positif, autant au niveau de ses réalisations, de son excellente réputation et de sa main-d'œuvre exemplaire. Ces caractéristiques aideront sans aucun doute la Garde côtière à relever les défis futurs de gestion des voies navigables canadiennes afin qu'elles soient accessibles, durables, efficaces, sûres et sécuritaires. **M**



Pierre Terrien

icebreaker – the **John G. Diefenbaker** – to be built at a cost of over \$700 million. This Polar icebreaker will replace the **Louis S. St. Laurent** in the Arctic when it is delivered sometime in 2018. However, unlike the **St. Laurent**, the **Diefenbaker** will not operate south of 60 during the winter months, thus leaving Eastern Canada with one less icebreaker than it currently has.

The reality is that with no other new icebreakers announced in the government's fleet renewal plan, the Coast Guard faces an uphill struggle to maintain and operate an old fleet, thereby reducing its ability to provide essential services such as flood control and waterways management. So too will its ability to facilitate trade and commerce by keeping ports accessible to shipping year round, resulting in increased costs to Canadian importers and exporters and a potential loss of cargo to U.S. ports.

On another issue, it is heartening to see the Canadian Coast Guard championing the use of electronic navigation across the country. As a result of the Coast Guard's support for e-navigation at a management level, its willingness to engage in technical experimentation, and its installation of GPS stations and AIS traffic monitoring capabilities, not only has the safety and accuracy of marine navigation improved considerably, but Canada has gained a reputation as a true leader in this field.

As the Coast Guard reflects on its first fifty years of service, it can take pride in its many achievements, its stellar reputation, and its exemplary workforce. These attributes will undoubtedly serve the organization well in the future, as it continues to meet the challenge of effectively managing Canada's waterways with an overall view to ensuring that they are accessible, sustainable, efficient, secure and safe. **M**

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



The Great Lakes/St. Lawrence System Le Réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent



Parce qu'elle faisait suite à une hausse dans les deux chiffres des volumes de trafic sur la Voie maritime du Saint-Laurent en 2010 après la forte baisse due à la récession en 2009, la saison de navigation commerciale 2011 a été décevante car le tonnage total transitant par cette voie de navigation nord-américaine n'a que modérément progressé.

Malgré tout, il y a certes eu des éléments encourageants pour les transporteurs intérieurs et océaniques – notamment une augmentation substantielle des nouvelles exportations de charbon vers l'Europe et une hausse significative

Following a double-digit upswing of traffic on the St. Lawrence Seaway in 2010, in the wake of a sharp recession-related decline in 2009, the 2011 commercial navigation season proved to be disappointing as total throughput advanced only moderately through the North American waterway.

Nevertheless, for inland and ocean carriers alike, there were some unquestionable bright spots – in particular, substantial new business in coal exports to Europe and healthy increases in Canadian grain and petroleum shipments.



Some bright spots for carriers in a volatile environment

Lueurs d'espoirs pour les transporteurs dans un environnement volatil

Leo Ryan

des expéditions canadiennes de céréales et de pétrole.

La situation générale a semblé refléter un ralentissement de la croissance économique imprévu au Canada, aux États-Unis et dans une Union européenne aux prises avec une crise de la dette souveraine.

À la fin de mars, au début de la saison 2011, Terence Bowles, président de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), se disait «prudemment optimiste» – et il prédisait que les expéditions de marchandises allaient augmenter d'environ 7 % pour atteindre 39 millions de tonnes.

The overall performance appeared to reflect slowing economic growth that was not fully anticipated in Canada, the United States and a European Union hammered by a sovereign debt crisis.

When the 2011 season began in late March, Terence Bowles, President of the St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC), was, in his words, “cautiously optimistic” – and predicted that cargo shipments will rise by about 7% to 39 million tonnes.

The final tally, however, will show a barely 1.5%

Celles-ci n'ont toutefois pas dépassé les 37 millions de tonnes, une hausse d'à peine 1,5 %, et la progression pourrait être tout aussi faible en 2012, selon ce qu'a déclaré au *Maritime Magazine* Bruce Hodgson, directeur du Développement des marchés à la CGVMMSL.

«De fortes baisses dans le minerai de fer et les céréales étasuniennes ont été les principaux facteurs contributifs», a déclaré M. Hodgson.

À la fin d'octobre, les expéditions de marchandises par la Voie maritime se chiffraient à 29 millions de tonnes, 2 % de plus que dans la période équivalente en 2010.

Les cargaisons de céréales étasuniennes dans ces 10 mois ont chuté de 40 %, pour s'arrêter à 1,2 million de tonnes. Et les expéditions de minerai de fer, hypothéquées par la production d'acier toujours inférieure à la capacité dans la région des Grands Lacs, ont également diminué à 7 millions de tonnes.

Élément positif, les cargaisons de céréales canadiennes ont augmenté de 15 %, à 4,7 millions de tonnes.

Les expéditions de produits pétroliers des raffineries de régions comme Nanticoke et Sarnia vers des ports du Saint-Laurent se sont chiffrées à 2 millions de

increase to about 37 million tonnes, while 2012 could show a similarly small increase, Bruce Hodgson, SLSMC Director of Market Development, told *Maritime Magazine*.

“Major drops in iron ore and U.S. grain have been the main contributing factors,” Mr. Hodgson said.

The Seaway's year-to-date cargo shipments to the end of October amounted to 29 million tonnes, representing a 2% increase over the same period of 2010.

The U.S. grain shipments during this period declined 40% to 1.2 million tonnes. And iron ore, impacted by still below-capacity steel production in the Great Lakes, was down 17% at 7 million tonnes.

On the positive front, Canadian grain shipments rose by 15% to 4.7 million tonnes.

Shipments of petroleum products from refineries in regions like Nanticoke and Sarnia to St. Lawrence River ports were up 90% at 2 million tonnes.

Other bulk, generally, totaled over 11 million tonnes versus the year-earlier 9.6 million tonnes.



Photo of a Welland Canal lock on the St. Lawrence Seaway that illustrates both the freight and cruise passenger activities on the waterway.

Photo d'une écluse du canal Welland de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui illustre les activités de transport de fret et de croisière sur la voie de navigation.

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

tonnes, soit une augmentation de 90 %.

Les autres marchandises en vrac ont totalisé plus de 11 millions de tonnes comparativement à 9,6 millions de tonnes pour la même période de 2010.

Les cargaisons spéciales avaient également progressé de 31 % depuis le début de la saison pour atteindre 128 000 tonnes.

Augmentation des expéditions de charbon vers l'Europe

Les expéditions de charbon, qui totalisaient près de 3 millions de tonnes à la fin d'octobre, ont profité de la popularité croissante de la Voie maritime pour le transport des exportations de charbon à faible teneur en soufre vers les marchés européens.

Du milieu de l'été jusqu'à la mi-octobre, CSL a transporté de Superior au Wisconsin jusqu'au port de Québec plus de 300 000 tonnes de charbon qui ont été transbordées sur des navires océaniques à destination de l'Europe. Ce charbon est distribué aux services d'utilité publique européens à partir de ports comme Rotterdam.

«Ce que nous tentons essentiellement, c'est de faire la promotion du corridor du nord pour transporter le charbon des États-Unis vers l'Europe», a déclaré Tom Brodeur, vice-président, Marketing et Service à la clientèle à CSL.

M. Brodeur a souligné que comme les États-Unis exportent annuellement 100 millions de tonnes de charbon, les ports du golfe du Mexique et de la côte est du pays sont de plus en plus congestionnés et les réseaux ferrés sont déjà exploités à la limite de leur capacité.

Les expéditeurs, a-t-il poursuivi, sont à la recherche d'autres routes et la Voie maritime a fait ses preuves pour le transport de certains produits de l'intérieur du continent vers l'Europe par l'océan Atlantique.

Au cours d'une interview accordée au *Maritime Magazine*, il a laissé entendre que les expéditions de charbon vont connaître une augmentation significative en 2012 – 1,5 million à 2 millions de tonnes.

M. Brodeur a déclaré qu'autrement, 2011 n'a pas été une saison enthousiasmante. Il a précisé: «Notre flotte est demeurée occupée grâce à de bonnes expéditions de céréales canadiennes et à des tonnages de minerai de fer relativement constants.»

Wayne Smith, premier vice-président, Secteur commercial à Algoma Central Corporation, qui



Tom Brodeur of CSL foresees sharp increase in coal shipments to Europe from Superior, Wisconsin.

Tom Brodeur de CSL prévoit une forte augmentation des expéditions de charbon de Superior (Wisconsin) vers l'Europe.

Shipments of project cargo since the start of the season were also up by 31% to 128,000 tonnes.

Coal shipments to Europe a rising star

The shipments of coal, which totaled nearly 3 million tonnes at the end of October, have been bolstered by the Seaway being increasingly elected as the transportation route to export low-sulfur coal to European markets.

Between mid-summer and mid-October, Canada Steamship Lines carried more than 300,000 tonnes of coal from Superior, Wisconsin to the Port of Quebec for transshipment onto ocean vessels destined for Europe. From ports like Rotterdam, the coal is distributed to European utilities.

“What we are attempting to do, basically, is to promote the northern corridor to take coal out of the United States for Europe,” said Tom Brodeur, CSL’s Vice-President of Marketing and Customer Service.

With the U.S. exporting 100 million tonnes of coal annually, Mr. Brodeur pointed out that congestion is taking place at U.S. East Coast and Gulf of Mexico ports and railway networks are strained.

Shippers, he said, are looking for alternative routes, and the Seaway is proving to be an efficient route for sending certain products from the interior of the continent to Europe via the Atlantic Ocean.



**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.hwyh2o.com/tollincentives.html



McAsphalt Industries

McAsphalt Marine Transportation articulated tug/barge units are enjoying steady business.

Les ensembles remorqueur-barge articulés de McAsphalt Marine Transportation sont rarement inactifs.

exploite la plus importante flotte intérieure, a déclaré: «La demande a été plus forte que prévu, même si l'incertitude entourant la vigueur de la reprise économique représente toujours un risque. Ce fut une bonne année pour les céréales canadiennes et nous avons transporté beaucoup de sel (Sisco) depuis Goderich où il y a eu une tornade. Les transporteurs de produits raffinés qui avaient souffert de la récession ont été assez occupés.»

Chez McAsphalt Marine Transportation, qui exploite deux ensembles remorqueur-barge articulés, Roy Hickingbottom, vice-président au Transport, a fait savoir que 2011 avait été une année correcte, normale, après un lent début. L'année 2012 sera probablement taillée sur le même modèle, sans creux importants ni pics prononcés.

À la montréalaise Fednav Ltd., plus important transporteur océanique de la Voie maritime, Paul Pathy, président et codirecteur général, insiste sur une priorité, celle d'assurer à la flotte «la plus grande flexibilité possible en cette époque d'incertitude économique et de volatilité des marchés». Et de poursuivre:

During an interview with Maritime Magazine, he hinted that these coal shipments will go up significantly in 2012 – to between 1.5 million tonnes and 2 million tonnes.

Otherwise, Mr. Brodeur qualified 2011 as “not an exciting season. Our fleet was still kept busy, with Canadian grain moving well and iron ore relatively consistent.”

Wayne Smith, Senior Vice-President, Commercial of Algoma Central Corporation, which operates the largest domestic fleet, said that “demand has been stronger than anticipated, although the risks remain over the strength of the economic recovery. It’s was a good year for Canadian grain, and we moved a lot of salt (Sisco) out of Goderich where there was a tornado. The product tankers which had lagged the recession have been quite busy.”

At McAsphalt Marine Transportation, which operates two articulated tug/barge units, Roy Hickingbottom, Vice-President of Transportation, indicated that “2011 was a decent, steady year after a slow start. We see more of the same in 2012, with no big drop-offs or huge peaks.”

At Montreal-based Fednav Ltd., largest ocean-going

«De façon générale, nous sommes un peu en avance sur 2010, bien qu'il nous soit souvent impossible de savoir ce qui va se passer pour l'acier ou les céréales.»

Les navires de Fednav, a-t-il noté, rapportent du coke, mais beaucoup moins d'acier marchand dans la région des Grands Lacs – «et des marchandises très diversifiées arrivent à Hamilton et en repartent».

La flotte globale de Fednav comprend plus de 50 navires aptes à naviguer sur les Grands Lacs.

Phase d'expansion pour les flottes des Grands Lacs

Comme les autres dirigeants de l'industrie canadienne du transport maritime des Grands Lacs, M. Pathy s'est dit optimiste quant à l'avenir du commerce dans la région et il a ajouté que l'entrée en service de nouveaux navires témoignait de cet optimisme.

Le *Federal Yukina*, le premier de trois nouveaux navires moins polluants et plus écoénergétiques commandés par Fednav pour le commerce sur le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, a été livré en juin dernier. Il sera rejoint par deux autres bâtiments de la même série en 2012 et 2013.

En septembre dernier, CSL a exercé son option pour doubler à quatre le nombre de navires commandés dans le cadre de son grand programme de renouvellement de sa flotte. Deux des laquiers autodéchargeurs de classe Trillium actuellement en construction en Chine sont censés être livrés à l'automne 2012.

En mars dernier, Algoma Central Corporation a annoncé qu'elle avait commandé cinq bâtiments de la classe Equinox. Le premier devrait être mis en service sur les Grands Lacs en 2013.

Les observateurs conviennent tous que le grand catalyseur du renouvellement soudain et important de la flotte canadienne fut l'annonce en octobre 2010 par le gouvernement fédéral de l'élimination depuis longtemps réclamée du droit de 25 % perçu à l'importation de navires construits à l'étranger. **M**

user of the North American waterway, co-CEO Paul Pathy underlines a priority "to keep the fleet as flexible as possible during times of economic uncertainty and market volatility. Generally, we are slightly up in 2011 from 2010, even though often we can't tell what is coming on steel or grain."

Fednav vessels, he noted, were bringing in coke but a lot less finished steel to the Great Lakes – "and there is a greater diversity of cargoes in and out of Hamilton."

In its global fleet, Fednav operates more than 50 lake-suitable ships.

Great Lakes fleets under expansion

Like other Canadian Great Lakes shipping executives, Mr. Pathy said he was optimistic over the future of the lakes trade and added that such optimism was illustrated by new ships coming on stream.

The *MV Federal Yukina*, the first of three new 'greener' and more fuel-efficient Fednav vessels ordered for trading on the Great Lakes/Seaway System, was delivered last June. It will be joined by the second and third in the series in 2012 and 2013.

Last September, Canada Steamship Lines exercised its option for doubling to four the number of ships in its major fleet renewal program. Two of the self-unloading, Trillium Class lakers currently under construction in China are slated for delivery in the fall of 2012.

Last March, Algoma Central Corporation announced orders for five Equinox Class vessels, with the first expected to be in service on the Great Lakes by 2013.

Observers unanimously agree that the chief catalyst for the sudden, dramatic renewal of the Canadian fleet was the federal government announcement in October 2010 of the removal of a long-standing, 25% import duty on foreign-built ships. **M**

Canada's Gateway to the West

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



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

Canada





Barry Mac Donald

A picture of a rotor for the generator of the Pickering nuclear plant received at Oshawa Stevedoring terminal last October.

Photo d'un rotor pour le générateur de la centrale nucléaire de Pickering reçu au terminal d'Oshawa Stevedoring en octobre dernier.

Canadian ports explore new cargo opportunities

Les ports du Canada explorent de nouveaux créneaux

Leo Ryan

Au lendemain de la récession de 2008-2009, la reprise du commerce maritime enregistrée en 2010 s'est poursuivie en 2011 pour la plupart des ports canadiens du réseau Grands Lacs-Saint-Laurent.

Même si les économies canadienne et étasunienne ont affiché une croissance modérée tandis que l'Europe était durement frappée par une crise des dettes souveraines et que la croissance économique en Chine donnait des signes d'essoufflement, tout semble indiquer que les ports du

In the wake of the 2008-2009 recession, the pattern of rebounding cargo in 2010 carried over into 2011 for most Canadian ports on the Great Lakes/St. Lawrence System.

While both the U.S. and Canadian economies were showing moderate growth, Europe was hit hard by a sovereign debt crisis, and China was showing signs of slowing growth from the high single-digits, the overall outlook for the Canadian ports in 2012 looked steady-

Canada vont tenir le cap en 2012, alors que certains d'entre eux – notamment sur le Saint-Laurent – ont enregistré une croissance vigoureuse en 2011.

«Tous les ports de la région ont investi dans les infrastructures et ont exploré de nouveaux créneaux», a noté Gary LeRoux, directeur exécutif de l'Association des administrations portuaires canadiennes. «Les administrations portuaires ne se reposent jamais sur leurs lauriers parce qu'elles sont reconnues comme des moteurs économiques de toute première importance pour les villes et les régions qu'elles desservent.»

Ports des Grands Lacs

Parmi les ports canadiens des Grands Lacs, Hamilton poursuit une politique d'expansion et de diversification et d'autres développements importants s'annoncent après les investissements d'entreprises comme Parrish & Heimbecker et McAsphalt Industries ces dernières années.

Les tonnages ont diminué en 2011, principalement à cause de la fermeture de la US Steel et de ses impacts sur les volumes de minerai de fer, mais la situation est certainement encourageante pour les céréales, le sel et les cargaisons spéciales.

«L'année 2011 a été une autre année importante pour le Port de Hamilton», a déclaré au *Maritime Magazine* Bruce Wood, PDG de l'Administration portuaire de Hamilton.

«On ne saurait trop insister sur l'importance du port, qui connaît une croissance rapide et est un moteur économique puissant pour l'économie ontarienne», a déclaré M. Wood, avant d'ajouter: «Nous prévoyons que cela va se confirmer en 2012 et nous espérons annoncer de nouvelles expansions.»

En 2010, Hamilton a enregistré un redressement spectaculaire, manutentionnant 11,5 millions de tonnes de marchandises contre 8,4 millions en 2009. Dans la période terminée à la fin de novembre 2011, le tonnage total manutentionné s'est élevé à 8,84 millions de tonnes contre 10,4 millions en 2010. Le vrac sec a régressé de 9,7 millions à tout juste un peu plus de 8 millions de tonnes.

L'ambitieux plan stratégique de 500 millions de dollars du port table sur une hausse de plus de 4 millions de ton-

as-she-goes, with some ports – notably on the St. Lawrence River - coming off strong gains in 2011.

“All the ports in the region have been investing in infrastructure and exploring new markets,” noted Gary LeRoux, Executive Director of the Association of Canadian Ports Authorities. “The Port Authorities never rest on their laurels as they have been designated as critical economic engines for the towns and regions they serve.”

Great Lakes ports

Among Canada's Great Lakes ports, Hamilton remains on a sustained path of cargo diversification and expansion, with still more major developments on the horizon following investments in the past few years by such enterprises as Parrish and Heimbecker and McAsphalt Industries.

Although the traffic numbers for 2011 showed a decline, this was mainly due to the US Steel shutdown and subsequent impact on iron ore volumes. Grain, salt and project cargoes are definite bright spots.

“2011 has been another significant year for the Port of Hamilton, Bruce Wood, President and CEO of the Hamilton Port Authority, told *Maritime Magazine*.

“The value of the port cannot be emphasized enough, as we are rapidly growing and are a strong economic driver of the Ontario economy,” Mr. Wood said, adding: “We anticipate this trend to continue throughout 2012 and look forward to announcing future developments.”

In 2010, Hamilton enjoyed a spectacular turnaround, handling 11.5 million tonnes, versus 8.4 million tonnes in 2009. In the period to end November of 2011, total throughput amounted to 8.84 million tonnes compared with the year-earlier 10.4 million tonnes. Dry bulk, at just over 8 million tonnes, had slipped from 9.7 million tonnes.

The port's ambitious \$500 million strategic plan comprises exceeding 4 million tonnes in non-steel cargo by 2020.

After handling 5.3 million tonnes in 2010, representing a 9% increase from the previous year thanks especially to a 40% surge in aggregates, the Port of Windsor witnessed a slowdown in 2011.

Aerial view of the Port of Windsor where a number of projects will bolster its vocation as a multi-modal hub in central Canada.

Vue à vol d'oiseau du port de Windsor dont plusieurs projets vont affirmer la vocation de carrefour multimodal dans le Canada central.





Ocean vessels loading grain at Viterra A & B elevators in Thunder Bay last summer.

Navires océaniques chargeant du grain aux silos Viterra A et B de Thunder Bay l'été dernier.

nes de marchandises autres que l'acier d'ici 2020.

Après avoir manutentionné 5,3 millions de tonnes en 2010, 9 % de plus que l'année précédente grâce surtout à un bond de 40 % des granulats, le port de Windsor a subi un ralentissement en 2011.

«Nos résultats définitifs pourraient être inférieurs d'environ 10 % à ceux de 2010, qui fut toutefois une année exceptionnelle», a indiqué David Cree, PDG de l'Administration portuaire de Windsor.

Parmi d'autres facteurs, M. Cree a cité une réduction des dépenses pour certains projets d'infrastructures. En revanche l'aménagement d'une route d'accès à un nouveau pont qui relierait Windsor et Detroit a débuté récemment, malgré un interminable litige juridique et politique mettant en cause les propriétaires du pont actuel qui retarde le début des travaux du nouveau pont.

La Windsor-Essex Parkway, une fois achevée, fluidifiera énormément la circulation des camions et atténuera la congestion. Selon M. Cree, ces gigantesques travaux routiers vont générer annuellement des cargaisons de plusieurs millions de tonnes de granulats pour le port pendant la période de construction.

M. Cree a indiqué que les cargaisons spéciales continuaient d'augmenter.

Autre nouvelle d'importance, une évaluation environnementale devrait être terminée à l'automne 2012 pour la construction d'un tunnel de remplacement de 400 millions de dollars sous la rivière Detroit. Ce

“Our final figures could be down about 10% from 2010 which was an exceptional year,” indicated David Cree, President and CEO of the Windsor Port Authority.

Among other factors, Mr. Cree noted a reduction of spending on some infrastructure projects. On the other hand, construction recently began on an access road for a proposed new bridge project between Windsor and Detroit that remains to be finalized amidst a prolonged legal and political conflict involving the owners of the existing bridge.

The Windsor-Essex Parkway, when completed will dramatically enhance truck traffic flows and ease congestion. Mr. Cree sees this gigantic road work generating several million tonnes of aggregates annually for the port during the construction period.

Project cargo continues to be a growing activity at the port, Mr. Cree said.

In another important development, an environmental assessment is expected to be completed by the fall of 2012 for a \$400 million replacement tunnel under the Detroit River that would allow Canadian Pacific to run double-stack freight cars. Funding is sought on both sides of the border.

Mr. Cree describes this project as “a vital component for creating a multi-modal logistics hub not only significant for Windsor, but for an entire corridor connecting to the Port of Montreal.”

On the tip of Lake Superior, the Port of Thunder Bay,



THE Alternative

Full Seaway Depth...

On the north shore
of Lake Ontario

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



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

Contacts

General Manager
Port of Oshawa
Tel. : **(905) 576-0400**
Fax : (905) 576-5701

General Manager
Oshawa Stevedoring Inc.
Tel. : **(905) 728-9299**
Fax : (905) 728-7898

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

portoshawa@bellnet.ca

www.portofoshawa.ca





Brisk activity at the Port of Montreal in 2011 was on track for a record performance.

Activité fébrile en 2011 au port de Montréal, en route pour des résultats records.

tunnel permettrait au Canadien Pacifique d'utiliser des wagons à deux niveaux. On cherche à obtenir du financement des deux côtés de la frontière.

M. Cree décrit ce projet comme «un élément essentiel à la création d'un pôle logistique multimodal important non seulement pour Windsor, mais pour tout un corridor de liaison avec le port de Montréal».

À la pointe du lac Supérieur, le port de Thunder Bay a enregistré en 2011 une progression certaine par rapport à 2010, selon des données préliminaires sur les marchandises manutentionnées jusqu'à la fin d'octobre.

«Les céréales sont en hausse de 20 % et c'est une année record pour les cargaisons spéciales comme les éoliennes et la machinerie lourde», a déclaré Tim Heney, PDG de l'Administration portuaire de Thunder Bay.

En octobre par exemple, la Lake Shore Gold Corp. a fait transporter par bateau d'Europe jusqu'à Thunder Bay un gros broyeur pour sa mine de Timmins.

Pour l'avenir, M. Heney prévoit des expéditions de céréales robustes grâce surtout au fait que Thunder Bay possède les plus grandes installations d'entreposage des céréales des Grands Lacs.

En 2010, 6,86 millions de tonnes ont transité par Thunder Bay.

Les données statistiques jusqu'à la fin d'octobre

2011 was marking a definite advance over the previous year, according to preliminary cargo statistics covering the period to end October.

"Grain is up 20% and it's the best year on record for project cargo such as wind turbines and heavy machinery," said Tim Heney, President and CEO of the Thunder Bay Port Authority.

In October, for example, Lake Shore Gold Corp. carried a large mill unit for its Timmins mine via ship from Europe to Thunder Bay.

In the future, Mr. Heney sees robust grain shipments thanks notably to Thunder Bay offering the largest grain storage facilities on the Great Lakes.

In 2010, Thunder Bay handled 6.86 million tonnes.

Statistics to end October 2011 showed total traffic at 5.6 million tonnes, compared with just over 5 million tonnes. Grain was at 4.6 million tonnes versus 3.85 million tonnes a year earlier. General cargo was up, while coal, potash and liquid bulk were down.

At the Port of Oshawa, Donna Taylor, chief executive of the Oshawa Harbour Commission, indicated last summer that the initial stages of the 2011 were looking good, with a rebound of steel imports and solid prospects for the rest of the year. This trend appeared to hold firm.

Interviewed by *Maritime Magazine* in December, Frank Robertson, Manager of Oshawa Stevedoring, reported a small increase in cargo from 2010, thanks especially to in-

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

2011 indiquaient un trafic total de 5,6 millions de tonnes contre un peu plus de 5 millions de tonnes l'année précédente. Le tonnage de céréales s'établissait à 4,6 millions de tonnes contre 3,85 l'année précédente. Les marchandises générales étaient en progression, tandis que le charbon, la potasse et le vrac liquide étaient en baisse.

Au port d'Oshawa, Donna Taylor, chef de la direction de la Commission portuaire d'Oshawa, affirmait l'été dernier que les premiers mois de 2011 auguraient bien, grâce à la reprise des importations d'acier et à de bonnes perspectives pour le reste de l'année. Ces prévisions ont semblé se vérifier.

Au cours d'une interview accordée au *Maritime Magazine* en décembre, Frank Robertson, directeur des opérations chez Oshawa Stevedoring, a rapporté une légère augmentation des cargaisons par rapport à 2010, à la faveur surtout d'une activité accrue pour les engrais et les barres d'armature, de même que de plusieurs opérations de transport maritime courte distance.

Au port de Toronto, 2011 a été une année occupée pour le transport de vrac. Le sel entre autres a augmenté de 60 % à cause d'un hiver froid et enneigé. Les tonnages totaux de vrac ont connu une hausse estimative de 7 % par rapport à 2010. Il y a eu également beaucoup d'activité au chapitre des visites de paquebots de croisière.

Les tonnages de vrac, selon les responsables, commencent à revenir aux niveaux d'avant la récession et le Port prévoit que la croissance se poursuivra en 2012.

Comme l'économie nord-américaine continue de s'améliorer et que les plans d'expansion du réseau de transport en commun de Toronto progressent, le Port de Toronto discerne de nouvelles occasions de transport de cargaisons spéciales de grande valeur en 2012.

Ports du Saint-Laurent

Pour certains ports du Saint-Laurent, la progression a été assez forte en 2011, dans la foulée de la reprise post-récession de 2010.

Au port de Montréal par exemple, les volumes de marchandises ont grimpé de près de 16 % dans les 9 premiers mois de 2011 – pour atteindre 21,2 millions de tonnes contre un total de 18,3 millions à la fin de septembre en 2010. Le port était donc en bonne voie de battre les 25,9 millions de tonnes de 2010, de même que d'éclipser le record précédent de 25,93 millions de tonnes établi en 2006. Le total final pour 2011 devrait dépasser les 27 millions de tonnes.



André Massicotte

Since 2010, the Port of Trois-Rivières has been handling containers from a regular shipping service between Australia and Canada.

Depuis 2010, le port de Trois-Rivières manutentionne des conteneurs d'une ligne régulière entre l'Australie et le Canada.

creased activity in fertilizers and reinforcing bars as well as to several shortsea shipping operations.

For the Port of Toronto, 2011 was a busy year moving bulk cargo. Salt, notably, climbed by 60% after a cold and snowy winter. Total bulk tonnages rose by an estimated 7% from 2010. It was also an active year in cruise ship visits.

Bulk cargo numbers, port officials said, are starting to rebound to pre-recession levels, with the Port projecting continued growth in 2012.

As the North American economy continues to improve and the City of Toronto's transit expansion plans advance, the Port of Toronto sees more opportunities for moving high-value project cargo in 2012.

St. Lawrence River ports

At ports on the St. Lawrence, the upward momentum in 2011 was quite pronounced in some cases on the heels of the post-recession recovery in 2010.



McAsphalt Marine Transportation Limited



**WE DELIVER
On Time, Every Time!**

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

The Black Oil Experts



APQ

Liquid and dry bulk terminals in the Beauport sector of the Port of Quebec.

Terminaux de vrac liquide et de vrac solide du secteur de Beauport (port de Québec).

Pour ce qui est des principales catégories de marchandises, le vrac liquide était en hausse de 43,6 % à 8 millions de tonnes, le vrac solide, légèrement en baisse à 3,6 millions de tonnes et les marchandises conteneurisées, en croissance de 5,4 % à 9,45 millions de tonnes.

Le printemps dernier, Sylvie Vachon, PDG de l'Administration portuaire de Montréal, mettait en relief la croissance considérable des échanges conteneurisés avec la région méditerranéenne et précisait que cette région avait compté pour le cinquième du volume conteneurisé à Montréal en 2010.

Après la réunion annuelle du Port, M^{me} Vachon a observé: «Cela témoigne de l'importance, dans la Méditerranée, des ports d'éclatement qui reçoivent des marchandises de l'Asie du Sud-Est via le canal de Suez et font désormais affaire avec nous.»

Avant de construire un nouveau terminal à conteneurs à Contrecoeur, le Port a décidé de maximiser la capacité des installations existantes pour la porter à 2 millions de conteneurs EVP dans les prochaines années.

Au port de Québec, le volume de cargaisons poursuit sa progression significative, après d'excellents résultats en 2010 où le trafic a augmenté de 11 % pour atteindre 24,5 millions de tonnes.

Les chiffres de la fin de septembre sont révélateurs – le tonnage total pour la période s'est approché des 20 millions de tonnes, contre 16,7 millions l'année précédente.

Les marchandises qui ont affiché des gains importants ont été le vrac sec (8,6 millions de tonnes contre

Cargo volume at the Port of Montreal during the first nine months of 2011 was, for example, up nearly 16% - totaling 21.2 million tonnes versus 18.3 million tonnes at the end of September in 2010. The port was, thus, well-positioned to well surpass the 2010 total of 25.9 million tonnes as well as to shatter the previous record of 25.93 million tonnes set in 2006. The final 2011 total should exceed 27 million tonnes.

Looking at the main cargo categories, liquid bulk was up 43.6% at 8 million tonnes, dry bulk was down slightly at 3.6 million tonnes, and containerized cargo was up 5.4% at 9.45 million tonnes.

Last spring, Sylvie Vachon, President and Chief Executive Officer of the Montreal Port Authority, underlined the significant growth of container business with the Mediterranean region, pointing out that it represented one fifth of Montreal's container volume in 2010.

Following the port's annual meeting, Ms. Vachon remarked: "This reflects the importance of hub ports in the Mediterranean that receive cargo from Southeast Asia via the Suez Canal, and that we are in business with."

Prior to developing a new container terminal at Contrecoeur, the port's corporate plan calls for maximizing the capacity of existing facilities to 2 million TEUs over several years.

At the Port of Quebec, cargo volume is continuing to show significant progress, building on the excellent performance in 2010 when traffic rose by 11% to 24.5 million tonnes.

Great Lakes Market



Great Lakes via Port of Québec

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

15m

of water at low tide /
last deepwater port

Canada



PORT DE QUÉBEC

www.portquebec.ca



Port de Sept-Îles

The cargo trends continue to point upwards at the Port of Sept-Îles as large shipments of iron ore and other products increase to Asia and Europe.

Le fret continue d'être à la hausse au port de Sept-Îles grâce à l'augmentation des expéditions de minerai de fer et d'autres produits vers l'Asie et l'Europe.

7,4 millions dans les 3 premiers trimestres de 2010) et le vrac liquide (11,3 millions de tonnes).

«Le tonnage manutentionné sur nos quais a augmenté de plus de 19 % de janvier à septembre», a déclaré Mario Girard, PDG de l'Administration portuaire de Québec, au *Maritime Magazine*. Il a dit avoir bon espoir que les chiffres pour toute l'année 2011 montreront une progression par rapport à 2010.

«Nous sommes très optimistes, a-t-il déclaré, quant à l'avenir du port de Québec, compte tenu de la demande accrue de vrac liquide et solide sur les marchés mondiaux et eu égard aux divers projets qui seront réalisés pour optimiser nos installations. En outre, plusieurs facteurs nous amènent à croire que nos résultats seront excellents en 2012.»

Au port de Sept-Îles, hôte de la plus grande fonderie d'aluminium de première fusion des Amériques et principal portail d'exportation du minerai de fer du continent, la tendance est également à la hausse.

Les statistiques préliminaires des trois premiers trimestres de 2011 montrent des tonnages totaux de 18,7 millions de tonnes contre 17,3 millions de tonnes en 2010. Fin septembre, 384 navires avaient fait escale à Sept-Îles.

Les observateurs de l'industrie estiment que le port de Sept-Îles va beaucoup profiter des énormes projets d'extraction du minerai de fer dans la région. De grandes quantités de minerai de fer alimenteront les aciéries d'Asie et d'Europe. Pour répondre à la demande des

The numbers, indeed, to the end of September, tell the story – with total cargo for the period at nearly 20 million tonnes versus 16.7 million tonnes a year-earlier.

Posting big gains were dry bulk at 8.6 million tonnes compared with 7.4 million tonnes in the first three quarters of 2010 and liquid bulk at 11.3 million tonnes.

“Tonnage handled at our wharves increased by more than 19% between January and September,” Mario Girard, President and CEO of the Quebec Port Authority, told *Maritime Magazine*. He was confident that the full-year figures for 2011 would show growth over the previous year.

“We are confident,” he said, “that the future of the Port of Quebec is highly promising in light of the increased demand for liquid bulk and dry bulk on the world market combined with the eventual completion of various projects for maximizing our installations. In addition, several factors lead us to believe that 2012 will offer excellent results.”

At the Port of Sept-Îles, home of the largest primary smelter in the Americas and the continent's leading iron ore export gateway, the cargo trends are similarly pointing upwards.

Preliminary statistics for the first three quarters of 2011 showed total cargo attaining 18.7 million tonnes versus the year-earlier 17.3 million tonnes. At the end of September, a total of 384 vessels had called at Sept-Îles.

Industry observers consider that the Port of Sept-

UNE TAILLE UNIQUE

XXL

ONE SIZE FITS ALL

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



24/7

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



PORT
SEPT-ÎLES

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

Canada

utilisateurs actuels et futurs, l'Administration portuaire de Sept-Îles prévoit construire à Pointe-Noire un quai multiusagers en eau profonde pouvant accueillir les futurs navires de classe Chinamax.

Au port de Trois-Rivières, le trafic marchandises total en 2011 devrait approcher les 3,2 millions de tonnes – ce qui représente une augmentation de 10 % par rapport à 1990 et le plus gros volume en 30 ans.

Il y a trois décennies, les céréales représentaient les deux tiers du total et c'est moins de 40 % aujourd'hui. Le port a donc considérablement diversifié ses activités. Le vrac solide, céréales exceptées, a progressé d'environ 15 % pour atteindre un total estimé à 1,4 million de tonnes. Les marchandises générales ont connu une croissance de 11 % pour s'établir à 200 000 tonnes, alors que le vrac liquide accusait une baisse d'environ 8 %.

Gaétan Boivin, président-directeur général de l'Administration portuaire de Trois-Rivières, a déclaré que 2011 avait été une année occupée, positive à bien des égards. Il a notamment cité l'inauguration des installations nées de la phase 1 du plan de restructuration Cap sur 2020, une série d'ententes avec divers utilisateurs du port et la signature d'une convention collective de cinq ans par les débardeurs et les employeurs du port. «Nous préparons maintenant la deuxième phase.» **M**

Iles is destined to benefit markedly from huge iron ore mining projects in the region. Large quantities of iron ore will be supplying steel mills in Asia and Europe. To meet the demands of existing and future users, the Sept-Iles Port Authority plans to erect a multi-user deepwater dock off Pointe-Noire for handling the upcoming class of Chinamax vessels.

At the Port of Trois-Rivières, final cargo figures for 2011 are expected to total nearly 3.2 million tonnes – representing a 10% increase over 1990 and the biggest volume in 30 years.

Three decades ago, grain accounted for two-thirds of the total versus under 40% today. The port, thus, is much more diversified. Dry bulk, excluding grain, had advanced by about 15% to reach an estimated 1.4 million tonnes. General cargo rose by 11% to 200,000 tonnes, while liquid bulk declined by about 8%.

Gaetan Boivin, President and CEO of the Trois-Rivières Port Authority, said 2011 was a busy, positive year in many respects. It included the inauguration of the installations emerging from Phase 1 of the On Course for 2020 restructuring plan, a series of agreements with various users of the port, and the signing of a five-year collective agreement between the dockers and port employers. "We are now preparing Phase Two." **M**



NAVIGATING THE WATERS THROUGH HIGHWAY CONGESTION!

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

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

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




AGGREGATES • SALT • STEEL • GRAIN • PETROLEUM

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



**DILTS PISTON
HYDRAULICS INC.**

**Hire the Marine Hydraulic
Experts!**

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

**Dilts Piston
Hydraulics Inc.**

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

Serving the Hydraulic needs of the Marine industry since 1988

The St. Lawrence River is "Our blue Highway"

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



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

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



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

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





Duluth Seaway Port Authority

A panoramic view of the Port of Duluth-Superior with the Clure Public Marine Terminal – the port's large general cargo facility – in the foreground.

Vue panoramique du port de Duluth-Superior. On aperçoit au premier plan le Clure Public Marine Terminal, la plus grande infrastructure pour marchandises générales du port.

U.S. Great Lakes maritime industry profiting from improving economy

L'industrie maritime étasunienne des Grands Lacs bénéficie du redressement économique

Bill Beck

Quand on parcourt la région des Grands Lacs aux États-Unis, on a un peu partout l'impression que l'économie de transformation s'y fortifie de jour en jour. Les ventes d'automobiles ont augmenté en flèche en novembre et on entrevoit un total record de 12 millions de véhicules vendus aux États-Unis en 2011. Les carnets de commande des aciéries sont bien remplis et après un recul au second trimestre, le très important secteur des laminés plats a redémarré en trombe au dernier trimestre. La production de minerai de fer dans la région supérieure des Grands Lacs connaît une croissance exceptionnelle et plusieurs nouveaux producteurs du Minnesota, du Michigan et du Wisconsin parlent d'ajouter de la capacité dans les prochaines années. La grande majorité de la flotte étasunienne de laquiers était toujours active à la fin de la saison de navigation 2011 et à moins d'un effondrement économique complet de l'Union européenne cet hiver, la communauté maritime des Grands Lacs prévoit un début en force le printemps prochain.

«Nous voyons que la situation économique s'améliore

There is an almost perceptible feeling in much of the U.S. Great Lakes that the region's manufacturing economy is getting stronger by the day. Automotive sales spiked in November, and U.S. vehicle sales are predicted to top 12 million units in 2011. Steel mill order books are strong, and after a second quarter dip, the all-important flat-roll segment of the industry has recovered strongly into the final quarter of 2011. Iron ore production in the Upper Great Lakes is booming, and several new producers in Minnesota, Michigan and Wisconsin are talking about adding capacity in the years to come. The vast majority of the U.S. flag Great Lakes fleet was still running as the 2011 navigation season drew to a close, and barring a complete economic collapse of the European Union this winter, the Great Lakes maritime community is looking forward to a strong start next spring.

“We see an economy that is definitely improv-

certainement», a déclaré un acheteur de fer, de ferraille et d'acier de Detroit. «Le grand moteur, c'est le secteur de l'énergie.»

En effet, les États-Unis sont en train de s'imposer rapidement comme les plus grands producteurs mondiaux d'huile et de gaz de schiste. En 2011, pour la première fois en 60 ans, ils auront exporté plus de pétrole et de gaz qu'ils en importent et des sources de l'industrie énergétique prédisent que d'ici 15 ans, le pays sera autosuffisant en pétrole et en gaz. Les hydrocarbures emprisonnés dans les formations schisteuses sont devenus accessibles grâce à l'apparition récente des techniques de fracturation hydraulique pour le forage. Un port des Grands Lacs, celui de Duluth-Superior, manutentionnait récemment sa première cargaison de *proppant* (agent de soutènement), un sable céramique fabriqué en Russie dont on se sert dans la fracturation hydraulique. Le Port n'a pas révélé la destination de la cargaison, mais il est relié par chemin de fer aux gisements de schiste de Bakken dans l'ouest du Dakota du Nord, où la production d'hydrocarbures est passée à 440 000 barils par jour cette année, comparativement à 100 000 barils par jour il y a 5 ans à peine.

Effervescence dans le secteur du minerai de fer

Le minerai de fer, dont les expéditions affichent une vigueur qu'elles n'avaient pas connue depuis des années, demeure le pain et le beurre du secteur maritime étasunien des Grands Lacs. La Lake Carriers' Association de Cleveland, qui représente les armateurs de laquiers battant pavillon des États-Unis, a rapporté que les cargaisons de minerai de fer sur les Grands Lacs avaient totalisé 5,8 millions de tonnes en novembre, 2 % de mieux qu'en octobre et 8 % de plus que dans le même mois de 2010. De janvier à novembre, au-delà de 54,6 millions de tonnes de minerai de fer ont été transportées sur les Grands Lacs, soit une augmentation de près de 11 % par rapport à l'année précédente qui affichait déjà une progression spectaculaire par rapport à 2009. Les cargaisons de minerai de fer sont 10,6 % au-dessus de la moyenne quinquennale dans la partie étasunienne des Grands Lacs.

«Tous les navires de la flotte de laquiers étasuniens sont en activité au moment où on se parle», déclarait récemment Glen G. Nekvasil, vice-président de la Lake Carriers' Association.

Le boom des cargaisons de minerai de fer est tout particulièrement remarquable au Port de Duluth-Superior. On prévoit que la production de taconite dans le Mesabi Range du Minnesota approchera les 39 millions de tonnes cette année, 10 % de plus qu'en 2010. Et les analystes prédisent que le Range va produire et expédier plus de 40 millions de tonnes en 2012, un sommet depuis l'an 2000.

Selon Craig Pagel, directeur exécutif de l'Iron Mining Association du Minnesota, le nombre d'emplois dans le secteur a augmenté de 10 % par rapport aux 3 600 de 2009 et les compagnies du Minnesota peinent à trouver des travailleurs qualifiés pour combler les nouveaux postes dans les mines.

À peu près toute la taconite extraite au Minnesota est chargée à bord de navires des Grands Lacs au port de Duluth-Superior ou en amont sur la rive nord, à Two Harbors, Minnesota. Adolph Ojard, directeur du Port de Duluth-Superior, prévoit que le secteur du minerai de fer va continuer de connaître une croissance vigoureuse dans les

ing right now," said one Detroit iron, scrap and steel buyer. "It's all being driven by the energy sector."

Indeed, the U.S. is fast becoming the shale oil and gas capitol of the world. In 2011, for the first time in 60 years, the U.S. will actually export more oil and gas than it exports, and sources in the energy industry predict that within 15 years, the U.S. will be self sufficient in oil and gas. Oil and gas locked in shale deposits has become newly available, with the advent of hydraulic fracturing techniques in drilling. One Great Lakes port, Duluth-Superior, recently handled its first cargo of proppant, a ceramic sand used in hydraulic fracturing manufactured in Russia. The port wouldn't say where the shipment of proppant was headed, although rail service connects the port to the Bakken Oil Shale deposits of western North Dakota, where production of oil has increased to 440,000 barrels a day this year, up from less than 100,000 barrels a day just five years ago.

Iron ore trade booming

The bread and butter of the U.S. Great Lakes maritime sector remains iron ore, and iron ore shipments across the Lakes are healthier than they have been in years. The Lake Carriers' Association, the Cleveland-based group representing operators of U.S.-flag vessels on the Lakes, reported that iron ore shipments on the Lakes totaled 5.8 million tons in November, an increase of two percent over October and an increase of eight percent over the same month in 2010. Through November, more than 54.6 million tons of iron ore had moved across the Lakes, an increase of nearly 11 percent over last year, which was up sharply from 2009 totals. The iron ore float is up 10.6 percent over the five-year average on the U.S. Lakes.

"All but five of the vessels in the U.S. Great Lakes fleet are operating right now," recently said Glen G. Nekvasil, Vice President of the Lake Carriers' Association.

That boom in iron ore is particularly important for the Port of Duluth-Superior. Taconite production on Minnesota's Mesabi Range is forecast to hit nearly 39 million tons this year, up more than 10 percent over 2010. And analysts predict the Range will produce and ship more than 40 million tons in 2012, the highest level since 2000.

Craig Pagel, executive director of the Iron Mining Association of Minnesota, said that employment in the industry is 10 percent above the 3,600 level it was at in 2009 and Minnesota companies are having a hard time finding skilled workers to fill new positions in the mines.

Virtually all of the taconite mined in Minnesota is loaded aboard Great Lakes vessels in Duluth-Superior or up the North Shore at Two Harbors, Minnesota. Adolph Ojard, Duluth-Superior Port Director, said that growth in the iron ore sector is expected to be strong in the years to come. He noted that projects coming on line or on the drawing

Trade shifts in coal

Bill Beck

One reason that U.S.-flag fleets may not be rushing to add capacity is that trade shifts on coal mean more of the commodity is being loaded into Canadian bottoms for transshipment to export markets. U.S. thermal coal exports were expected to top 105 million tons in 2011, the highest levels since 1992. U.S. and Canadian regulators are specifying sharply reduced utility coal burns for environmental reasons, but utilities and industries in Europe and Asia are buying as much coal as they can lay their hands on.

As a result, the Superior Midwest Energy Terminal, owned by Midwest Energy Resources Company (MERC), is beginning to look to Canadian transshipment for exporting low-sulfur Powder River coal to

Europe. For the past 30+ years, MERC has provided thermal coal to U.S. and Canadian utilities, as much as 20 million tons each year in recent years.

As U.S. and Canadian utilities reduce their consumption of even low-sulfur coal, MERC is rushing to meet demand from utilities in Europe. During 2011, MERC loaded some 350,000 tons of coal at its Superior facility into CSL bottoms for shipment to a coal dock in Quebec City where it will be mixed and loaded aboard Panamax or Capesize vessels for shipment to Europe.

In 2012, MERC intends to expand its exports to Europe to 1.5 million tons, and Fred Shusterich, MERC President, said the company plans to export four million tons of coal to Europe in 2014.



Augmentation de la part du charbon dans les échanges commerciaux

Une raison expliquant que les flottes étasuniennes ne manifestent pas plus d'empressement pour ajouter de la capacité, c'est que les transferts des échanges commerciaux vers le charbon signifient qu'une plus grande proportion des produits est chargée sur des navires canadiens pour transbordement et acheminement vers les marchés extérieurs. Selon les prévisions, les exportations étasuniennes de charbon thermique devaient culminer à 105 millions de tonnes en 2011, un sommet depuis 1992. Les organismes de réglementation canadiens et étasuniens ont restreint sévèrement pour des motifs environnementaux la combustion de charbon dans les services publics, mais les industries et les services d'utilité publique européens et asiatiques achètent tout le charbon qu'ils peuvent trouver.

En conséquence, le Superior Midwest Energy Terminal, propriété de la Midwest Energy Resources Company (MERC), commence à examiner la possibilité d'un transbordement au Canada pour l'exportation vers l'Europe

du charbon pauvre en soufre de Powder River. Depuis au moins 30 ans, la MERC fournit du charbon thermique aux services publics canadiens et étasuniens, jusqu'à 20 millions de tonnes annuellement ces dernières années.

Alors que les services publics aux États-Unis et au Canada réduisent leur consommation de charbon, même de charbon pauvre en soufre, la MERC se démène pour répondre à la demande des services d'utilité publique européens. En 2011, la compagnie a chargé à ses installations de Superior quelque 350 000 tonnes de charbon à bord de navires de CSL qui l'amènent à un quai charbonnier de Québec où il est mélangé et chargé à bord de navires Panamax ou Capesize qui le transportent en Europe.

En 2012, la MERC compte porter à 1,5 million de tonnes ses exportations vers l'Europe et Fred Shusterich, son président, a déclaré que sa compagnie prévoyait que ses exportations de charbon vers l'Europe atteindraient quatre millions de tonnes en 2014.

prochaines années. Selon lui, les projets en cours de réalisation ou à l'étude pourraient ajouter de 15 à 18 millions de tonnes de capacité aux totaux de l'Iron Range d'ici cinq ans.

La croissance prévue ne se traduit pas, du moins pour le moment, par un programme de nouvelles constructions comme dans le secteur maritime canadien. À l'heure actuelle, le nouvel ensemble articulé remorqueur-barge de Donjon Marine, constitué d'un remorqueur de 10 700 HP et d'une barge autodéchargeuse d'une capacité de 34 000 tonnes, est le seul inscrit dans le carnet de commande. Le nouveau bâtiment entrera en service au printemps de 2012 à partir du chantier maritime de Donjon Marine à Erie en Pennsylvanie.

Une bonne année pour les ports

C'est presque automatique, quand les secteurs du fer et de l'acier sont prospères, la communauté maritime des Grands Lacs connaît une bonne année. Cela s'est encore vérifié cette année par les bons résultats des ports de Burns Harbor sur le lac Michigan et de Toledo et Cleveland sur le lac Érié.

À Burns Harbor, une cargaison de 18 000 tonnes métriques d'acier laminé à chaud en bobine expédiée en septembre de l'usine de Burns Harbor d'Arcelor Mittal vers la Macédoine a constitué le premier envoi important d'acier en trois ans dans un port du lac Michigan. Au début de l'automne, les expéditions d'acier par ce port étaient en voie d'atteindre le total annuel le plus élevé depuis 2007, selon Peter Laman, directeur du Port d'Indiana-Burns Harbor. Le port du lac Michigan continue également de faire état de tonnages importants de cargaisons spéciales, surtout des éoliennes qui arrivent d'Europe.

Le port de Green Bay affichait une hausse de 26 % des tonnages par rapport à la même période de l'année précédente, principalement grâce aux importations intérieures et étrangères de ciment, de charbon, de calcaire et de sel. «La saison de navigation 2011 jusqu'au mois d'août devrait être un bon indice que notre mauvaise passe économique est derrière nous», a déclaré Dean R. Haen, directeur du Port. «Le fait que le port ait enregistré une augmentation de 26 % des tonnages de 2010 à 2011 est un signe positif tant pour le port que pour notre économie régionale.»

À la Toledo-Lucas County Port Authority, le Port de Toledo a rapporté en octobre des tonnages de 4 % supérieurs à la même période en 2010. Le minerai de fer et les produits pétroliers notamment étaient en hausse. «Le mois a fini en beauté avec l'arrivée des céréales après les récoltes d'automne», a déclaré aux médias Joseph Cappel, directeur du Développement des cargaisons à ce port du lac Érié.

Au port d'Ogdensburg (New York), le sel de voirie est devenu une marchandise de première importance. Depuis le début de novembre, ce port du lac Ontario a pris livraison de 48 000 tonnes de sel de voirie, et au moins deux autres cargaisons sont attendues avant la clôture de la saison de navigation. Le sel routier est utilisé par l'État, le comté et les services municipaux de voirie dans cette région où l'effet de lac sur les précipitations de neige se mesure en pieds plutôt qu'en pouces. 

board could add as much as 15-18 million tons of capacity to Iron Range totals in the next five years.

That expected growth is not translating, for now at least, to the kind of new-build program that is occurring in the Canadian maritime sector. At the present time, Donjon Marine's new Articulated Tug Barge (ATB) mating a 10,700-horsepower tugboat with a 34,000-ton capacity self-unloading barge is the only project in the pipeline. The new ATB will launch service in the spring of 2012 from Donjon Marine's Erie, Pennsylvania shipyard.

A good year for ports

It is almost axiomatic that when the iron and steel industry is booming, the maritime community on the Great Lakes enjoys a good year. That played out this year with strong performances at such ports as Burns Harbor on Lake Michigan, and Toledo and Cleveland on Lake Erie.

At Burns Harbor, a shipment of 18,000 metric tons of hot-rolled steel coils in September from Arcelor Mittal's Burns Harbor facility to Macedonia, the first substantial steel export through the Lake Michigan port in three years. Through the early fall, steel shipments through the port are on track for the highest annual tonnage since 2007, said Peter Laman, port director of the Port of Indiana-Burns Harbor. The Lake Michigan port also continues to report strong movement in project cargo, mostly wind turbines from Europe.

The Port of Green Bay was up 26 percent on year-to-date tonnages over 2011, mostly in domestic and foreign imports of cement, coal, limestone and salt. "The 2011 shipping season through the month of August should give everyone an indication that our economic times are improving," said Dean R. Haen, port manager. "The fact that the port has seen a 26 percent increase in tonnage from 2010 to 2011 is a positive sign for the port and our regional economy."

At the Toledo-Lucas County Port Authority, the Port of Toledo in October reported tonnages four percent ahead of the same period of 2010. Tonnages were up in iron ore, petroleum products and iron ore. "The month finished strong as grain began to pick up due to the fall harvest," Joseph Cappel, director of cargo development at the Lake Erie port, told the media.

At the Port of Ogdensburg, New York, road salt has become a hot cargo. Since early November, the Lake Ontario port has taken delivery of 48,000 tons of road salt, with at least two more vessel loads expected before the navigation season closes. The road salt is used by state, county and municipal highway departments in the region, where lake effect snow is measured in feet and not inches. 

Planned dismantling of Canadian Wheat Board stirs controversy

Le démantèlement de la Commission canadienne du blé suscite de la controverse

Leo Ryan



Headquartered in downtown Winnipeg, the Canadian Wheat Board's single desk for wheat and barley has been selling the grain of Prairie farmers in 70 countries for 75 years.

La Commission canadienne du blé, basée dans le centre-ville de Winnipeg, vend les céréales des agriculteurs des Prairies dans 70 pays depuis 75 ans.

Une des décisions prises par le gouvernement conservateur du premier ministre Harper est tout particulièrement contestée. La volonté de démanteler le 1^{er} août 2012 la Commission canadienne du blé (CCB) à Winnipeg qui est, depuis 75 ans, le comptoir unique de commercialisation du blé et de l'orge, est surveillée de près non seulement dans la suite exécutive de la CCB où cela soulève beaucoup de colère, mais également par les transporteurs des Grands Lacs, le Port de Thunder Bay et le Port arctique de Churchill dans le nord du Manitoba.

La CCB, qui gère une chaîne d'approvisionnement qui va de la ferme au consommateur final, vend les céréales des producteurs agricoles des Prairies dans 70 pays et redistri-

Among the initiatives of the Conservative government of Prime Minister Harper, it is one of the most controversial. The decision to dismantle the 75-year-old marketing single desk for wheat and barley at the Canadian Wheat Board in Winnipeg on August 1, 2012 is being closely monitored not just in the angry executive suite of the CWB but by Great Lakes carriers, the Port of Thunder Bay, and the Arctic Port of Churchill in northern Manitoba.

Managing a supply chain that extends from farm gate to end-use customers, the CWB sells the grain of Prairie farmers in 70 countries. Profits between \$4 billion and \$7 billion a year are returned to the farmers.

bue annuellement des profits de 4 à 7 milliards de dollars aux agriculteurs.

Le président de son conseil d'administration, Allen Oberg, était sur le sentier de la guerre l'automne dernier pour dénoncer les «tactiques d'intimidation» d'Ottawa et le fait que les producteurs agricoles n'ont pas été dûment consultés par voie de référendum.

Selon M. Oberg, le gouvernement est aveuglément à la remorque d'une formule creuse, le «libre choix en matière de commercialisation».

«La démarche téméraire du gouvernement va plonger dans la confusion l'industrie céréalière canadienne. Elle va dépouiller les producteurs agricoles du Canada au profit de sociétés américaines.»

«Le Canada est le dernier pays du monde où ce ne sont pas les grandes multinationales céréalières qui contrôlent la commercialisation des céréales. L'abolition du comptoir unique de la Commission canadienne du blé va changer cela. Nous allons assister à un déplacement radical du pouvoir de commercialisation et de la richesse qui vont passer des mains des agriculteurs des Prairies dans celles de grandes sociétés étrangères.»

La majeure partie du blé qu'exporte le Canada est actuellement envoyée en Asie par la côte Ouest à la suite d'un changement dans les flux de commerce et de transport: le déclin de l'importance de l'Europe comme marché d'exportation des céréales dans les années 1980 et 1990 n'a été que partiellement contrebalancé par des expéditions de quelque 5,2 millions de tonnes de céréales, surtout vers l'Afrique et le Moyen-Orient, via Thunder Bay et la route des Grands Lacs et de la Voie maritime à l'est.

La CCB est la principale utilisatrice du port de Churchill dans la baie d'Hudson, qui est ouvert de la fin de juillet au début de novembre.

Les céréales qui arrivent principalement du nord de la Saskatchewan et de l'Alberta sont expédiées par Churchill pour réduire les coûts de transport.

Pendant la saison 2011, la CCB a expédié 507 000 tonnes de blé et de blé dur via Churchill – ce qui est bien au-dessus de la moyenne décennale. Seize navires chargés de céréales ont appareillé pour l'Europe, l'Amérique latine et l'Afrique.

Dans un marché libre, fait valoir la CCB, les compagnies céréalières privées n'auront guère d'intérêt à utiliser Churchill car elles possèdent leurs propres installations portuaires sur la côte Ouest, à Thunder Bay et sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

Ces compagnies céréalières privées sont notamment Viterra, Cargill, Richardson International, Bunge et Parrish & Heimbecker.

Les pertes de Churchill: un gain pour la route de l'est?

Ce que Churchill pourrait perdre, la route de l'est pourrait le gagner.

Il s'agit là d'un dossier aussi délicat que complexe pour les transporteurs des Grands Lacs puisque la société exploitante de ligne courte Omnitrax des États-Unis a acquis le port de Churchill et une vieille ligne ferroviaire du CN (1 300 km de voies endommagées par des problèmes de permafrost) pour une somme symbolique en 1997 et les gouvernements d'Ottawa et du Manitoba ont investi des dizaines de millions de dollars dans la porte de Churchill.

CWB board Chair Allen Oberg has been on the warpath, this past fall striking out at the “bullying tactics” of the Ottawa authorities and the lack of formal consultation of the farmers through a referendum vote.

According to Mr. Oberg, the government has a “blind commitment to a sound-bite phrase called marketing freedom.

“The government’s reckless approach will throw Canada’s grain industry into disarray. It will shift money from the pockets of Canadian farmers into the hands of American corporations.

“Canada is the last country left in the world where giant multinational grain companies cannot source wheat. If the Wheat Board’s single desk is abolished, that will change. We will see a fundamental shift of marketing power and wealth away from Prairie farmers and into the hands of huge foreign-based corporations.”

Most of Canada’s export wheat is now shipped via the West Coast to Asia as a result of changing trade and transportation trends. These trends saw Europe shrink as the biggest grain export market in the 1980s and 1990s and this has been only partly offset by grain shipments of about 5.2 million tonnes to mainly Africa and the Middle East via Thunder Bay and the Great Lakes/Seaway eastern route.

The CWB is the chief user of the Hudson Bay Port of Churchill, which is open from the end of July to early November.

Grain drawn primarily from northern Saskatchewan and Alberta is shipped through Churchill to reduce transportation costs.

During the 2011 season, the CWB shipped 507,000 tonnes of wheat and durum through Churchill – well above the 10-year average. Sixteen vessels loaded grain destined for Europe, Latin America and Africa.

In an open market, argues the CWB, the private grain companies would have little incentive to use Churchill since they own port facilities on the West Coast, Thunder Bay and on the St. Lawrence waterway.

These firms include Viterra, Cargill, Richardson International, Bunge, and Parrish & Heimbecker.

Churchill’s loss could be eastern route’s gain

What could be Churchill’s loss may become the eastern route’s gain.

In this connection, this has been a sensitive, complex issue with Great Lakes carriers since U.S. short-line operator Omnitrax took over the Port of Churchill and a former CN rail line (on 1,300 km of track with permafrost problems) for a symbolic amount in 1997, and both the federal and Manitoba governments invested tens of millions of dollars in the Churchill gateway.

“There is a recognition of potential for Churchill traffic to return where it belongs on the Great Lakes,” candidly remarked a marine industry source.

Carriers like Canada Steamship Lines and Algoma Central Corporation have long enjoyed multi-year

Harvesting of wheat, a major crop in Canada's Prairie provinces.

La récolte du blé, culture importante dans les provinces canadiennes des Prairies.



«On reconnaît qu'il est possible que le trafic de Churchill retourne à ses ports de transit légitimes des Grands Lacs», a admis sans détour une source des milieux maritimes.

Des transporteurs comme CSL et Algoma Central Corporation sont depuis longtemps liés par des contrats pluriannuels avec la CCB.

«Il y a des avantages à traiter avec un seul client», a admis Tom Brodeur, vice-président, Marketing et services à la clientèle à CSL.

«L'importance de la route de la Voie maritime pour la viabilité à long terme des expéditions de céréales est évidente», a commenté Wayne Smith, premier VP, Secteur commercial à Algoma Central Corporation (ALC).

«Nous avons noté beaucoup de régularité dans les mouvements vers l'est», a déclaré M. Smith, avant d'ajouter: «Un des grands objectifs doit être de garantir l'efficacité d'un système capable d'optimiser le transport des céréales.»

Deux transporteurs de vrac sec de la classe Equinox que la CCB a commandés il y a un an sont destinés à participer à ce transport. Ils seront armés en équipage et exploités par Algoma au sein d'une flotte moderne dont les éléments entreront graduellement en service à compter de 2013.

Tim Heney, PDG de l'Administration portuaire de Thunder Bay, croit que la compétitivité de la route de l'est pourrait s'en trouver améliorée grâce notamment à la présence à Thunder Bay de la plus grande installation d'entreposage des céréales en Amérique du Nord et à l'augmentation récente des commandes de nouvelles constructions par les transporteurs des Grands Lacs.

Pour remettre les choses en perspective, il utilise une nouvelle expression encore peu familière, «transport maritime à longue distance». Celle-ci désigne ce qu'il décrit comme «une tendance des compagnies céréalières à utiliser des navires transocéaniques pour les "grains Commission"». **M**

contracts with the CWB.

"There's beauty in dealing with one customer," acknowledged Tom Brodeur, CSL Vice-President, Marketing and Customer Service.

"The importance of the structure that the Seaway route provides for the long-term viability of grain shipments is clear," commented Wayne Smith, Senior VP Commercial, Algoma Central Corporation (ALC).

"We have seen a lot of consistency in eastern movements," Mr. Smith said, adding: "A chief focus must be on the efficiency of a system to optimize grain shipping."

Destined to participate in such movements are two Equinox Class dry bulk carriers ordered a year ago by the CWB that will be crewed and operated by Algoma within a modernized fleet coming on stream in phases starting in 2013.

Tim Heney, President and CEO of the Thunder Bay Port Authority, sees new opportunities for enhanced competitiveness of the eastern route thanks, in part, to the biggest grain storage facility in North America located at Thunder Bay and to the recent surge of newbuilding orders by Great Lakes carriers.

To put a perspective on things, he also coins the phrase "longsea shipping." This refers to what he describes as "a tendency of grain companies to book ocean vessels for on-board grain." **M**

Au moment de la mise sous presse du présent numéro du Maritime Magazine, le projet de loi Bill C-18 avait reçu la sanction royale du gouverneur général à la mi-décembre. Cependant, le démantèlement formel de la CCB, prévu pour le mois d'août, pourrait être retardé ou se heurter à de nouveaux obstacles juridiques car un juge de la cour fédérale a statué que le gouvernement devait organiser un plébiscite.

As this issue of Maritime Magazine was going to press, Bill C-18 had received royal assent from the Governor General in mid-December. But the formal dismantling of the CWB in August could face delays or new legal complications after a federal court judge ruled the government must hold a referendum.

It travels. It's new. It's cleaner. It's a homegrown idea.

THE ARRIVAL OF BLUE FUEL,
A FIRST FOR CANADA.

It's here! Heavy-duty trucks from Robert Transport travelling between Quebec and Toronto are now fuelled by liquefied natural gas. The same will soon be the case for ferries from the Société des traversiers du Québec, which cross the St. Lawrence and Saguenay rivers. And that's only the beginning.

This innovative solution results in a 25% reduction in greenhouse gases per heavy-duty truck or ferry compared with those running on diesel.

Discover other innovations that contribute to a better life at gazmetro.com/blue.



 **GazMétro**
life in blue

Ça bouge.
C'est nouveau.
C'est plus propre.
C'est une idée d'ici.

L'ARRIVÉE DU CARBURANT BLEU,
UNE GRANDE PREMIÈRE AU PAYS.

Ça y est ! Le gaz naturel liquéfié, un carburant plus propre, alimente maintenant des véhicules lourds de Transport Robert sur la route entre Québec et Toronto. Il en sera bientôt de même pour des navires de la Société des traversiers du Québec assurant les traversées du Saint-Laurent et du Saguenay. Et ce n'est qu'un début.

Cette innovation se traduit par une réduction de 25 % des gaz à effet de serre par rapport au diesel et ce, pour chaque véhicule lourd ou traversier.

Découvrez d'autres innovations qui contribuent à la vie en mieux à gazmetro.com/bleu.



Canadian federal officials intervene in New York ballast water issue

Ottawa intervient dans le dossier des eaux de ballast

Leo Ryan

Alors que la volonté de l'État de New York de réglementer très sévèrement les eaux de ballast en 2013 suscite des tensions de plus en plus vives, le gouvernement canadien redouble d'efforts pour promouvoir l'adoption de normes réalistes pour l'ensemble du continent nord-américain.

Différents groupes intéressés du Réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime – y compris les deux administrations de la Voie maritime et les gouverneurs des États de l'Ohio, du Wisconsin et de l'Indiana – ont vigoureusement plaidé pour que l'État de New York révise son règlement qui obligerait les navires traversant ses eaux à stériliser leurs eaux de ballast selon des normes de 100 à 1 000 fois plus sévères que celles

As tension mounts on the issue of New York's plan to introduce highly-stringent ballast water regulations in 2013, Canadian government officials recently stepped up their efforts to promote standards that would be realistic for the North American continent as a whole.

Various stakeholder groups in the Great Lakes/Seaway System – including the two Seaway authorities and the governors of the states of Ohio, Wisconsin, and Indiana – have made strong representations urging New York State to revise regulations requiring ships transiting its waters to sterilize their ballast water to



All vessels, including those with no ballast on board, are subject to rigorous inspection at Montreal's St. Lambert Lock at the entrance of the St. Lawrence Seaway.

Tous les navires, même ceux qui n'ont pas d'eau de ballast à bord, sont soumis à une inspection rigoureuse à l'écluse de Saint-Lambert à Montréal, à l'entrée de la Voie maritime du Saint-Laurent.

de l'Organisation maritime internationale. L'état actuel de la technologie ne permet pas d'atteindre de telles normes.

Comme l'a souligné le président d'Algoma Central, Greg Wight, la route que suivent les navires de sa société pour livrer en Ontario et aux aciéries étasuniennes le minerai de fer des ports québécois, ou encore les céréales des silos ontariens et des ports étasuniens du lac Supérieur aux silos de transbordement du fleuve Saint-Laurent, traverse obligatoirement les eaux de l'État de New York. «Et plus incroyable encore, ces règles s'appliquent même si les navires d'Algoma utilisent simplement la Voie maritime et n'ont aucune intention de rejeter des eaux de ballast dans l'État de New York.»

En novembre, l'hon. Pierre Poilievre, secrétaire parlementaire du ministre fédéral des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, a rencontré des leaders de l'industrie et des dirigeants politiques dans la ville de New York pour faire valoir les préoccupations du Canada.

Le gouvernement canadien prévient que si les règlements «inatteignables» de l'État de New York ne sont pas modifiés, ils auront un impact dévastateur sur l'économie tout en retardant la protection de l'environnement.

Selon une récente étude binationale réalisée par des consultants, si la réglementation s'applique telle quelle aux navires qui traversent les eaux de l'État de New York dans la Voie maritime du Saint-Laurent, elle va compromettre des revenus d'entreprises de près de 11 milliards de dollars et au-delà de 72 000 emplois aux États-Unis et au Canada.

Le commerce maritime avec le port de New York et New Jersey en souffrirait également.

Joseph Curto, président de la New York Shipping Association, a déclaré que son organisation «partage la position du gouvernement du Canada sur la réglementation des eaux de ballast dans l'État de New York». Il plaide plutôt en faveur d'une norme fédérale atteignable qui protégerait à la fois l'environnement et le commerce maritime.

Il sera particulièrement intéressant de voir si, en réponse aux demandes de nombreux intervenants, l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis décidera prochainement d'adopter une norme nationale concernant les rejets d'eaux de ballast. Les États américains ont le pouvoir d'établir leurs propres normes, mais ils doivent se conformer aux règlements nationaux en vigueur. **ML**

standards that are 100 to 1,000 times above the standards of the International Maritime Organization. No technology exists to achieve such standards.

As outlined by Algoma Central President Greg Wight, the carrier's vessels must navigate through New York waters to transit the Seaway and to deliver, for example, iron ore from Quebec ports to Ontario and the US steel mills, or to deliver grain from elevators in Ontario and US ports on Lake Superior to transfer elevators on the St. Lawrence River. "And more incredibly, these rules apply even if Algoma ships are merely transiting through the Seaway and have no intention to discharge any ballast water in New York waters."

In November, Pierre Poilievre, Parliamentary Secretary to the federal Minister of Transport, Infrastructure and Communities, met with industry and political leaders in New York City to discuss Canada's concerns.

If the "unachievable" New York regulations are not changed, the Canadian government warns that there will be a devastating impact on the economy while at the same time delaying environmental protection.

If enforced on ships transiting New York's waters on the St. Lawrence Seaway, they would affect almost \$11 billion in business revenue and more than 72,000 jobs in the United States and Canada, according to a recent binational, consultant study.

Maritime trade with the Port of the New York/NJ would also suffer.

Joseph Curto, President of the New York Shipping Association, declared that the Association "shares the position of the Government of Canada on the ballast water regulations in the State of New York. We believe there is a need for an achievable federal standard which will protect both the environment and maritime commerce."

Of particular interest is whether, in response to demands from many quarters, the US Environmental Protection Agency (EPA) decides in the near future to adopt a national standard on ballast water discharges. Individual US states have the authority to establish their own standards, but must adhere to any national regulations passed into law. **ML**

RL

ROHDE & LIESENFELD
Project Freight Forwarding

Innovative
Project
Cargo
Handling

Reliable
Project
Specific
Solutions

Friendly
Knowledgeable
Experienced
Personnel

Rohde & Liesenfeld Canada Inc.
144 - 4th Ave SW,
Calgary, AB T2P 3N4

403-514-6907
projects@rolicanada.com
www.rolicanada.com





Driving the **BLUE ROAD**

...an enviro-friendly first for Canada!



Robert Transport is proud to be the first carrier to implement Liquified 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



Maritime Magazine

Welcome to / Bienvenue sur
www.maritimemag.com



Michigan-Asia connection via Halifax proposed

Projet de liaison Michigan-Asie via Halifax

Tom Peters



Halifax Port Authority

Un professeur du Michigan met de l'avant un ambitieux projet qui ferait du port de Halifax la principale porte maritime pour la circulation des marchandises internationales entre le sud-est du Michigan et l'Asie.

Le Dr Michael Belzer, économiste et planificateur de la Wayne State University, est la cheville ouvrière de cette initiative, baptisée Great Lakes Global Freight Gateway.

Le projet du groupe Gateway vise à faire du sud-est du Michigan un port intérieur comme Chicago. On chiffre ses retombées éventuelles à 11 milliards de dollars de nouvelle activité économique et 150 000 nouveaux emplois.

Le Dr Belzer affirme que l'idée d'expédier outre-mer les marchandises de Detroit via Halifax est dans l'air depuis un certain temps sans que rien de concret n'ait été fait jusqu'à récemment afin de la promouvoir.

«Nous y consacrons beaucoup d'énergie. Nous

A Michigan professor is spearheading an ambitious project that would make the Port of Halifax the main marine gateway for international cargo between southeastern Michigan and Asia.

Dr. Michael Belzer, an economist and planner at Wayne State University, is the key person behind the initiative, Great Lakes Global Freight Gateway.

The Gateway group project is aimed at transforming southeast Michigan into an inland port, similar to Chicago, and projected it will generate \$11 billion in new economic activity and 150,000 new jobs.

Dr. Belzer says that the idea to move international cargo from Detroit through Halifax has been around for awhile but nothing has been actually done to promote the concept until recently.

"We have been moving hard on this. We formed a group and developed an action plan at the behest of the state economic development authority," Dr. Belzer said in

avons formé un groupe et conçu un plan d'action sur instruction de l'autorité de développement économique de l'État», a déclaré le Dr Belzer lors d'une interview téléphonique.

L'idée représente toutefois un complet «changement de paradigme» pour la région, où la notion même de port intérieur est totalement étrangère. «Ils savent comment fabriquer, toute la culture de la région est vraiment axée sur la fabrication. Cependant, nous externalisons depuis longtemps les expéditions sans nous être vraiment penchés sur la question. Je leur parle une langue tout à fait nouvelle. C'est une révolution du mode de pensée.»

Rôle clé du CN

Si le projet se concrétise comme le groupe l'imagine, un volume considérable de marchandises arrivera par train à Halifax et éventuellement à Montréal.

«Je suis convaincu que si nous attirons ici les principaux importateurs et exportateurs, nous pourrions avoir trois départs ou arrivées de train à Halifax. Dès à présent, notre objectif est de 400 000 conteneurs EVP internationaux par année et j'aimerais qu'au moins la moitié ou les deux tiers de ceux-ci transitent par Halifax», a déclaré le Dr Belzer.

Le CN exploite quotidiennement à l'heure actuelle des trains de 8 500 à 9 000 pieds en provenance et à destination de Halifax.

Le projet cible Halifax à cause de son port en eau profonde, de son accès au réseau ferré du CN et du fait qu'il s'agit de l'un des rares ports de la côte Est qui peut accueillir les plus grands navires porte-conteneurs en service.

Selon le Dr Belzer, il se fait beaucoup de fabrication dans le sud-est et «tous les chemins de fer veulent y être à cause des gros volumes de marchandises qui y circulent. Tous les acteurs du domaine des transports veulent en être pour profiter de la manne. L'objectif premier est donc de concrétiser la capacité logistique, qui est actuellement latente», a-t-il ajouté.

«Le transport ferroviaire ici demeure à une échelle très réduite et la majorité des clients choisissent le camionnage. Le chemin de fer est présent, mais surtout dans le transport intérieur en Amérique du Nord. On ne le voit pas comme un acteur global. Il se fait du transport de marchandises global, mais surtout par des corridors moins efficaces», a-t-il poursuivi.

Selon le Dr Belzer, la majorité des marchandises internationales de la région transitent par le port de New York et New Jersey, mais il est incapable d'en préciser le pourcentage exact.

Le projet a été discuté avec l'Administration portuaire de Halifax (APH) et le CN qui se sont tous deux montrés intéressés. Contactés, l'APH et le CN ont déclaré qu'il était trop tôt pour commenter.

Pour le Dr Belzer, la prochaine étape est maintenant d'implanter l'idée et de mettre l'État du Michigan de son côté. «Le sud-est du Michigan et le sud-est de l'Ontario sont les zones cibles. Nous cherchons à mobiliser ces deux régions derrière le projet pour ensuite aller vendre celui-ci. Nous pensons que les marchandises pourront atteindre les marchés plus rapidement, plus économiquement et de façon plus fiable par ce corridor que par tout autre. Nous croyons savoir que Halifax veut s'imposer comme port d'accès aux Grands Lacs et il est donc crucial que ce soit un carrefour par où transitent les marchandises.» 

a telephone interview.

But the concept is, however, a complete “paradigm shift” for his region “because the whole notion of an inland port is really foreign (here). “They know how to build stuff, so the whole culture of the region is really smart about how to do that. But for a long time they have outsourced the shipments and they haven't really thought about how that has been done. So I'm introducing a new language. It is a completely new way of thinking.”

CN key role targeted

If the project becomes as successful as the group envisions, a lot of cargo will be moving down the tracks to Halifax and potentially Montreal.

“I am quite convinced that if we took the top importers and exporters here we could get three trains a week moving to and from Halifax. Right now our target is to see 400,000 international TEUs a year and I would like to see at least half or two-thirds of that go through Halifax,” Dr. Belzer said.

CN presently operates trains of between 8,500 feet and 9,000 feet daily in and out of Halifax.

The project has targeted Halifax because of its deep water, CN rail connections, and being one of a few ports on the East Coast that can handle the largest container ships afloat.

Dr. Belzer said there is lots of manufacturing in the southeast region “and every railroad wants to be here because there is so much stuff getting shipped in and out. Everyone in transportation wants to be here because they want to get a piece of this action. So the primary goal is to create the logistics capacity that is now latent,” he said.

“Rail lift here is a very small amount and the majority goes out by truck. Rail plays a role but it is more domestic North America. It is that kind of thinking, not global. There is global freight transportation but primarily it goes through less efficient corridors,” he said.

Dr. Belzer said the majority of international cargo from the region goes through the Port of New York and New Jersey, but he didn't know the actual percentage.

The project has been discussed with both the Halifax Port Authority and CN and both have expressed interest. When contacted, both Halifax and CN said it was too early to comment to any extent.

Now Dr. Belzer stresses the next step is establishing the concept and getting the State of Michigan on side. “Southeast Michigan and southwest Ontario are the target zones. We are looking at getting these areas mobilized around it and then going out and selling it. Goods will be able to get to market faster, cheaper and more reliably through this corridor we think than any other corridor. We understand Halifax wants to be a port for the Great Lakes so Halifax is a critical hub through which things have to travel.” 



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





Jadis, et pendant des siècles, les ports du puissant fleuve Saint-Laurent en amont de Québec étaient coupés du reste du monde par une impénétrable barrière de glace. Et de véritables montagnes de glace dévastaient parfois les berges et les habitations riveraines. Les hivers étaient alors beaucoup plus durs, car on ne ressentait pas encore les effets du réchauffement planétaire.

Montréal, loin à l'intérieur du continent nord-américain, à quelque 1 600 kilomètres de l'Atlantique, faisait partie des ports fluviaux qui étaient isolés quatre mois par

Once upon a time, in fact, for centuries, ports on the mighty St. Lawrence River upstream from Quebec City were cut off from the rest of the world by impenetrable barriers of ice. Sometimes, veritable mountains of ice wreaked havoc on shorelines and coastal dwellings. The winters, then, could be much more punishing than in today's modern era where global warming appears to have been taken hold in this region, too.

The River ports isolated for as much as four months



Winter navigation launches St. Lawrence as continental gateway

**Le Saint-Laurent:
porte d'accès
continentale grâce
à la navigation
hivernale**

Leo Ryan

année. Et pendant bien des décennies au XX^e siècle, les navires de commerce délaissaient Montréal pendant les mois d'hiver et s'arrêtaient plutôt à Saint John et Halifax.

La situation changea radicalement en janvier 1962, quand la Garde côtière canadienne reçut un double mandat: lutter contre les inondations et déployer ses brise-glaces pour faciliter la navigation de Québec à Montréal.

D'autres ports en ont aussi profité, dont Trois-Rivières, Sorel et Bécancour, où on a notamment vu croître un secteur du vrac florissant.

included Montreal, located deep inland in North America some 1,600 kms from the Atlantic Ocean. And for several decades in the 20th century, commercial freighters abandoned Montreal for alternate calls at Saint John and Halifax during the winter months.

All this changed dramatically, starting in January, 1962 when the Canadian Coast Guard was given the mandate of not only conducting flood control operations but of deploying its ice-breakers to facilitate navigation between Quebec City and Montreal.



Decades ago, an ice bridge facilitated rail transportation across the St. Lawrence River between Montreal and Longueuil during the winter months.

Il y a quelques dizaines d'années, un pont de glace facilitait le transport ferroviaire sur le Saint-Laurent entre Montréal et Longueuil en hiver.

A view of the Montreal waterfront in the late 19th century, illustrating the severe ice damages caused by harsh winters.

Vue du secteur riverain de Montréal à la fin du 19^e siècle. On y voit les lourds dommages causés par la glace pendant les hivers rigoureux.

«Aujourd'hui, nous manutentionnons une part importante de notre tonnage en hiver», affirme Gaétan Boivin, PDG de l'Administration portuaire de Trois-Rivières.

Pour Mario Girard, PDG de l'Administration portuaire de Québec, les services de la Garde côtière contribuent de façon importante à la prospérité de différents partenaires et exploitants du port ainsi qu'à celle de la ville de Québec pendant toute l'année.

Le 4 janvier 1964, le cargo danois **Helga Dan** a fait l'histoire en devenant le premier navire océanique à accoster à Montréal. Dans les années 1960 et 1970, des navires russes à coque renforcée, habitués aux conditions hivernales, ont été des visiteurs fréquents.

Même si le port de Montréal est ouvert toute l'année depuis 1964 – et rivalise avec New York pour attirer le commerce conteneurisé nord-atlantique de l'Europe – certaines entreprises étrangères confondent encore le fleuve Saint-Laurent avec la Voie maritime du Saint-Laurent (qui est fermée chaque année de la fin décembre à la fin de mars).

Jacques Paquin, vice-président, Marketing et Développement au Port de Trois-Rivières, rapporte qu'il s'est «étonné», lors d'un récent voyage en Méditerranée, de se faire demander par un groupe d'investisseurs si le port de Trois-Rivières était toujours fermé pendant trois mois l'hiver. Et on constate la même ignorance chez certains autres dirigeants d'entreprises maritimes.

Au port de Montréal, pas un seul jour de navigation n'a été perdu à cause des glaces dans le Saint-Laurent depuis 1998. Dans les années 1960, 1970 et 1980 toutefois, la navigation a été interrompue à plusieurs reprises lors d'hivers particulièrement rudes.

La dernière grande paralysie dont a souffert le port de Montréal remonte à février 1993, hiver où les pires embâcles en deux décennies bloquèrent les chenaux d'accès au port.

Other ports benefiting were Trois-Rivières, Sorel and Bécancour, which notably began to develop growing business in bulk cargo.

"Today, an important part of our traffic is carried out in the winter," says Gaetan Boivin, President and CEO of the Trois-Rivières Port Authority.

Mario Girard, President and CEO of the Quebec Port Authority, says that the services of the Coast Guard contribute significantly to the prosperity of various port partners and operators as well as the City of Quebec all year long.

On Jan. 4, 1964, history was made when the Danish freighter, the **Helga Dan**, was the first ocean vessel to berth at Montreal. In the 1960s and 1970s, Russian ships, with reinforced hulls and accustomed to winter conditions, were frequent major visitors.

Although Montreal has become a year-round port – emerging as a close rival to New York in the North Atlantic container trade with Europe – since 1964, some business interests abroad still fail to draw a distinction between the St. Lawrence River and the St. Lawrence Seaway (closed annually between late December and late March).

Jacques Paquin, Vice-President of Marketing and Development at the Port of Trois-Rivières, reports he was "astonished" during a recent trip to the Mediterranean region to hear an investor group inquire whether Trois-Rivières was still closed for three months each winter. One gets the same message from other maritime industry executives.

At the Port of Montreal, there has not been a single day lost to shipping due to the presence of too much ice in the St. Lawrence channel since 1998. On the

Plus de 40 navires furent emprisonnés pendant 4 semaines dans un formidable amoncellement de glaces que cinq brise-glaces de la Garde côtière n'arrivaient pas à disloquer.

En se remémorant cette époque mouvementée, Peter Keller, ancien président de la ligne conteneurisée CAST, a déclaré au *Maritime Magazine*: «Quand on voit les navires arriver dans le port en hiver, on ne peut qu'éprouver beaucoup de respect pour les officiers et les équipages qui affrontent des conditions aussi difficiles.»

Au fil des ans, des porte-conteneurs toujours plus gros, conçus pour le commerce sur le Saint-Laurent, ont fait escale à Montréal. Le plus imposant à ce jour a été le MSC Carouge de 4 800 EVP qui a accosté au terminal Termont en mai dernier.

Aux Terminaux Montréal Gateway, on reçoit régulièrement des porte-conteneurs renforcés contre les glaces de 4 400 EVP – ceux du Montréal, Toronto Express d'OOCL et du Montréal Express exploité par le Service coordonné du Saint-Laurent (SCSL) d'Hapag-Lloyd et OOCL.

Les réactions de l'industrie au sujet des services de la Garde côtière

Alors que les services que fournit la Garde côtière pendant toute l'année donnent pleine satisfaction aux armements actifs sur le Saint-Laurent, l'instauration de mesures de recouvrement des coûts irrite depuis longtemps les transporteurs intérieurs.

Lors d'une interview accordée au *Maritime Magazine*, Bruce Bowie, président de l'Association des armateurs canadiens, a déclaré qu'il était «inéquitable d'exiger des frais d'utilisation du mode maritime alors que les autres modes profitent gratuitement des réseaux de surface et qu'on s'efforce de promouvoir le transport maritime courte distance, d'atténuer la congestion sur les routes et de

other hand, during particularly harsh winters in the Sixties, Seventies and Eighties, navigation was interrupted at various times.

The last great paralysis to hit Montreal occurred in February 1993, when the worst ice jams in two decades struck the channels leading to the port. More than 40 vessels were imprisoned for four weeks in a formidable juggernaut that five Coast Guard ice-breakers could not tame.

Looking back at this eventful era, Peter Keller, past President of CAST container line, told *Maritime Magazine*: "Watching the vessels come into port in the winter always gave you renewed respect for the officers and crew that endured those harsh conditions."

Through the years, ever bigger containerships geared to the St. Lawrence trades have been calling at Montreal. The biggest, so far, was the 4,800-TEU MSC Carouge which berthed at Termont Terminal last May.

At Montreal Gateway Terminals, there are regular calls by ice-class containerships of 4,400 TEU capacity - the OOCL Montreal, Toronto Express and Montreal Express operated by the St. Lawrence Coordinated Service of Hapag-Lloyd and OOCL.

Industry reactions to Coast Guard service

While year-round service by the Coast Guard is welcomed by all operators using the St. Lawrence River, the introduction of cost recovery measures has long been a sensitive issue for domestic carriers.

Interviewed by *Maritime Magazine*, Bruce Bowie, President of the Canadian Shipowners Association declared that it was "inappropriate to charge fees to

Global container operators such as MSC are regular participants in the St. Lawrence trades between Europe and Montreal.

Des armements conteneurisés mondiaux comme MSC sont des habitués du commerce entre l'Europe et Montréal par le Saint-Laurent.



DR

Hapag-Lloyd is a partner with OOCL in the St. Lawrence Coordinated Service linking Montreal with Northern Europe.

Hapag-Lloyd est partenaire d'OOCL dans le Service coordonné du Saint-Laurent qui relie Montréal à l'Europe du Nord.



Louis Rhéaume

protéger l'environnement.» Il a ajouté qu'il était urgent d'ajouter un troisième brise-glaces sur les Grands Lacs pour maintenir les niveaux de service.

Pour les transporteurs océaniques par contre, le recouvrement des coûts est une question moins sensible. «Il y a bien d'autres facteurs de coût dans l'équation de transport et ce qui nous paraît surtout important, c'est que la Garde côtière maintienne des niveaux de service qui répondent à la demande», a déclaré une source du milieu du transport océanique.

Michael Broad, président de la Fédération maritime du Canada, a souligné l'impact des services de la Garde côtière sur le commerce extérieur du Canada.

«Le Programme de déglacage de la Garde côtière canadienne, a-t-il déclaré, a permis au port de Montréal de donner aux importateurs et exportateurs canadiens accès pendant toute l'année aux fournisseurs et aux clients de toutes les régions du monde. Il s'agit d'un atout essentiel pour que le port puisse attirer les lignes maritimes mondiales, y compris les lignes conteneurisées.»

David Watson, président d'OOCL (Canada), rappelle que l'inauguration du service de transport conteneurisé d'OOCL à Montréal date d'une quarantaine d'années. «Aujourd'hui, nous déployons, de concert avec nos partenaires du SCSL, une flotte de porte-conteneurs spécialement conçus, renforcés contre les glaces et ultramodernes, afin de maintenir un service ininterrompu même pendant les hivers les plus rudes.»

Pour Laurence Pathy, président de Fednav, l'ouverture hivernale du Saint-Laurent à la navigation en amont de Québec il y a 50 ans a constitué «une avancée décisive pour les expéditeurs, les armateurs et les ports du fleuve. Et plus important encore, cela a stimulé le développement, la création d'emplois et la vitalité économique des collectivités locales, de la province et de l'ensemble du pays. Montréal et son port ont énormément profité de l'augmentation et de la régularité du trafic».

«Dans sa première année d'existence, la Société de

the marine mode while other modes benefit from free surface networks and one is trying to promote short-sea shipping, relieve congestion on highways and protect the environment. Also a third ice-breaker for the Great Lakes is urgently needed to maintain service levels.»

For ocean carriers, on the other hand, cost recovery has been a less pressing issue. "There are many cost factors that enter into the transport equation, and what's especially important is for the Coast Guard to maintain service levels that meet demands," an ocean industry source said.

Michael Broad, President of the Shipping Federation of Canada, underlined the impact of the Coast Guard services on Canada's foreign trade.

"The Canadian Coast Guard's Icebreaking Program," he said, "has allowed the Port of Montreal to provide Canadian importers and exporters with year-round access to suppliers and customers throughout the world. It's an essential element in the port's ability to attract global shipping companies, including container lines."

David Watson, President of OOCL (Canada) Ltd., recalls that it was some four decades ago that OOCL inaugurated a year-round container service into Montreal. "Today, we deploy a fleet of specifically-designed, modern state-of-the-art ice-class container vessels in conjunction with our SLCS (St. Lawrence Coordinated Service) partners, to provide an uninterrupted service throughout the harshest of winter conditions."

Laurence Pathy, Chairman of Fednav Ltd., salutes the opening of the St. Lawrence River to winter navigation upstream of Quebec City 50 years ago as "a significant breakthrough for the shippers, shipowners, and ports along the River. More importantly, it increased development, jobs and economic impact to local communities, the province, and the whole country. Montreal and its port profited immensely from the

développement économique du Saint-Laurent (SODES) a organisé un symposium international sur le commerce et la navigation sur le Saint-Laurent en hiver», a mentionné la directrice générale Nicole Trépanier. «Les services que la Garde côtière a mis en place à l'époque sont toujours aussi essentiels aujourd'hui.»

Selon Martin Fournier, directeur général des Armateurs du Saint-Laurent, la navigation hivernale entre Québec et Montréal que permettent les services de la Garde côtière «constitue une contribution inestimable à la sécurité maritime ainsi qu'à la vitalité des industries portuaire et maritime du Québec».

Liaison vitale avec Terre-Neuve

Un élément digne de mention: l'impact positif à long terme qu'exerce la navigation hivernale sur le Saint-Laurent jusqu'à Montréal sur la régularité de l'approvisionnement par bateau de Terre-Neuve en biens de consommation et en produits industriels.

Jusqu'à ce que Montréal soit accessible 12 mois par année, les Terre-Neuviens ont dépendu pendant des décennies d'un système complexe de transport ferroviaire de Montréal à Sydney (Nouvelle-Écosse) où un traversier-rail prenait le relais jusqu'à Port-aux-Basques d'où les marchandises étaient livrées à St. John's par le Newfoundland Railway.

Le premier navire à relier Montréal à Terre-Neuve a été un bâtiment de cote glace à chargement latéral, le *Cabot*, propriété de la Clarke Steamship (prédécesseur d'Oceanex), en 1967.

Aujourd'hui dirigé par le président exécutif Sid Hynes, Oceanex fournit à elle seule, grâce à trois porte-conteneurs rouliers renforcés contre les glaces, plus de la moitié de toutes les marchandises expédiées à un demi-million de Terre-Neuviens.

«Grâce à l'ouverture du Saint-Laurent pendant toute l'année, nous avons pu maintenir une liaison hebdomadaire par porte-conteneurs rouliers», souligne M. Hynes. «Ce serait impossible autrement – on a tous besoin de certitudes.» **M**

increase and regularity of traffic.”

During its first year of existence, the St. Lawrence Economic Development Council (Sodes) staged an international symposium on commerce and navigation on the St. Lawrence in the winter, noted Nicole Trépanier, Executive Director. “The services of the Coast Guard put in place then are as essential today.”

Martin Fournier, Executive Director of St. Lawrence Shipoperators, remarked that winter navigation between Quebec City and Montreal, thanks to the Coast Guard services, has “provided an invaluable contribution to the maritime security and the vitality of Quebec’s maritime and port industry.”

Vital Newfoundland Connection

Worth special mention: the long-term, positive impact of winter navigation on the St. Lawrence right to Montreal on a regular supply by water of consumer and industrial goods to Newfoundland in the Atlantic Ocean.

Until such navigation became a 12-month-a-year operation, Newfoundlanders depended, for decades, on a complex system of rail shipments from Montreal to Sydney, Nova Scotia which were discharged onto a rail ferry to Port-aux-Basques for eventual delivery to St. John's via the Newfoundland Railway.

The first vessel to link Montreal and Newfoundland was an ice-class side-loader, the *Cabot*, owned by Clarke Steamship (predecessor to Oceanex), in 1967.

Today, under the helm of Executive Chairman Sid Hynes, Oceanex alone, through three ice-class ro-ro containerships, accounts for more than half of all cargo shipped to half a million Newfoundlanders.

“With year-round access on the St. Lawrence, we have been able to maintain a ro-ro, container service on a weekly basis,” emphasizes Mr. Hynes. “It’s impossible, otherwise – everyone needs certainty.” **M**

Door to door delivery — quicker than you think.



OCEANEX

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

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

How Winter Navigation Began Upstream from Quebec City

Sommaire historique des débuts de la navigation hivernale en amont de Québec

Capt. Bernard Boissonneault*



*During the winter of 1958-59, the **MV Poseidon** was the first ship which transited between Montreal and Quebec City on Jan. 12 and 13.*

*Pendant l'hiver 1958-59, le **Poseidon** fut le premier navire à faire le trajet de Montréal à Québec les 12 et 13 janvier.*

Depuis plus de cinquante ans, le Saint-Laurent est le témoin privilégié des efforts déployés pour assurer une navigation à longueur d'année de Québec à Montréal malgré les rigueurs de l'hiver.

C'est en 1928 que débute la navigation hivernale sur le Saint-Laurent dans la région de la Côte-Nord. Un petit navire de quelques centaines de tonnes de la compagnie Clark Steamship Co dessert les petits ports de la Côte-Nord à partir de Pointe-au-Pic. Une hausse de la demande entraîne la mise en service d'un second navire en 1956-1957 (Lasserre, 1980).

C'est un an plus tard, soit lors de l'hiver de 1957-1958, que Québec est visité par le navire **D'Vora** qui effectue des voyages entre Québec et les ports de la Côte-Nord jusqu'à Sept-Îles. L'hiver suivant, trois compagnies mettent cinq navires en service sur cette ligne de cabotage (Lasserre 1980); la navigation hivernale était née.

En amont de Québec, c'est un caprice de Mère Nature qui est à l'origine des débuts de la navigation dans les

For over fifty years now, the St. Lawrence River has been witness to the mighty efforts made to maintain year-round navigation from Quebec City to Montreal, despite the harshness of the Canadian winters.

Winter navigation on the St. Lawrence began in 1928 along Quebec's North Shore. A small vessel of a few hundred tons belonging to the renowned Clarke Steamship Company served the North Shore from its home port of Pointe-au-Pic. Increased demand led to a second ship being brought in to ply this route in 1956-1957 (Lasserre, 1980).

A year later, during the 1957-1958 winter season, Quebec City was visited by the **D'Vora**, which voyaged from there to the North Shore as far as Sept-Îles. The following winter, three companies put five ships to work on this coastal shipping route (Lasserre, 1980), and winter navigation was born.

Upstream from Quebec City, a fluke of Mother Nature led to the start of winter navigation there. In the

glaces; en effet, en décembre 1958, le gel hâtif et soudain des canaux de Lachine et Soulanges dans la première semaine de décembre emprisonne 38 navires dont 12 océaniques. Malgré les dommages aux équipements des écluses, les retards et le scepticisme, le travail incessant des ouvriers contribue à libérer les navires jusqu'au port de Montréal.

Libérés des canaux, les champs de glaces et les embâcles disséminés sur le fleuve ne laissaient que peu d'espoir aux navires de regagner la mer. Parmi ces navires emprisonnés, un convoi fut formé des navires les plus puissants et ayant un renforcement contre les glaces.

Naissance de la «guerre froide»

Grâce au brio et à l'entêtement des pilotes, capitaines et marins, ainsi qu'aux efforts conjugués des brise-glaces, pour la première fois, des navires ont circulé entre Montréal et Québec au mois de janvier. Pour le Port de Montréal, pour les pilotes du Saint-Laurent Central, pour la Garde côtière et l'industrie maritime, c'était la naissance de la «guerre froide» contre les glaces du Saint-Laurent entre Québec et Montréal.

Le «blocage du fleuve Saint-Laurent de l'hiver 1958-1959» a permis de réaliser que la navigation sur le fleuve jusqu'à Montréal était possible en plein cœur d'un hiver des plus rigoureux.

Malgré le fait d'armes du premier navire, le *Poseidon*, qui a transité le 12 et le 13 janvier entre Montréal et Québec majoritairement sans l'assistance de brise-glaces, le déploiement nécessaire des brise-glaces le *D'Iberville*, le *Montcalm*, le *MacLean*, l'*Ernest Lapointe* et le *Labrador* a également permis de réaliser l'ampleur du combat et les sautes d'humeurs du Saint-Laurent.

Un des effets des plus positifs a été de constater que le

first week of December, 1958, the early and sudden freezing of the Lachine and Soulanges Canals caught 38 ships, including 12 ocean-going vessels, off-guard. In spite of damage to the locks, delays and scepticism on the part of many, relentless workers finally freed these ships, allowing them to reach Montreal safely.

Though freed from the canals, the ships had little or no hope of safely reaching the sea on account of the huge expanses of ice and ice jams all along the river. From among these imprisoned ships, a convoy was formed from the strongest ones, which were also reinforced against the ice.

Birth of the 'cold war'

Thanks to the determination and skill of the pilots, captains and crews, and the combined efforts of the icebreakers, for the first time ships travelled between Montreal and Quebec in January. For the Port of Montreal, for the Pilotes du Saint-Laurent Central, for the Coast Guard and the maritime industry as a whole, this was the beginning of the "cold war" against the ice and the elements of the St. Lawrence River between Quebec City and Montreal.

The 1958-1959 winter blockade of the St. Lawrence made people realize that river navigation as far as Montreal was possible even in the worst of winters.

In spite of the remarkable passage of the first ship, the *Poseidon*, which transited on January 12 and 13 between Montreal and Quebec City, largely without any help, icebreakers with such evocative names as the *D'Iberville*, the *Montcalm*, the *MacLean*, the *Ernest Lapointe* and the *Labrador* were needed to rise to the challenge posed by the pitiless elements and capriciousness of the mighty St. Lawrence. One of the notable positive

Canadian icebreakers were very active during the winter blockade of 1958-59 on the St. Lawrence River.

Les brise-glaces canadiens ont été très actifs pendant le blocage du Saint-Laurent à l'hiver 1958-1959.



Canadian Coast Guard

In 1964, the Danish freighter Helga Dan became the first ocean-going vessel to reach the Port of Montreal in January. Since then, the Port has been open for business year-round.

En 1964, le cargo danois Helga Dan est devenu le premier navire océanique à atteindre le port de Montréal en janvier. Depuis, le port est ouvert toute l'année.



D. L.-P. Leclerc

travail des brise-glaces pour permettre le passage des navires a fait en sorte de libérer les embâcles et de diminuer le niveau d'eau de plusieurs pieds.

Avant l'intervention des brise-glaces, la formation de ces embâcles avait fait élever le niveau d'eau de 53 pieds! Fort de ce succès, des brise-glaces patrouilleront le Saint-Laurent pendant la saison hivernale afin de prévenir la formation d'embâcle.

L'arrivée du cargo **Helga Dan** au port de Québec au mois de février, le transit du pétrolier canadien **Maplebranch** entre Montréal et Québec le 20 mars sont autant de faits saillants qui démontraient la volonté d'utiliser le Saint-Laurent à son plein potentiel douze mois par année, et ce, tant pour les navires océaniques que pour les navires au cabotage.

Le **Maplebranch** réédite un autre exploit le 18 février 1961 alors qu'il transite de montant entre Québec et Trois-Rivières où il fait escale pour la nuit. Le lendemain, en atteignant Sorel, il devient le premier navire à remonter le Saint-Laurent en hiver entre Québec et Sorel.

Comme le rapporte le quotidien *Le Nouvelliste* de Trois-Rivières, «le **Maplebranch** était en train d'écrire une page d'histoire de la navigation d'hiver».

Enfin, en 1962, le gouvernement fédéral décide d'utiliser des brise-glaces pour maintenir le chenal ouvert entre Québec et Montréal. Cette décision permet d'éviter la formation d'embâcles qui causaient d'importantes inondations à Montréal et dans la région du lac Saint-Pierre.

Par la suite, en 1964, le navire danois **Helga Dan** devient le premier navire océanique à atteindre le port de Montréal au mois de janvier. C'est à compter de ce jour que le port de Montréal jouit d'une navigation à l'année. **M**

* Le Capt. Bernard Boissonneault, pilote maritime entre Québec et Trois-Rivières, est membre de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central.

effects of the icebreakers' work on the river, enabling the vessels to get through, was to break up the ice jams and lower water levels by many feet. Before the intervention of icebreakers, the formation of ice jams on the river could raise the water level to as high as 53 feet! Encouraged by these results, the authorities continued to employ icebreakers to patrol the river throughout the winter season to prevent the formation of ice jams.

The arrival of the cargo ship **Helga Dan**, at the Port of Quebec in February and the passage of the Canadian tanker **Maplebranch** between Montreal and Quebec on March 20 were exploits that showed the will and determination to use the St. Lawrence River to its full potential year-round, be it for ocean-going vessels or coastal shipping.

The **Maplebranch** would repeat this feat on February 18, 1961, as it transited upstream from Quebec to Trois-Rivieres, where it stopped for the night. Reaching Sorel the next day, it became the first ship ever to come up the St. Lawrence in winter from Quebec to Sorel. As mentioned then in the "Nouveliste," the Trois-Rivieres newspaper, "The **Maplebranch** will go down in the annals of winter navigation."

In 1962 the federal government decided to entrust the icebreakers with keeping the navigation channel open between Quebec and Montreal. This decision would prevent the formation and presence of ice jams on the river, which in turn used to cause major flooding in Montreal and around Lake Saint-Pierre.

In 1964, the Danish vessel **Helga Dan** became the first ocean-going vessel to reach the Port of Montreal in January. From that time onward, the Port of Montreal has been open for business year-round. **M**

*Capt. Bernard Boissonneault, a marine pilot, is a member of the Corporation des Pilotes du Saint-Laurent Central.



C O R P O R A T I O N
PILOTES
SAINT-LAURENT CENTRAL

Sécurité, efficacité, hiver comme été: CPSLC

La Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central (CPSLC) assure la conduite des navires sur le fleuve Saint-Laurent entre Québec et Montréal depuis 1873.

Depuis la venue du cargo Danois *Helga Dan*, premier navire à remonter le Saint-Laurent jusqu'à Montréal en 1964, les pilotes de la CPSLC ont depuis grandement raffiné leurs techniques de pilotage. L'avancement de la construction navale, l'accroissement de la précision des instruments de navigation, l'amélioration des services de déglacage, l'avènement de nouvelles technologies, la formation continue et l'expérience cumulée par les pilotes ont fait en sorte qu'il est maintenant possible, tout en adaptant nos voyages aux aléas de dame Nature, de transiter entre Québec et Montréal 12 mois par année, 24 heures par jour !

Les pilotes du Saint-Laurent Central sont fiers de participer activement à la navigation hivernale sur le Saint-Laurent.



Pierre Vallée

Safety; Efficiency; Year-round! ***Mid St. Lawrence Pilots Corporation***

Since 1873, the Mid St. Lawrence Pilots Corporation has ensured the safe navigation of vessels on the St. Lawrence River between Québec City and Montreal.

In 1964, Mid St. Lawrence pilots were proud to take the Danish freighter Helga Dan up the St. Lawrence to Montreal, the first winter transit of that section of the River. Since then, the art of winter navigation has greatly improved thanks to a number of factors. These include better ship design, navigation tools, and icebreaking. Pilots themselves have contributed in a very important way to the improvements in winter navigation, even in the harshest weather conditions. They have done so building on their ability to expertly use new technologies and many years of accumulated experience.

Mid St. Lawrence pilots are proud of the part they play to make sure the River between Quebec and Montreal is open for seagoing traffic, every day, 12 months of the year.

www.cpslc.ca

Sylvie Vachon

President and CEO, Montreal Port Authority
PDG de l'Administration portuaire de Montréal (APM)

Year-round operations vital for cargo supply chains

L'exploitation toute l'année: vitale pour les chaînes d'approvisionnement



Q. Pendant des siècles, les eaux du port de Montréal sont restées recouvertes de glaces et de neige en hiver. Les navires de charge commerciaux se sont arrêtés à Saint John et Halifax jusqu'aux années 1950 et au tournant des années 1960. Quel a été le grand avantage que Montréal a retiré du début des services de la Garde côtière en amont de Québec en 1962?

R. L'un des mandats de la nouvelle Garde côtière canadienne créée le 26 janvier 1962 était de garder ouvert le chenal navigable entre Québec et Montréal pendant l'hiver afin d'éviter les inondations. Cela ouvrait évidemment de nouvelles perspectives aux compagnies maritimes, aux expéditeurs et aux réceptionnaires. Les navigateurs et les pilotes pouvaient désormais, grâce à leur habileté, guider les navires dans des chenaux étroits parsemés de glaces et où il n'y avait pas encore de bouées lumineuses.

Puis, on a assisté à une première historique le 4 janvier 1964. C'est à cette date que le cargo océanique *Helga Dan* de la société Lauritzen a pu remonter le fleuve pour venir accoster à Montréal. Depuis lors, le port fonctionne toute l'année.

La Garde côtière canadienne jouait et joue toujours un rôle important pour prévenir les inondations en empêchant la formation d'embâcles et en neutralisant les glaces pour assurer le maintien d'un chenal navigable sûr. C'était à l'époque son rôle principal, et cela l'est toujours aujourd'hui. Les navires qui remontent le Saint-Laurent de nos jours sont si puissants qu'il faut limiter leur vitesse pour éviter la dislocation des lisières de glaces fixes des rives.

On ne saurait trop insister sur l'importance capitale de l'exploitation pendant toute l'année pour la chaîne d'approvisionnement de nombreuses marchandises. Cet

Q. For centuries, the Port of Montreal was covered in ice and snow during the winter, and commercial freighters called at Saint John and Halifax until the 1950s and early 1960s. What in your view was the most significant benefit for Montreal of the beginning of Coast Guard service upstream from Quebec City in 1962?

A. One of the mandates of the newly-created Canadian Coast Guard on Jan. 26, 1962 was to keep the channel between Quebec City and Montreal open during winter for flood control. This, of course, allowed the shipping companies, shippers and receivers to break new ground. The great skills of navigators and pilots guided vessels through narrow, ice-covered channels without lighted buoys.

Then a historic event occurred on Jan. 4, 1964. It was on that date that the Lauritzen Lines ocean freighter, the *Helga Dan*, made its way upriver and berthed at Montreal. Since then the port has operated year-round.

The Canadian Coast Guard played and still plays a major role in flood control by preventing ice jams and ice management and by providing a reliable channel for navigation. That was its main role then and still is its role now. Vessels sailing up the St-Lawrence River today are so powerful that we have to establish speed limits to avoid the break up of fast ice along the shores.

One cannot emphasize enough how a year-round operation is vital for the supply chain of many cargoes. Such a stable environment also acts as a catalyst for investments by the various stakeholders in the supply chain, including ourselves (Montreal Port Authority).

Q. Montreal has, indeed, become a year-round port, deep in the heartland of North America, with an inter-



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

environnement stable est aussi un catalyseur pour les investissements des divers intervenants de la chaîne d'approvisionnement, APM comprise.

Q. Montréal est certes devenu un port ouvert toute l'année en plein cœur de l'Amérique du Nord, qui a acquis une stature internationale sur la côte Est, mais certains chargeurs étrangers confondent toujours le fleuve Saint-Laurent avec la Voie maritime du Saint-Laurent et croient que le port de Montréal n'est ouvert que neuf mois par année. Comment peut-on dissiper ce préjugé?

R. Fait surprenant, cette impression est toujours vivace dans plusieurs régions du monde, mais de façon générale, le fait que nous sommes ouverts pendant toute l'année, jour et nuit, tous les jours, est notoire dans les milieux maritimes mondiaux. Par ailleurs, nous nous efforçons de trois façons de détruire ce préjugé: par de la publicité dans les médias et des conférences dans le milieu; par de l'information au cours des réunions que nous organisons régulièrement avec des clients des États-Unis et du reste du monde, parfois en collaboration avec les consulats et le gouvernement canadien; et enfin par le truchement de nos bureaux de représentation aux États-Unis et en Europe.

Q. Pendant les mois d'hiver, se manutentionne-t-il moins de cargaisons à Montréal que pendant le reste de l'année ou les volumes se maintiennent-ils malgré tout aux environs de 25 % de janvier à mars? Si tel est le cas, peut-on attribuer cette stabilité à la composition et à l'hétérogénéité du trafic, notamment à la place importante qu'y occupent les conteneurs?

R. Comme dans les autres ports ouverts 12 mois par année, les volumes qui transitent par Montréal sont

national stature on the East Coast, but do some shippers abroad still confuse the St. Lawrence River with the St. Lawrence Seaway and suspect Montreal is only open 9 months a year. If so, how can this misconception be rectified?

A. Surprisingly enough, such a perception still exists amongst some people in various parts of the world, but the global shipping industry has become well aware of our year-round, 24/7 capabilities. Otherwise, we work in three directions to rectify matters: through media ads and industry conferences; during meetings we hold regularly with clients in the United States and elsewhere, sometimes in collaboration with the Canadian government and consulates; and finally, through the actions of our representative offices in the United States and Europe.

Q. During the winter months, does Montreal handle less cargo than the rest of the year, or does the volume approximate 25% all the same between January and March? If so, can this be attributed to the composition of the traffic mix, with the heavy role of containers.

A. As a port that is open 12 months a year, the volumes handled by Montreal are fairly consistent throughout the year.

As a dedicated port of call for several of the world's largest global carriers, business plans are based on full vessels in both directions. This leads to a balanced trade and consistency of volumes throughout the year. However, we still receive a fair share of liquid bulk in the winter when the consumption is slightly bigger. Also grain is shipped regularly, as we still receive grain from the West through our rail connection.

Montreal's stevedoring terminals operate on a 12-month basis, with the business plans of leading carriers based on full vessels in both directions.

Les terminaux de chargement et déchargement de Montréal fonctionnent 12 mois par année et les plans d'affaires des principaux transporteurs sont établis en fonction de cargaisons complètes dans les deux directions.



APM



Service ice



FEDNAV



www.fednav.com

relativement uniformes pendant toute l'année. Comme nous sommes un port d'escale consacré pour plusieurs grands transporteurs mondiaux, les plans d'affaires sont basés sur des transits de navires pleins dans les deux directions. Cela amène des échanges équilibrés et des volumes réguliers pendant toute l'année. Toutefois, nous recevons toujours une part substantielle de vrac liquide en hiver, saison où la consommation est légèrement supérieure. Les expéditions de céréales sont elles aussi constantes, car le grain nous arrive toujours de l'Ouest par train.

Q. Montréal a manutentionné son premier conteneur en 1967 et aujourd'hui, le trafic conteneurisé représente près de la moitié du tonnage total, ce qui est une situation rare dans les autres ports du monde. Cela est-il partiellement attribuable à la réussite de la navigation hivernale?

R. Bon nombre de produits de base (primaires) comme les produits forestiers, les produits agricoles et les minéraux qui étaient auparavant transportés en vrac sont désormais conteneurisés. Il est ainsi plus facile de suivre et retracer le mouvement des marchandises et cela rationalise le processus d'acheminement des cargaisons d'origine à destination. La conteneurisation est aussi une méthode sûre pour transporter des produits manufacturés qui ont habituellement une valeur élevée.

La conteneurisation a entraîné des changements importants dans le transport maritime international. Le fonctionnement en hiver permet à toute la chaîne d'approvisionnement d'être équilibrée et élimine le gonflement excessif des stocks et les coûts afférents.

Q. Êtes-vous satisfaite des services actuels de la flotte de la Garde côtière sur le fleuve Saint-Laurent?

R. La Garde côtière canadienne, grâce à son programme de gestion des glaces destiné à prévenir les embâcles et les inondations, maintient un chenal navigable sûr jusqu'à Montréal.

Nous sommes très satisfaits de la façon dont la GCC gère et surveille les conditions sur le fleuve en hiver, de même que de la collaboration des lignes maritimes dont les navires respectent les limites de vitesse imposées.

Q. Jusqu'à quel point les progrès dans la technologie de navigation qui autorisent maintenant la navigation nocturne ont-ils contribué à faciliter l'exploitation hivernale du port de Montréal?

The 2,800-TEU OOCL Belgium is a regular participant in the year-round St. Lawrence trades.

L'OOCL Belgium de 2 800 EVP est un habitué du commerce sur le Saint-Laurent en hiver.

Q. Montreal handled its first container in 1967, and today containers account for nearly half of total tonnage, which is rare among world ports. Can this be attributed in part to the success of winter navigation?

A. Many of the base commodities (primary) such as forest products, agricultural, minerals have converted from bulk transport to containers. This allows for simple tracking and tracing for the movement of the goods and streamlines the process of moving cargo from point of origin to point of destination. It also provides for a safe and secure method of transporting manufactured goods which are normally of high value.

Being open in the Containerization has sparked significant changes in international shipping. winter allows for the whole supply chain to be fairly balanced and offers an alternative to large inventories and their associated cost.

Q. Are you satisfied with the services of the existing Coast Guard fleet on the St. Lawrence River?

A. The Canadian Coast guard, through its ice management program to prevent ice jam and associated flooding, is providing a reliable channel up to Montreal.

We are most satisfied with the way the CCG is managing and monitoring conditions on the river in the winter and with the collaboration of the shipping lines to follow speed reductions of their vessels when required.

Q. To what extent has the progress in navigation technology, also permitting night-time navigation, contributed to Montreal operations during the winter?

A. We are delighted that the port is open 365 days a year 24/7 for upbound and downbound traffic. Shipping companies have contributed in a crucial way by in-



APM



APM

The vessels of Maersk Line, the world's biggest container shipping enterprise, call frequently at the Cast Section of Montreal Gateway Terminals Partnership.

Les navires de Maersk Line, la plus grande entreprise de transport conteneurisé du monde, font fréquemment escale à la section Cast de la Société Terminaux Montréal Gateway.

R. Nous sommes heureux que le port soit ouvert 365 jours par année, jour et nuit pour les navires remontants ou avalants. Les compagnies maritimes ont fait leur grande part en installant les bons équipements. Les pilotes et les capitaines ont adopté, de leur côté, les nouvelles technologies qui améliorent la sûreté et l'efficacité de la navigation dans le chenal. Non seulement ont-ils adopté ces technologies, mais ils collaborent toujours avec nous et avec la GCC pour les perfectionner, par exemple, en cherchant des façons d'exploiter le plein potentiel du chenal.

Q. Si l'on regarde vers l'avenir, deux avancées retiennent particulièrement notre attention: la grande pénétration de Montréal dans les marchés du Midwest et la croissance bien plus rapide des mouvements conteneurisés avec la Méditerranée que des échanges traditionnels par l'Atlantique Nord avec l'Europe du Nord et le Royaume-Uni. Pouvez-vous expliquer ces tendances?

R. À cause de sa situation géographique, Montréal est une porte d'entrée naturelle pour les marchandises qui transitent en provenance et à destination des États du Midwest et du centre des États-Unis. L'augmentation en flèche du trafic méditerranéen résulte de la création d'un grand nombre de ports (pôles) de transbordement pour manutentionner des cargaisons qui n'étaient auparavant pas acheminées par Montréal. Ce phénomène, conjugué à la création de pôles de transbordement dans les Caraïbes, permet à Montréal

stalling the proper equipment and the pilots and ship captains have embraced the new technology which provides safer and more efficient ways to navigate in the channel. Not only have they embraced it, but they are still working with us and the CGC to improve it even further by, as an example, looking at ways to exploit the full potential of the channel.

Q. Looking to the future, two developments capture one's attention: Montreal's great penetration in the US Midwest markets and the sharp increase in container traffic with the Mediterranean compared to the traditional North Atlantic trade with Northern Europe and the United Kingdom. Can you explain these trends?

A. Montreal's geographic location is a natural gateway for cargo transiting to and from the US Midwest and Central states. The sharp increase of Mediterranean traffic is as a result of the large number of transshipment ports (hubs) being created to handle cargo from markets which previously did not pass through the port of Montreal. This phenomenon, coupled with the creation of transshipment hubs in the Caribbean, is enabling Montreal to handle cargo between emerging markets such as Asia, Latin America and Eastern Mediterranean. The combination of Montreal's geographic location, excellent intermodal connections and emerging markets is the reason why the port of

de manutentionner les cargaisons de marchés émergents comme l'Asie, l'Amérique latine et l'Est de la Méditerranée. C'est grâce à sa situation géographique et à ses excellentes connexions intermodales ainsi qu'à la montée des marchés émergents que le Port de Montréal est devenu une plaque tournante intermodale qui dessert un marché mondial.

Q. L'achèvement des nouvelles écluses du canal de Panama en 2014 provoquera-t-il le déplacement du commerce du Midwest transitant par Montréal sur les routes transatlantiques?

R. Non. La route la plus courte entre l'Atlantique Nord et le Midwest passera toujours par Montréal et notre port va demeurer le portail de transit naturel des marchandises du Midwest. Nous nous trouvons également sur la route la plus courte pour les navires qui arrivent de la Méditerranée. Pour les lignes maritimes, Montréal offre un accès unique à un bassin de plus de 110 millions d'habitants au cœur industriel de l'Amérique du Nord.

Q. Les trois terminaux à conteneurs de Montréal sont-ils capables d'augmenter leur capacité de manutention de conteneurs? Quelles mesures sont prises dès à présent? Et où en est le plan de construction d'un quatrième grand terminal à Contrecoeur?

R. Nous en sommes encore à la 1^{re} phase de notre agrandissement, qui permettra d'augmenter la capacité de nos terminaux de 1,6 à 2 millions de conteneurs EVP. Nous examinons aussi la possibilité de modifier la vocation de certains petits terrains adjacents pour accroître la capacité jusqu'à ce que la construction d'un nouveau terminal soit nécessaire.

Des études d'évaluation environnementale sont déjà en cours à Contrecoeur pour que nous puissions répondre à la demande quand cela sera nécessaire. Le site de Contrecoeur est parfait puisque nous possédons déjà les terrains et que ceux-ci se trouvent tout près d'une voie ferrée, d'une route et du chenal navigable principal du Saint-Laurent. 

Montreal is an intermodal hub serving a global market.

Q. Will the completion of the new Panama Canal locks in 2014 provoke a shift of Montreal's Midwest trade on transAtlantic routes?

A. No. The shortest route between the North Atlantic and the US Midwest will continue to be through Montreal and as a result Montreal will continue to be the natural gateway for Midwest cargo. We are also on the shortest route from the Mediterranean. Montreal provides an unique access for shipping lines to more than 110 million people in North America's industrial hinterland.

Q. Do Montreal's three container terminals possess enough capacity to increase their container handling capacity? What steps are being taken at present? And how far advanced is the plan to eventually build a fourth, big terminal at Contrecoeur?

A. We are still in Phase 1 of our development to increase the capacity of our existing terminals from 1.6 million TEUs at present to 2 million TEUs. We are also looking at ways to change the vocation of some smaller adjacent land to further increase capacity until the development of a new container terminal becomes necessary.

Environmental assessment studies are already taking place on our Contrecoeur site for eventually meeting demand when it arises. The Contrecoeur site offers an excellent opportunity since we already have the land bank and it is located adjacent to rail, a highway and to the main shipping channel on the St. Lawrence River. 



Expanding our reach to the world.

At Viterra, we provide premium quality ingredients to leading global food manufacturers and help fulfill the nutritional needs of people around the world.

With enhanced operations at the Port of Montreal, we're in the right place to continue to create connections around the world.

Call 514.393.8668 or visit viterra.com

GRAIN HANDLING AND MARKETING | AGRI-PRODUCTS | PROCESSING



OCEAN 40

1972-2012

HARBOUR TOWING | TOPSIDE SHIP REPAIR AND INSPECTION
BOATMEN SERVICES | SHIPYARD | SALVAGE | PILOT SERVICES
MARINE EQUIPMENT RENTAL | FLOATING WHARVES | DREDGING

www.groupocean.com | 418 694-1414

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*



418.692.0444 • www.pilotesbsl.com

418.692.0183 • www.sim-pilot.com



SIMULATOR TRAINING IMPROVES ICE NAVIGATION SKILLS – BENEFIT FROM BEST PRACTICE!



KONGSBERG

MARITIME & OFFSHORE SIMULATORS

Kongsberg provides simulator solutions that maximize performance in a range of operations at sea. Our simulator solutions are based on unrivalled experience with real systems to provide you with the highest degree of realism in use and appearance.

You get the ability to train your students or crew to act with precision and certainty in difficult conditions. You can train on day-to-day challenges as well as emergency and critical operations, helping to increase knowledge, safety and efficiency at sea. With Kongsberg simulators, you will benefit from best practice learnt by training on operations over and over again until you get **THE FULL PICTURE!**

www.km.kongsberg.com

Ship's Bridge Simulators
ECDIS, Radar & ARPA Simulators
Offshore Vessel Simulators
Anchor Handling Simulators
Dynamic Positioning Simulators
Engine Room Simulators
Cargo & Ballast Handling Simulators
Crane & Winch Simulators
Communication (GMDSS) Simulators
VTS Simulators

Les débardeurs venus du froid



The longshoremen who came in from the cold

Jean-Pierre Colin

Pierre Lacerte

En 1963, lorsqu'il a troqué les bancs d'école pour les amarres du Vieux-Port de Montréal, Jean-Pierre Colin avait à peine 17 ans. À cette époque, puisque les glaces resserraient leur étau sur la Voie maritime dès la mi-décembre, la fameuse canne à pommeau d'or ne pouvait être remise qu'en mars, voire en avril.

Jusqu'à ce que les brise-glaces de la Garde côtière canadienne parviennent à libérer le chenal 12 mois par année, l'arrivée du premier navire était tout un événement. C'était une fête pour tous... sauf, peut-être, pour les débardeurs qui avaient perdu la main durant les longs mois d'hiver. «Je pesais 125 livres tout habillé à ce moment-là, dit Jean-Pierre. Au printemps, quand on commençait, on venait les mains pleines d'ampoules. Les ongles nous saignaient. Ça prenait deux à trois semaines avant que la corne se forme et qu'on puisse prendre les poches d'épices sans que ça nous fasse mal», raconte le débardeur, qui vient de prendre une retraite plus que méritée.

Il sait de quoi il parle, Jean-Pierre Colin. «Mon père a commencé ici comme débardeur en 1922. Mes oncles, mes cousins, mes six frères ont travaillé ici. Même mes deux gars sont ici. Si je mets tous les gens de la famille qui sont passés au port, ça nous fait 800 ans d'ancienneté!»

Si le port était impraticable l'hiver, le travail à la mitaine (mais sans gants!), les Colin et les autres ont connu ça. Tous s'accordent à dire que les hivers commençaient bien plus tôt et étaient bien plus durs qu'aujourd'hui. De la fin septembre à la mi-décembre, des journées de pluie froide, de neige et de grands vents, c'était coutume. Et avant que la glace ne prenne sur le fleuve, c'étaient leurs mains fendues par le gel et la jute qui ressemblaient à des plaques de glace boursoufflées.

Il y avait deux sortes de froid, rappelle le syndicaliste du local 375. Le froid de l'automne avec la pluie et le vent, puis celui qui nous rentrait dans les os au fond des bateaux. «Dans les cales, les entreponts de métal étaient très inconfortables. Il fallait mettre des poches de jute pour isoler nos pieds. On était transis, se rappelle Jean-Pierre.

In 1963, when he traded in his school books for mooring lines at the old port of Montreal, Jean-Pierre Colin was barely 17. In those days, ice would jam the St. Lawrence as early as mid-December, so the famous gold-headed cane was not awarded until March, or sometimes even April.

Until the Canadian Coast Guard's icebreakers came on the scene to keep the channel open year-round, the arrival of the first ship in spring was a great cause for celebration... except perhaps for the longshoremen who had lost their touch during the long winter months. "I weighed 125 pounds all-dressed back then," says Jean-Pierre. "In the spring, as soon as we started back, our hands would be covered in blisters. Our nails would be bleeding. It would take two or three weeks before we built up calluses so we could grab the sacks of spices without it hurting," recalls the longshoreman, who has just taken a well-deserved retirement.

Jean-Pierre Colin knows what he's talking about. "My father started here as a longshoreman in 1922. My uncles, my cousins and my six brothers worked here. Even two of my boys are here. If I add up all the family members who've worked at the port, combined we have 800 years of seniority!"

The port may have been virtually shut down in winter months, but Mr. Colin and his fellow dockers were no strangers to the rigours of manual labour in cold weather (without gloves, no less!). All the old-timers agree that in their day, winters hit much earlier and much harder than they do today. From late September to mid-December, bitter-cold rain, snow and high winds were the norm. And before the ice had formed on the river, it was their chapped hands, cut by frost and jute, that looked like cracked pack ice.

The veteran member of Local 375 remembers that there were two types of cold: the rainy, windy cold of autumn, and the cold that chilled them to the bone in the ships' holds. "In the holds, the metal tween decks were

On grelottait tout le temps. Pis, il ne fallait pas arrêter de bouger. C'était pire.»

Pas question, non plus, que les gars travaillent avec des imperméables. «On avait besoin d'être à l'aise pour *topper* (empiler) de la poche ça de haut sur les palettes des bateaux et dans les hangars. On travaillait en chemises de flanellette, avec des gilets en toile et des manteaux en jeans détremqués.»

Ceux qui n'étaient pas dans le ventre des navires pouvaient faire du feu sur les quais dans des barils de métal et prendre un petit remontant pour se donner l'illusion de se réchauffer le dedans.

Les semaines de travail comptaient sept jours. Du lundi au samedi, c'était des journées de 13 heures, puis le dimanche, un petit 8 heures. «Les conditions étaient incroyables, se souvient Jean-Pierre. Dans les cales, on avait une espèce de bidon à lait rempli d'eau. Le couvercle nous servait de gobelet. On pouvait être 24 gars à boire là-dedans. Tout le monde fumait, chiquait, etc. Si tu voulais aller à la toilette, tu devais attendre la fin de ton chiffre de quatre heures... ou faire dans un coin de la cale!»

Contrairement à aujourd'hui, tout le chargement et le déchargement se faisaient à la main. Pas étonnant que lorsque dans les années 1960-1970, le port de Montréal comptait près de 4 000 débardeurs. Actuellement, on compte 860 débardeurs et 120 vérificateurs.

Kevin Doherty, le chef de la direction de la Société Terminaux Montréal Gateway, se souvient que dans ces années-là, les hommes chargeaient des navires de rouleaux de papier de 1 200 livres à destination de l'Austra-

really uncomfortable. We had to put down jute sacks to insulate our feet. We were frozen to the marrow," recalls Jean-Pierre. "We were shivering all the time. And we couldn't stop moving. That would just make it worse."

They didn't even have the protection of raincoats. "We had to have freedom of movement to pile the sacks so high on pallets in the ships and in the hangars. We worked in flannel shirts, with canvas vests and jean jackets that were soaking wet."

Those who weren't toiling in the belly of a ship could build fires in oil drums on the wharf and maybe have a little nip to warm their insides.

The men worked seven days a week. From Monday to Saturday, they put in 13-hour days, and on Sunday, a short eight hours. "The conditions were unbelievable," Jean-Pierre says. "In the holds, we had a sort of milk can filled with water. We used the lid as a cup. There might have been 24 guys drinking out of it. Everyone smoked, chewed tobacco, et cetera. If you had to go to the toilet, you had to wait til the end of your four-hour shift... or do it a corner of the hold!"

Unlike today, all loading and unloading was done by hand. So it's not surprising that from 1960 to 1970, there were almost 4,000 longshoremen employed in the port of Montreal. This compares with 860 longshoremen and 120 checkers today.

Kevin Doherty, CEO of Montreal Gateway Terminals Partnership, remembers that in those years, the men would load ships with 1200-lb paper rolls bound for Australia. "It would take seven, eight, nine days for



Several decades ago, working conditions for longshoremen on the Montreal waterfront were much more difficult, especially in the winter.

Les conditions de travail des débardeurs du Port de Montréal étaient beaucoup plus difficiles autrefois, surtout en hiver.



As late as the early 1980s, dockers with frozen hands as big as shovels would lift heavy beams, wire coils and barrels of scrap metal from ship holds.

Jusqu'au début des années 1980, c'est à force de bras, malgré leurs mains engourdies par le froid, que les débardeurs devaient sortir des cales de lourdes poutres, des bobines de fil métallique et des barils de ferraille.

Archives Local 375/SDD

lie. «Ça prenait 7, 8, 9 jours à 5 équipes d'une quinzaine de gars qui travaillaient de 8 heures le matin jusqu'à 10 heures le soir pour placer une cargaison de 10 000 tonnes. Le travail était beaucoup plus physique.»

Encore au début des années 1980, pendant que quatre gars travaillaient au grand vent, quatre autres se réchauffaient dans un coin de hangar. Les chariots élévateurs n'étaient toujours pas munis de cabine et les hommes aux paluches larges comme des brouettes sortaient des poutres en H de 40 à 60 pieds, de la broche, des barils de 300 livres remplis de ferraille provenant d'Afrique du Sud. Toujours ce maudit métal froid qui engourdissait même les doigts gros comme des boudins.

Comme si le froid ne suffisait pas, la conception des navires de l'époque «préconteneurisée» était telle que les débardeurs devaient se glisser au fond des cales par des trous d'homme et faire une chaîne humaine pour réparer jusque dans les recoins du bateau le grain en vrac qui tombait d'un tuyau fixé au même trou. «On était 15 gars coincés comme des rats, raconte Jean-Pierre Colin. Il y avait de la poussière, du bruit et on ne voyait presque rien.

five teams of about fifteen guys working from 8 in the morning until 10 at night to load a 10,000-tonne cargo. The work was much more physical.”

As late as the early 1980s, while four guys slogged in the cold, four others would be trying to warm up in a corner of the hangar. The lift trucks didn't even have cabs. Men with hands as big as shovels would carry out 40- to 60-foot H-beams, wire coils, or 300-lb barrels of scrap metal from South Africa. Always that damned cold metal, numbing their sausage-shaped fingers.

As if the cold wasn't enough, the way ships were designed in the “pre-containerization” era meant that the longshoremen had to slide down into the hold through a manhole and form a human chain to fill the farthest reaches of the ship with bulk grain that was being funnelled in through a pipe set in the same hole. “There were 15 of us, cornered like rats,” Jean-Pierre Colin recounts. “It was dusty, noisy, and we could hardly see a thing. We wore a little mask we called a *pig's nose*. In my father's day, I remember he

LANGLOIS
KRONSTRÖM
DESJARDINS

Un grand cabinet
à dimension humaine

LKD.ca

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

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

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

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

LANGLOIS GAUDREAU O'CONNOR

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





Heavy equipment from France being unloaded at Montreal in February, 1976 with the aid of a Hercules crane.

Déchargement de matériel lourd de France à Montréal à l'aide d'une grue Hercules en février 1976.

On portait un petit masque qu'on appelait *nez de cochon*. À l'époque de mon père, je me souviens qu'il s'attachait autour de la tête un bas de laine avec du Vicks. Pour se nettoyer les yeux, il se mettait une graine de lin sous les paupières. Ça ramassait toutes les cochonneries.»

Sur le pont, les cargaisons de marchandises générales étaient tout aussi disparates. Les hommes avaient beau avoir le pied marin, il leur fallait être funambules ou trapézistes pour y marcher. «On n'était jamais d'aplomb. Quand il pleuvait, c'était glissant. Quand on ne roulait pas sur des fèves de cacao tombées des poches éventrées par nos crochets, on se ramassait un pied dans un trou entre deux caisses de bois remplies de porcelaine anglaise. On était toujours écopés», déclare Jean-Pierre qui, en plus d'avoir été sérieusement blessé au dos par une charge d'élingue, s'est retrouvé tantôt avec une cheville cassée, tantôt avec des doigts fracturés. De ses années harassantes, il a conservé souvenirs et capsules.

Grâce à la machinerie, on déplace désormais 100 000 tonnes de marchandise avec 10 fois moins de main-d'œuvre et dans une fraction du temps. Le travail automatisé a remplacé les gaillards au large poitrail. Si bien que la taverne Joe Beef qui les avait accueillis sur la rue de la Commune depuis 1875 a été forcée de lever l'ancre avec eux. Seuls ses murs de pierre se souviennent encore de la rumeur des esclandres et des jurons des hommes éreintés qui se pintaient à la bière pour tromper la fatigue et les membres meurtris. **M**

would tie a wool sock around his head with Vicks in it. To clean his eyes, he would put a flax seed under his eyelid. It would collect all the grime.”

On deck, the general cargoes were just as varied. It didn't matter that the men had their sea legs – they needed to be tightrope walkers or trapeze artists to make their way around. “We were never steady on our feet. When it rained, it was slippery. If we weren't sliding on cocoa beans that had fallen out of sacks ripped by our hooks, we would catch a foot in a gap between two wooden crates full of English china. We were always hurting ourselves,” says Jean-Pierre. Over the years, he suffered a serious back injury handling a sling, as well as a broken ankle and several fractured fingers. All those years of wear and tear have left him with many memories, and swollen joints.

Nowadays, machinery moves 100,000 tonnes of cargo with ten times fewer workers and in a fraction of the time. Automation has replaced the barrel-chested stevedores. So effectively in fact that their favourite watering hole, Joe Beef's Tavern, which had been a fixture on rue de la Commune since 1875, was forced to weigh anchor along with them. Only its old stone walls still carry the echoes of the rowdy banter and curses of bone-weary men knocking back a few beers in an effort to fight off exhaustion and dull their aches and pains. **M**

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



APQ

The large Canadian Coast Guard base on the Québec City waterfront plays a strategic role in ensuring year-round navigation, environmental protection, flood prevention and various marine services on the St. Lawrence River.

La grande base de la Garde côtière canadienne de Québec a un rôle stratégique : elle permet la navigation en hiver, protège l'environnement, prévient les inondations et fournit divers services maritimes sur le Saint-Laurent.

Coast Guard base in Quebec City critical in winter for shipping to Montreal

La base de la GCC à Québec: essentielle pour la navigation jusqu'à Montréal en hiver

Allan Swift

Un cargo singapourien remonte résolument le Saint-Laurent vers sa destination, le port de Montréal. Le clair de lune révèle la présence d'imposantes plaques de glace de part et d'autre du navire, et de gros blocs de glace viennent cogner bruyamment contre la coque en acier.

Soudain, les machines s'arrêtent et les lumières s'éteignent. Le navire s'immobilise bientôt, puis se met à dériver parmi les floes. De la bouillie de glace a probablement colmaté les prises d'eau à la mer et les moteurs, privés d'eau de refroidissement, ont surchauffé.

Le capitaine envoie un signal de détresse et une voix amie de la Garde côtière canadienne (GCC) à Québec lui

A Singapore-based freighter pushes steadily up the St. Lawrence River to its destination, the Port of Montreal. Moonlight reveals vast sheets of ice on both sides, as well as large chunks that bang into the steel hull.

Suddenly the engines stop and the lights go out. Soon, the ship is dead in the water, floating helplessly with the ice floes. Slush ice has probably clogged the entries to the sea bay cavities, and the lack of cold water caused the engines to over-heat.

The captain sends out a distress signal, and soon a friendly voice at the Canadian Coast Guard in Quebec

assure que de l'aide est en route.

L'aide en question, c'est probablement un navire de la GCC, bien équipé et à coque renforcée contre les glaces qui va venir tenter de remettre le cargo en route ou sinon l'escorter ou le remorquer jusqu'au port le plus proche.

Avec sa flotte basée à Québec et d'autres unités postées ailleurs, la GCC assure la régulation du trafic de l'Atlantique jusqu'à Montréal, sur plus de 1 600 km de voies navigables qui sont encombrées de glace de la mi-décembre jusqu'au milieu ou à la fin d'avril.

Il y a plus de 10 000 mouvements de navires de commerce chaque année dans le corridor golfe du Saint-Laurent-Montréal. La GCC fournit de l'aide technique, des bulletins météorologiques, des bouées, des phares et des aides à la navigation hivernale. Elle intervient également en cas de déversements de polluants et elle mène des opérations de recherche maritime.

Toutes ces tâches sont nécessaires pour que le port de Montréal reste accessible en hiver, une caractéristique qui fait sa fierté depuis 50 ans.

Selon Mario Rossi, cadre supérieur d'une société de transport maritime et marin chevronné, certains navires sont mieux préparés que d'autres pour affronter les hivers du Saint-Laurent, grâce à l'expérience de leurs équipages et à leurs propres caractéristiques de conception. Un problème fréquent, c'est l'entrée, dans les prises d'eau à la mer, de bouillie de glace qui bloque l'entrée de l'eau nécessaire au ballastage et au refroidissement des moteurs.

«Privées d'eau, les pompes s'arrêtent et alors, bien sûr, le navire ralentit et finit par s'immobiliser parce que sans eau, le moteur surchauffe», précise M. Rossi, vice-président aux Opérations et projets spéciaux au Groupe Desgagnés Inc.

Selon le Capt. Steven Neatt, surintendant, Déglacage, escorte et contrôle des inondations à la Région du Québec, son service effectue 500 à 700 sorties chaque hiver dans le couloir maritime principal entre le détroit de Cabot et Montréal, pour la prestation de services d'escorte, de déglacage et de dégivrage de navires.

City assures him that help is on the way.

This help will likely be an ice-strengthened, well-equipped Coast Guard vessel which will come and try to restart the vessel and get it on its way, or else escort or tow it to the nearest port.

With a fleet based at Quebec City, along with vessels at other points, the Quebec Region of the Canadian Coast Guard is responsible for regulating more than 1,600 kilometres of waterways from the Atlantic to Montréal, where ice conditions prevail from mid-December until mid- or late-April.

There are more than 10,000 commercial ship movements each year on the Gulf-Montréal corridor. The Coast Guard provides technical help, weather reports, buoys, lighthouses, and winter-navigation aids. It also responds to pollutant spills and conducts marine research.

All this effort is required to keep the Port of Montréal open all winter, a feature it is proud of for 50 years.

Mario Rossi, a shipping executive and experienced seaman, said some ships are better prepared than others to affront winter on the St. Lawrence, in terms of on-board expertise, and the capabilities of the vessel. A common problem ships face is ice slush blocking the entry of river water into the ship's sea bay, required for ballast and engine cooling.,

"If no water comes in, the pumps will starve and then of course the ship has to slow down or shut down because the engine will burn if you can't supply water to it," said Mr. Rossi, Vice-President - Operations at Groupe Desgagnés Inc.

Captain Steven Neatt, Superintendent of Icebreaking, Escort and Flood Control for the Quebec Region, said his department makes 500 to 700 sorties each winter on the main shipping lane between Cabot Strait and Montreal, to provide services such as escorts, ice-breaking patrols and de-icing of ships.

The Search and Rescue arm responds to 1,300 to 1,500 distress calls every year from all types of water-

The Coast Guard's Quebec region has 600 employees on land and performing tasks on the St. Lawrence River.

La Région de Québec de la Garde côtière a 600 employés à terre et elle s'acquitte de diverses tâches sur le Saint-Laurent.



La Garde côtière canadienne célèbre son 50^e anniversaire

La Garde côtière canadienne (GCC) a été créée officiellement le 26 janvier 1962 sur les instances de nombreuses collectivités et organisations du Canada qui réclamaient une garde côtière nationale depuis le début des années 1940.

La GCC a été créée pour fournir aux navigateurs dans les eaux canadiennes des services clés dont ils avaient besoin. Son mandat englobe trois responsabilités principales: offrir des services spécialisés de recherche et de sauvetage; affirmer la souveraineté du Canada dans l'Arctique; et réagir aux progrès technologiques et à l'augmentation du trafic maritime.

Dès sa création, la GCC a pris en charge la gestion et l'exploitation d'une flotte de 241 bâtiments qui relevait jusque-là du ministère des Transports, lequel assumait la responsabilité du transport maritime depuis 1936, plusieurs années après que le département de la Marine et des Pêcheries eut été scindé en deux entités distinctes.

Les cinq régions créées à l'époque existent toujours. Ce sont les régions du Centre et de l'Arctique, des Maritimes, de Terre-Neuve-et-Labrador, du Pacifique et du Québec.

La GCC joue toujours aujourd'hui un rôle essentiel pour la sécurité maritime, la protection de l'environnement et la facilitation du commerce maritime.

En 1995, la GCC a été intégrée à Pêches et Océans Canada (POC), avant de devenir en 2005 un organisme de service spécial.

Après plusieurs naufrages, les premières stations d'embarcations de sauvetage et les premiers phares sont apparus sur la côte est du Canada dans les années 1700. Les premiers navires de patrouille ont été postés au XIX^e siècle le long du littoral est et dans la région des Grands Lacs pour parer à l'urgente nécessité de protéger les bateaux de pêche ainsi que les navires marchands et d'en réglementer l'activité.

Au moment de la Confédération en 1867, le gouvernement fédéral a acquis les divers éléments de l'infrastructure maritime, y compris les réseaux d'aides à la navigation, les stations de sauvetage, les canaux et les voies navigables, les organismes de réglementation et les installations terrestres de soutien.

Source : Pêches et Océans Canada

Canadian Coast Guard marks 50th anniversary

The Canadian Coast Guard was officially created on January 26, 1962 after demand for a national coast guard had come from many communities and organizations in Canada since the early 1940s.

It was established to address the need to provide key services to mariners in Canadian waters. The CCG mandate covered three main responsibilities: dedicated search and rescue; supporting Arctic sovereignty; and responding to technical advances and increasing vessel traffic.

Upon its creation, the CCG took over management and operation of a fleet of 241 vessels then maintained by the Department of Transport, which had taken over responsibility in 1936 for marine transportation several years after the Department of Marine and Fisheries became two separate departments.

Five regions which were created remain in effect. These are Central and Arctic, Maritimes, Newfoundland and Labrador, Pacific, and Québec.

Today, the CCG continues to play a vital role in marine safety, environmental protection and promoting maritime commerce.

In 1995, the CCG amalgamated with Fisheries and Oceans Canada (DFO), subsequently becoming a Special Operating Agency of DFO in 2005.

Following a number of shipwrecks, the first lifeboat and light stations were established on Canada's east coast during the 1700s. Patrol vessels first appeared along the eastern seaboard and in the Great Lakes region during the 1800s, in response to an urgent need for protection and regulation of fishing and commercial shipping vessels.

At Confederation in 1867, the federal government acquired the various elements of marine infrastructure, including navigational aid systems, life-savings stations, canals and waterways, regulating organizations and supporting shore facilities.

Source: Fisheries and Oceans Canada





Shippers depend a great deal on the Coast Guard's river icebreakers keeping the St. Lawrence channels open in winter when ice conditions pose traffic challenges..

Les expéditeurs dépendent énormément des brise-glaces de la Garde côtière qui tiennent ouverts les chenaux du Saint-Laurent en hiver, saison où la glace pourrait empêcher la navigation.

Les services de recherche et sauvetage répondent chaque année à de nombreux appels de détresse (de 1 300 à 1 700) émanant de tous les types de bateaux, y compris des navires de commerce en difficulté à cause de la glace, rapporte Stacy Dufour, superviseure au Centre de sauvetage maritime de la Garde côtière à Québec.

La Région du Québec de la Garde côtière compte 600 employés, navigants et à terre. Sa flotte se compose de trois brise-glaces fluviaux, d'un baliseur/brise-glaces léger, d'un baliseur à coque renforcée, de deux patrouilleurs côtiers, de trois bâtiments hydrographiques, d'un chalutier côtier pour la recherche scientifique, de deux aéroglisseurs et de plusieurs autres unités équipées pour les recherches et le sauvetage, les patrouilles de surveillance des pêches ou la recherche scientifique sur le littoral. Elle possède également six hélicoptères.

À l'aide de caméras fixes, de satellites et d'hélicoptères, la GCC tente de prévenir les accidents en alertant les navires en cas de présence de dangers comme des hauts-fonds et de la glace.

Il est capital pour le port de Montréal et les expéditeurs qui en dépendent que ces chenaux restent ouverts à la navigation même dans les conditions hivernales les plus extrêmes, surtout depuis le début de l'exploitation à longueur d'année du port il y a un demi-siècle (soit dit en passant, la GCC fêtera aussi son 50^e anniversaire en 2012).

Un embâcle catastrophique a provoqué en 1993 la fermeture du fleuve pendant quatre semaines, emprisonnant plus de 40 navires. Frustrés, certains clients importants du port de Montréal ont alors cherché des solutions de rechange sur la côte est, mais des changements rapides qui ont évité la répétition de pareil désastre les ont convaincus de rester fidèles à Montréal.

craft, including those from commercial vessels facing problems due to ice, reports Stacy Dufour, Supervisor of the Canadian Coast Guard Maritime Rescue, Quebec City.

The Coast Guard's Quebec Region has 600 employees, on land and sea. Its fleet is composed of three river icebreakers; one light icebreaker/buoy-tender; one ice strengthened buoy tender; two in-shore patrol boats; three survey vessels; one coastal trawler for research; two hovercraft; a number of other craft fitted out for search and rescue, fisheries patrols or inshore scientific research missions; and six helicopters.

Using equipment like fixed cameras, satellites and helicopters, the CCG tries to prevent incidents by alerting ships to dangers such as shoals and ice conditions.

Keeping those channels open through the most severe winter conditions is critical for the Port of Montreal and the shippers who depend on it, especially since the port became a year-round facility a half-century ago. (It also happens to be the 50th anniversary of the Canadian Coast Guard in 2012).

A disastrous ice jam in 1993 shut down the river channel for four weeks and entrapped more than 40 vessels. This shocked some major Port of Montreal customers into checking out other east-coast shipping alternatives, but they decided to stick with Montreal thanks to some rapid changes that have so far ensured it hasn't happened since.

The Port of Montréal has some natural advan-

Le port de Montréal possède certains atouts naturels, notamment sa situation loin à l'intérieur du continent nord-américain qui le rapproche des grands marchés des États du Midwest et du Nord-Est. Il mise également sur des liaisons ferroviaires rapides, spécialement avec le pôle d'échanges continental qu'est Chicago.

Ces atouts n'existent toutefois que si Montréal reste accessible aux navires en hiver.

Pendant un hiver moyen, on ne déplore pas plus d'un ou deux retards dans la navigation et il n'y en a parfois aucun, grâce surtout aux efforts de la GCC.

Le travail des brise-glaces pour tenir ouverts les chenaux navigables contribue aussi à prévenir les inondations.

Selon Jody Thomas, sous-commissaire, Opérations à la Garde côtière canadienne, son organisme fait de son mieux pour s'adapter à l'augmentation de la circulation sur le fleuve en hiver.

«Les difficultés auxquelles nous devons actuellement faire face sont liées à la multiplication des demandes de service», a-t-elle déclaré en interview.

«Nous sommes certainement résolu à répondre à toutes les demandes dans la mesure du possible, mais le renforcement de la capacité (navires) ne se fait pas du jour au lendemain. Une meilleure réponse nécessite généralement plus de navires, ce qui prend plusieurs années. Ce qu'il faut donc, c'est gérer la demande pour fournir la meilleure réponse possible, au meilleur coût, et en garantissant la sûreté et la sécurité.» 

tages, in particular its location far into the North American continent which puts it closer to major markets in the Midwest and north-eastern states. Another advantage is rapid rail connections, especially to and from the continental hub of Chicago.

But these advantages all depend on ships being able to access Montreal throughout winter.

On an average winter, navigation is rarely affected by more than a couple of delays and some winters not at all, thanks largely to Coast Guard efforts.

The icebreakers' work to open shipping channels also helps prevent flooding.

Jody Thomas, Deputy Commissioner, Operations, Canadian Coast Guard, said the agency is doing its best to keep up with increased river winter traffic.

"The challenges that exist right now are related to the increasing demands for service," Jody Thomas said in an interview.

"We're certainly determined to respond to all the demands that we can; but you can't build (ship) capacity overnight. Increasing the ability to respond means generally more vessels and that's a multi-year process. So it's about managing demand to ensure that we can give the best possible response to industry, being cost effective, and ensuring safety and security." 

TERMONT



Termont Montréal inc.

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

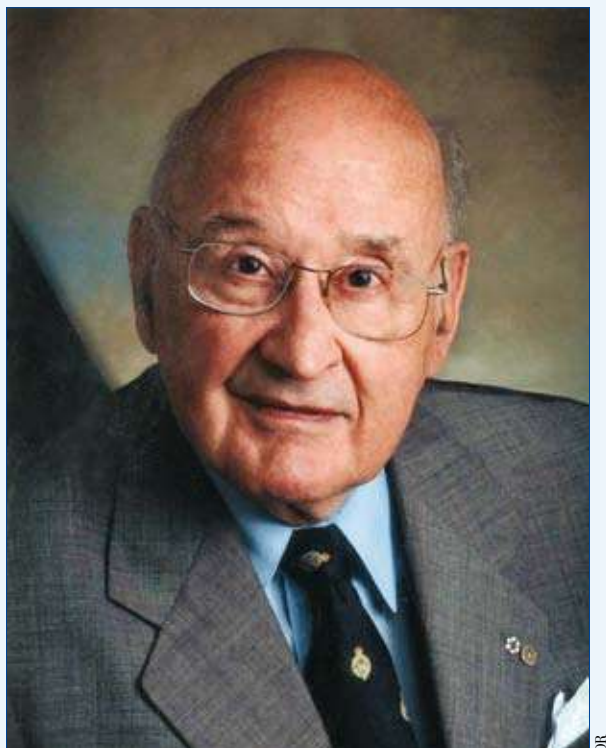
Montreal, Quebec - Canada H1N 3K9

Tel: 514-254-0526

fax: 514-251-1952

www.termont.com





First-hand account from a contributor to history in the making

Témoignage d'un acteur et témoin de la première heure

Pierre Camu

Mon implication directe dans le développement de la navigation d'hiver de l'Atlantique à Québec date du mois de juin 1957, quand je reçus un téléphone du président du Bureau de l'industrie et du commerce de Québec métropolitain, M. Yvon R. Tassé, ingénieur et visionnaire. Il avait prononcé une causerie quelques mois auparavant, à la Faculté de commerce de l'Université Laval où j'enseignais, sur l'économie de la région métropolitaine de Québec dans laquelle il soulignait l'importance immédiate et vitale d'ouvrir la voie maritime du Saint-Laurent à longueur d'année.

Il me demanda de l'aider à organiser une équipe qui, rapidement, préparerait un rapport sur la possibilité d'une navigation commerciale 12 mois par année sur le Saint-Laurent, de l'Atlantique au port de Québec. J'acceptai et avec un groupe de quatre chercheurs professionnels nous nous sommes mis à la tâche. Yvon Tassé révéla au public en novembre 1957 les conclusions préliminaires de notre étude, que c'était physiquement possible de naviguer en hiver dans le secteur identifié et que ce serait économiquement rentable.

Ajoutant l'action à la recherche, le Bureau de l'industrie participa activement à l'exploitation d'un petit navire côtier, le *D'Vora* de 700 tonneaux qui effectua deux voyages vers Baie-Comeau et Sept-Îles en décembre 1957. L'hiver suivant, il compléta neuf voyages sans accident ni retards entre ces mêmes ports. La preuve était partiellement faite, le grand objectif était d'établir une ligne maritime régulière entre Québec et les ports européens.

Entre-temps, le groupe de chercheurs que je dirigeais remit son rapport final au Bureau en décembre 1958, confirmant les conclusions déjà citées. J'ai participé en 1958 à quelques rencontres avec les représentants de

My direct involvement in the development of winter navigation from the Atlantic to Quebec City dates back to June 1957, when I received a phone call from the president of the Quebec City bureau of industry and commerce, Yvon R. Tassé, an engineer and visionary. He had given a talk a few months earlier at Université Laval's faculty of business (where I was teaching) on the economy of the Quebec City metropolitan area, in which he had hammered home the pressing need to open the St. Lawrence waterway twelve months a year.

Mr. Tassé asked me to help him pull together a team that could quickly prepare a report on the feasibility of year-round commercial shipping on the St. Lawrence, from the Atlantic to the port of Québec. I agreed and, along with four professional researchers, set about the task. In November 1957, Yvon Tassé made public the preliminary conclusions of our study, which stated that winter navigation in the given zone was physically possible and would be economically beneficial.

Putting research into action, the Bureau actively helped operate a small 700-ton coastal vessel, the *D'Vora*, which made two trips to Baie-Comeau and Sept-Îles in December 1957. The following winter, the *D'Vora* completed nine shuttles between these same ports, on time and without incident. The case was partly made; now the goal was to establish a regular shipping line between the port of Québec and the European ports.

My research group submitted its final report to the Bureau in December 1958, confirming our preliminary conclusions. That same year, I had attended meetings with representatives of shipping and stevedoring

The Danish freighter **Helga Dan** played an important role on the beginning of winter navigation on the St. Lawrence, including a historic arrival in Québec City on February 13, 1959..

Le cargo danois **Helga Dan** a été un acteur important des débuts de la navigation hivernale sur le Saint-Laurent, notamment par son arrivée historique à Québec le 13 février 1959..

A prominent Canadian geographer and transport executive, Pierre Camu is the author of several major historical books on the St. Lawrence River.

Éminent géographe canadien qui a occupé les plus hauts postes dans le domaine des transports, M. Pierre Camu est l'auteur de plusieurs ouvrages historiques majeurs sur le Saint-Laurent.



Archives APM

compagnies maritimes et d'arrimage, des pilotes et des expéditeurs afin de coordonner tous les efforts en vue d'inaugurer un service océanique. Toutes les démarches, contacts, discussions et gestes se concrétisèrent avec l'arrivée, le 13 février 1959, du **Helga Dan** de la compagnie maritime J. Lauritzen de Copenhague.

J'avais déjà visité le **D'Vora** avec son commandant, le capitaine Duval, en 1958; un an plus tard, j'assistais à l'arrivée historique du **Helga Dan**. Le port de Québec était désormais ouvert à la navigation et au commerce 12 mois par année. **M**

companies, pilots and forwarding agents to coordinate efforts to launch a winter ocean ship service. All of our discussions, dealings and efforts came to fruition with the arrival, on February 13, 1959, of the **Helga Dan**, operated by Copenhagen's J. Lauritzen line.

I had visited the **D'Vora** with its master, Captain Duval, in 1958; a year later, I was on hand for the historic arrival of the **Helga Dan**. From that moment on, the port of Québec was open for navigation and trade twelve months a year. **M**



40 ans de sûreté ancrée dans une connaissance locale « 4 saisons » au service...

- Des armateurs
- Des ports
- Du public
- De l'environnement
- De l'État

Four-season local knowledge has offered 40 years of security to...

- Shipowners
- Ports
- The public
- The environment
- The State

DEPUIS /SINCE 1972



Administration de pilotage des Laurentides
The Laurentian Pilotage Authority



www.pilotagestlaurent.gc.ca



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

Winter's special prize: a gold-headed cane

Un prix tout spécial en hiver: une canne à pommeau d'or

Kathlyn Horibe



Archives APM

*On Jan. 4, 1964, Capt. Kaj Hindberg, Master of the Danish freighter **Helga Dan**, receives the Gold-Headed Cane from Montreal port manager Guy Baudet. Since then, the Port of Montreal has been open year round.*

Le 4 janvier 1964, le Capt Kaj Hindberg, commandant du cargo danois **Helga Dan**, reçoit la Canne à pommeau d'or des mains du directeur du Port de Montréal, M. Guy Baudet. Depuis cette date, le port de Montréal reste ouvert toute l'année.

Il est difficile d'imaginer aujourd'hui une époque où il n'y avait pas le moindre navire sur le Saint-Laurent en hiver. Des embâcles dans le golfe du Saint-Laurent et en amont de Québec ainsi que des plaques de glace de part et d'autre des rapides de Lachine à Montréal empêchaient la navigation sur le fleuve et isolaient les ports intérieurs de l'Europe jusqu'au printemps. Pendant les sinistres mois d'hiver, les articles de luxe se faisaient rares et le courrier des vieux pays arrivait par les États-Unis.

Lorsque le premier navire faisait escale en avril, des foules en liesse affluaient dans les ports de Montréal, Québec et Trois-Rivières. Elles avaient bien raison de célébrer. Avec la reprise du commerce, le navire à quai était chargé d'aliments importés et des dernières nouveautés de la mode parisienne. Pour marquer cette joyeuse occasion, le

It's hard to fathom a time when nary a ship sailed the St. Lawrence River in the winter. Ice jams in the Gulf of St. Lawrence and upstream from Quebec City as well as sheets of ice on either side of Montreal's Lachine Rapids made passage unnavigable, sealing off the inland ports from Europe until the advent of spring. During the bleak winter months, specialty goods ran low and mail from the Old World was delivered via the United States.

With the first vessel call in April, thousands of jubilant people swarmed the harbours of Montreal, Quebec City and Trois-Rivières. They had much to celebrate. With the resumption in trade, this ship was laden with imported foods and the latest Parisian fashions. To mark the joyous occasion, the master of the first vessel



APQ

*As is the case with Montreal, the Port of Quebec has a long tradition of awarding a Gold-Headed Cane to the master of the first ocean vessel to berth at the port in the New Year. In this group photo, Mario Girard, President and CEO of the Québec Port Authority, presents the cane to Capt. Igors Krutijs, who arrived on January 2, 2011 at the helm of the **MCT Matterhorn** to unload a methanol cargo at the IMTT Quebec Terminal.*

Tout comme à Montréal, c'est une tradition bien établie au Port de Québec de décerner une canne à pommeau d'or au capitaine du premier navire océanique qui accoste dans le port au début de l'année. M. Mario Girard, PDG de l'Administration portuaire de Québec, remet ici la canne au Capt Igors Krutijs, arrivé le 2 janvier 2011 à la barre du **MCT Matterhorn** pour livrer une cargaison de méthanol au terminal d'IMTT Québec.

capitaine de ce premier navire recevait un prix convoité. Cette vénérable tradition, qui était à l'époque un rite printanier, a perduré pendant de nombreuses décennies.

À Québec, les origines de la tradition datent du début du 19^e siècle, époque où de gigantesques radeaux de bois de construction équarri descendaient le fleuve jusqu'au port pour l'exportation en Angleterre. À cette époque, le chenal n'était pas encore dragué jusqu'à Montréal et le Canada ne commerçait qu'avec l'Europe. Des marchands comme John Munn, constructeur et armateur de navires du quartier Saint-Roch à Québec, offraient des cadeaux comme des tabatières plaquées or, des hauts-de-forme ou des parapluies à pommeau d'or pour encourager le commerce européen avec la ville.

Le prix le plus convoité était toutefois la canne à pommeau d'or. La canne faisait alors partie de l'étiquette vestimentaire des hommes bien nés.

À Montréal, le début de la tradition annuelle n'est pas précisément documenté, mais il date très probablement de 1840. À cette époque, seuls les capitaines des navires britanniques étaient ainsi récompensés. La canne à pommeau d'or a remplacé le haut-de-forme en 1880.

En ces jours d'autrefois, la rivalité était féroce entre les capitaines des grands voiliers pour l'obtention du prix convoité et ceux-ci se livraient des courses endiablées. Les bâtiments se massaient dans le golfe du Saint-Laurent dans l'attente d'un vent favorable pour foncer à toute vitesse. La victoire ou la défaite dépendait de la présence à la barre d'un capitaine habile et hardi qui avait recours à des tactiques audacieuses pour parvenir à la victoire et arriver le premier dans le port.

La canne n'a pas toujours été à pommeau d'or. En 1944, à cause de la pénurie de métal, les autorités du Port

received a coveted prize. This venerable tradition, once a rite of spring, endured many decades.

At Quebec City, the tradition traces its origins to the beginning of the 19th century when huge rafts of squared timber floated down to the port for export to England. At that time, the channel to Montreal had not yet been dredged and Canada only traded with Europe. Merchants like John Munn, a St. Roch, Quebec ship-builder and shipowner, presented gifts like gold-plated snuffboxes, silk top hats or gold-headed umbrellas to encourage European commerce with the city.

The most prized award, however, was the gold-headed cane. Back then, a cane was part of a gentleman's dress etiquette.

In Montreal, no precise record exists of when the annual tradition started but most likely dates back to 1840. In that period, only masters of British vessels received the award. The gold-headed cane had replaced the top hat in 1880.

In that bygone era, capturing the coveted prize incited fierce rivalry among tall ship masters, and they engaged in intense races. Out in the Gulf of St. Lawrence, the vessels thronged waiting for favourable winds to speed them along. The difference between winning and losing was a skilled and daring captain at the helm who had to use bold tactics to be victorious and reach port first.

But the cane was not always gold-headed. Due to the metal's shortage in 1944, Quebec City harbour officials presented a silver cigarette case. The knob of Montreal's cane was also silver the following year. Metals were needed for the war effort was Montreal's official explanation.

However, the truth was quite a different story. In an

de Québec ont présenté un étui à cigarettes en argent. Le pommeau de la canne était aussi en argent à Montréal l'année suivante. L'explication officielle à Montréal, c'était que les métaux étaient nécessaires à l'effort de guerre.

La vérité était cependant tout autre. Au cours d'une interview, Alex Ferguson, ancien directeur du Port, a révélé qu'il avait «passé sa vie» à se quereller avec B.J. Roberts. En effet, M. Roberts, membre du Conseil des ports nationaux à qui le port appartenait à l'époque, avait une solide réputation de grippe-sou. L'année suivante et jusqu'à sa démission en 1947, M. Ferguson a payé de sa poche le supplément pour le pommeau d'or.

Bien que Québec ait aussi recommencé à offrir la canne à pommeau d'or, le Port a remis en 1945 un tableau représentant la fameuse terrasse Dufferin qui surplombe le fleuve Saint-Laurent.

À Trois-Rivières, la tradition, dont le début remonte à janvier 1966, est de remettre un tableau d'un artiste local.

L'élégante canne de Montréal est en bois dur verni de couleur brun foncé. Le pommeau en or de 14 carats, qui était évalué à 3 500 \$ en 1999, porte à son sommet les armoiries du Canada en relief. La canne de Québec est en érable et elle est décorée du logo et des armoiries du port. Le nom du capitaine, celui du navire et l'année sont gravés sur les deux cannes.

Jusqu'en 1950, le premier navire à faire escale à



Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority, presented the Gold-Headed Cane in early January 2011 to Capt. Vikram Manchanda, Master of the M.V. Power.

Au début de janvier 2011 Mme Sylvie Vachon, PDG de l'Administration portuaire de Montréal, remettait la Canne à pommeau d'or au Capt Vikram Manchanda, commandant du M.V. Power.

interview 33 years later, Alex Ferguson, former port manager, revealed he had "spent my life quarreling" with B.J. Roberts. Indeed, Mr. Roberts, a member of the National Harbours Board, the port's then owner, was known as a penny pincher. The next year, Mr. Ferguson paid for the difference for the gold top out of his own pocket and until he resigned in 1947.

Though Quebec City also reverted back to the gold-headed cane, in 1945, it presented a painting of the famous Dufferin Terrace overlooking the St. Lawrence River.

The Trois-Rivières' tradition, which began in January 1966, is to bestow a painting by a local artist.

Montreal's elegant cane is fashioned of hardwood and varnished in dark brown. The 14-karat gold head, valued at \$3,500 in 1999, is topped with the Canadian coat of arms in relief. Quebec City's is crafted in maple and decorated with the port's logo and coat of arms. The name of the captain, ship and year are engraved on both canes.

As late as 1950, the first ship to call at Montreal docked on April 1. The federal government endeavoured to clear the ice jams for navigation and also prevent ice buildup in Lac St. Pierre whose waters would overflow into riverfront houses and businesses. But it was only in 1959 that winter navigation started on the St. Lawrence River for Quebec City and, as a result, the port awarded



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



WHEN CANADA'S MARINE COMMUNITY WORKS TOGETHER, GREAT THINGS HAPPEN.

There is no better example than the milestone achieved 50 years ago, when winter navigation began above Quebec City. Marine pilots joined with shipping lines, ports, the Canadian Coast Guard and others to inaugurate year-round shipping to Montreal in 1962, thereby keeping the waterway dynamic and vibrant. Pilots are proud to be part of this world-class transportation system and to celebrate a truly remarkable anniversary.

www.apmc-cmpa.ca

LORSQUE TOUS LES INTERVENANTS DE LA COMMUNAUTÉ MARITIME TRAVAILLENT DE CONCERT, DE GRANDES CHOSES SURVIENNENT!

Un excellent exemple est l'introduction de la navigation hivernale en amont de Québec, il y a 50 ans. L'approche collaborative suivie par les pilotes, les armateurs, la garde côtière, les ports et plusieurs autres en 1962 a permis d'assurer la navigation à l'année longue jusqu'à Montréal, contribuant ainsi à la vitalité économique du fleuve. Les pilotes sont fiers de faire partie de cet axe de transport à la réputation impeccable et de célébrer cet anniversaire remarquable.

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

its distinctive cane in January.

In 1962, Canadian Coast Guard icebreakers began rigorously attacking the ice. Two years later, year-round navigation began for Montreal and the spring custom became a New Year's Day tradition.

The last decades of the 20th century saw the arrival in Montreal of Russian, Danish, Norwegian, Italian and Chinese ships, among others.

Dominic Taddeo, the former President and CEO of the Montreal Port Authority, added a special touch by presenting the award in the language of the winning captain during ceremonies marked by a jovial atmosphere. He recalls that he learned several phrases in nine or 10 languages - finding German, Hindi and Greek the hardest to master.

In 1999, at the 160th presentation of the Montreal award, the British captain of a brand-new container-ship, the OOCL Belgium, became the first ship's master of the 20th century to score a hat trick: three gold-headed canes.

The tradition is continued to this day to serve as a reminder that the St. Lawrence River is open year round to navigation—despite the harsh winters—and to celebrate the beginning of a new year of shipping activity. 

Montréal accostait le 1^{er} avril. Le gouvernement fédéral a ensuite entrepris de faire éliminer les embâcles qui empêchaient la navigation ainsi que d'empêcher la formation de la glace sur le lac Saint-Pierre, dont les eaux débordaient et inondaient les habitations et les commerces riverains. Mais ce n'est qu'en 1959 qu'a débuté la navigation hivernale sur le Saint-Laurent jusqu'à Québec et que le port a pu remettre sa canne distinctive en janvier.

En 1962, les brise-glaces de la Garde côtière canadienne ont commencé à disloquer systématiquement la glace. Deux ans plus tard, la navigation à longueur d'année a débuté jusqu'à Montréal et le rite printanier est devenu une tradition du Nouvel An.

Au cours des dernières décennies du XX^e siècle, on a vu arriver à Montréal des navires russes, danois, norvégiens, italiens et chinois, entre autres.

Dominic Taddeo, ancien président-directeur général de l'Administration portuaire de Montréal, a ajouté une touche spéciale en présentant la canne dans la langue du capitaine victorieux au cours d'une cérémonie empreinte de jovialité. Il rappelle qu'il a appris plusieurs phrases dans neuf ou dix langues – l'allemand, l'hindi et le grec sont les langues qu'il a trouvées les plus difficiles.

En 1999, lors de la 160^e présentation du prix à Montréal, le capitaine britannique d'un tout nouveau porte-conteneurs, le **OOCL Belgium**, est devenu le premier capitaine du XX^e siècle à réussir un tour du chapeau: trois cannes à pommeau d'or.

La tradition se perpétue de nos jours pour rappeler que le fleuve Saint-Laurent est ouvert toute l'année à la navigation – malgré la rigueur de nos hivers – ainsi que pour célébrer le début d'une nouvelle année d'activité maritime. 



APQ

Many vessels still arrive at Québec City and Montreal with up to 1,000 tonnes of ice accumulations on deck, indicates naval architect Mario Rossi.

Selon l'architecte naval Mario Rossi, bien des navires arrivent encore aujourd'hui à Québec et à Montréal avec des accumulations de glace atteignant les 1 000 tonnes sur le pont.

Improvements in ship design help mariners

De meilleurs navires facilitent la tâche des navigateurs

Allan Swift

L'un des grands facteurs de l'amélioration de l'efficacité et de la sécurité de la navigation hivernale sur le Saint-Laurent jusqu'à Montréal depuis 50 ans, c'est assurément la conception des navires.

Les architectes navals et les constructeurs de navires ont tracé la voie pour l'adoption par l'industrie traditionnelle de nouvelles technologies capables d'aider les navigateurs à faire face aux défis intimidants que posent encore les hivers canadiens.

Grâce aux architectes et ingénieurs navals, les navires d'aujourd'hui ont des coques renforcées contre les glaces, des moteurs plus puissants, des revêtements de coque spéciaux, de meilleurs moyens de communication et des dispositifs pour empêcher le colmatage des prises d'eau par le brash.

«La technologie maritime a beaucoup évolué depuis 50 ans, peut-être plus que dans l'aérospatiale et d'autres industries normalement considérées comme technologiquement plus avancées», a déclaré Andrew Kendrick, vice-président aux Opérations chez STX Canada Marine, société-conseil en architecture navale et ingénierie maritime d'Ottawa.

One of the key factors that has contributed to the growth, efficiency and safety of winter shipping on the St. Lawrence River to Montréal in the past five decades is surely ship design.

Naval architects and ship builders have been at the forefront as the traditional industry changes to adopt new technologies to help mariners cope with what are still daunting challenges during Canada's winters.

Thanks to marine engineers and architects, ships today are equipped with ice strengthened hulls, more powerful engines, special hull coatings, communications and equipment to protect water intakes from getting clogged with brash ice.

"The last 50 years have seen significant changes in marine technology, arguably more dramatic than those in aerospace and other industries normally seen as 'higher tech'," says Andrew Kendrick, Vice President, Operations, at Ottawa-based STX Canada Marine, a consulting naval architecture and marine engineering company.

Ice on the Gulf of St. Lawrence and St. Lawrence River can be as much as two feet thick. Waves and wind-driven sleet layer tonnes of ice on a vessel's forecastle,

Dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent, la glace atteint les deux mètres d'épaisseur. Sous l'action des lames et des embruns, une couche de glace de plusieurs tonnes peut se former sur le gaillard, le pont principal et l'accastillage des navires.

Selon Mario Rossi, vice-président aux Opérations et projets spéciaux au Groupe Desgagnés inc., important armement de Québec, de nombreux navires arrivent à Québec et à Montréal avec, sur le pont, des accumulations de glace d'un poids atteignant les 1 000 tonnes dont les coûts d'enlèvement sont élevés.



One of the most dangerous phenomena on the St. Lawrence is batture ice – huge sheets that build up in shallow waters during tides and then break free to float downstream.

La glace de batture – d'immenses plaques de glace qui se forment sur les hauts-fonds à la faveur des marées et finissent par se détacher pour dériver vers l'aval – constitue l'un des pires dangers du Saint-Laurent.

La glace de batture

Un autre phénomène dangereux sur le Saint-Laurent, c'est la glace de batture; il s'agit de gigantesques plaques de glace qui se forment sur les hauts-fonds lors des marées puis se détachent et partent à la dérive. Des battures de glace se forment souvent en amont des hauts-fonds et des passages du côté sud du Saint-Laurent sur le lac Saint-Pierre près de Montréal, de même qu'ici et là sur le fleuve en aval de Québec.

«Le navire qui se retrouve coincé par l'une de ces battures est en grande difficulté parce qu'il lui est presque impossible de briser la glace dont le poids, conjugué au courant fluvial, finit par faire échouer le navire», a déclaré M. Rossi.

Le contact avec des icebergs non détectés ou le simple coincement dans la glace épaisse peuvent causer des avaries structurelles, habituellement aux étraves à bulbe et des côtés de bâbord et de tribord sur l'avant.

Des navires se sont retrouvés immobilisés et même en panne totale à cause de systèmes de refroidissement des machines colmatés par de la gadoue. L'Organisation maritime internationale (OMI), consciente du problème, a publié des recommandations et des lignes directrices concernant l'alimentation en eau de mer pour refroidir les moteurs et les machines.

Selon M. Kendrick toutefois, le changement qui a eu les plus grandes conséquences pour la navigation hivernale, c'est l'augmentation de la taille et de la puissance des navires. Les plus grands porte-conteneurs qui se rendent jusqu'à Montréal ont une capacité de 4 400 EVP.

«Les grands navires, a-t-il poursuivi, développent une plus grande quantité de mouvement qui leur permet de traverser plus facilement des zones de conditions de glace difficiles et les groupes propulseurs modernes réagissent plus rapidement aux demandes d'accroissement de la poussée.

«Les grands navires ont – en général – des coques plus solides et ils résistent mieux aux charges exercées par le pack.

main deck and fittings,

Mario Rossi, Vice-President-Operations and Special Projects at Groupe Desgagnés Inc., a big shipping company based in Quebec City, says that many vessels arrive at Quebec City and Montreal with up to 1,000 tons of ice accumulations on deck, and ice removal costs are expensive.

Coping with batture ice

Another dangerous phenomenon in the St. Lawrence is batture ice, huge sheets that build up in shallow waters during tides and then break free to float downstream. Battures frequently form on the upstream side of shoals and inlets on the south side of the St. Lawrence River in Lac St. Pierre near Montreal and also in various places in the river below Quebec City.

“If a vessel becomes beset by one of these battures, they have quite a problem because it is practically impossible to break the batture and the weight of ice is such that aided by the flow of the river it will push a vessel aground,” Mr. Rossi said.

Undetected icebergs, or simply being squeezed by heavy ice, can do structural damage, usually in the bulbous bows and port and starboard bow areas.

Ships have been brought to a halt and even blacked out when their engine cooling systems were blocked by slush ice. The International Maritime Organization (IMO) has recognized the problem and issued recommendation guidelines associated with the intake of seawater for engine and machinery cooling.

The biggest single design change, affecting winter navigation, is the increase in ship size and power, Mr. Kendrick said. The largest container ships reaching Montreal have a capacity of up to 4,400 TEUs.

“Bigger ships,” he continued, “have more momen-

Les navires plus gros et à plus fort tirant d'eau sont généralement moins vulnérables à la pénétration de frasil dans les aspirations à la mer et il y a donc moins de glace qui entre à l'intérieur de la coque pour atteindre l'hélice et le gouvernail, deux éléments très vulnérables du navire. En outre, toutes proportions gardées, il en coûte relativement moins cher d'améliorer la protection contre la glace des grands navires que celle des petits navires.»

Aucune réglementation fédérale n'oblige les navires à être renforcés contre la glace pour naviguer dans les eaux canadiennes, sauf dans l'Arctique.

M. Kendrick a cependant constaté que la plupart des navires qui arrivent à Montréal en hiver ont une cote glace basse. Les bâtiments dont la coque n'est pas renforcée comptent davantage sur les brise-glaces de la Garde côtière canadienne pour leur ouvrir la route et les escorter.

M. Rossi note quant à lui que des navires bien équipés et dont les pilotes ainsi que les capitaines sont bien préparés ne devraient pas avoir besoin de la Garde côtière. De surcroît, les bâtiments qui pénètrent dans le Saint-Laurent en hiver devraient avoir des équipages expérimentés, habitués à naviguer dans les glaces et connaissant les règles de ballastage de même que les tirants d'eau à maintenir pour éviter la formation de glace sur le pont, le gel du lest liquide et les avaries aux hélices à cause d'un contact avec le fond.

«Les navires à problèmes sont ceux qui sont mal préparés», soutenait M. Rossi lors d'une interview.

Un problème courant est la gadoue qui empêche l'entrée dans le navire de l'eau nécessaire pour le ballastage et le refroidissement des moteurs.

tum to carry them through locally difficult ice conditions, and modern power plants react more rapidly to demands for increased thrust.

“Bigger ships -- in general -- have stronger hulls, and can resist the loads from pack ice more successfully. Larger and deeper ships tend to suffer less from ice ingestion to sea suction, and less ice finds its way down the hull into the propeller and rudder, two of the most vulnerable components of any ship. Adding some level of ice class to larger ships is relatively less expensive than doing this for smaller vessels, making ice class more economically viable.”

There is no regulation by the Ottawa authorities requiring vessels to be ice classed for Canadian waters, except in the Arctic.

But Mr. Kendrick noted that most of the ships coming into Montreal in winter possess low-ice classification. Ships with non-reinforced hulls rely more on Canadian Coast Guard icebreakers and convoys to keep the channels open.

Mr. Rossi notes that if ships are well equipped and their pilots and captains are prepared, they should not need recourse to the Coast Guard. In addition, ships entering the St. Lawrence during the winter season should have experienced crews accustomed to ice navigation with respect to proper ballasting, draft conditions of vessels to avoid deck freezing, ballast freezing and propeller damages due to insufficient draft.

“The ships that do get caught are the ships that



DNV is a global provider of services for managing risk, helping maritime customers to safely & responsibly improve their business performance. Our purpose is Safeguarding Life, Property & the Environment.

Classification * Certification * Statutory Services * Maritime Advisory

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

www.dnv.com



MANAGING RISK

«Privées d'eau, les pompes s'arrêtent et alors bien sûr, le navire doit ralentir ou se mettre en panne parce que le moteur, privé d'eau, va surchauffer, de poursuivre M. Rossi. Lorsqu'ils stoppent, les navires se retrouvent coincés dans la glace, de sorte que ceux qui ne sont pas bien préparés auront des problèmes dans le fleuve ou dans le golfe. Les bâtiments bien préparés ne restent jamais emprisonnés, sauf dans des conditions (de glace) exceptionnellement difficiles.»

Les progrès dans les revêtements de coque améliorent la capacité de navigation dans les glaces

D'après M. Kendrick, un facteur important et souvent méconnu de l'amélioration de la capacité de navigation dans les glaces, c'est le perfectionnement des revêtements de coque.

Les premiers revêtements résistants à l'abrasion sont apparus sur le marché au début des années 1980. Trop coûteux pour être à la portée des navires ordinaires, ils étaient alors réservés aux brise-glaces et à d'autres bâtiments à cote glace élevée. Pour les navires qui pouvaient en bénéficier, ils constituaient un énorme progrès parce qu'ils amélioraient les performances tout en réduisant énormément la détérioration des coques due à l'abrasion et à la corrosion. Une nouvelle génération de revêtements résistants a étendu ces avantages à une plus grande variété de navires, y compris un nombre croissant de bâtiments faisant commerce à Montréal.

Selon M. Kendrick, un fait nouveau qui pourrait influer sur la navigation hivernale dans le fleuve et le golfe du Saint-Laurent, c'est l'adoption récente par l'OMI de l'Indice d'efficacité énergétique (EEDI). «À l'avenir, les navires seront assujettis à des limitations de plus en plus sévères de leur puissance installée afin de contribuer à la réduction des émissions mondiales. Bien des mesures qui peuvent aider à atteindre cet objectif pour les bâtiments qui circulent en eaux libres risquent d'être moins souhaitables pour les navires qui doivent naviguer dans les glaces, et les concepteurs et les responsables de la réglementation devront se pencher sérieusement sur la question dans les prochaines années.» **M**

are not prepared," Mr. Rossi asserted in an interview.

A common problem is ice slush blocking the entry of water into the ship, required for ballast and to cool engines.

"If no water comes in the pumps will starve and then of course the vessel has to slow down or shut down because the engine will burn if you can't supply water to it," Mr. Rossi said. "When they stop they get caught in ice so the ships that are not prepared will have problems in the river or in the Gulf. Ships that are well prepared will not get stuck unless it's a real bad (ice) year."

Advances in hull coatings boost ice capability

A major and somewhat unappreciated design change to ice capability has been provided by advances in hull coatings, Mr. Kendrick indicated.

The first abrasion-resistant coatings came on the market in the early 1980s, and were too expensive to be viable for ships other than icebreakers and other high ice class ships. For these ships they were hugely beneficial both in improving performance and also in drastically reducing hull wastage through abrasion and corrosion. A newer generation of tough coatings is making similar benefits available to a wider spectrum of ships, including an increasing number of vessels trading into Montreal.

One development that may affect winter navigation both in the River and Gulf of St. Lawrence, Mr. Kendrick said, is the recent adoption of the Energy Efficiency Design Index (EEDI) by IMO. "In future, ships will be subjected to increasingly stringent constraints on installed power in order to contribute to global emission reductions. Many of the measures that can help to achieve this for open water ships may be less desirable for ice-going vessels, and both designers and regulators will need to consider this carefully in the years ahead." **M**



International Risk and Insurance Services

BFL CANADA is the natural choice for
The Montreal Port insurance needs.



B F L M A K E S A D I F F E R E N C E

International Insurance Brokers

www.BFLCANADA.ca

HALIFAX • QUEBEC • MONTREAL • OTTAWA • TORONTO • WINNIPEG • CALGARY • KELOWNA • VANCOUVER



CSEM

When pilots climb aboard ships on the St. Lawrence River, they bring with them personal laptops with standardized navigation software as well as their GPS antenna.

Les pilotes qui montent à bord des navires sur le Saint-Laurent ont avec eux leur portable personnel contenant un logiciel d'aide à la navigation normalisé ainsi que leur propre antenne GPS.

Big technology advances spur winter navigation

Les nouvelles technologies au service de la navigation d'hiver

Pierre Lacerte

Les loups de mer et les vieux caboteurs vous le diront. Depuis Les Escoumins jusqu'aux Grands Lacs, le «Chemin qui marche» est l'une des voies fluviales les plus exigeantes du monde. Pour éviter d'être envoyés par le fond ou de s'échouer, les capitaines de vaisseau ont toujours dû déjouer les courants, les écueils et les glaces du Saint-Laurent en se fiant à leurs cinq sens et à leur expérience de bourlingueurs. De vrais sherpas!

Lorsqu'il a commencé à naviguer, en 1967, à peine dix ans après la mise en orbite du premier Spoutnik soviétique, le capitaine Marc-André Fortin ne pouvait compter ni sur la géolocalisation, ni sur un quelconque système électronique pour arriver à bon port. «Nous ne disposons pas de données très précises et encore moins en temps réel, raconte le spécialiste des glaces du Saint-Laurent. Le boom des cartes électroniques ne date que de la fin des années 1990.»

Sea dogs and old coastal sailors alike will tell you: from Les Escoumins all the way to the Great Lakes, the “road that walks” is one of the world's most challenging waterways. To keep from running aground or capsizing, captains navigating the St. Lawrence River have always had to outmanoeuvre its currents, shoals and ice, relying on their five senses and their mariner skills. Veritable sherpas!

When Captain Marc-André Fortin started navigating in 1967, just ten years after the first Soviet Sputnik was launched into orbit, there were no GPS or other electronic devices to help him reach port. “We didn't have very accurate data, and it certainly wasn't real-time,” recalls the St. Lawrence ice advisor. “The electronic map boom didn't start until the late 1990s.”

It has really only been for the past five years that pilots have had a high-performance navigational tool

Cela fait véritablement cinq ans que les pilotes disposent d'un système de navigation très performant pour descendre et remonter le Saint-Laurent. Et quel outil!

Aujourd'hui, lorsqu'ils se hissent à bord d'un navire pour le guider dans le chenal du fleuve, les pilotes du Saint-Laurent arrivent avec leur portable contenant leur propre logiciel de navigation uniformisé et leur antenne GPS. «Ces cartes électroniques ne permettent pas seulement de connaître l'état de la voie navigable ou la position exacte des hauts-fonds, explique Michel Fortin, président de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central. Branchées au portail de la Garde côtière, elles nous donnent en temps réel les niveaux d'eau, l'âge de la marée et une tonne d'autres informations comme la carte des glaces.» Le capitaine souligne que les cartes actuelles en sont à leur 28^e version et que la technologie utilisée sur le fleuve est la plus avancée et la plus performante du monde. Amenez-en des courbes rapides entre Pointe-aux-Trembles et Varennes!

Depuis 2007, grâce aux nouveaux logiciels, les départs de Montréal qui ont lieu la nuit ont pu augmenter de 48 %. Avec ses 44 ans d'expérience à titre de pilote, Charles Pouliot a vécu cette révolution extraordinaire. Il concède qu'elle est bien révolue l'époque où lui et son copilote alternaient la garde de nuit aux quatre vents sur la passerelle pour scruter la nuit à la recherche des bouées. Fini aussi les calculs au crayon et au compas magnétique pour calculer le moment où il croisera les navires qui arrivent en sens contraire.

Mais en dépit des avancées de la science, le pilote qui vient tout juste de prendre sa retraite rappelle que ses pairs ne peuvent pas se la couler douce pour autant. «Le fleuve n'a pas changé, mais les navires, eux... Prenez la Place-Ville-Marie, couchez-là et conduisez ça à 15 milles à l'heure pour voir, défie Charles Pouliot. Mieux! Faites rencontrer deux de ces monstres-là dans un chenal de 245 mètres de large. Ça ne se manie pas comme une chaloupe, un porte-conteneurs de 294 mètres de long. Ça demande une vigilance de tous les instants.»

Responsable de 13 000 affectations par années sur le fleuve, la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent a mis la table pour être en mesure de composer avec les impératifs de rendement, d'efficacité et de sécurité du milieu maritime. Pour y parvenir, la Corporation a mis sur pied le Centre de simulation et d'expertise maritime.

Déjà depuis 2005, l'organisation, qui travaille avec 75 % des pilotes du pays, donne des cours de formation et de perfectionnement à ses propres pilotes et aux marins de tous les districts canadiens en se servant de ses simulateurs de navigation ultra-perfectionnés.

Munis d'une cinquantaine de puissants ordinateurs fonctionnant en réseaux, les quatre laboratoires de simulation sont très très loin des jeux vidéo. Même la granularité du fleuve et les 8 000 vecteurs de courants déjà marqués sont pris en compte par les simulateurs.

Gréé de huit grands écrans à cristaux liquides offrant une vision horizontale de 330°, le simulateur principal dispose, à lui seul, de tous les instruments de navigation que l'on trouve dans une timonerie moderne. Vous en voulez des boutons, des manettes, des cadrans, des radars ARPA, SV-CEI de trois et dix pouces? Que souhaitez-vous piloter? Un pétrolier, un remorqueur, un super porte-conteneurs avec propulsion traditionnelle ou un navire de croisière à hélices

to help them sail up and down the St. Lawrence. And what a tool it is!

Nowadays, when they hoist themselves aboard a vessel to steer it through the channel, the St. Lawrence pilots are carrying personal laptops with their standardized navigation software as well as their GPS antenna. "Our electronic maps tell us the condition of the waterway as well as the exact position of the shoals," explains Michel Fortin, President of the Corporation des pilotes du Saint-Laurent central. "With links to the Coast Guard portal, these maps give us real-time data on water levels, the age of the tide and a ton of other information like ice charts." The captain points out that the current maps are in their 28th edition, and that the technology used on the river is the most advanced and comprehensive in the world. Bring on those sharp turns between Pointe-aux-Trembles and Varenne!

New software introduced in 2007 has allowed for a 48% increase in night traffic on departures from Montreal. Having been a pilot for 44 years, Charles Pouliot has witnessed first-hand this remarkable revolution. Long gone, he admits, are the days when he and his co-pilot would take turns standing night watch on the bridge in all weather, scanning the dark horizon for buoys. Gone also are the days of doing pencil calculations using a magnetic compass to determine the exact moment he would meet an oncoming vessel.

But the recently retired pilot cautions his peers that, despite all the new technology, they can't just let themselves coast along. "The river hasn't changed, but the ships have... Try taking Place Ville-Marie, laying it on its side and driving it at 15 miles per hour," Charles Pouliot dares. "Better still: try letting two of these monsters pass in a channel that's 245 metres wide. You can't manoeuvre these 294-metre-long container ships like you can a rowboat. You need to be vigilant at all times."

Being responsible for 13,000 assignments per year on the river, the Corporation of Lower St. Lawrence Pilots has long made it a mission to meet the performance, efficiency and safety imperatives of the marine environment. To help achieve this mission, the Corporation established the Maritime Simulation and Resource Centre.

Since 2005, this facility, which works with 75% of the pilots in Canada, has been providing its member pilots and sailors in all Canadian districts with training and development courses using its highly sophisticated navigation simulators.

Running fifty or more powerful computers in a network, the four simulation laboratories are the furthest thing possible from video games. Even the river's granularity and the 8,000 known current vectors are factored into the equation.

Equipped with eight large LCD screens that provide 330° visuals, the main simulator alone has all the navigational instruments found in a modern bridge. You want buttons, levers, dials, ARPA radar, 3 and 10 inches ECDIS? Choose your vessel – a tanker, a tug, a super-container with traditional propellers, or a



The Maritime Simulation and Resource Centre in Québec City has been widely hailed around the world for being at the forefront of electronic navigation training systems.

Le Centre de simulation et d'expertise maritime de Québec est reconnu mondialement pour être à l'avant-garde en ce qui concerne les outils électroniques d'apprentissage de la navigation maritime.

orientables en azimuth? On peut vous ajouter de la brume à trancher au couteau, de la houle de quatre mètres et du blizzard. Bienvenue à bord! Et si, comme moi, vous n'avez pas tout à fait le pied marin, le roulis virtuel pourra vous valoir un petit mal de mer.

Les simulateurs installés près du port de Québec servent aussi à maximiser la fluidité du transport sur le fleuve ou, encore, pour évaluer les limites d'exploitation d'un type de navires.

Tout le monde maritime a les yeux tournés vers 2015. Dans moins de quatre ans, les travaux d'agrandissement du canal de Panama seront terminés et des navires de classe post-Panamax (300 m de long et 44 m de large) viendront rôder dans nos eaux. Ce n'est pas pour rien que le Centre de simulation déploie actuellement des efforts substantiels pour affiner la cartographie électronique du Saint-Laurent.

Afin de préparer l'arrivée de ces mammoths des mers, les spécialistes du Centre de simulation répertorient, décortiquent et analysent minutieusement toutes les zones du chenal où on peut compter sur un tirant d'eau d'au moins 11,3 mètres. Ce travail de micro-positionnement permettra d'établir les limites de charges des navires qui pourront, pratiquement, slalomer entre les pics de hauts-fonds. «Lorsque nous aurons effectué ce travail, explique Michel Fortin, nous pourrions maximiser le tirant d'eau et simuler le passage sécuritaire de ces très gros navires. À terme, nous souhaitons que nos standards de navigation permettent la rencontre sécuritaire de deux post-Panamax dans le chenal, sans qu'il soit nécessaire d'entreprendre le dragage du chenal.»

Le Centre de simulation ne se confine pas au seul plan d'eau du Saint-Laurent. Si on a eu recours à ses services pour conduire des études de faisabilité sur des projets portuaires d'envergure comme celui d'un quai réservé aux croisières dans la baie des Ha! Ha! ou ceux des ports méthani-ers de Rabaska et de Gros-Cacouna, on l'a aussi sollicité

cruise ship with steerable azimuth thrusters. We can throw in fog so thick you can cut it with a knife, four-metre swells, and a blizzard for good measure. Welcome aboard! But be forewarned: if, like me, you don't have very strong sea legs, the virtual rolling motion is so real it might even make you a bit sea sick.

The simulators, housed near the Port of Québec, are also used to maximize traffic flow on the river and to evaluate the operational limits of specific types of vessels.

The entire maritime world has its eyes turned to 2015. In less than four years, the Panama Canal expansion will be completed and post-panamax vessels (300-m long and 44-m wide) will be cruising our waters. This explains why the Simulation Centre has been pulling out all the stops to fine-tune its electronic mapping of the St. Lawrence.

To prepare for the arrival of these leviathans, the Simulation Centre's specialists are inventorying and meticulously scrutinizing all the zones of the channel that allow for a draught of at least 11.3 metres. The results of this micro-positioning will establish load limits so that vessels will practically be able to slalom between high shoals. "When we've finished," explains Michel Fortin, "we'll be able to maximize the draught and simulate the safe passage of these huge vessels. Our target is to ensure that our navigation standards allow two post-panamax ships to pass safely in the channel, with no dredging required."

The work of the Simulation Centre isn't limited to the St. Lawrence. They have been asked to conduct feasibility studies for major projects like a dedicated cruise-ship wharf in Ha Ha Bay, the Rabaska and Gros-Cacouna LNG terminals, as well as other large-scale ventures as far away as the southern hemisphere.

pour des projets majeurs jusque dans l'autre hémisphère.

À titre d'exemple, le Centre a planché sur un très gros projet de port charbonnier, en Colombie. Nicolas Fortier, expert en géomatique, y a développé l'impressionnante base de données d'une infrastructure portuaire projetée sur la côte colombienne. Il s'est servi de plans d'ingénieurs, de fichiers radars des fonds dragués, de toutes les données météo, géographique, maritime et bathymétrie de l'endroit pour reconstituer très fidèlement les lieux.

Sur son grand écran d'ordinateur, Nicolas Fortier nous montre les quais qu'il a placés sur la côte, au pied des montagnes. Le gros navire qui mouille dans ce port virtuel est programmé pour réagir exactement comme il le ferait s'il devait faire face au déchaînement de la nature. «Je fais mes simulations en utilisant les conditions extrêmes à cet endroit. Quand on voit qu'il y a des problèmes, on révisé les plans.» Dans le cas de ce projet de port charbonnier, les simulations ont permis de comprendre qu'il suffisait de changer l'orientation du quai de quelques degrés et de procéder à un peu de dragage à un endroit bien précis pour que les manœuvres se fassent en toute sécurité. «Nos simulations ont permis de confirmer la faisabilité de ce gros projet.»

Le progrès, avouez-le, c'est une belle invention. Mais comme en toute chose, l'humain demeurera indispensable. En tant que pilote-capitaine qui a vu beaucoup d'eau couler sous les ponts, Marc-André Fortin le répète à qui veut bien l'entendre: «Il ne faut pas se fier uniquement au GPS. Les bons vieux clochers d'église, y'a pas un logiciel qui bat ça!» On s'en souviendra. 

For example, the Centre has collaborated in planning for a major coal terminal in Colombia. Nicolas Fortier, a specialist in geomatics, developed the impressive database for the proposed port infrastructure on the Colombian coast. He used engineering plans, radar files of dredged beds, and meteorological, geographic, maritime and bathymetric data pertaining to the location in order to faithfully recreate the site.

On his large computer screen, Nicolas Fortier shows us the wharves he has placed on the coast, at the foot of the mountains. The large ship anchored in this virtual port is programmed to respond exactly as it would in real life when confronted with intense forces of nature. "When I do my simulations I use the extreme conditions for the location in question. If we see there are problems, we revise the plans." The simulations done for this coal port showed that by shifting the orientation of the wharf just a few degrees and dredging a bit in a very specific location, the necessary manoeuvres could be carried out safely. "Our simulations confirmed the feasibility of this large-scale project."

There's no doubt that progress is a great invention. But as with everything, the human factor will remain indispensable. As a pilot and captain who has seen a lot of water flow under his bridge, Marc-André Fortin has valuable advice for anyone who wants to listen: "You can't rely solely on GPS. No software on earth can beat those good old church bells!" We'll keep that in mind, Marc-André. 



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
Centre d'innovation en mer

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



Halifax Shipyard with a Royal Canadian Navy Frigate alongside, undergoing maintenance work, the picture captures many stages of vessel lifecycle impacting by Human Factors, from New Construction, Operations, and Maintenance.

On voit ici le chantier maritime de Halifax où une frégate de la Marine Royale canadienne est à quai pour des travaux d'entretien.
La photo saisit plusieurs stades du cycle de vie du navire qui sont influencés par les facteurs humains : construction, entretien, opérations.

Implications of huge newbuilding orders **Human factors for a changing marine industry**

Implications des nombreuses commandes de nouvelles constructions **L'importance des facteurs humains dans une industrie maritime en pleine évolution**

Colin Clark

Business Development Manager, Atlantic Canada of Lloyd's Register
Directeur du Développement des affaires, Lloyd's Register, Atlantique Canada

Douglas Owen

Senior Human Factors Consultant with Lloyd's Register
Conseiller principal, Facteurs humains, Lloyd's Register

Le paysage maritime au Canada est en train de se transformer radicalement. De nouvelles constructions sont à l'ordre du jour tant au gouvernement que dans le secteur privé. Ottawa s'apprête à investir des sommes sans précédent dans sa flotte. Nous sommes au seuil d'un programme de renouvellement massif des flottes de la Marine et de la Garde côtière.

Sur les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent, les tonnages international et national cèdent la place à des navires

The marine landscape in Canada is undergoing a seismic shift. New builds are the order of the day both by government and the private sector. The Canadian government is undertaking an unprecedented long-term investment in its fleet. We are on the cusp of a massive Navy and Coast Guard fleet renewal program.

On the Great Lakes and St. Lawrence River, domestic and international tonnage is being replaced by newer, more efficient, more environmentally friendly vessels.

plus efficaces et moins polluants.

Sur les deux côtes, les exploitants de traversiers et de transrouliers font construire et achètent de nouveaux bâtiments. Concurrément, l'exploitation lucrative des ressources naturelles dans l'Arctique offre des perspectives intéressantes aux armateurs canadiens.

Concepteurs, propriétaires, exploitants et constructeurs de navires, organismes de réglementation et sociétés de classification vont résolument de l'avant pour suivre l'évolution de l'industrie maritime. Les défis techniques sautent aux yeux: conception des navires, capacité des infrastructures, profils opérationnels.

Pourtant, le plus grand défi à relever ne se situe pas sur le plan technique. Dans cet environnement maritime en pleine mutation, notre succès se mesurera à l'aune de notre capacité à gérer le personnel et à prendre en compte le *facteur humain*.

Les personnes sont à la fois la principale force et la plus grande faiblesse de l'industrie maritime. La compréhension des mécanismes qui sont à la base du succès ou de l'échec des membres d'une organisation sera un facteur clé du succès de toute entreprise maritime dans les prochaines décennies.

L'ingénierie des facteurs humains est la discipline qui fournit cette compréhension et permet de découvrir des façons d'améliorer les navires pendant leur durée utile eu égard aux personnes concernées. L'ingénierie des facteurs humains fournit aux organisations les outils nécessaires pour améliorer la manière dont elles réussissent à fournir des services et des produits plus sécuritaires, plus efficaces et plus fiables.

La volonté des concepteurs, des armateurs, des équipages et des constructeurs de navires, ainsi que des clients, de se pencher sur les facteurs humains équivaut à un énoncé clair de la volonté d'offrir une performance améliorée, des avantages concurrentiels et un degré de sécurité accru.

Concepteurs

Compte tenu des centaines d'années de données historiques dont nous disposons, la conception d'un navire se résume essentiellement à une formule élémentaire. Il suffit de prendre acte des désirs du client, d'appliquer des principes d'ingénierie et de puiser dans l'expérience passée pour obtenir un produit qui devrait théoriquement répondre aux attentes. Pendant des générations, on ne s'est soucié que de l'aspect technique et dans l'ensemble, le modèle fut couronné de succès. Les concepteurs développaient des navires qui fonctionnaient. Mais si l'on tient compte des facteurs humains, ce n'est qu'une demi-réussite. Il faut que les navires soient conçus en fonction de ceux qui les utilisent pour maximiser l'efficacité, diversifier les profils opérationnels et accroître la fiabilité. L'ingénierie des facteurs humains fournit les outils nécessaires pour atteindre cet objectif.

From a Human Factors standpoint, it is critical to identify strengths and weaknesses in your people and processes to make best use of all tools at your disposal.

Du point de vue des facteurs humains, il est capital d'identifier les forces et les faiblesses de vos gens et de vos processus pour optimiser l'utilisation des outils à votre disposition.

On both coasts, ferry and Ro-Ro operators are building and buying new vessels. At the same time, lucrative natural resource developments in the Arctic represent significant potential for Canadian vessel operators.

Designers, shipbuilders, owners, operators, regulators and classification societies are forging ahead to keep pace with the evolving marine industry. The technical challenges are obvious; vessel design, infrastructure capability, operational profile.

Yet, the biggest challenge we will face is not in the technical side of our business. Moving forward in this changing marine industry, our ability to manage people and embrace the *Human Factor* will be the challenge by which we can measure our success.

People are simultaneously the biggest asset and threat to the marine industry. Understanding the mechanisms that underpin the success or failure of people within an organisation, will be a key factor for success of any marine interest in the coming decades.

The discipline of human factors provides this understanding, and offers perspectives for improving vessels throughout their lives by considering the people involved. Human factors gives organisations across the industry the tools to enhance the way they respond to challenges to deliver safer, more efficient and more reliable services and products.

The decision to engage with human factors by designers, shipbuilders, owners, crews, and customers represents a clear statement of intent to offer enhanced performance, competitive advantage and greater levels of safety.

Designers

Given the hundreds of years of historical data available to us, in its purest form, designing a vessel amounts to a basic formula. Start with a client specification, add engineering principles, draw on past experience, and the result is an asset that in theory should meet performance expectations. For generations this was done entirely on a technical basis and on the whole this was a successful model. Designers developed vessels that worked. From human factors aspects, this is only half the story.



Lloyd's Register

La mise en chantier du projet représente la première occasion de tenir compte non seulement de la mission du navire, mais aussi de la façon dont les personnes qui devront exploiter et entretenir celui-ci pourront réaliser cette mission efficacement. C'est l'étape où la prise en compte des facteurs humains peut permettre de livrer des produits qui offrent de nouveaux niveaux d'exploitabilité et de maintenabilité en s'appliquant à prévoir comment le navire sera utilisé par l'armateur, l'équipage et les clients au cours de son cycle de vie.

Constructeurs de navires

La construction navale au Canada est en train d'évoluer pour répondre aux besoins futurs de l'industrie maritime. La construction de notre prochaine génération de navires exigera qu'on améliore les infrastructures de construction navale, perfectionne nos méthodes de travail et forme une main-d'œuvre de plus en plus nombreuse.

Malgré les progrès technologiques, les ressources humaines demeurent encore la locomotive de la construction navale. Pour construire efficacement les futures flottes étatiques et marchandes du Canada, il faut que nous tenions compte des facteurs humains. Les investissements dans les infrastructures, les méthodes de travail et la formation ne sont efficaces que s'ils permettent à des personnes compétentes de mieux créer un produit de qualité, de façon sûre et efficace.

L'intégration des facteurs humains dans le modèle de production a des effets dans toute l'organisation. Elle permet de rationaliser les façons de procéder, d'élaborer des politiques, d'étalonner les indicateurs clés de performance, de mettre à niveau les structures et de définir les rôles, tout cela dans le but de fournir des résultats et d'améliorer l'efficacité et la sécurité.

Propriétaires, équipages et clients

En ce qui concerne les navires, les parties intéressées sont multiples: armateurs, équipages et clients. Au regard des facteurs humains, tous ces groupes retireront des bénéfices.

Aux armateurs, les facteurs humains offrent des améliorations tangibles, immédiates et mesurables. Meilleure performance, coûts de fonctionnement plus bas, fiabilité accrue. Et tout aussi important, les facteurs humains introduisent une approche systématique dans la compréhension des opérations, des organisations et du personnel. La gestion de la sécurité, de par sa nature même, est un outil d'ingénierie des facteurs humains. La gestion de la sécurité, du risque opérationnel et des individus est fondamentalement reliée aux facteurs humains.

Équipages et clients côtoient quotidiennement les effets des facteurs humains. Les équipages suivent chaque jour des procédures définies par des systèmes de gestion. En termes réels, la prise en compte en amont des facteurs humains peut rapporter des dividendes sur les plans du rendement des équipages et des relations avec la clientèle, parce qu'elle permet d'avoir des bateaux conçus en fonction des personnes à bord.

Les décisions prises par les concepteurs, les constructeurs et les utilisateurs finaux pour s'adapter aux changements technologiques et réglementaires incessants sont capitales pour la progression de l'industrie maritime. Il appartient aux personnes concernées, au Facteur humain, de prendre les décisions les plus bénéfiques possible pour nos flottes. 

Designers need to develop vessels that work - for the people who use them to maximize efficiency, diversify operational profiles, and increase reliability. Human factors provides the tools to achieve this goal.

Project inception is the prime opportunity to consider not only the vessel mission, but also how the people entrusted to sail and maintain the vessel will be able to accomplish that mission effectively. This is the stage where involvement of human factors can result in delivery of products that offer new levels of operability and maintainability by applying considerable foresight to how the vessel will be used by the owner, crew, and customers throughout its lifecycle.

Shipbuilders

To meet future needs of the marine industry, shipbuilding in Canada is evolving. Constructing our next generation of vessels will require upgrades to existing shipbuilding infrastructure, refinement of work processes and training of a growing workforce.

Despite technological advancement, people are still the driving force behind shipbuilding. To effectively build Canada's future commercial and government fleets we must consider human factors. Investment in infrastructure, work processes and training is only effective when it enhances the ability for skilled people to create a quality product in a safe and more efficient manner.

Integration of human factors into the production model has an effect throughout the organisation. Procedures can be streamlined, policies developed, KPIs calibrated, structures revamped, roles defined, all with the aim of delivering bottom-line performance, efficiency, and safety.

Owners, Crews, and Customers

There are many in-service stakeholders for vessels; owners, crews, and customers. From a human factors perspective, all groups stand to benefit.

As an owner, human factors offers tangible improvements that are immediate and measurable. Improved performance, lower running costs, greater reliability. Just as importantly, human factors bring a systematic approach to understanding operations, organisations and personnel. ISM by its very nature is a human factors tool. The management of safety, operational risk and individuals are fundamentally linked to human factors.

Crews and customers live with the effects of human factors on a daily basis. Crews work within procedures under management systems every day. In real terms, upstream application of human factors can pay dividends in crew performance and customer relations, in creating boats that work for the people onboard.

The decisions made by designers, shipbuilders, and end users in the face of relentless technological and regulatory advancement are critical in moving the marine industry forward. It is down to the people involved, the Human Factor, to make decisions that will ensure the best possible outcome for our fleets. 

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

La prochaine Assemblée générale annuelle de l'Association aura lieu à l'hôtel Plaza Québec, le samedi 18 février 2012, à 10 h. Vous trouverez l'ordre du jour de la réunion ainsi que tous les détails pour la réservation des chambres sur la page «Nouvelles» de notre site Internet www.aggimq.ca.

En plus de vous permettre de connaître les faits saillants de la dernière année, l'AGA sera l'occasion d'entendre M. Claude D mais, vice-président, Opérations techniques pour Canada Steamship Lines. Vous serez ensuite conviés à la suite réservée aux membres où un léger goûter vous sera offert.

Banquet 2012

Tous les membres de l'AGGIMQ, ainsi que leur conjoint ou conjointe, sont invités à se joindre à nous pour le 49^e banquet annuel, qui se tiendra à la salle Plaza II de l'hôtel Plaza. Le cocktail débutera à 18 h et sera suivi d'un souper et d'une soirée dansante. Si vous désirez vous joindre à nous pour le banquet ou désirez des informations, écrivez-nous à info@aggimq.ca.

Lors de cette soirée, les membres des promotions de 1987, 1962 et 1952 seront à l'honneur et recevront respectivement leur bordée d'argent, d'or et de diamant. De plus, nous invitons les diplômés de 2002 à se réunir pour l'occasion de leurs 10 ans de graduation.

Chronique «Découverte» — Salon des stages de l'I.M.Q.

L'Institut maritime du Québec organise, pour une deuxième année consécutive, le Salon des stages, qui aura lieu les 1^{er} et 2 février 2012. Cet événement, qui a connu un grand succès l'an dernier, permet à tous les élèves inscrits aux différents programmes d'études, de rencontrer et de mieux connaître les employeurs de leur secteur et ainsi ajuster leur plan de carrière en fonction de leurs champs d'intérêt. De leur côté, les employeurs ont la chance de se faire connaître et d'intéresser des futurs travailleurs à se joindre à leur équipe. Ainsi, ils s'assurent d'une relève solide et compétente.

En tant qu'anciens étudiants de l'IMQ, nous vous invitons à encourager votre organisation à participer à ce Salon des stages. Les occasions qui permettent de réunir dans un même lieu la relève et les principaux acteurs du milieu maritime sont rares et pourtant elles sont d'une très grande importance. Pour de plus amples informations, n'hésitez pas à communiquer avec le Service des stages, par courriel training@imq.qc.ca, ou à téléphoner à M^{me} Danielle Cormier au 418-724-2822, poste 4403.

Changements réglementaires pour le personnel maritime

Nous aimerions vous informer qu'à la suite de l'adoption des amendements de Manille à la Convention STCW, plusieurs changements majeurs seront à prévoir au Règlement sur le personnel maritime, dont l'obligation de suivre un cours de recyclage en formation d'urgence en mer (FUM) tous les 5 ans. Votre Association

suivra de près ces développements et vous informera des changements dans des prochains articles. Nous vous invitons aussi à consulter les chroniques réglementaires publiées par le Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime qui vous informe aussi sur le sujet www.csmoim.qc.ca.

Déménagement des bureaux de Transports Canada région de Québec

Depuis la fin octobre, les bureaux de Transports Canada situés à Québec ont déménagé dans un nouvel édifice situé au 1550, avenue D'Estimauville, Québec, QC, G1J 5A9.

Les numéros de téléphone ainsi que les adresses courriel restent inchangés.

AGGIMQ • Coupon de cotisation 2012

Cotisation: 45 \$ (couple de gradués: 65 \$)

Nom: _____

Adresse: _____

Code postal: _____

Téléphone: _____

Courriel: _____

Graduation de l'IMQ

Année: _____

Programme: _____

Employeur et fonctions: _____

Prière de NE PAS afficher les infos suivantes dans le «bottin des membres» du site Internet de l'AGGIMQ (accessible par les membres seulement, sur mot de passe)

- ☐ Adresse personnelle et numéro de téléphone
☐ Employeur et fonctions

JOURNAL

Hapag-Lloyd et OOCL célèbrent le 30^e anniversaire du SCSL

C'était une occasion qui méritait d'être soulignée – un partenariat entre lignes maritimes qui dure depuis trois décennies, et qui continue! Une réunion chaleureuse au Restaurant Le Latini a été organisée le 15 décembre par la Société Terminaux Montréal Gateway pour marquer la 30^e année d'existence du Service coordonné du Saint-Laurent

(SCSL) exploité par Hapag-Lloyd et OOCL entre Montréal et l'Europe.

Kevin Doherty, président-directeur général de la Société Terminaux Montréal Gateway, agissait comme hôte pour l'occasion. Wolfgang Freese, président d'Hapag-Lloyd pour la Région des Amériques, et le Capt. T.F. Hau, VP principal, Opérations à OOCL, ont pris

Hapag-Lloyd and OOCL celebrate 30th anniversary of St. Lawrence Coordinated Service

It was an occasion worth celebrating - a partnership between shipping lines that has lasted three decades, and counting! A convivial gathering at Restaurant Le Latini on Dec. 15 was organized by Montreal Gateway Terminals to mark the 30 year anniversary of the St. Lawrence Coordinated Service (SLCS)

between Europe and Montreal operated by Hapag-Lloyd and OOCL.

Acting as host was Kevin Doherty, President and CEO of Montreal Gateway Terminals Partnership. The evening featured comments by Wolfgang Freese, President, Americas Region, of Hapag-Lloyd and Capt. T.F. Hau, Senior VP,



Leo Ryan

At the dinner marking the 30th anniversary of the St. Lawrence Coordinated Service, distinguished guests included, from left to right: John McBoyle, Vice-President, Marketing and Sales of Canadian Pacific; T.F. Hau, a senior executive of OOCL; Wolfgang Freese, President, Region Americas, Hapag-Lloyd; Kevin Doherty, President and CEO of Montreal Gateway Terminals Partnership, and Holger Oetjen, Managing Director, Hapag-Lloyd (Canada).

Parmi les invités de marque au dîner du 30^e anniversaire du Service coordonné du Saint-Laurent on remarquait, de gauche à droite, MM. John McBoyle, vice-président, Marketing et ventes au Canadien Pacifique, T.F. Hau, cadre supérieur d'OOCL; Wolfgang Freese, président, Région des Amériques, Hapag-Lloyd; Kevin Doherty, président-directeur général de la Société Terminaux Montréal Gateway et Holger Oetjen, directeur général, Hapag-Lloyd (Canada).

la parole pendant la soirée.

Le service a été lancé en août 1981 par CP Navigation, Manchester Liners et Dart Container Line. Les navires faisaient escale au Terminal Racine.

Les partenaires offraient une navette hebdomadaire entre Felixstowe et Montréal. Les quatre navires déployés se rendaient aussi à Hambourg, Anvers et Le Havre.

Ces bâtiments de 1 800 EVP, renforcés contre les glaces, offraient autant de capacité que 11 navires auparavant.

Après que CP Navigation eut acquis de CMB le reste des actions de Canada Maritime en 1993, la collaboration avec OOCL s'est poursuivie.

Lorsque le CP a fait l'acquisition de la société CAST en 1995, il l'a laissée en dehors du SCSL pendant un certain temps avant de l'intégrer dans CP Navigation et le SCSL.

«À cette époque, rappelle M. Freese, le CP possédait une pièce d'équipement unique, le conteneur mi-hauteur de 20 pieds, qui servait au transport de matières pre-

mières lourdes comme des lingots de cuivre et de zinc. Curieusement, l'entente SCSL originelle était basée sur des EVP vides et pleins et le conteneur mi-hauteur comptait pour la moitié d'un EVP!»

M. Hau d'OOCL a mentionné que «les partenaires d'OOCL dans le SCSL ont évolué de Canada Maritime à CP Navigation et Hapag-Lloyd aujourd'hui. Hapag-Lloyd est aussi un partenaire important d'OOCL dans la Grand Alliance, qui est active sur la plupart des grands couloirs commerciaux».

Avec les années, il y a eu une évolution considérable des capacités des porte-conteneurs du SCSL. Les plus gros atteignent aujourd'hui les 4 400 EVP.



David Watson of OOCL (Canada) enjoys the anniversary festivities.

David Watson d'OOCL (Canada) passe un moment agréable aux festivités d'anniversaire.

Operations of OOCL

The service was launched in August 1981 by CP Ships, Manchester Liners and Dart Container Line, with vessels calling at Racine Terminal. They joined forces to offer weekly sailings between Felixstowe and Montreal. The four vessels deployed also called at Hamburg, Antwerp and Le Havre.

The ice-strengthened, 1,800-TEU vessels offered the same capacity as 11 ships did before.

In 1993, CP Ships acquired all the remaining shares in Canada Maritime from CMB, and the cooperation with OOCL continued.

When CP acquired

CAST in 1995, the latter service was kept separate from SLCS for a period before being merged into CP Ships and the SLCS.

"Back in those days," recalled Mr Freese, "CP had a unique piece of equipment: the 20-ft half-height, used for the transportation of heavy raw materials like copper and zinc ingots. Interestingly enough, the original SLCS agreement was based on TEUs empty and loaded, with the half height accounting half a TEU!"

Mr. Hau of OOCL noted that "the OOCL partners in SLCS have evolved from Canada Maritime to CP Ships and Hapag-Lloyd today. Hapag-Lloyd is also an important partner of OOCL in the Grand Alliance covering most of the major trade lanes."

Through the years, there has been a significant evolution in the capacities of the containerships on the SLCS service, with the largest presently attaining 4,400 TEUs.

Un demi-milliard de dollars de subventions au transport aux États-Unis

En vertu du programme de subventions TIGER du Département des transports des É.-U., 46 projets de transport dans 33 États vont recevoir 511 millions de dollars pour des dépenses en capital.

Le Département a reçu 848 candidatures totalisant 14,3 milliards en demandes de subventions. Quatre des projets choisis dans le cadre de la troisième ronde du Programme Investment Generating Economic Recovery vont injecter directement 62 millions de dollars dans des

infrastructures reliées aux ports. Cela représente 12 % du total attribué.

Tout en reconnaissant qu'il y avait beaucoup de compétition pour les fonds limités disponibles, Kurt Nagle, président de l'Association of American Port Authorities (AAPA), a déclaré que l'AAPA allait continuer de revendiquer une part légitime de 25 % des subventions futures.

Le South Jersey Port Rail Improvements pour réparer le pont DelAir reliant les réseaux ferrés de la Pennsylvanie et du

U.S. transportation projects receive half billion dollars in grants

Under the U.S. Department of Transportation's TIGER grants program, 46 transportation projects in 33 states are to receive \$511 million for capital expenditures.

The Department received 848 project applications requesting a total of \$14.3 billion in grants. Four of the projects selected under round three of the Transportation Investment Generating Economic Recovery program flow directly to port-related infra-

structure for an amount of \$62 million. This represents a 12% share of the total package allocated.

While recognizing there was much competition for the limited funds available, Kurt Nagle, President of the Association of American Port Authorities, said the AAPA will continue to advocate for a justifiably 25% share of future grants.

Projects directly related to seaports include the South Jersey Port Rail



Port of Long Beach

The Port of Long Beach's rail network was among the beneficiaries of new grants under the TIGER program of the Department of Transportation.

Le réseau ferré du port de Long Beach a été l'un des bénéficiaires des nouvelles subventions du programme TIGER du Département des transports.

New Jersey est un des projets qui bénéficient directement à des ports de mer.

Il y a aussi le Port of Long Beach Rail Realignment pour améliorer les voies d'accès à deux cours de triage du port de Long Beach afin d'éliminer

un goulot d'étranglement au passage supérieur de l'Ocean Boulevard.

Le port de La Nouvelle-Orléans a aussi reçu une subvention pour l'amélioration de sa gare de triage.

Improvements to repair the DelAir Bridge linking the rail networks of Pennsylvania and New Jersey.

Another is the Port of Long Beach Rail Realignment to improve the lead tracks to two Port of Long

Beach rail yards, thereby relieving a chokepoint at the Ocean Boulevard overcrossing.

Also receiving a grant was the Port of New Orleans for its rail yard improvements.

Un rapport insiste sur les problèmes de transport dans le Nord canadien

Selon un rapport du Conference Board of Canada, les coûts élevés de construction et d'entretien des infrastructures de transport dans le Nord canadien obligent les investisseurs à faire des choix difficiles et à trouver des façons de concilier des intérêts divergents.

«Les grandes distances et la rudesse du climat peuvent rendre les investissements dans les infrastructures de transport difficiles à justifier, mais de meilleures infrastructures pour se rendre dans le Nord et s'y déplacer sont essentielles tant pour la création d'emploi que pour l'accès à des services publics comme les soins de santé et l'éducation», peut-on lire dans le rapport produit par le Centre pour le Nord du Conference Board, qui travaille en collaboration avec les gouvernements, les collectivités et les entreprises autochtones.

Le rapport s'intitule *Northern Assets: Transportation Infrastructure in Remote Communities*.

«Ce qui se passe dans le Nord est important pour le Canada tout entier et de meilleures liaisons routières, ferroviaires, aériennes et maritimes sont essentielles pour permettre aux collectivités du Nord de s'épanouir», a commenté David Stewart-Patterson, VP, Politique publique.

Le rapport contient une étude de cas détaillée du port de Churchill au Manitoba. Les auteurs sont d'avis que le seul port arctique en eau profonde du Canada pourrait jouer un plus grand rôle dans les opérations de commerce maritime, mais que cela nécessiterait des investissements importants dans les infrastructures de transport de la ville et des environs.

Report underlines transport challenges in Canada's North

The high cost of building and maintaining transportation infrastructure in Canada's North means that investors must make hard choices and find ways of balancing competing interests, according to a report from the Conference Board of Canada.

«The long distances and harsh climate can make investments in transportation infrastructure difficult to justify, but better connections to and within the North are essential for both job growth and access to public services like health care and education», says the report produced by the Conference Board's Centre for the North, which works in collaboration with Aboriginal businesses, governments and communities.

The report's title: *Northern Assets: Transportation Infrastructure in Remote Communities*.

«What happens in the North matters to Canada as a whole, and better road, rail, air and marine links are key to enabling Northern communities to achieve their full potential», comments David Stewart-Patterson, VP of Public Policy.

The report includes a detailed case study of the Port of Churchill, Manitoba. It suggests that Canada's sole deepwater Arctic port could play a bigger role in shipping operations, but this would require substantial investments in transportation infrastructure in and around the community.

Les ports canadiens sont satisfaits du Plan d'action frontalier

Les milieux portuaires canadiens ont très bien accueilli l'annonce par le Canada et les États-Unis, le 7 décembre, du plan d'action pour faciliter le commerce transfrontalier et accroître la coopération en matière de sécurité.

L'accord *Par-delà la frontière* est d'une grande portée. Il comprend des projets pilotes de précontrôle des marchandises qui vont être lancés en septembre dans les ports de Prince Rupert et de Montréal. Ces deux ports manutentionnent un volume considérable de marchandises à destination des États-Unis qui atteignent des marchés stratégiques comme Chicago après transbordement ferroviaire.

Le projet pilote s'inscrit dans le cadre d'une stratégie intégrée de sécurité comportant le précontrôle des marchandises avant la frontière, dans le premier port d'entrée, et l'application du principe «dédouanées une fois, acceptées deux fois» pour les marchandises circulant d'un pays à l'autre.

L'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) s'est félicitée de cette entente qui resserre les liens unissant depuis longtemps le Canada à son principal partenaire commercial, les États-Unis.

Sylvie Vachon, PDG de l'Administration portuaire de Montréal, a déclaré que toute initiative visant à améliorer le transit des marchandises d'un pays à l'autre ne pouvait que consolider la position du Port de Montréal en tant que plateforme de commerce international desservant les marchés mondiaux.

Près de 30 % des conteneurs qui arrivent par bateau au port de Montréal sont destinés au marché étasunien.

Don Krusel, président-directeur général de l'Administration portuaire de Prince Rupert, a salué l'entente comme une nouvelle très positive pour le commerce en général et le port de Prince Rupert en particulier.

«Nous allons faire œuvre de pionniers et mettre en place certaines mesures qui devront être prises pour fluidifier la circulation des marchandises en partance et à destination du périmètre nord-américain», a déclaré M. Krusel, avant d'ajouter que l'entente représentait «un énorme vote de confiance pour le port de Prince Rupert».

Il a poursuivi en précisant que l'Administration portuaire de Prince Rupert collaborait avec les hauts fonctionnaires d'Ottawa pour «jouer un rôle de premier plan dans cette initiative».

«Ce plan d'action transfrontalier est une importante pièce du casse-tête économique qui permettra d'améliorer la sécurité et la fluidité aux frontières ainsi que de fournir un meilleur accès à la plus grande économie du monde», a commenté Karen Oldfield, présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Halifax.

Le Halifax Gateway Council a souligné l'importance de la rationalisation des règles et règlements pour les entreprises qui expédient des marchandises et pour les personnes qui franchissent la frontière. «Pour que nous puissions être concurrentiels, efficaces et à temps, cela prend des règles uniformes», a déclaré Joyce Carter, présidente du Council.

On estime que les pratiques non efficaces aux frontières coûtent 16 milliards de dollars par année à l'économie canadienne.

Canadian ports welcome border action plan

Canadian port circles strongly endorsed the Dec. 7 action plan by Canada and the United States to facilitate cross-border trade and to increase cooperation on security.

The sweeping *Beyond the Borders* agreement includes pilot projects on pre-screening cargo which are expected to start this coming September at the ports of Prince Rupert and Montreal. Both ports handle a significant volume of U.S.-bound goods that reach such strategic markets as Chicago through rail transshipment.

The pilot projects fall within the framework of an integrated security strategy to pre-screen cargo away from the borders at the first port of entry under what amounts to an "inspected once, cleared twice" policy for moving goods between the two countries.

The Association of Canadian Port Authorities ACPA applauded an agreement that enhances the long-standing relationship with Canada's biggest trading partner, the United States.

Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority, declared: "Any initiative aimed at improving the transit of goods between the two countries can only reinforce the position of the Port of Montreal as an international commercial platform at the service of world markets."

Nearly 30% of the containers that arrive by ship at the Port of Montreal are

destined for the U.S. market.

Don Krusel, President and CEO of the Prince Rupert Port Authority, has hailed the agreement as "very positive news for trade generally and for the Port of Prince Rupert specifically."

"We will be leading the way in initiating some of the actions that are going to be taken that will smooth the flow of cargo and goods into and out of the North American perimeter," Mr. Krusel said, adding the agreement represented "a huge vote of confidence in the Port of Prince Rupert."

He indicated that the Prince Rupert Port Authority has been working with officials in Ottawa "to have a prominent role in this initiative."

"This Border Action Plan is an important piece in the economic puzzle ensuring a more fluid and secure border as well as providing better access to the largest economy in the world," commented Karen Oldfield, President and CEO of the Halifax Port Authority.

The Halifax Gateway Council underlined the importance of streamlining rules and regulations for companies that ship goods and for people transiting the border. "To be competitive, efficient and on time, the rules need to be consistent," said Joyce Carter, Chair of the Council.

Inefficiencies at the border cost the Canadian economy an estimated \$16 billion a year.

Hommage à André Stainier

Le 26 novembre dernier, M. André Stainier, président des Amis de la vallée du Saint-Laurent (AVSL) nous a quittés. D'origine belge, historien de formation et diplômé en sciences médiévales de l'Université de Louvain en Belgique, il fut successivement chercheur en histoire des idées aux universités de Louvain et de Montréal, puis directeur général de Carrefour Tiers-Monde à Québec. Il a terminé sa carrière à la fonction publique québécoise comme enquêteur-médiateur à la Commission des droits de la personne du Québec.

M. Stainier fut membre-fondateur et président de la coalition Contestension Portneuf-Lotbinière, qui est devenue Les Amis de la vallée du Saint-Laurent (AVSL), un organisme qui œuvre, depuis 1986, à la protection, à la promotion, à l'harmonisation et au développement durable des ressources environnementales du Saint-Laurent. Son action a porté sur la mise en valeur des rives du Saint-Laurent, la navigation et sur l'évaluation environnementale des activités et des projets d'exploitation du Saint-Laurent (réf.: www.avsl.qc.ca).

Les gouvernements fédéral et provincial ont sollicité sa participation au sein de groupes de travail tels le Comité de concertation Navigation (Plan Saint-Laurent), le Forum permanent de concertation sur le transport maritime (Transports Québec – Industrie maritime, 2002-2010), le Conseil consultatif régional sur les déversements d'hydrocarbures en milieu marin (2004-2010).

M. Stainier possédait toutes les qualités d'un grand humaniste pour son

caractère pacifique, le climat de confiance qu'il inspirait et concrètement les ponts qu'il a construits entre les milieux économique et environnemental. Il était doté d'une grande patience doublée d'une grande détermination. On le respectait pour ses valeurs et sa grande crédibilité.

Une reconnaissance des milieux environnemental, économique et maritime

En avril 2011, M. Stainier a reçu de ses pairs, lors de la Rencontre internationale de Québec – Définir la relation ville-port de demain, la distinction de Grands Amis du Saint-Laurent.

Plus récemment, la SODES (Société de développement économique du Saint-Laurent) lui remettait le 25 octobre 2011, le Prix du Saint-Laurent pour le dialogue et la diffusion de connaissances qu'il a favorisés auprès du milieu maritime en vue de mieux faire connaître l'écologie du Saint-Laurent et les projets exceptionnels de concertation qu'il a organisés ou favorisés en faveur du développement durable du Saint-Laurent.



AVSL



Remembering André Stainier

ration, navigation, and environmental assessments for development projects along the St. Lawrence (see: www.avsl.qc.ca).

His valuable participation was sought by both the federal and Quebec governments on a number of task forces, including the Navigation Coordination Committee (St. Lawrence Plan), the joint Transports Québec-Marine Industry Forum on marine transportation (2002-2010), and the Regional Advisory Council on Marine Oil Spill Response (2004-2010).

Mr. Stainier had all the qualities of a true humanist. A serene and gentle man, he had an innate talent for inspiring trust and bringing people together, as witness the bridges he built between the economic and environmental communities. He was graced with enormous patience, backed by a steely will. He was greatly respected for his values and his deep sincerity.

Recognition from the environmental, economic and marine sectors

In April 2011, at an international gathering in Quebec City to define the city-port relationship of the future, Mr. Stainier's peers awarded him the distinction of «great friend of the St. Lawrence».

More recently, on October 25, 2011, the Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) awarded him its St. Lawrence Award, in recognition of the dialogue he initiated and the awareness he raised with respect to the ecology of the St. Lawrence, as well as the many cooperative projects he organized or promoted in the interests of the river's sustainable development.

Mr. André Stainier, President of Les Amis de la vallée du Saint-Laurent (AVSL), passed away on November 26. Born in Belgium, Mr. Stainier was a historian by training, holding a degree in medieval sciences from the Université de Louvain in his native country. He began his career as a researcher in the history of ideas, first at his alma mater in Louvain and then at the Université de Montréal. He later served as executive director of Carrefour Tiers-Monde, an international organization that furthers sustainable development and fair trade, in Quebec City. He ended his career in the civil service, as an investigator/mediator with the Quebec human rights commission.

Mr. Stainier was a founding member and president of the coalition Contestension Portneuf-Lotbinière, the precursor organization of Les Amis de la vallée du Saint-Laurent, which, since 1986, has been dedicated to the protection, promotion, wise use and sustainable development of the St. Lawrence River's environmental resources.

Under Mr. Stainier's guidance, AVSL's advocacy has extended to riverbanks resto-

Les Industries McAsphalt inscrivent cinq terminaux à l'Alliance verte

Les Industries McAsphalt ltée ont récemment renforcé leur engagement envers la durabilité écologique en faisant adhérer cinq de leurs terminaux canadiens au programme environnemental l'Alliance verte.

La filiale de transport maritime de la société, McAsphalt Marine Transportation, avait déjà adhéré à l'Alliance verte à la fin de 2010.

«Nous voulons atténuer l'impact environnemental de tous les volets de nos activités», a déclaré John Carrick, président des Industries McAsphalt. «Il n'est que naturel que nos terminaux adhèrent au programme environnemental de l'Alliance verte, puisque leurs opérations se situent à l'intérieur des ports et qu'ils sont un élément clé du réseau de transport qui nous permet de livrer nos produits à nos clients.»

Les terminaux à accès direct au transport maritime qui adhèrent maintenant à

l'Alliance verte sont situés dans les ports de Valleyfield, Hamilton, Windsor, Oshawa et Halifax.

L'engagement de la société à utiliser des pratiques commerciales durables a été démontré par la décision d'implanter plusieurs contrôles environnementaux dans ses nouvelles installations de Hamilton. Par exemple, au terminal, des filtres à charbon vont être installés sur les citernes et une plaque d'arrêt sera placée sur le collecteur d'eaux pluviales pour garantir un confinement total.

Établie à Windsor, la division Sterling Fuels est en train d'améliorer énormément ses infrastructures, notamment par l'installation d'un système de gestion des eaux pluviales «bioswale» (rigoles de drainage biologique). Ce système a pour effet indirect de créer un habitat faunique et il renforce la capacité d'intervention d'urgence du terminal.

McAsphalt Industries enters five terminals in Green Marine program

McAsphalt Industries Limited recently broadened its sustainability commitment by entering five of its Canadian terminals in the Green Marine environmental program.

The company's shipping division, McAsphalt Marine Transportation, became a Green Marine participant in late 2010.

"We want to reduce the environmental impact of every part of our business," said John Carrick, President of McAsphalt Industries. "It's only natural to enter our terminals into the Green Marine environmental program since those operations are situated at ports and are a key part of the overall transportation network that we use to deliver products to our customers."

The terminals with direct marine shipping ac-

cess now included in Green Marine are located in the ports of Valleyfield, Hamilton, Windsor, Oshawa and Halifax.

The company's commitment to sustainable business practices has been demonstrated by the decision to incorporate several environmental controls at its newest facility in Hamilton. For example, the terminal will have carbon filters installed on its tanks as well as complete containment via storm drain shut-off plate.

Located in Windsor, the Sterling Fuels division is significantly upgrading its infrastructure through notably the installation of a "bioswale" storm water management system. This system indirectly creates habitat for wildlife while also reinforcing the facility's emergency response capabilities.

MSC et CMA CGM concluent une alliance

Mediterranean Shipping Co. et la compagnie française CMA CGM ont récemment annoncé qu'elles avaient formé un partenariat opérationnel d'envergure couvrant plusieurs marchés: Asie-Europe du Nord, Asie-Afrique du Sud et tous les marchés sud-américains.

Les dirigeants des deux compagnies ont cependant insisté sur le fait qu'il ne fallait pas y voir le signe précurseur d'une fusion. Les deux lignes maritimes vont conserver leur indépendance, se limitant à

collaborer pour mieux desservir leurs clientèles.

L'accord ainsi conclu par les numéros deux et trois du transport maritime conteneurisé mondial – deux groupes familiaux – prendra effet en mars pour une période initiale de deux ans; elle ne touche apparemment pas les marchés moins volatils de l'Atlantique Nord.

Elle permettra aux partenaires de déployer leurs navires les plus gros et les plus modernes tout en augmentant la

MSC and CMA CGM form operating alliance

Mediterranean Shipping Co. and France's CMA CGM recently announced a broadly-based operating partnership spanning several trade lanes, including Asia-Northern Europe, Asia-Southern Africa and all of the South American markets.

But company officials have stressed it is not the forerunner of a merger. Both lines will maintain their independence, cooperating on service operations.

Starting in March, and initially running for two years, the deal between between the world's second and third biggest container lines – both family owned – reportedly leaves the less volatile North Atlantic trades untouched.

It will allow the partners to deploy their biggest and most modern ships, while increasing the number of port calls and sailing frequencies.

The alliance, an-

couverture portuaire et la fréquence des départs.

L'alliance, annoncée en décembre, coïncide avec une augmentation des pertes financières des transporteurs océaniques au sein d'une industrie plombée par une surcapacité et le ralentissement mondial des échanges.

La société danoise Maersk est le leader mondial des armements conteneurisés avec quelque 587 navires et une capacité totale de 2,2 millions d'EVP. MSC suit de près avec 462 navires et une capacité de 1,94 million d'EVP. CMA CGM occupe la troisième place avec 389 navires et une capacité de 1,23 million d'EVP, selon le classement fourni l'été dernier par Alphaliner, firme parisienne d'analyse.

Si tout va bien, la collaboration pourrait s'étendre à d'autres routes, a indiqué le VP de MSC, Diego Aponte, fils du fondateur de la société, Gianluigi Aponte. «Cet accord nous

ouvre des perspectives pour optimiser l'emploi de nos flottes respectives, améliorer nos temps de transit et accroître nos performances», a-t-il ajouté.

Rodolphe Saadé, directeur général délégué de CMA et fils du président-directeur général Jacques Saadé, a pour sa part déclaré: «Depuis plus de 30 ans, nos deux entreprises suivent une évolution parallèle et elles coopèrent depuis plusieurs années dans quelques secteurs. Compte tenu de ces expériences et de notre vision commune du transport maritime, nous avons décidé d'amplifier nos partenariats qui s'inscrivent dans une démarche de coopération sur le long terme et nous permettront de proposer à nos clients une offre de service améliorée.»

Pour les observateurs, l'accord marque aussi l'avènement d'une nouvelle génération de leaders de compagnies maritimes en Europe.

nounced in December, coincided with mounting financial losses by ocean carriers in an industry suffering from excess capacity and slowing world trade.

Among the top container carriers, Denmark's Maersk Line ranks first, with some 587 vessels and total capacity of 2.2 million TEUs. MSC sits in second place with 462 vessels and capacity of 1.94 million TEUs. And CMA CGM lies third with 389 ships and capacity of 1.23 million TEUs, according to Paris-based Alphaliner last summer.

If all goes well, the collaboration could be extended to other routes, indicated MSC VP Diego Aponte, son of MSC founder Gianluigi Aponte. "The agreement offers us new op-

portunities to optimize the use of our respective fleets, improve our transit times and increase our performance."

For his part, Rodolphe Saadé, CEO of CMA, and son of Chairman Jacques Saadé, declared: For more than 30 years, our two companies have followed the same trajectory and for a number of years we've cooperated on a few lines. Based on this experience and our shared vision of the shipping industry, we have decided to step up our partnerships, which reflect a commitment to long-term cooperation and will enable us to offer customers improved solutions and services."

For industry observers, the deal also marks the ascendancy of a new generation of shipping line leaders in Europe.



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



Shiphotos.COM

Visit us on-line

SODERHOLM MARITIME SERVICES INC.

*If it's ON, IN or NEAR the Water...
We do it!*

- Full commercial diving services
 - Potable water
 - Contaminated water
 - Kool Suits
- Marine construction

Over 30 years experience

24 Hour Emergency Response

**Inspections – In Water Surveys
Surveys in Lieu of Drydocking**

**Recognized by
Lloyd's Register of Shipping**

**Divers Certified by CWB
"Class B" All Position U/W Welding**

**U/W Video
U/W Thickness Measurements**

Leif Soderholm, President and General Manager
lsoderholm@soderholm-maritime.com
Mobile Direct: (905) 572.0845

Toll Free (Canada and USA): + 1 800.319.3556

Phone: (905) 529.1344

Fax: (905) 529.1370

www.SoderholmMaritime.com

Hamilton, Ontario – Canada

Les ports du Saint-Laurent décernent des cannes à pommeau d'or

Pour souligner le début d'une nouvelle année d'activité, les principaux ports du Saint-Laurent ont décerné des cannes à pommeau d'or aux capitaines des premiers navires océaniques à accoster chez eux.

À Montréal, M^{me} Sylvie Vachon, présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Montréal, a remis la Canne à pommeau d'or au Capitaine Fuerstenberg, commandant du pétrolier allemand *Seasprat*. L'arrivée du navire de Rotterdam le 2 janvier marquait le 50^e anniversaire de l'ouverture du port de Montréal l'hiver.

Pendant la cérémonie du 3 janvier, M^{me} Vachon a confirmé que le port de Montréal avait établi un nouveau record en 2011 avec une augmentation de 9 % du volume de marchandises, qui a atteint les 28 millions de tonnes.

À Québec, Mario Girard, président-directeur général de l'Administration portuaire de Québec, a décerné la Canne à pommeau d'or le 4 janvier au Capitaine Vij, commandant du *Federal Rideau*, un vraquier venu prendre au terminal d'Arrimage du Saint-Laurent du secteur de Beauport une cargaison de cuivre à livrer en Allemagne.

À Sept-Îles, le *Bet Fighter*, immatriculé à l'île de Man, et arrivant de Gibraltar, a été le premier navire à mouiller dans ce port de la Côte-Nord le 2

janvier. Il en est reparti le lendemain avec une grosse cargaison de 165 000 tonnes de minerai de fer de Rio Tinto expédiée en Chine.

Au cours d'une brève cérémonie à bord du navire, Manon d'Auteuil, directrice, Environnement et développement durable, a présenté au Capitaine Vadym Smelsky la Canne à pommeau d'or portant l'insigne du port de Sept-Îles.

À Trois-Rivières, la reproduction d'une œuvre commandée à un artiste peintre local, Pierre Labrecque, a été remise au Capitaine Vik Miroslav, commandant du *Jutta*, venu livrer une cargaison de 10 013 tonnes de kaolin du Brésil destiné à un usage industriel en Géorgie.

À cette occasion, Gaétan Boivin, président-directeur général de l'Administration portuaire de Trois-Rivières, a rappelé que les débuts de la navigation hivernale jusqu'au port remontaient à 1961 et il a souligné l'importance de la présence d'une base de la Garde côtière canadienne à Trois-Rivières.

St. Lawrence ports award Gold-Headed Canes

To mark the beginning of a new year of activities, leading St. Lawrence ports awarded Gold-Headed Cane awards in early January to the masters of the first ocean-going vessels to enter these ports.

At Montreal, Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority presented the Gold-Headed Cane to Captain Fuerstenberg, Master of the German oil tanker *Seasprat*. The ship's arrival from Rotterdam on January 2 underlined the fact that Montreal has been open for winter navigation for five decades.

During the ceremony on Jan. 3, Ms Vachon confirmed that the Port of Montreal set a new record in 2011, with cargo volume rising by 9% to about 28 million tonnes.

In Québec City, Mario Girard, President and CEO of the Québec Port Authority, awarded the Gold-Headed Cane on Jan. 4 to Captain Vij, Master of the *Federal Rideau*, a bulk carrier which arrived at the terminal operated by St. Lawrence Stevedoring in the Beauport sector

to load a shipment of copper destined for Germany.

At Sept-Îles, the *M/V Bet Fighter*, an Isle of Man-registered vessel, sailing from Gibraltar, was the first ship to arrive at the port on the north shore of the St. Lawrence River on January 2. It departed the day afterwards with a large cargo of 165,000 tonnes of iron ore from Rio Tinto destined for China.

During a short ceremony on board the vessel, Manon d'Auteuil, Director of Environment and Sustainable Development, presented Capt. Vadym Smelsky with the Gold-Headed Cane bearing the insignia of the Port of Sept-Îles.

In Trois-Rivières, a reproduction by local artist, Pierre Labrecque, was given to Capt. Vik Miroslav, Master of the *M/V Jutta* which brought a shipment of 10,013 tonnes of kaolin from Brazil destined for industrial usage in Georgia.

On this occasion, Gaétan Boivin, President and CEO of the Trois-Rivières Port Authority, recalled the history of winter navigation which began at the port in 1961 and the important contribution of a Canadian Coast Guard base in Trois-Rivières.



Eric Massicotte

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

17 FÉVRIER

Banquet annuel des Armateurs du Saint-Laurent
Château Frontenac
Québec, QC, Canada
Manon.lanthier@portquebec.ca

27 au 29 FÉVRIER

Great Lakes Commission Semi-Annual Meeting
Great Lakes Day in Washington
Washington, DC, USA
teder@glc.org

28 FÉVRIER et 1^{er} MARS

Breakbulk China 2012
Intex Shanghai
Shanghai, China
www.breakbulkevents.com

5 et 6 MARS

Trans-Pacific Maritime Conference
Long Beach, CA, USA
events@joc.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

18 AU 21 JUIN

13^e Conférence Mondiale Villes et Ports
Nantes Saint-Nazaire, France
www.citiesandports2012.com/fr/
conference@aivp.net

19 au 22 AOÛT

Assemblée générale et Conférence de l'AAPC
Hamilton, ON, Canada
jbalfour@hamiltonport.ca

FEBRUARY 17

St. Lawrence Shipoperators Annual Banquet
Château Frontenac
Québec City, QC, Canada
Manon.lanthier@portquebec.ca

FEBRUARY 27-29

Great Lakes Commission Semi-Annual Meeting
Great Lakes Day in Washington
Washington, DC, USA
teder@glc.org

FEBRUARY 28 - MARCH 1

Breakbulk China 2012
Intex Shanghai
Shanghai, China
www.breakbulkevents.com

MARCH 5-6

Trans-Pacific Maritime Conference
Long Beach, CA, USA
events@joc.com

MARCH 15

Maritime Salvage: Where do we Stand?
Espaces Dalhousie
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

JUNE 18-21

13th World Conference Cities and Ports
Nantes Saint-Nazaire, France
www.citiesandports2012.com/fr/
conference@aivp.net

AUGUST 19-22

ACPA Annual AGM and Conference
Hamilton, ON, Canada
jbalfour@hamiltonport.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

ANNONCEURS



ADVERTISERS

ABS.....	16
APMC – ASSOCIATION DES PILOTES MARITIMES DU CANADA	97
ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES.....	94
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE WINDSOR.....	44
ALGOMA CENTRAL CORPORATION..... Couverture extérieure arrière	
ALUMINERIE ALOUETTE.....	45
BFL CANADA.....	102
CCM – CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME.....	13
CN – COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA	37
CPSLC – CORPORATION DES PILOTES DU SAINT-LAURENT CENTRAL	71
CSEM – CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME.....	80
CSL – CANADA STEAMSHIP LINES	1
CENTRE DE FORMATIONS AUX MESURES D'URGENCE IMQ	23
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	29
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT	80
DNV – DET NORSKE VERITAS (CANADA).....	101
DILTS PISTON HYDRAULICS	44
FEDNAV	75
GAZ MÉTRO	53-54
GROUPE DESGAGNÉS	Couverture intérieure avant
GROUPE OCÉAN	79
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	106
KONGSBERG MARITIME SIMULATION	81
LANGLOIS KRONSTRÖM DESJARDINS	84
LLOYD'S REGISTER NORTH AMERICA	Couverture intérieure arrière
LOGISTEC CORPORATION	61
MGT – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY.....	85
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	39
MCKEIL MARINE.....	27
NEAS – NUNAVUT EASTERN ARCTIC SHIPPING	17
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE	117
OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE	21
OCEANEX	67
PORT DE HALIFAX	12
PORT DE MONTRÉAL.....	73
PORT DE QUÉBEC.....	41
PORT DE SEPT-ÎLES.....	43
PORT DE THUNDER BAY	31
PORT DE TROIS-RIVIÈRES.....	87
PORT OF OSHAWA.....	35
PRINCE RUPERT PORT AUTHORITY	5
ROHDE & LIESENFELD CANADA.....	56
SIMEC – SOCIÉTÉ D'INTERVENTION MARITIME EST DU CANADA.....	94
S.I.U. – SYNDICAT INTERNATIONAL DES MARINS CANADIENS	7
SHIPOTOS.COM	117
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	117
TERMONT MONTRÉAL.....	92
TRANSPORT ROBERT.....	57
URGENCE MARINE.....	98
VITERRA	78

ABS.....	16
ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	Back cover
ALUMINERIE ALOUETTE.....	45
BFL CANADA.....	102
CMC – CHAMBER OF MARINE COMMERCE.....	13
CMPA – CANADIAN MARINE PILOTS' ASSOCIATION	97
CN – CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY	37
CSL – CANADA STEAMSHIP LINES	1
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS	80
DILTS PISTON HYDRAULICS	44
DNV – DET NORSKE VERITAS (CANADA).....	101
ECRC – EASTERN CANADA RESPONSE CORPORATION	94
EMERGENCY DUTIES TRAINING CENTER.....	23
FEDNAV	75
GAZ MÉTRO.....	53-54
GROUPE DESGAGNÉS	Inside front cover
IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION	21
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	106
KONGSBERG MARITIME SIMULATION	81
LANGLOIS KRONSTRÖM DESJARDINS	84
LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY	94
LLOYD'S REGISTER NORTH AMERICA	Inside back cover
LOGISTEC CORPORATION	61
MGT – MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP	85
MSRC – MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE	80
MID ST. LAWRENCE PILOTS CORPORATION.....	71
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	39
MCKEIL MARINE.....	27
NEAS – NUNAVUT EASTERN ARCTIC SHIPPING.....	17
NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE.....	117
OCEAN GROUP.....	79
OCEANEX	67
PORT OF HALIFAX	12
PORT OF MONTREAL	73
PORT OF OSHAWA.....	35
PORT OF QUÉBEC.....	41
PORT OF SEPT-ÎLES.....	43
PORT OF TROIS-RIVIÈRES	87
PRINCE RUPERT PORT AUTHORITY	5
ROHDE & LIESENFELD CANADA.....	56
ROBERT TRANSPORT	57
S.I.U. - SEAFARERS' INTERNATIONAL UNION OF CANADA.....	7
SHIPOTOS.COM	117
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	117
TERMONT MONTRÉAL.....	92
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION	29
THUNDER BAY PORT AUTHORITY	31
URGENCE MARINE.....	98
VITERRA	78
WINDSOR PORT AUTHORITY	44

Broader knowledge for a safer world.

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

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

Lloyd's Register 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 web site: <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 Central Corporation
63 Church Street, Suite 600, St. Catharines, Ontario L2R 3C4
(905) 687-7888 www.algonet.com

