

No 65

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

AGM AND CONFERENCE
AAPC • ACPA
AGA ET CONFÉRENCE

Canada's Pacific Gateway
Porte du Canada sur le Pacifique

8,95 \$





CHARTING A COURSE ON THE SEAS OF THE WORLD



PASSENGER MARITIME TRANSPORTATION ■ GENERAL CARGO AND LIQUID BULK MARITIME TRANSPORTATION, COASTAL AND INTERNATIONAL
SHIPOWNERS, CHARTERERS, BROKERS AND AGENTS ■ RENTAL AND OPERATION OF CRANES AND HEAVY MACHINERY
INTERMODAL TRANSHIPMENT ■ 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@desgagnés.com



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

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

Traducteurs / Translators:

Joanne McCracken, Yvan Rompré, Sébastien Stavrini

Correctrice / Proofreader:

Marie-Andrée L'Allier

Infographiste / Electronic publishing:

Denis Landry Contraste

RÉDACTION / EDITORIAL OFFICE

4493, Sherbrooke Ouest, bureau 200

Westmount (Québec) Canada H3Z 1E7

Tel.: 514 937 9009 Fax: 514 937 9088

ADMINISTRATION

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

Tel.: 418 692 3779 Fax: 418 694 6904

SERVICE AUX ABONNÉS / SUBSCRIBER SERVICE

mdawson@maritimemag.com

Tel.: 418 694 6903 Fax: 418 694 6904

MARKETING / PUBLICITÉ / ADVERTISING

Sophie Belina Brzozowska

marketing@maritimemag.com

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

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 Articles must be typed and unpublished.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

Les textes n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Nos lecteurs sont cordialement invités à soumettre suggestions, critiques ou articles pertinents. Ces derniers doivent être dactylographiés et inédits.

Toutefois, nous nous réservons le droit de corriger ou de retoucher les textes qui seront acceptés par le comité de rédaction.

Le contenu de la revue ne peut être reproduit sans autorisation écrite.

Dépôt légal / Copyright:

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2006

ISSN-1201-5415

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

Please add 5% GST and 8.5% QST.

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

Imprimé au Canada / Printed in Canada

Port payé à Québec. Envoi de Poste-publications

Convention no 40046923

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

mdawson@maritimemag.com

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

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

Canada

CHRONIQUES / COLUMNS

4

FORUM

Stephen Brooks

8

FIRST WATCH PREMIÈRE BORDÉE

Leo Ryan

14

ATLANTIC HORIZONS ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE

Tom Peters

17

PACIFIC HORIZONS ÉCHOS DU PACIFIQUE

Leo Quigley

20

CHAMBER OF SHIPPING OF BRITISH COLUMBIA

Stephen Brown

23

SOUNDING FROM SODES LA VOIX DE LA SODES

Nicole Trépanier

COUVERTURE / COVER

As is the custom, the summer edition of Maritime Magazine highlights an annual Dossier on the AGM and Conference of the Association of Canadian Port Authorities (ACPA), focused this year on 'game-changing' challenges. The host port on August 19-22 is Hamilton. This edition also contains an in-depth Dossier on Canada's Asia-Pacific Gateway. Further prominently featured is a report on the 40th anniversary of the Ocean Group.

The cover photo is a beautiful aerial view of the Port of Nanaimo, which will be playing host to the 2013 ACPA AGM and Conference.

Comme à l'habitude, le numéro estival du *Maritime Magazine* contient un dossier annuel sur l'AGA et Conférence de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC), qui portera particulièrement cette année aux facteurs qui «changent la donne». Le Port de Hamilton sera l'hôte de la conférence du 19 au 22 août. On trouvera aussi dans ce numéro un dossier fouillé sur la Porte canadienne de l'Asie-Pacifique. Un reportage sur le 40^e anniversaire du Groupe Océan y figurera également en bonne place.

La photo de la page couverture montre une superbe vue aérienne du Port de Nanaimo, qui accueillera en 2013 l'AGA et Conférence de l'AAPC.

Photo: NPA/Terry Patterson

25

Dossier

AAPC • ACPA

54th AGM AND CONFERENCE

54^e AGA ET CONFÉRENCE

Leo Ryan
Kathlyn Horibe
Robin Silvester

69

Dossier

Canada's Pacific Gateway
A Sea of Change
on the West Coast

Porte du Canada sur le Pacifique
Un vent de changement
sur la côte Ouest

Leo Quigley

54

OCEAN 40
1972-2012

Success built on teamwork
and selling solutions

Une réussite fondée sur l'équipe
et sur la vente de solutions

85

Maritime Salvage Conference

Colloque Assistance
maritime

Stéphane Miribel

91 JOURNAL

89 *Bookmark / Signet*

98 *La page de l'AGGIMQ*

99 *Calendar of Events / Calendrier des événements*

100 *Advertisers / Annonceurs*



Stephen Brooks

Vice-President, Government Affairs, Chamber of Marine Commerce

Vice-président, Affaires gouvernementales, Chambre de commerce maritime

La Garde côtière se prépare à augmenter les DSM

Le commissaire de la Garde côtière canadienne, Marc Grégoire, a récemment lancé un pavé dans la mare de l'industrie en annonçant des plans pour augmenter les Droits de services maritimes (DSM) que doivent verser les transporteurs pour des services comme le déglacage et les aides à la navigation. Selon les données les plus récentes, les augmentations pourraient s'élever à plusieurs millions de dollars par année.

La première réaction de l'industrie ne peut évidemment qu'être négative, mais l'annonce du commissaire

Coast Guard gearing up to increase Marine Services Fees!

The Commissioner of the Canadian Coast Guard, Marc Grégoire, recently sent a shot across industry's bow by announcing plans to increase Marine Services Fees (MSFs) that are charged to the shipping industry for services like icebreaking and aids to navigation. According to latest data, fee increases could add up to many tens of millions of dollars a year.

While industry's initial reaction has to automatically be negative, the Commissioner's announcement



Pierre Terrien

The big Canadian Coast Guard base on the Québec City waterfront plays a strategic role in ensuring year-round navigation, environmental protection, and other services on the St. Lawrence River.

La grande base de la Garde côtière canadienne à Québec a un rôle stratégique. Elle rend possible la navigation toute l'année, voit à la protection de l'environnement et fournit d'autres services sur le Saint-Laurent.

GUIDE POUR LA SÛRETÉ MARITIME ET LE CODE ISPS

ÉDITION DE 2012



INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION

PUBLISHING

visit www.imo.org for your local distributor

nous amène à nous poser des questions importantes. Et voici une des plus intéressantes: si les DSM sont considérés comme des «frais d'utilisation» au sens de la Loi sur les frais d'utilisation (... et cela doit très certainement être le cas!), le commissaire possède-t-il vraiment ce pouvoir?

Adoptée en 2004, la Loi sur les frais d'utilisation fédérale impose des exigences de taille à un organisme de réglementation comme la Garde côtière qui veut établir ou augmenter des frais d'utilisation. Le gouvernement doit, entre autres, aviser au préalable les clients de la hausse projetée, leur donner la possibilité de proposer des façons d'améliorer les services, mener une étude d'impact, expliquer clairement la façon dont les frais d'utilisation sont établis et en indiquer les composantes de coût et de recette.

De plus, l'organisme de réglementation doit établir un comité consultatif indépendant pour le traitement des plaintes déposées par les clients au sujet des frais d'utilisation.

Ce qui est tout particulièrement intéressant toutefois, c'est que le gouvernement doit aussi établir, pour l'évaluation du rendement de l'organisme de réglementation, des normes comparables à celles établies par d'autres pays qui fournissent des services similaires. Et si le montant des frais d'utilisation est supérieur aux frais d'utilisation en vigueur dans un autre pays pour des services analogues, le ministre doit justifier l'écart. Étant donné que la Garde côtière des États-Unis fournit les services de déglacage gratuitement dans un milieu qui est virtuellement le même, soit les eaux des Grands Lacs, il pourrait être très difficile à la Garde côtière canadienne de justifier une augmentation des droits.

Il pourrait donc ne pas être facile d'augmenter les DSM. C'est peut-être pour cela que le commissaire Grégoire a annoncé en même temps la création d'une toute nouvelle direction qui se consacrera entièrement au réexamen des DSM sous la conduite d'un directeur nommé depuis peu, Alex Lee.

Quels que soient les résultats de cet examen, grâce à la Loi sur les frais d'utilisation, l'industrie devrait au moins trouver du réconfort dans le fait que le processus gouvernemental pour faire approuver une hausse des DSM doit comprendre des consultations avec l'industrie et, plus important encore, que le processus devrait aussi fournir le type de renseignements détaillés sur les dépenses, le rendement et les services – tout spécialement pour les services de déglacage – qu'il était impossible d'obtenir jusque-là.

Nous exigeons instinctivement ce type d'information et de reddition de comptes de tout autre fournisseur de services. Par conséquent, il serait certainement indiqué que les mêmes règles s'appliquent au gouvernement pour les DSM. 

raises some important questions. Among the most intriguing is: if MSF fee increases are considered 'user fees' under the federal User Fees Act (... they most certainly should be!), will he actually be able to do it?

Passed in 2004, the federal User Fees Act poses some formidable challenges to regulating authorities like the Coast Guard that seek to impose new user fees or raise existing ones. Among other requirements, before increasing fees the government must notify clients, give clients the opportunity to propose ways to improve services, conduct an impact assessment, clearly explain how the user fee is determined while identifying all cost and revenue elements of the fee.

Additionally, the regulating agency has to set up an independent advisory panel to address any industry complaints about the user fee.

What's especially interesting, though, is that the government also has to establish standards that are comparable to those of other countries that provide similar services and against which the performance of the regulating authority can be measured. And if the amount of the user fee is higher than that for similar services in another country, then the Minister has to provide explicit reasons for the difference. Given that the U.S. Coast Guard provides icebreaking at no cost to industry, operating in virtually the same Great Lakes waters, this could be a very high performance standard for the Canadian Coast Guard to match and justify charging increased fees.

So increasing MSFs may not be easy. Perhaps that's why Commissioner Grégoire has also announced the creation of a brand new directorate devoted entirely to the MSF review, being run by freshly appointed director, Alex Lee.

Regardless of the outcome, because of the User Fee Act, industry should be able to at least take solace in the fact that the government's process for gaining approval for any MSF increase must involve consultation with industry, and most important, that the process should finally yield the kind of valuable expenditure, performance and service detail – especially for icebreaking services – that has never before been available.

We instinctively demand that kind of information and accountability from any other service provider. Consequently, it would certainly be welcome if the government also provided it for MSFs. 

ARCTIC SEALIFT YOU CAN DEPEND ON

“RELIABLE”

“OUTSTANDING CUSTOMER SERVICE”

“★★★★★”

“FLEXIBLE SCHEDULES AND EXPERT PLANNING”

“INUIT OWNERSHIP AND EMPLOYMENT”



Succeed with NEAS

Reserve now **1-877-225-6327**

Reserve online **www.NEAS.ca**



RELIABLE

RELIABLE SERVICES ACROSS NUNAVIK AND NUNAVUT,
INCLUDING BAFFIN, KIVALLIQ, AND KITIKMEOT COMMUNITIES.



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Dossiers clés examinés à la Conférence annuelle des transporteurs des Grands Lacs

Organisée à la fin de juin au centre de villégiature du Mont-Tremblant, à 140 km de Montréal, la 76^e Conférence annuelle organisée conjointement par l'Association des armateurs canadiens et la Lake Carriers' Association avait un ordre du jour chargé. Les principaux sujets abordés ont été l'analyse des tendances économiques, la gestion des voies navigables, les nouvelles réglementations internationales et les perspectives pour 2012 concernant le trafic sur la Voie maritime et certaines marchandises comme l'acier et le charbon.

Le président de l'AAC, Bruce Bowie, a prononcé l'allocution d'ouverture tandis que l'honorable Pierre Polievre, secrétaire parlementaire du ministre fédéral des Transports, qui accorde beaucoup d'intérêt et d'appui à l'industrie maritime, fut l'un des premiers conférenciers à prendre la parole.

Au sujet des perspectives économiques mondiales en ce début d'été, Warren Jestin, premier VP et économiste en chef à la Banque Scotia, a noté que l'inquiétude était toujours grande en Europe où les craintes d'une récession s'accroissent dans la zone euro et les problèmes financiers des secteurs bancaires s'aggravent dans certains pays méridionaux. Les États-Unis et le Canada, par contre, prévoient une croissance modeste d'environ 2 % tandis qu'en Chine et en Inde, le PIB continue de croître à raison de 8 % et de 6 % respectivement et qu'on prévoit une hausse additionnelle modeste en 2013.

Un des faits saillants de la conférence a été le discours d'une figure bien connue des milieux du transport maritime international, Peter Hinchliffe, secrétaire général de la Chambre internationale de la marine marchande (CIMO). Celui-ci n'a pas déçu l'auditoire, il s'en est pris à la réglementation de plus en plus étouffante qui augmente les coûts d'exploitation des navires. Les associations nationales d'armateurs qui font partie de la CIMO basée à Londres contrôlent plus de 80 % de la flotte mondiale.

M. Hinchliffe a fait plusieurs recommandations – mais il a également eu quelques remarques acerbes concernant une déclaration récente de M^{me} Christine Lagarde, directrice générale du Fonds monétaire international, au sujet des façons de financer le Fonds vert de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC).

«La marine marchande ne doit pas plier l'échine et accepter le rôle de vache à lait dans ce débat», a déclaré M. Hinchliffe avant de citer la déclaration suivante de M^{me} Lagarde: «Les taxes sur les émissions aériennes et maritimes internationales rapporteraient environ un quart des 100 milliards de dollars nécessaires pour l'adaptation au changement climatique et l'atténuation de ses effets dans les pays en développement, des ressources que les pays développés se sont

Annual Conference of Great Lakes carriers reviews key issues

Staged in late June at the Mont Tremblant resort 140 kms from Montreal, the 76th International Joint Conference of the Canadian Shipowners Association and the Lake Carriers Association had a packed business program. Leading topics included an analysis of economic trends, waterway management, North American and international regulatory developments, and the outlook for 2012 St. Lawrence Seaway traffic and such commodity cargoes as steel and coal.

CSA President Bruce Bowie delivered the welcoming remarks, while Pierre Polievre, Parliamentary Secretary to the federal Minister of Transport, who has shown strong interest and support for the marine industry, was an opening keynote speaker.

Assessing the global economic outlook in the early summer period, Warren Jestin, Senior VP and Chief Economist of Scotia Bank, noted that it was "high anxiety" time again in Europe, with recessionary conditions deepening in the Eurozone region and banking sector financial problems intensifying in some of the southern nations. On the other hand, the United States and Canada looked to be holding steady in slow growth in the 2% range while China and India continue to maintain GDP growth at respectively 8% and 6% levels, with a small additional increase seen for 2013.

A highlight of the event was the speech of a well-known figure in international shipping circles: Peter Hinchliffe, Secretary General of the International Chamber of Shipping (ICS). He did not disappoint his audience by taking to task an ever-growing landscape of regulations that will further add to the costs of running a ship. The national shipowner associations who belong to the London-based ICS control over 80% of the world's fleet.

Mr. Hinchliffe made a number of recommendations - but also had some pointed comments on a recent statement by Christine Lagarde, head of the International Monetary Fund, on ways to finance the Green Fund of the UN Framework Convention on Climate Change (UNFCCC).

"Shipping should not lie back and accept the role of cash cow in this debate," Mr. Hinchliffe said before citing this statement from Ms. Lagarde: "Charges on international aviation and maritime emissions would raise about a quarter of the \$100 billion needed for climate adaptation and mitigation in developing

Efficient

Safe

Environmentally smart

MARINE DELIVERS



www.cmc-ccm.com



CHAMBER OF
MARINE COMMERCE
CHAMBRE DE
COMMERCE MARITIME



Peter Hinchliffe, Secretary General of the International Chamber of Shipping, on left, with Bruce Bowie of the Canadian Shipowners Association

Peter Hinchliffe, secrétaire général de la Chambre internationale de la marine marchande, à gauche, avec Bruce Bowie de l'Association des armateurs canadiens

Leo Ryan

engagés à mobiliser d'ici 2020.»

Selon M. Hinchliffe, «de telles déclarations creuses ne paraissent tenir aucun compte des énormes répercussions de l'augmentation des redevances sur le transport maritime et sur les pays en développement où les coûts du commerce seront probablement affectés de façon disproportionnée».

Ce qui frappe encore davantage, à ses yeux, c'est que le seul objectif semble de fournir de l'argent et non d'obtenir une véritable réduction des émissions de CO₂.

Pour M. Hinchliffe, le transport maritime ne devrait plus être considéré comme un contributeur direct au Fonds vert. Il préconise que la réglementation du transport maritime soit entièrement laissée entre les mains de l'Organisation maritime internationale (OMI), qui peut contribuer au Fonds vert dans le cadre du processus de décaissement.

Il recommande notamment qu'il n'y ait plus de date fixe d'inscrite dans les conventions. «À l'avenir, les dates devraient être reliées à la date d'entrée en vigueur.»

Il avait auparavant souligné que huit ans se sont maintenant écoulés depuis l'adoption de la Convention sur la gestion des eaux de ballast et que celle-ci n'a toujours pas été ratifiée parce qu'au moins deux États représentant 10 % du tonnage mondial ne l'ont pas encore approuvée.

M. Hinchliffe a déploré que les politiciens en général ne soient pas conscients de la «véritable valeur» du transport maritime pour l'économie mondiale.

Il a prôné ce qu'il a appelé «une approche différente pour l'investissement dans une nouvelle technologie et la fin des réglementations fondées sur la pensée magique».

Il a ajouté qu'il ne devrait plus y avoir de réglementation qui ne serait pas précédée d'études coûts-avantages réalisées sous l'égide de l'OMI.

Côté réglementation, le CDR Ryan Allain de la Direction de la sécurité maritime de la Garde côtière des États-Unis, a exposé les grandes lignes de la Règle définitive touchant les déversements d'eaux de ballast de la USCG (USCG Ballast Water Discharge Final Rule) qui va s'appliquer aux navires neufs à compter de 2013 et plus tard aux navires existants.

Kirk Jones, vice-président, Développement durable, affaires industrielles et gouvernementales, a fait valoir la contribution de l'industrie maritime et du transport maritime courte distance à l'économie de la région des Grands Lacs et du Saint-

countries – resources that developed countries have committed to mobilize by 2020.”

According to Mr. Hinchliffe, “Such bland statements seem to pay no regard to the wider impact of increased charges on maritime transport and on developing countries whose trade cost is likely to be disproportionately affected.”

Perhaps even more telling, in his view, the main focus appears “entirely focused on delivering hard cash rather than actually reducing CO₂ emissions.”

Mr. Hinchliffe suggests shipping should be delinked as a direct contributor to the Green Fund. He stresses that shipping regulation should be kept firmly at the International Maritime Organization (IMO) which could contribute to the Green Fund as part of the disbursement process.

Amongst his recommendations, he said there should no more fixed dates on conventions. “In future, dates must be related to the entry into force date.”

Earlier, he noted that it is now 8 years since the Ballast Water Management Convention was adopted and yet is still not ratified due to delayed approval by at least two more states representing 10% of world tonnage.

Mr. Hinchliffe regretted that politicians generally fail to recognize the “true worth” of shipping for the global economy.

He advocated what he called “a different approach to investment in new technology and an end to aspirational regulation.”

He also said there should be no more regulation without credible cost/benefit studies having been conducted under the umbrella of the IMO.”

On the regulatory front, CDR Ryan Allain from the Directorate of Marine Safety at the U.S. Coast Guard summed up the main features of the USCG Ballast Water Discharge Final Rule which will apply to new vessels in 2013 and in later years to existing ships,

Kirk Jones, Vice-President, Sustainability, Government and Industry Affairs, underlined the contri-

Laurent (220 000 emplois) et il a insisté sur le fait qu'il s'agit du mode le plus respectueux de l'environnement.

Selon ses estimations, pour remplacer la capacité actuelle de la flotte des Grands Lacs, il faudrait ajouter deux millions de camions qui traverseraient la frontière Canada-États-Unis et causeraient encore plus de pollution sur les routes.

Il estime que la campagne «Marine Delivers» a aidé à améliorer l'image négative de l'industrie maritime, mais que celle-ci doit s'efforcer d'établir des liens plus étroits avec les groupes environnementaux mieux organisés et persuader les gouvernements d'élaborer des politiques qui tiennent compte de l'importance capitale du secteur maritime.

Les perspectives pour la Voie maritime et les expéditeurs

Craig Middlebrook, administrateur intérimaire à la Saint Lawrence Seaway Development Corporation de Washington, a décrit la situation actuelle comme une de «maintien du cap» – ajoutant que son organisme était en bonne position pour des dossiers prioritaires comme le financement des infrastructures et les inspections relatives aux eaux de ballast.

Terence Bowles, président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, s'est dit «prudemment optimiste» en prévoyant une croissance de 3 % des volumes de marchandises cette année. Une telle augmentation porterait ces volumes à 38,6 millions, presque au niveau d'avant la récession.

À la fin de mai, les expéditions étaient en hausse de 3,7 %, à 8,9 millions de tonnes. Cette croissance était attribuable à la demande de matières premières des entreprises de construction et des fabricants canadiens et étasuniens, de même qu'à l'augmentation des exportations de minerai de fer et de charbon vers les marchés internationaux.

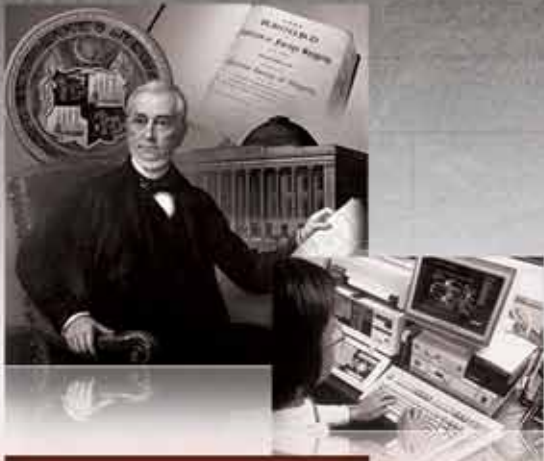
Interrogé quant à savoir si le prolongement de la saison de navigation de la Voie maritime jusqu'en janvier pourrait être envisagé de façon permanente à cause de nos hivers plus doux, M. Bowles a répondu que le raccourcissement de la période annuelle d'entretien hivernal ne pouvait être exclu – «même si le tonnage doit être un facteur».

Bob Sarvela, directeur, Transports et marketing à la Midwest Energy Resources Company (MERC), qui a pris la parole à la conférence, s'est montré franchement optimiste au sujet des perspectives pour le charbon.

En partenariat, notamment avec CSL, cette grande entreprise du Wisconsin a expédié l'an dernier vers Rotterdam par le port de Québec 370 000 tonnes de charbon qui ont été transbordées au terminal d'Arrimage Québec. Cette année, à la faveur d'un nouveau contrat, la MERC prévoit un bond considérable, à 1,5 million de tonnes.

Selon M. Sarvela, la MERC s'intéresse de plus en plus à la «route septentrionale vers l'Europe», qu'il qualifie d'«extraordinaire solution de rechange, plus fiable que la route du Golfe». **M**

Note de la rédaction: On a annoncé pendant la conférence que Bruce Bowie prendrait sa retraite du poste de président de l'Association des armateurs canadiens le 31 août. Il avait accédé à la présidence de l'AAC il y a six ans, après le départ à la retraite de Don Morrison.



150 years
Tradition in safety

Setting the Standard for Service

Promoting the security of life, property and the natural environment.

ABS

www.eagle.org

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

bution of the marine industry and shortsea shipping to the economy of the Great Lakes/St. Lawrence region (220,000 jobs) and as the most environmentally-friendly mode.

Replacement of current Great Lakes fleet capacity, he estimated, would entail two million more trucks crossing the Canada-U.S. border and polluting highways still more.

He said that the Marine Delivers campaign has helped to reduce a negative image of the marine industry. However, this sector should foster closer relations with better-organized environmental groups and induce governments to develop policies that recognize the crucial importance of the marine sector.

Seaway and shipper outlook

Craig Middlebrook, Acting Administrator of the Washington-based Saint Lawrence Seaway Development Corporation, described the present outlook as "staying the course" – with the agency well-positioned on such priority issues as infrastructure funding and ballast water inspections.

Terence Bowles, President and CEO of the St. Lawrence Management Corporation, said he was "cautiously optimistic" in forecasting a 3% growth in cargo volume this year. This would bring it to about 38.6 million, or close to the pre-recession level.

Year-to-date shipments to the end of May were up 3.7% at 8.9 million tonnes. This growth was driven by demand from U.S. and Canadian manufacturers and construction companies for raw materials, along with increased exports of iron ore and coal to international markets.

Asked if a longer Seaway shipping season, extending into January, could be a permanent feature in light of milder winters, Mr. Bowles indicated that shortening the annual winter maintenance period could not be excluded – "though tonnage has to be a factor."

Highly bullish on the coal outlook is Bob Sarvela, Director, Transportation and Marketing for Midwest Energy Resources Company (MERC), who spoke at the conference.

In partnership notably with Canada Steamship Lines, this big Wisconsin-based enterprise shipped 370,000 tonnes of coal last year to Rotterdam via the Port of Quebec and transshipped at the terminal of Quebec Stevedoring. This year, thanks to a new contract, MERC predicts a dramatic increase to 1.5 million tonnes.

Mr. Sarvela said MERC likes to talk more and more in terms of "The Northern Route to Europe" – which he qualifies as "a great alternative and more reliable than the Gulf." 

Editor's note: during the conference, it was announced that Bruce Bowie will be retiring as President of the Canadian Shipowners Association on August 31. He was at the CSA helm for six years following the retirement of Don Morrison.



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



**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



Tom Peters

Les vicissitudes du transport conteneurisé Halifax-Boston

Une tentative d'établissement d'un service de collecte-distribution de conteneurs entre Halifax et la Nouvelle-Angleterre a encore une fois échoué.

American Feeder Lines a fermé boutique au bout d'à peine neuf mois d'exploitation. Le service hebdomadaire a été interrompu en avril. Les quatre partenaires privés, dont l'homme d'affaires allemand Tobias Koenig et Rudy Mack, vieux routier du transport maritime et ex-PDG de Hapag-Lloyd, ont cité le manque d'investisseurs à long terme, les volumes inférieurs aux attentes et les prix élevés du carburant pour expliquer l'abandon du service.

Le seul navire affrété par la compagnie, l'**AFL New England** de 700 EVP, a été saisi à Halifax à cause de factures impayées. Au moment où ces lignes sont rédigées, il est mouillé au Bedford Basin à Halifax, immobilisé dans le port jusqu'à ce que des arrangements financiers soient conclus avec les créanciers.

Cerescorp est l'un des principaux créanciers; elle réclame, selon les documents juridiques, plus de 260 000 \$. Selon des articles parus dans les journaux, c'est cette compagnie qui est à l'origine de la saisie du navire.

Cerescorp n'est que l'un des nombreux créanciers qui attendent le paiement de services et de fournitures. Les factures dépasseraient au total le million de dollars.

L'échec d'AFL est le dernier de plusieurs essais tentés depuis quelques années pour établir un service de transport de fret viable entre Halifax et la Nouvelle-Angleterre. L'**AFL New England** faisait escale à Portland et Boston. La compagnie avait des contrats avec cinq importants transporteurs faisant escale à Halifax.

SPM Marine, Halship Inc. et Eimskip ont aussi échoué. Cette dernière société islandaise a interrompu le service au bout d'une courte période lorsqu'elle a décidé de se réorganiser.

La capitulation d'AFL n'était pas une surprise pour certaines sources de l'industrie.

Calvin Whidden, vice-président principal de Cerescorp à Halifax, en a vu bien d'autres arriver et repartir au cours de ses trente années à Halifax. «J'espérais que cela réussirait, mais l'échec ne m'a pas surpris», a-t-il déclaré.

Un autre vétéran de l'industrie, qui avait vraiment songé à un service du genre pour ses propres activités et qui a voulu garder l'anonymat, était sceptique il y a quelques mois quant au potentiel du service d'AFL. «Les volumes ne sont tout simplement pas suffisants», affirmait-il à l'époque.

Une troisième personne, associée à l'une des tentatives

The continuing perils of Halifax-Boston feeder services

Another attempt to establish a container cargo feeder service between Halifax and New England has failed.

American Feeder Lines pulled the plug on its service after only nine months in operation. The weekly service ended in April. The four private partners, including German businessman Tobias Koenig, and Rudy Mack, a veteran of the shipping industry and former president and CEO of Hapag-Lloyd, cited a lack of long-term investors, lower than anticipated volumes and high fuel prices, as the major reasons for calling it quits.

The company's lone vessel under charter, **AFL New England**, with a capacity of 700 TEUs, was arrested in Halifax for unpaid bills and as of this writing was anchored in Halifax's Bedford Basin, unable to leave the port until financial arrangements are made to satisfy creditors.

One of the main creditors is Cerescorp which is owed, according to legal documents, over \$260,00. Press reports say Cerescorp initiated the vessel's arrest.

Cerescorp is just one in a long list of creditors looking to be paid for services and supplies. Bills are said to be over \$1 million.

The AFL demise is the latest in a number of attempts over the past several years to establish a viable cargo link between Halifax and New England. **AFL New England** called at the ports of Portland and Boston. The company had contracts with five major carriers calling Halifax.

Others who tried and failed have included SPM Marine, Halship Inc. and Eimskip, which ended a service after a short period when the Icelandic company decided to restructure.

The end of the AFL service didn't come as a surprise to industry sources.

Calvin Whidden, Cerescorp Senior Vice-President in Halifax, said that in the three decades working in Halifax he has seen others come and go. "I was hopeful it would make it but it's not a surprise that it has failed," he said.

Another industry veteran, who had actually looked at a similar service for his own business and who didn't want to go on public record, was sceptical several months ago about the potential of the AFL service. "The volumes just aren't there," he said at the time.

infructueuses précédentes, avait déclaré lors du lancement du service d'AFL que sa propre expérience lui faisait douter fortement de la réussite du projet.

Au cours d'une interview précédant le démarrage, Rudy Mack, chef de l'exploitation d'AFL, avait affirmé que selon tous les indices, le service pouvait être viable.

Selon lui, AFL avait eu de bonnes discussions avec les transporteurs lors des contrôles préalables effectués avant de se lancer, et «les exportateurs de la Nouvelle-Angleterre étaient enthousiastes».

Il a ajouté que toutes les discussions antérieures, et elles furent nombreuses, montraient que les cargaisons étaient là, de même que la volonté d'utiliser le service. Selon lui, la présence d'AFL à Halifax offrait aux exportateurs une solution de rechange intéressante à New York.

M. Mack, qui, avec les trois autres investisseurs privés, a englouti environ 4 millions de son propre argent dans l'entreprise, a conclu que c'était le bon moment de démarrer l'entreprise, mais que la conjoncture s'était détériorée à cause de l'imprévisibilité de l'économie mondiale.

Ce que bien des observateurs de l'industrie ont beaucoup de mal à comprendre, ce sont les 500 000 \$ que l'Administration portuaire de Halifax (APH) a versé à AFL pour couvrir une partie des coûts de fonctionnement.

On peut se demander si l'APH a consenti ce prêt dans l'espoir qu'AFL réussirait et que le port pourrait récupérer une partie des volumes conteneurisés que lui ont fait perdre les départs de la Green Alliance et de CMA CGM l'an dernier?

La porte-parole de l'APH, M^{me} Michele Peveril, a défendu le prêt en ces termes: «Il y avait une part importante d'investissements privés dans AFL et celle-ci disposait de capitaux suffisants. C'était une partenaire de qualité, nous avons évalué sa proposition et nous y étions favorables en raison du personnel, de l'expérience et des capitaux sur lesquels le projet s'appuyait.»

Selon M^{me} Peveril, il est trop tôt pour savoir quelle proportion de son investissement l'APH pourra récupérer. Tout indique que ce sera très peu, voire rien du tout. **M**



The AFL New England was the latest casualty in efforts by carriers to develop regular feeder services between Boston and Halifax..

L'AFL New England a été victime de la dernière tentative infructueuse pour établir un service régulier de collecte-distribution de conteneurs entre Boston et Halifax.

A third person, who had been associated with one of the previously failed ventures, commented at the start-up of AFL, that he just couldn't see the service working based on his history in the business.

In an interview prior to the launch, Rudy Mack, AFL's COO, said all the signs were there that the service would work.

In conducting its due diligence prior to taking the plunge, Mr. Mack said AFL had good discussions with carriers and "New England exporters were excited."

He added that all the prior discussions, and there had been many, "gave us a safe feeling the cargo was there. The willingness to use us was there." Mr. Mack

said AFL using Halifax offered a very competitive alternative for exporters rather than using New York.

Mr. Mack, who along with the three other private investors, lost approximately \$4 million of their own money, said in the end the timing was right but the environment was not right referring to the unpredictable global economy.

What has been even more baffling to many industry observers was the \$500,000 given to

AFL by the Halifax Port Authority to help cover operational costs.

It begs the question did HPA make the loan in the hope AFL would succeed and the port could recover some of the container business it lost when the Green Alliance and CMA CGM pulled out last year?

HPA spokesperson Michele Peveril defended the loan, declaring: "There was substantial private investment in AFL and it was well capitalized. They were a good partner and we assessed their proposition and were in support based on the people, experience and the capitalization they had in place."

She went on to say it was too early to determine how much of a loss on its investment HPA would suffer. The signs point to little recovery, if any at all. **M**

Ensemble au service du secteur Maritime

Together serving the Maritime Sector




NOS CHAMPS D'EXPERTISE	OUR FIELDS OF EXPERTISE
Techniques maritimes	Maritime techniques
Gestion portuaire et transport maritime	Port management and maritime transport
Interventions sous-marines et hyperbares	Underwater and hyperbaric interventions
Navigation électronique	Electronic navigation
Sûreté et sécurité maritime	Maritime safety and security
Technologies environnementales	Environmental technologies
Mesures d'urgence	Emergency duties
Simulation	Simulation
Des solutions intégrées et adaptées à vos besoins de formation et de recherche	Integrated solutions adapted to your training and research needs



**Institut maritime
du Québec**
Cégep de Rimouski

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



**MARITIME
INNOVATION**
Développement des technologies

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




**Hire the Marine Hydraulic
Experts!**

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

Dilts Piston Hydraulics Inc.

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

Serving the Hydraulic needs of the Marine industry since 1988




Visit us on-line



NAVTECH INC.
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



Leo Quigley

Renaissance de l'industrie de la construction navale en Colombie-Britannique

L'industrie de la construction navale de la Colombie-Britannique a pu survivre, voire parfois prospérer, pendant deux guerres mondiales, et malgré d'énormes fluctuations de l'économie mondiale, un dollar en dents de scie et la montée de l'Asie qui s'est imposée comme leader mondial de la construction de navires de commerce bon marché.

Le creux de la vague est survenu dans les années 1990 quand les affaires ont chuté dramatiquement au point que bien des vieux chantiers ont dû fermer leurs portes.

Exception faite de l'infortuné programme de construction de traversiers rapides lancé par la province en 1994, la construction navale a surtout stagné en C.-B. jusqu'à l'annonce par Ottawa en janvier dernier de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale (SNACN) et du choix de Seaspan, qui possède des chantiers maritimes à Vancouver et à Victoria, comme maître d'œuvre du volet de 8 milliards de dollars canadiens du programme de construction de navires non combattants et des Chantiers maritimes Irving de Halifax pour la construction des navires de combat.

Cette annonce était doublement inhabituelle. D'abord, à cause de la valeur du contrat, 33 milliards de dollars, et ensuite, parce que le processus s'est attiré les éloges de la

Renaissance of British Columbia shipbuilding industry

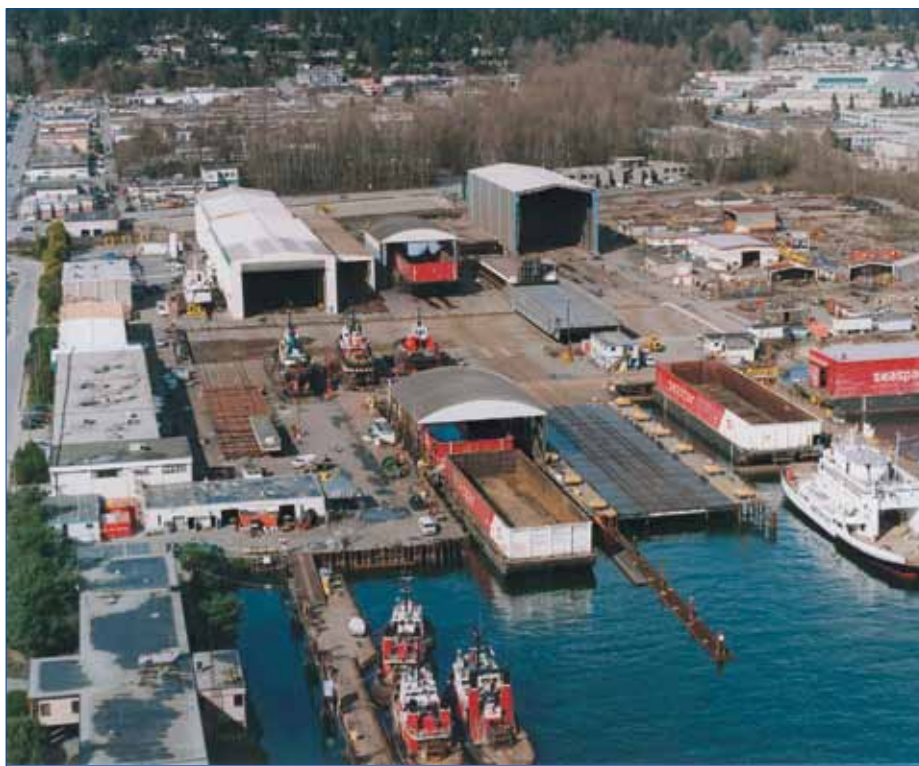
British Columbia's shipbuilding industry has been able to survive, and sometimes flourish, throughout two World Wars, massive swings in the global economy, a roller coaster dollar and the rise of Asia as a world leader in building low cost commercial vessels.

The most serious decline came in the 1990's when business dropped off dramatically and many long-time shipyards were forced to close their doors.

Other than the ill-fated high speed ferry program launched by the provincial government in 1994 shipbuilding in the province remained pretty much stagnant, until January of this year when Ottawa announced its National Shipbuilding Procurement Strategy and selected Seaspan, with

shipbuilding facilities in Vancouver and Victoria, as its lead builder for the C\$8 billion non-combat vessels portion of the program and Irving Shipyards in Halifax as the builder of combat vessels.

This announcement was unusual in two ways. First, it was a very large contract at \$33 billion and, secondly, it was praised by most observers as having been carried out in a fair and open, hands-off, manner by the senior civil servants involved. As a conse-



Seaspan's Vancouver Shipyards was a big winner in the federal government's recent massive naval contract.

Le chantier naval Vancouver Shipyards de Seaspan a obtenu un volet important de l'énorme contrat de construction navale du gouvernement fédéral.

Seaspan

Shipyard workers at Vancouver Shipyards in the process of installing a propeller.

Des travailleurs en train d'installer une hélice au chantier naval Vancouver Shipyards.

plupart des observateurs qui ont reconnu qu'il avait été conduit par les hauts fonctionnaires responsables de manière équitable, transparente et sans ingérence politique, ce qui laissait peu de prise aux critiques de l'opposition officielle et des commentateurs des médias.

En faisant l'annonce, le premier ministre Harper a déclaré que l'entente de principe annoncée le 12 janvier constituait la première étape d'un processus qui débouchera sur la conclusion d'ententes d'approvisionnement stratégique, à savoir une entente-cadre qui «définira la relation entre le gouvernement du Canada et le chantier Vancouver Shipyards Co. Ltd.»

«Elle [l'entente-cadre] établira les paramètres en fonction desquels le gouvernement négociera des contrats justes et équitables avec le chantier Vancouver Shipyards Co. Ltd. pour chacun des navires non destinés au combat, y compris les navires de soutien interarmées de la Marine royale canadienne, les navires scientifiques hauturiers de la Garde côtière canadienne ainsi que le nouveau brise-glaces polaire», a-t-il déclaré.

Seaspan salue l'approche d'Ottawa

Lors de la signature de l'entente-cadre, le PDG de Seaspan, Jonathan Whitworth, a déclaré: «Dès le début du projet de la SNACN, il y a plus d'un an, le gouvernement du Canada a promis que le processus serait équitable, transparent et ouvert et que les soumissions retenues seraient choisies au mérite et non avec des visées politiques. Nous sommes heureux que le gouvernement du Canada ait respecté cet engagement et nous anticipons une longue et fructueuse collaboration.»

Le premier navire que Seaspan construira dans le cadre du programme sera un navire hauturier de sciences halieutiques. Avant qu'un contrat soit signé avec le gouvernement fédéral, les ingénieurs de Seaspan établiront le cahier des charges et les plans et ils fixeront le prix, a déclaré M. Whitworth. Cela pourrait prendre le reste de l'année.



Seaspan

quence the amount of sniping by the Official Opposition and media commentators was minimal.

In making the announcement Prime Minister Harper said the agreement in principle announced on January 12 would be the first step in a process, leading to strategic sourcing arrangements, called an umbrella agreement, that would "define the relationship between the Government of Canada and Vancouver Shipyards Co. Ltd."

"It will set the parameters under which the Government will negotiate fair and reasonable individual contracts with Vancouver Shipyards Co. Ltd. for each non-combat vessel it undertakes, including the Royal Canadian Navy's joint support

ships, the Canadian Coast Guard's offshore science vessels and the new polar icebreaker," he said.

Seaspan's Whitworth salutes Ottawa approach

At the signing of the umbrella agreement Jonathan Whitworth, Seaspan CEO, said: "'From the start of the NSPS project over a year ago, the Government of Canada promised a fair, transparent and open process that would see winning bids chosen on merit and not on political factors. We are delighted the Government of Canada held true to this commitment and look forward to a long and successful relationship."

An offshore fisheries science vessel will be the first ship built by Seaspan under the program. Prior to a contract being signed with the federal government, engineers for Seaspan will work out the project's specifications and design and price it out, Whitworth said. That could take to the end of this year. Construction of the fisheries vessel will likely begin in the second or third quarter of 2013, he said.

Seaspan is spending up to \$200 million to upgrade its Vancouver and Victoria yards. Speaking at the B.C. Chamber of Commerce Transportation Summit June 5, Mr. Whitworth said that in 2009, prior to the announcement of the federal procurement

program, he was considering ways to "turn the lights out" at the shipyards. But, October 19, 2011, when he received a call from Ottawa: "was a day I'll never ever, ever, forget."

That was the day he received the phone call saying Seaspan had won the \$8 billion non-combat shipbuilding program; a program that involves a number of ships, including research vessels, that could take as many as 20 years to complete and, if all goes according to plan, will include the launching of a new state-of-the-art polar icebreaker for the Canadian Arctic.

The new icebreaker, the first to be constructed by either Canada or the U.S. in decades, will be named CCGS John G. Diefenbaker and will be a centrepiece of Ottawa's Northern Strategy.

Without a doubt, after the many years that B.C.'s shipbuilding industry has had to struggle, that single event will firmly put a feather in the province's cap as a world class shipbuilder to be reckoned with.

It would have made Dief the Chief proud. 

La construction des navires halieutiques commencera probablement au deuxième ou au troisième trimestre de 2013, a-t-il précisé.

Seaspan investit jusqu'à 200 millions de dollars pour améliorer ses chantiers maritimes de Vancouver et de Victoria. Prenant la parole au Sommet sur les transports de la B.C. Chamber of Commerce le 5 juin, M. Whitworth a déclaré qu'en 2009, avant l'annonce du programme d'approvisionnement fédéral, il envisageait de «fermer boutique». Mais «il n'oubliera jamais» le 19 octobre 2011, le jour où il a reçu l'appel d'Ottawa.

C'est cet appel qui lui a appris que Seaspan avait été choisie pour le programme de construction de navires non combattants de 8 milliards de dollars, programme qui englobe un certain nombre de navires dont la construction pourrait s'étaler sur une vingtaine d'années, y compris des navires de recherche, et même, si tout va comme prévu, un brise-glaces polaire ultra-moderne destinés à l'Arctique canadien.

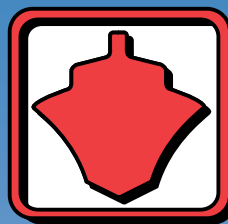
Le nouveau brise-glaces, le premier construit au Canada ou aux États-Unis depuis des décennies, sera baptisé NGCC **John G. Diefenbaker** et il constituera la pièce maîtresse de la Stratégie pour le Nord d'Ottawa.

Nul doute qu'après toutes ces années noires pour l'industrie de la construction navale de la C.-B., ce contrat permettra à la province d'ajouter une corde supplémentaire à son arc et lui permettra de s'imposer comme un site de construction navale de classe mondiale avec lequel il faudra compter.

«Dief the Chief» en serait bien fier. 

Call us first!

514-640-3138



URGENCE MARINE INC.

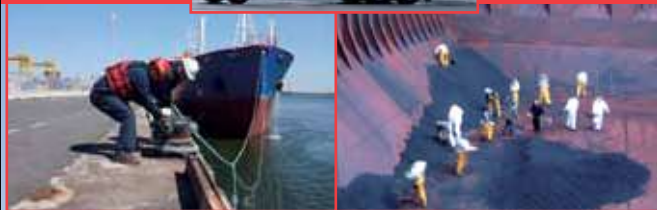


Since 1981...

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
- Hazardous waste collection

URGENCE MARINE INC.

SECTION 110N, Port de Montréal, C.P. 111
Montréal (Québec) H1B 5K1

Fax: 514-640-4509

marine@urgencemarine.com



www.urgencemarine.com



Stephen Brown

Président, Chamber of Shipping of British Columbia

President, Chamber of Shipping of British Columbia

Un peu de calme: ni l'énergie ni les pétroliers ne sont une menace!

Le capitaine George Vancouver n'a certes jamais pensé que la ville qui allait un jour porter son nom pourrait être ainsi balayée par une vague d'hystérie déclenchée par des groupes de politiciens municipaux, provinciaux et nationaux opportunistes.

On ne peut plus douter que la côte Ouest du Canada est ciblée par des groupes d'écologistes et des activistes de tout acabit.

Le débat est alimenté par l'opposition entre partisans et détracteurs de l'exploitation des sables bitumineux, mais il a pour conséquences indirectes le dénigrement et la stigmatisation absolue d'une industrie dont le dossier en matière de sécurité et de gestion efficace du risque est pourtant exemplaire.

Voici les tactiques les plus communes:

- Mettre en relief tous les accidents maritimes impliquant un navire-citerne, sans égard à l'époque et aux circonstances, pour faire croire que la circulation des pétroliers est une menace pour le mode de vie des Britannico-Colombiens.
- Forcer par l'intimidation les conseils municipaux d'un bout à l'autre de la côte à voter une interdiction de la circulation de pétroliers sous peine d'être rejetés par l'électorat.
- Par n'importe quel moyen, y compris les plus malhonnêtes, susciter un «facteur de crainte» parmi les groupes des Premières Nations.
- Prendre pour cible les institutions financières liées directement ou indirectement aux promoteurs des projets.
- Ne jamais laisser les faits contrecarrer la recherche d'appuis.

La dernière tempête qui a provoqué l'indignation du conseil municipal de Vancouver et de ses riches amis écologistes militants, c'est l'annonce en avril que Kinder Morgan projetait de dépenser 5 milliards de dollars pour doubler son oléoduc Trans Mountain de 1 150 kilomètres entre l'Alberta et Vancouver afin d'en faire passer le débit quotidien de 300 000 à 850 000 barils. En 59 ans, les pétroliers qui font escale au Terminal Westridge de la compagnie n'ont pourtant jamais été impliqués dans un seul incident.

Si la compagnie allait de l'avant avec son projet d'ex-

Enough hysteria on energy/tanker projects!

Captain George Vancouver could not have imagined that the city which would eventually bear his name would be subject to the hysteria that is currently being generated up by opportunistic groups of municipal, provincial and national politicians.

There can no longer be any doubt that Canada's west coast has been singled out by environmental groups and all manner of activists for special treatment.

Whilst the heart of the argument lies with whether one agrees with development of Canada's oil sands, the consequential impact is the outright castigation and mis-representation of an industry with an exemplary record of safety and effective risk management.

Common tactics:

- Focus on every marine incident involving a tanker that has ever occurred, no matter how long ago and no matter what the true circumstances, to create the impression that the tanker industry poses a threat to the way of life of British Columbians.
- Intimidate municipal councils up and down the coast to vote in favour of a ban on tanker traffic or face the electoral consequences.
- By fair means or foul, generate a "fear factor" amongst First Nations groups.
- Target financial institutions with any link, direct or indirect, to project proponents
- Under no circumstances allow facts to get in the way of canvassing for votes

The announcement in April that Kinder Morgan plans to spend \$5 billion to twin the company's 1,150 kilometer Trans Mountain crude oil pipeline from Alberta to Vancouver, increasing capacity from 300,000 to 850,000 barrels per day is the latest firestorm to generate indignation from Vancouver City Council and its wealthy environmental activist friends. This despite a 59 year, incident free record of handling tanker traffic calling the company's Westridge Terminal.



The scope of risk mitigation applied to tanker traffic through Port Metro Vancouver is second to none anywhere in the world – Stephen Brown

Nulle part au monde les mesures de réduction des risques liés à la circulation des pétroliers ne sont plus rigoureuses qu'à Port Metro Vancouver – Stephen Brown

pansion, il y aurait éventuellement un pétrolier aframax sur les 10 ou 12 navires qui feraient escale quotidiennement à Vancouver.

Comparons avec la situation mondiale en 2011:

- 164 navires en moyenne franchissaient quotidiennement sans pilotes ni remorqueurs d'escorte le détroit de Malacca d'une largeur de 1,7 mille marin à son point le plus étroit.
- 50 navires en moyenne, dont 10 pétroliers, franchissaient chaque jour le canal de Suez.
- 38 navires en moyenne traversaient quotidiennement le canal de Panama, dont 6 pétroliers.
- 137 navires en moyenne, dont 15 pétroliers, franchissaient chaque jour le Bosphore, large de 0,6 mille marin à son point le plus étroit (le pilotage n'est pas obligatoire et seuls les navires-citernes de plus de 250 m de longueur doivent se faire escorter par un remorqueur).

La statistique peut-être la plus révélatrice, c'est celle des 128 000 navires qui ont fait escale dans le port de Singapour en 2011. De ce nombre, 22 000 pétroliers de toutes tailles, dont certains géants mondiaux.

Le 24 avril 2012, le conseil municipal de Vancouver a placé en ligne une pétition dont voici le texte: «*La compagnie texane Kinder Morgan veut augmenter le débit du pipeline Trans Mountain pour expédier plus de pétrole des sables bitumineux via Vancouver. L'expansion projetée aurait pour effet de quintupler la circulation de pétroliers, ce qui augmenterait dramatiquement les risques de déversement catastrophique d'hydrocarbures. Un déversement d'hydrocarbures dans le port de Vancouver, dans l'inlet Burrard ou dans le fleuve Fraser*

Should the expansion proceed, of the 10-12 ships arriving Vancouver daily we have the prospect to eventually see one Aframax sized tanker.

By world comparison, in 2011:

- An average of 164 vessels per day transited the Malacca Straits which are 1.7 nautical miles wide at the narrowest point with no provision for pilots or tug escorts
- An average 50 ships per day transited the Suez Canal of which 10 were tankers
- An average of 38 ships per day transited the Panama Canal of which 6 were tankers
- An average of 137 ships per day transited the Bosphorus Straits which are 0.6 nautical miles wide at the narrowest point and of which 15 were tankers (no mandatory pilotage and only tankers over 250m in length are required to take a tug escort).

Perhaps the most eye opening figure is the 128,000 ships calling the port of Singapore in 2011 of which 22,000 were tankers of all sizes including some the world's largest.

On April 24 2012, Vancouver City Council posted an on-line petition which reads as follows: «*Texas-based Kinder Morgan wants to expand the Trans Mountain pipeline to ship more Tar Sands oil through Vancouver. The proposed expansion would increase tanker traffic fivefold, dramatically increasing the chances of a devastating oil spill. A spill in Vancouver Harbour, Burrard Inlet, or the Fraser River would*

serait dévastateur pour l'iconique parc Stanley, les espèces locales et l'habitat de reproduction, serait désastreux pour notre industrie touristique et menacerait les emplois portuaires.

Les Vancouverites ne veulent pas que leur ville devienne un énorme port pétrolier. L'expansion du pipeline et l'augmentation de la circulation de pétroliers sont en conflit avec notre identité et nos valeurs et avec notre économie et elles compromettent l'avenir plus vert auquel nous aspirons. Le risque de déversement d'hydrocarbures menace le mode de subsistance de notre ville et la splendeur de notre environnement. Luttons pour que Vancouver reste verte!

Ce qui est tragique en l'occurrence, c'est que la participation aux scrutins municipaux est traditionnellement faible au Canada. En 2011, le parti au pouvoir à Vancouver a été réélu avec 53,2 % des votes alors que la participation électorale atteignait à peine 34,6 %. Cela semble un bien faible mandat pour dicter une politique énergétique nationale.

Le gouvernement du Canada commence enfin à répliquer aux activités de groupes autoproclamés, souvent financés aux États-Unis, qui veulent régenter notre politique énergétique nationale tout en se prévalant des avantages fiscaux accordés aux organismes de bienfaisance. Il paraît désormais clair, même pour l'observateur le moins attentif, que nous devons livrer, pour conquérir les cœurs et les esprits, un combat que nous ne pouvons tout simplement pas nous permettre de perdre. À nos collègues des milieux maritimes du Centre et de l'Est du Canada, je dis «préparez-vous» car si les projets d'exportation de bitume et de GNL par la côte Ouest du Canada échouent, vous serez presque certainement les suivants à aller au front.

Le problème est le même pour l'industrie de la construction de pipelines malgré sa technologie de pointe. Trois millions de barils de pétrole brut environ (l'équivalent de 1,5 TGTB) passent chaque jour dans le réseau d'oléoducs du Canada.

Au total, notre réseau d'oléoducs et de gazoducs s'étend sur 420 000 km et celui des États-Unis, sur 2,7 millions de km, dix fois plus qu'en Europe. C'est dans cette perspective qu'il faut juger le succès des groupes d'écologistes et d'activistes qui ont pu retarder momentanément le projet d'oléoduc Keystone XL de 1 900 km destiné au transport jusqu'au Nebraska de pétrole brut et de bitume dilué de la région des sables bitumineux de l'Athabasca dans le Nord-Est de l'Alberta: ce n'est en somme que le prolongement inoffensif d'un réseau de pipelines déjà bien développé.

Nulle part au monde les mesures de réduction des risques liés à la circulation de navires-citernes ne sont plus rigoureuses qu'à Vancouver. Il est encore temps pour que les intervenants de l'industrie et les politiciens de toute allégeance laissent les esprits se refroidir et entament un débat rationnel. Nous ne manquons sûrement pas de confiance en notre administration maritime nationale au point de songer sérieusement à devenir la première juridiction au monde qui restreindrait sévèrement des mouvements si cruciaux pour l'avenir économique du Canada et du monde. Le capitaine Vancouver se retournerait certainement dans sa tombe si cela devait arriver. 

devastate iconic Stanley Park and local species and breeding habitat, have a disastrous impact on our tourism industry, and threaten port jobs.

Vancouverites do not want to see our city become a huge oil port. The expansion of the pipeline and tanker traffic is at odds with our identity, our values, the economy we have and the greener future we are building. The risk of an oil spill threatens the livelihood of our city and the splendor of our surroundings. Let's keep Vancouver green!"

The tragedy here is that voter turnout in municipal elections across Canada is traditionally low. In 2011, the ruling party in Vancouver was returned to power with 53.2% of the vote on a turnout of only 34.6%. This hardly seems a mandate on which to seek to dictate national energy policy.

The Government of Canada is finally challenging the activities of self appointed, often U.S. financed groups that seek to dictate our national energy policy while simultaneously claiming charitable taxation status. It should be clear by now to even the most casual observer that we are in a battle for hearts and minds that we simply cannot afford to lose. To our maritime colleagues in central and eastern Canada, I would also suggest to brace yourselves because if the projects to export bitumen and LNG from Canada's west coast are ultimately unsuccessful, you are almost certainly next in the firing line.

The problem is the same for the technologically advanced pipeline construction industry. About three million barrels of crude oil (equivalent to 1.5 VLCCs) pass through Canada's crude oil pipeline network each day.

Overall, our oil and gas network comprises some 420,000 kms whereas that of the United States is some 2.7 million kms i.e. ten times that of Europe. It is in this context that, the short term success of environmental and activist groups in delaying the the 1,900 km Keystone Pipeline XL project intended to carry crude oil and diluted bitumen from the Athabasca Oil Sands in N.E. Alberta to Nebraska needs to be understood, namely a fairly innocuous extension of an already highly developed pipeline network.

The scope of risk mitigation applied to tanker traffic in Vancouver is second to none anywhere in the world. There is still time for industry stakeholders and politicians of all stripes to take a deep breath and engage in rational discussion. Surely we are not so lacking in national self confidence in maritime administration that we would seriously wish to be the world's first jurisdiction to place major restrictions on traffic which is so crucial to the economic future of Canada and the larger world. Captain Vancouver must surely be turning in his grave at the prospect. 



Nicole Trépanier

President, St. Lawrence Economic Development Council (SODES)

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

Planifier le Saint-Laurent de demain

Plusieurs membres de l'industrie maritime travaillent assidûment à prévoir la demande des expéditeurs et les tendances des marchés à long terme. Cette préoccupation des ports et des transporteurs, notamment, n'est surtout pas un phénomène récent. Il s'agit en fait d'un exercice continu et nécessaire vu l'ampleur des investissements qu'exigent les infrastructures maritimes dans l'axe Saint-Laurent-Grands Lacs.

Les coûts des installations maritimes sont certes importants et leur construction ne peut être improvisée. À l'heure où les infrastructures de transport terrestre (ponts, routes, voies ferrées) ont atteint ou sont sur le point d'atteindre leur durée de vie utile, on peut aisément imaginer ce qu'exigeront, en termes de financement, les infrastructures maritimes du système Saint-Laurent-Grands Lacs qui datent d'une période bien antérieure à celle des principaux travaux d'ingénierie civile.

Malgré les difficultés économiques auxquelles font face certaines nations et la reprise anémique de l'économie de nos voisins du Sud, on observe ici au Canada une croissance qui, même si elle n'est pas fulgurante, demeure soutenue. En pareilles circonstances, la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) juge prioritaire de doter ses membres et les gouvernements d'une image actualisée des besoins du secteur maritime au plan des investissements, ceux propres au maintien des infrastructures mais aussi ceux liés aux prévisions de croissance. Ces données sont fondamentales pour connaître avec exactitude les actions à réaliser afin que le système Saint-Laurent-Grands Lacs occupe toujours dans l'avenir son rôle prépondérant dans la dynamique économique du pays.

En plus de mettre à jour des informations recueillies dans l'étude sur le Corridor de commerce de 2008¹, notre objectif à la SODES consiste à planifier de manière concertée le corridor des 20 à 25 prochaines années. Nos membres et partenaires seront prochainement invités à collaborer à l'exercice d'actualisation. Nous vous encourageons à contribuer à cet effort pour que le secteur privé produise un outil d'aide à la décision quant aux investissements et au finance-

Planning the St. Lawrence of Tomorrow

Many members of the marine industry work hard to foresee shipper demand and long-term market trends. This preoccupation with ports and carriers is not a recent phenomenon, but an ongoing, necessary exercise, given the scope of the investments required by marine infrastructures in the St. Lawrence – Great Lakes axis.

The cost of marine facilities is staggering and their construction must be well-planned. As land transportation infrastructures (bridges, highways, railroads) reach, or approach, the end of their service life, it is not difficult to imagine the funding requirements of the St. Lawrence – Great Lakes system's infrastructures, which date from well before the main civil engineering works.

Despite the economic hardships some nations are facing and the sluggish economic recovery experienced by our neighbours to the south, Canada is posting steady—albeit perhaps not dazzling—growth. In this context, the St. Lawrence Economic Development Council (SODES) deems it essential that its members and our governments have state-of-the-art knowledge regarding the marine sector's investment needs—both in terms of funding required for infrastructure maintenance and funding linked to growth predictions. This information is critical for determining exactly which actions must be taken to allow the St. Lawrence – Great Lakes system to continue playing its preponderant role in our country's economic dynamic.

In addition to updating the data collected for the 2008 Trade Corridor study,¹ SODES' goal is to plan the Corridor's next 20-25 years as a team. Soon, our members and partners will be invited to help in this updating exercise. We encourage you to contribute so that the private sector can produce a tool to assist in decision-making on prospective investments and funding. By working together to define top priorities, marine industry stakeholders will ensure that

1. Étude sur le corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs, réalisée pour le Conseil du Corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs par le Groupe IBI, septembre 2008.

1. The St. Lawrence-Great Lakes Trade Corridor Study, conducted for the St. Lawrence – Great Lakes Trade Corridor Leadership Council by IBI Group, September 2008.



Louis Rhéaume

Diagnosing the state of marine infrastructure is a key element in planning the future – Nicole Trépanier

L'évaluation de l'état de l'infrastructure maritime est un élément clé pour préparer l'avenir – Nicole Trépanier

ment à prévoir. En établissant de concert les grandes priorités, les intervenants de l'industrie maritime s'assureront que les futurs programmes ou engagements des pouvoirs publics seront adaptés à leurs besoins réels.

Le diagnostic quant à l'état des infrastructures maritimes est un élément central pour planifier l'avenir. À cela, selon les actions projetées ou en développement, une liste des ajouts à prévoir sera dressée. Finalement, le rapport produit formulera des recommandations pour guider les futures orientations ou programmes.

La Groupe IBI réalisera le travail de collecte des données vu sa connaissance fine du dossier. Le travail sera mené par l'entremise d'un sondage en ligne ou d'une entrevue téléphonique. Une lettre conjointe de la SODES et du Groupe IBI sera prochainement transmise à nos membres et partenaires pour exposer le projet et, surtout, les encourager à y collaborer.

Comme nous le savons tous, le meilleur moyen d'obtenir des appuis consiste à travailler de manière concertée. Une fois un consensus obtenu, il est assurément plus délicat pour les pouvoirs publics d'occulter le fait que c'est ce que souhaite très précisément le secteur maritime. Pour tous ces motifs, nous vous demandons de nous aider à produire un document phare, apte à soutenir un avenir prometteur à l'industrie maritime du système Saint-Laurent-Grands Lacs. **M**

future public-sector programs and commitments are adapted to their actual needs.

Diagnosing the state of marine infrastructures is a key element in planning for the future, followed by preparation of a list of the additions to envisage, based on projected or current actions. Finally, the report will make recommendations to guide future guidelines and programs.

Given its intimate knowledge of the file, IBI Group will be in charge of data collection (via an online survey or telephone interview). SODES and IBI Group will be sending a joint letter to our members and partners in the near future to present the project and encourage their participation.

As we all know, the best way to get support is to work hand-in-hand. Once a consensus has been reached, it will be more difficult for governments to mask the fact that this is what the marine sector wants. For all of these reasons, we are asking you to help us produce a landmark document that can support a promising future for the St. Lawrence – Great Lakes system marine industry. **M**



ASSOCIATION OF CANADIAN PORT AUTHORITIES
ASSOCIATION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES

54^e Conférence et AGA de l'AAPC **ACPA's 54th Annual Conference and AGM**

Message du président de l'AAPC Robin Silvester

PDG, Port Metro Vancouver



Message from ACPA Chair Robin Silvester

CEO, Port Metro Vancouver

Les ports canadiens: des passerelles vitales pour le commerce international

Les ports maritimes modernes sont devenus les nœuds critiques d'un réseau complexe de centres logistiques et industriels. La mondialisation des marchés a entraîné bien des changements et l'émergence de nouveaux centres de production et de consommation a créé de nouveaux défis que les ports doivent être concurrentiels pour relever.

Les administrations portuaires canadiennes se sont montrées à la hauteur. Elles créent déjà de nouveaux débouchés et des emplois en stimulant la croissance et elles unissent leurs efforts pour assurer le succès à long terme de notre pays.

Dans la foulée de la récente récession mondiale, les ports canadiens ont prouvé leur résilience. La collaboration active entre les ports, y compris le travail fait par l'intermédiaire de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) avec nos partenaires gouvernementaux, nos clients et les autres parties prenantes stimule la reprise des volumes et nous permet d'espérer une poursuite de la croissance.

Canadian ports vital gateways for international trade

Modern seaports have become critical nodes within a complex system of logistical and industrial centres. Many changes have taken place with the globalization of markets. New production and consumption centres have created new challenges for ports and ports must be competitive in order to meet these challenges.

Canadian Port Authorities have risen to these challenges and are already creating new opportunities, delivering jobs through growth, and planning together for long term success of our nation.

On the heels of the recent global economic downturn, Canadian ports have demonstrated resilience. Active collaboration between the ports, including the work done through the Association of Canadian Port Authorities (ACPA), with our senior government partners, and with our customers and stakeholders, is encouraging rebounding volumes, and looking forward, we see further growth.

Les énormes investissements du secteur privé dans l'exploitation des ressources naturelles au Québec et dans l'Ouest canadien ainsi que les efforts déployés par le gouvernement fédéral pour la signature de l'Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne ainsi que d'autres ententes de libre-échange sont un gage de croissance économique.

Nous louangeons nos partenaires gouvernementaux pour leurs investissements massifs dans les infrastructures, leurs efforts pour renforcer nos portes stratégiques et les emplois ainsi créés, de même que pour leurs initiatives afin de promouvoir le commerce grâce à des missions commerciales et des accords commerciaux avec les pays de l'Asie-Pacifique et ceux du bloc BRIC.

Ottawa continue de voir dans les administrations portuaires canadiennes des agentes de facilitation et de promotion du commerce avec les économies émergentes qui contribuent à améliorer la qualité de la vie et à créer des emplois chez nous au Canada.

Un autre solide exemple de collaboration, c'est la réponse commune à l'enquête de la Federal Maritime Commission (FMC). Il nous faut continuer de privilégier la collaboration avec nos partenaires d'outre-frontière et ne pas laisser des tracasseries comme l'enquête de la FMC nous faire oublier les excellents résultats d'autres initiatives plus productives comme «Par-delà la frontière».

L'harmonisation et la collaboration continues avec les États-Unis concernant le mouvement transfrontalier favoriseront la croissance de l'emploi.

Les administrations portuaires canadiennes sont dans une position unique pour s'imposer, au sortir de cette période de turbulences économiques, comme un parfait exemple de réussite globale dont les retombées pour notre pays sont triplement bénéfiques: pour l'économie, pour l'environnement et pour notre société à laquelle elles rendent de précieux services.

Une croissance durable: toujours la priorité

Les administrations portuaires canadiennes demeurent des chefs de file en matière de croissance durable avec des programmes comme l'Alliance verte, la Stratégie d'air pur des ports du Nord-Ouest et le programme de financement de l'alimentation à quai qu'Ottawa vient d'annoncer et dont plusieurs administrations portuaires vont profiter dans les prochains mois.

Grâce à des efforts constants, à une collaboration et une coopération continues avec nos partenaires des secteurs publics et privés, les administrations portuaires canadiennes se portent très bien et sont prêtes pour une croissance soutenue. Afin de rendre hommage à plus de 100 ans d'activité économique et commerciale, l'AAPC a le plaisir de tenir sa conférence annuelle à Hamilton en cette année où nous célébrerons également le centenaire de l'Administration portuaire de Hamilton. Saisissons cette occasion pour continuer à unir nos efforts pour que notre pays demeure plus que jamais un acteur de choix du commerce international. 

The expectation of growth is underlined by the huge private sector investments in natural resources in Quebec and Western Canada along with the federal government's focused efforts on the Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA) between Canada and European Union, and other free trade agreements.

We applaud our government partners for their significant infrastructure investments, strengthening our strategic gateways and the jobs they create, and for the action they are taking to promote trade through trade missions and trade agreements with Asia-Pacific and BRIC countries.

The federal government continues to view Canadian Port Authorities as enablers and promoters of trade with emerging economies, resulting in improved quality of life and jobs right here in Canada.

Another example of strong collaboration was the joint response to the Federal Maritime Commission (FMC) inquiry. We need to stay focused on our collaborative relationship with our cross border partners and not let procedures like the FMC inquiry detract from the great work being done on other more productive initiatives like the Beyond the Border initiative.

Continued harmonization and collaboration with the United States on trans-border movement will create more opportunities for job growth.

Canadian Port Authorities are uniquely positioned to emerge through this turbulent economic period as a global success story that delivers triple-bottom-line benefits for our economy, our environment, and the services that sustain our society.

Sustainable growth a continued priority

Canadian Port Authorities continue to lead sustainable growth with programs such as Green Marine, Northwest Ports Clean Air Strategy and the recently announced federal government shore power funding program that several port authorities will be taking advantage in the coming months.

Through hard work, collaboration and continued partnership with our public and private sector stakeholders, Canadian Port Authorities are in great shape and primed for continued growth. In honour of more than 100 years of trade related economic activity, ACPA is pleased to be holding its annual conference in Hamilton where we will also celebrate the Hamilton Port Authority's 100th anniversary. Let's use this opportunity to continue to work together and to solidify our nation as a gateway of choice for international trade. 



The 'Solutions' Port Welcomes ACPA Delegates to Nanaimo August 18 - 21, 2013

The 2013 ACPA Annual General Meeting & Conference offers member Ports the chance to gather on our west coast to enjoy diverse, globally-recognized speakers, engage with colleagues, network with peers and discuss logistics, infrastructure, the environment, security, intermodal transport, emerging global trends and markets.

Nanaimo's strategic mid-island location with 3 deep-sea berths, rail-road-sea connections, the west coast's newest cruise terminal, it's role as a regional tourism stakeholder and land developer – the Port is not only integral to Vancouver Island's transportation infrastructure – it is a key economic generator for Vancouver island.



NANAIMO
PORT AUTHORITY

www.npa.ca



Dans le sillage d'augmentations des tonnages qui atteignaient parfois des niveaux records en 2011, les ports canadiens affichent généralement des résultats positifs en 2012.

La demande de produits canadiens, notamment en Asie et surtout en Chine, n'a pas diminué de façon significative et le commerce maritime transpacifique demeure florissant.

In the wake of traffic increases to, in some cases, record levels, in 2011, Canadian ports are generally showing positive trends in 2012.

Demand for Canadian commodities, notably in China-led Asia, has not diminished significantly and maritime trade across the Pacific remains robust.



Traffic at Canadian ports maintaining strong growth pace

Solide croissance soutenue dans les ports canadiens

Leo Ryan

Growing container as well as bulk traffic at the Port of Prince Rupert reflects a general trend at ACPA ports.

L'augmentation du trafic conteneurisé et de vrac au Port de Prince Rupert correspond à une tendance générale dans les ports de l'AAPC.

Les problèmes économiques et financiers de taille que doivent affronter la plupart des pays de la zone euro n'ont eu jusqu'ici qu'un impact limité sur le commerce transatlantique. La croissance modérée et apparemment soutenue au Canada et aux États-Unis a aidé à stimuler le commerce dans les ports canadiens.

The acute economic and financial problems in most Eurozone countries has had a limited impact, so far, on transatlantic trade. Moderate and apparently steady growth in Canada and the United States has helped to bolster business at Canadian ports.



Exports of forest products to China have sparked a big increase in cargo at the Port of Nanaimo.

Les exportations de produits forestiers en Chine expliquent la forte augmentation des cargaisons manutentionnées au Port de Nanaimo.

Les ports du Pacifique

À Port Metro Vancouver, les volumes conteneurisés demeurent solides. Du début de l'année jusqu'à la fin de mai, les cargaisons conteneurisées manutentionnées dans le plus grand port du Canada étaient en hausse de 7,4 % pour atteindre 1,08 million d'EVP, à la faveur d'une augmentation de 12 % des importations d'Asie.

En 2011, les cargaisons totales à Vancouver ont augmenté de 3,4 %, à 122,5 millions de tonnes. Le tonnage total des mouvements conteneurisés s'est élevé à 2,5 millions d'EVP.

Au Port de Prince Rupert, les volumes totaux ont progressé de 18 % pour atteindre 19,3 millions de tonnes, tandis que les cargaisons conteneurisées bondissaient de 20 %, à 410 386 EVP. Les échanges avec la Chine ont été le facteur clé: les importations (surtout destinées au Midwest américain) ont augmenté de 20 % et les exportations ont explosé (hausse de 60 %) à cause de la demande chinoise de produits forestiers.

Don Krusel, président directeur général de l'Administration portuaire de Prince Rupert, a souligné que les investissements prévus pour la phase 2 du terminal à conteneurs Fairview et pour le corridor routier, ferroviaire et de services publics de l'île Ridley allaient bien positionner la porte Nord de la C.-B. pour une croissance future.

Situé stratégiquement au cœur de l'île de Vancouver, le Port de Nanaimo a enregistré une hausse spectaculaire

Pacific Coast ports

At Port Metro Vancouver, the container numbers remain strong. In the period to end May of this year, box cargo at Canada's largest port was up 7.4% at 1.08 million TEUs, thanks to a 12% jump in imports from Asia.

In 2011, total cargo at Vancouver rose by 3.4% to 122.5 million tonnes. Container throughput was 2.5 million TEUs.

The Port of Prince Rupert's total traffic increased by 18% to 19.3 million tonnes, whereas box cargo surged by 20% to 410,386 TEUs. China trade was the key factor, with loaded imports (mainly destined for the U.S. Midwest) rising 20% and export shipments climbing 60% in response to Chinese demand for forest products.

Don Krusel, President and CEO of the Prince Rupert Port Authority, has stressed that planned investments in Phase 2 of Fairview Container Terminal and in the Road Rail Utility Corridor on Ridley Island will well position the northern B.C. gateway for further growth.

Centrally-located in the heart of Vancouver Island, the Port of Nanaimo recorded a dramatic increase in cargo last year: it amounted to 3.2 million tonnes compared with 2.3 million tonnes in 2010. Deepsea vessel



100 1912 - 2012 A Century of Moving Cargo

Over \$2B worth of cargo moves through the Port of Hamilton annually. From dry bulk, liquid bulk, and project cargo, we've handled it all. As we mark our Centennial, we celebrate the people and companies who have helped build the Port of Hamilton.

www.hamiltonport.ca
905 525-4330 or 800 263-2131

100
1912-2012
HAMILTON
PORT • AUTHORITY
Administration Portuaire de Hamilton
Canada

Port Alberni on the western end of Vancouver Island is enjoying a brisk business in exports to Asia of lumber and logs.

Les exportations de bois d'œuvre et de grumes vers l'Asie sont florissantes à Port Alberni à l'extrémité ouest de l'île de Vancouver.



PAPA

des cargaisons l'an dernier; celles-ci ont atteint 3,2 millions de tonnes, contre 2,3 millions en 2010. Il y a eu 233 arrivées de navires hauturiers comparativement à 147 l'année précédente.

«Le facteur principal a été la forte augmentation des exportations de produits forestiers vers la Chine», a indiqué Doug Peterson, directeur du Marketing et des ventes.

Par ailleurs, le Port espère que l'inauguration en mai 2011 d'un spectaculaire nouveau terminal de croisière entraînera une intensification de l'activité dans ce secteur.

À l'extrémité ouest de l'île de Vancouver, le Port d'Alberni a manutentionné 1,2 million de tonnes en 2011 contre à peine un peu plus d'un million de tonnes en 2010. Comme dans les autres ports de la côte Ouest, le facteur clé a été la demande chinoise de grumes et de bois d'œuvre.

arrivals totaled 233 versus 147.

"The main factor was the big increase in forest products exports to China," said Doug Peterson, Manager of Marketing and Sales.

In other developments, the port is looking forward to expanding cruise activity as a result of a striking new cruise terminal launched in May 2011.

On the western end of Vancouver Island, the Port of Alberni handled 1.2 million tonnes in 2011 versus just over 1 million tonnes in 2010. As elsewhere among West Coast ports, the key factor was Chinese demand for lumber and logs.

Great Lakes ports

For the Port of Hamilton, Canada's largest on



TPA

The Port of Toronto had a good year in 2011, with total cargo rising by 16%.

Le Port de Toronto a connu une bonne année en 2011 avec une augmentation totale des marchandises de 16%.

Les ports des Grands Lacs

Pour le Port de Hamilton, le plus grand port canadien des Grands Lacs qui célèbre son centenaire en 2012, l'année 2011 fut la plus marquante de son histoire grâce aux effets de plus en plus sentis d'une diversification des marchandises ainsi qu'à d'importants contrats de construction et de location. Comme il l'avait déjà souligné au cours d'une interview accordée au *Maritime Magazine* (voir MM64), Bruce Wood, PDG de l'Administration portuaire de Hamilton, a indiqué que l'expansion rapide que cette locomotive industrielle riveraine a connue ces dernières années ne laisse que peu de terrains libres.

Parmi les principaux projets, on note ceux de Richardson International, de Lafarge Amérique du Nord, de Parrish & Heimbecker et des Industries McAsphalt.

Selon M. Wood, l'afflux d'investissements a largement dépassé le rythme nécessaire pour atteindre la cible de 500 millions de dollars d'ici 2020 fixée dans le plan stratégique de 2008. «Nous sommes assurément en avance sur nos objectifs, nous avons déjà près de 250 millions d'investissements à ce jour.»

En 2011, les cargaisons dans le Port ont chuté de 11,5 à un peu plus de 10 millions de tonnes, à cause surtout de la fermeture du haut fourneau de la U.S. Steel qui a fait fondre les volumes de minerai de fer. M. Wood croit que la baisse des cargaisons liées à l'acier se poursuivra tandis que les perspectives de «charges de retour» s'améliorent

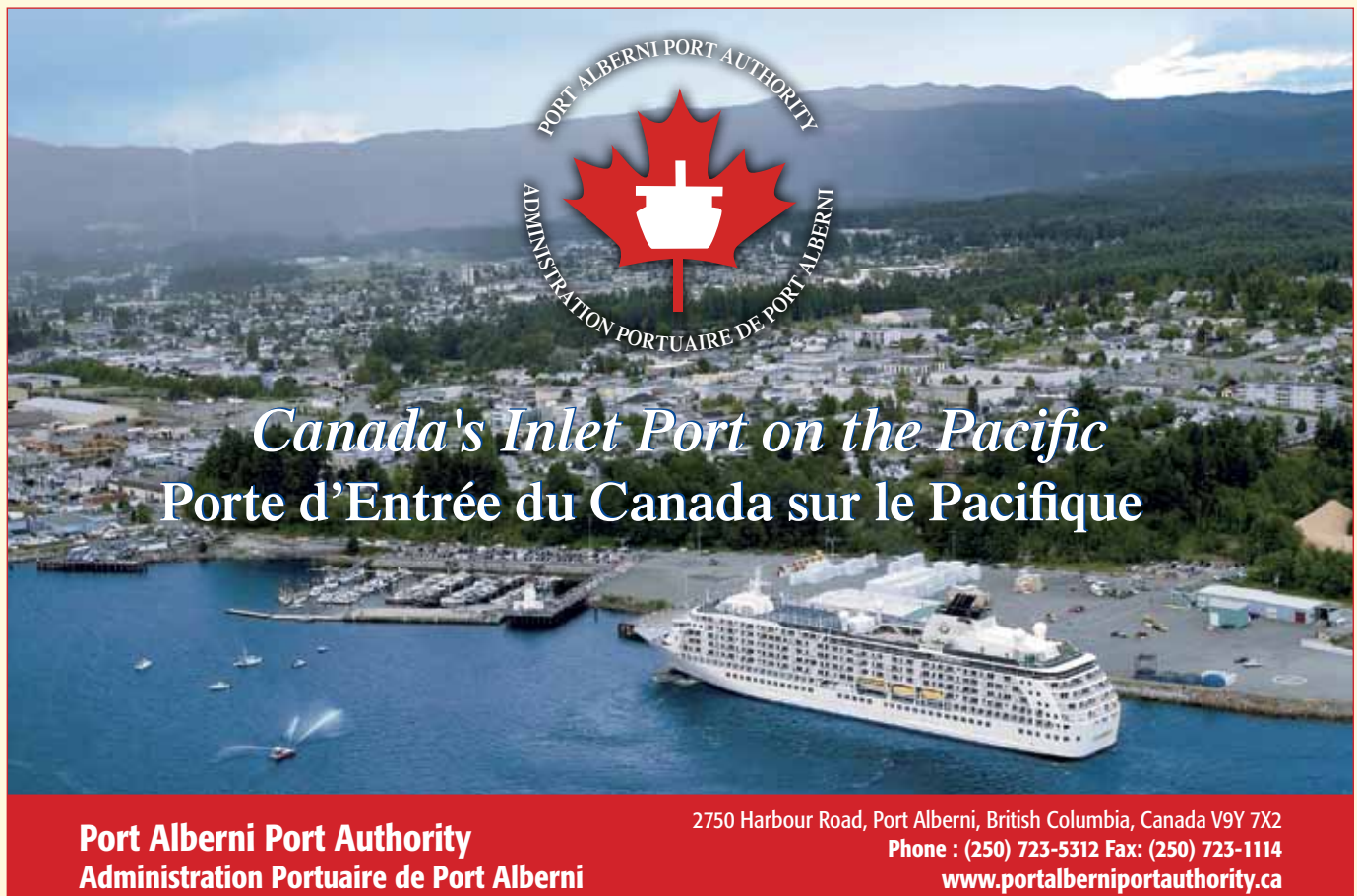
the Great Lakes which is celebrating its centennial throughout 2012, last year was the most significant in its history thanks to growing evidence of cargo diversification and major construction and leasing contracts. As pointed out in an interview with *Maritime Magazine* (see MM64), Bruce Wood, President and CEO of the Hamilton Port Authority, indicated that the rapid expansion of this waterfront, industrial powerhouse over the past few years has resulted in little land available.

Major projects have included Richardson International, Lafarge North America, Parrish & Heimbecker and McAsphalt Industries.

Mr. Wood says the investment flows have considerably exceeded the target of \$500 million by 2020 set out in the 2008 Strategic Plan. "We are definitely ahead of the curve, approaching \$250 million in investments so far."

In 2011, port cargo dropped to just over 10 million tonnes from 11.5 million tonnes due chiefly to the shutting down of the U.S. Steel blast furnace, which impacted iron ore traffic especially. Mr. Wood sees steel-related cargo continuing to fall while opportunities are growing in "backhaul for all kinds of customers."

For the Port of Thunder Bay, cargo rose from 6.9 million tonnes in 2010 to 7.6 million tonnes in 2011.



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

Port Alberni Port Authority
Administration Portuaire de Port Alberni

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



TBPA

Strong grain and project cargo shipments are driving cargo growth at the Port of Thunder Bay.

La vigueur des expéditions de céréales et de cargaisons spéciales explique la croissance des cargaisons au Port de Thunder Bay.

pour tous les types de clients.

Au Port de Thunder Bay, les cargaisons sont passées de 6,9 millions de tonnes en 2010 à 7,6 millions de tonnes en 2011.

La tendance demeure à la hausse car à la mi-juin, les volumes reliés aux céréales avaient augmenté de 16 %, à 2,2 millions de tonnes.

Tim Heney, président-directeur général de l'Administration portuaire de Thunder Bay, envisage l'avenir avec optimisme, notamment à cause du volume croissant de cargaisons spéciales – y compris des éoliennes et du matériel d'exploitation minière – qui transite par le port. Amélioration d'importance, une nouvelle grue portuaire mobile installée cet été a considérablement augmenté la capacité de manutention.

Les choses bougent dans la région du Port de Windsor qui veut devenir un pôle logistique stratégique. La Windsor Essex Parkway devrait être achevée en 2014 et le gouvernement fédéral du Canada et l'État du Michigan ont dernièrement fini par signer un accord pour la construction d'un nouveau pont entre Detroit et Windsor.

Le Port a manutentionné 4,7 millions de tonnes en 2011. David Cree, président et chef de la direction, croit que ce total pourrait atteindre les 6 millions de tonnes d'ici 5 ans.

Le Port de Toronto a connu une bonne année en 2011: les marchandises totales ont augmenté de 16 % pour atteindre 1,77 million de tonnes. Le vrac intérieur a été le principal facteur contributif avec une augmentation de 27 %.

The trend remains upward, with grain-driven traffic up by 16% at 2.2 million tonnes in mid-June.

Tim Heney, President and CEO of the Thunder Bay Port Authority, is optimistic for the future, notably given the increasing volume of project cargo – including wind turbines and mining equipment – moving through the port. In an important development, a new mobile harbor crane installed this summer has significantly enhanced cargo lifting capacity.

Much is happening in the region of the Port of Windsor, which aims to become a strategic logistics hub. The Windsor Essex Parkway is slated for completion in 2014, and the Canadian federal government and the State of Michigan recently finally concluded an agreement to build a new bridge between Detroit and Windsor.

The port handled 4.7 million tonnes in 2011. David Cree, President and CEO, sees port traffic attaining 6 million tonnes in three-to-five years.

The Port of Toronto had a good year in 2011, with total cargo rising by 16% to 1.77 million tonnes. Domestic bulk was the leading contributing factor, thanks to a 27% increase.

Oshawa becomes CPA

For its part, the Port of Oshawa also had a good year in 2011, with total cargo of 284,000 tonnes versus the year-earlier 267,215 tonnes. Steel cargo was the big gainer at 127,000 tonnes versus 105,000 tonnes.



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





OPA

Steel product movements have been a highlight of current traffic trends at the Port of Oshawa.

Les mouvements de produits de l'acier constituent une ligne de force des tendances du trafic au Port d'Oshawa.

Oshawa devient une APC

De son côté, le Port d'Oshawa a aussi connu une bonne année en 2011 avec des cargaisons totales de 284 000 tonnes contre 267 215 tonnes l'année précédente. C'est l'acier qui a connu la plus forte augmentation, à 127 000 tonnes contre 105 000 tonnes en 2010.

Dernière commission portuaire du Canada, Oshawa s'est jointe à 17 autres ports pour devenir une administration portuaire canadienne. Transports Canada en a fait l'annonce en février.

The last remaining Harbour Commission in Canada, Oshawa joined 17 other ports as a Canada Port Authority in a February announcement by Transport Canada.

Commenting in a statement to *Maritime Magazine*, Donna Taylor, President and CEO, saluted 2012 as "a great year for the Port of Oshawa."

Among other things, she noted that construction of a long-awaited CN rail spur to the east wharf is underway. Completion is anticipated for the late fall.

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



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

Dans une déclaration faite au *Maritime Magazine*, M^{me} Donna Taylor, présidente-directrice générale, a déclaré que 2012 avait été «une excellente année pour le Port d'Oshawa».

Elle a notamment fait savoir que la construction d'un embranchement du CN jusqu'au quai est qu'on attendait depuis longtemps avait débuté. Elle devrait être achevée à la fin de l'automne.

Dans le cadre de l'accord conclu entre le Port, Transports Canada et la Ville d'Oshawa, le gouvernement fédéral verse une contribution de 10 millions de dollars pour des travaux d'expansion et de consolidation. Une nouvelle jetée prolongera le quai Est et permettra l'accostage d'un navire additionnel des dimensions maximales acceptées dans la Voie maritime. De plus, 12 acres de terrain seront récupérées et réservées à la manutention des marchandises.

La saison de navigation 2012 a débuté en lion au Port d'Oshawa: 10 navires y ont fait escale avec des cargaisons d'acier du mois d'avril à la fin de juillet.

Les ports du Saint-Laurent

Sur le Saint-Laurent, les affaires vont rondement grâce à des tendances robustes pour le transport de fret ainsi qu'à des investissements dans les infrastructures et dans l'expansion de la capacité auxquels le gouvernement fédéral a contribué.

Après avoir établi un nouveau record de près de 29 millions de tonnes l'an dernier grâce à une augmentation de 18 %, le Port de Québec est en voie de fracasser ce record en 2012 car les mouvements de vrac continuent de connaître une forte croissance.

«Nous prévoyons une augmentation très substantielle en 2012», a déclaré au *Maritime Magazine* Geoff Lemont, vice-président, Ventes et marketing à Arri-mage du Saint-Laurent.

Ce grand terminal du Port de Québec a manutentionné à lui seul une



WPA

Thanks to various major construction projects in the region, the Port of Windsor could see its cargo volume attain 6 million tonnes within a few years.

Les divers grands projets de construction dans la région pourraient porter les volumes de cargaisons à 6 millions de tonnes au Port de Windsor d'ici quelques années.

As part of the accord between the port, Transport Canada and the City of Oshawa, the federal government is contributing \$10 million for port expansion and consolidation. A new pier will constitute an extension of the east wharf and provide docking for an additional full Seaway-size vessel. There will also be 12 acres of reclaimed land for cargo-handling purposes.

The 2012 navigation opened briskly for the Port of Oshawa, with 10 steel cargo vessels calling between April and the end of July.



HPA

The Port of Hamilton has witnessed a significant expansion of waterfront industrial activity in the past few years.

Le Port de Hamilton profite d'une expansion importante de l'activité industrielle dans le secteur riverain depuis quelques années.

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.oshawaportauthority.ca



Canada 

dizaine de millions de tonnes de marchandises l'an dernier. Le minerai de fer représente à peu près la moitié de ce total et le charbon, 25 %. Les expéditions de minerai de fer sont constituées d'importations du Brésil et d'exportations des Grands Lacs à destination de l'Europe et de l'Asie.

Comme d'autres ports du Saint-Laurent, le Port de Québec espère beaucoup du Plan Nord du gouvernement provincial ainsi que des projets d'exploitation minière de plusieurs milliards de dollars déjà en cours dans le Nord québécois.

Le nombre de croisiéristes au Port de Québec a chuté de 20 % la saison dernière, mais en se basant sur les plus récents engagements des exploitants de navires de croisière, Mario Girard, président-directeur général de l'Administration portuaire de Québec, prévoit qu'on reviendra cette année aux 102 000 passagers de 2010.

Plus tôt cette année, Ottawa a annoncé une contribution financière pouvant atteindre 15,6 millions de dollars pour deux projets qui vont augmenter la capacité de manutention de conteneurs de Montréal de 12,5 % afin de la porter à 1,8 million d'EVP d'ici 2014. Cela va notamment augmenter la capacité au terminal Maisonneuve, virtuellement saturé, de 470 000 à 520 000 EVP.

L'an dernier, les cargaisons totales ont atteint un niveau record de 28,5 millions de tonnes à Montréal, 10 % de plus qu'en 2010. Les cargaisons conteneurisées ont progressé de 2,5 %, à 1,36 million d'EVP, en profitant de l'augmentation du commerce avec la région méditerranéenne.

«Nous avons déjà le meilleur ratio d'EVP par hectare de tous les ports de l'Est de l'Amérique du Nord», affirme M^{me} Sylvie Vachon, PDG de l'Administration portuaire de Montréal.

Sur la côte Nord du Saint-Laurent, le Port de Sept-Îles a aussi reçu une aide financière cruciale de 55 millions de dollars du gouvernement fédéral pour la construction (maintenant en cours) d'un quai multiusagers en eau profonde dans la baie de Sept-Îles. Ce quai jouera un rôle vital pour l'expédition du minerai de fer vers l'Asie et d'autres marchés mondiaux.

Le Port a enregistré ses meilleurs résultats en 25 ou 30 ans en 2011, avec 25,9 millions de tonnes. Pierre Gagnon, président-directeur général de l'Administration portuaire de Sept-Îles, pense que le tonnage pourrait un jour dépasser les 100 millions de tonnes, voire davantage, lorsque les divers mégaprojets d'exploitation minière dans la Fosse du Labrador entreront en production.

Au Port de Trois-Rivières, les marchandises ont augmenté de 12 % en 2011 pour atteindre 3,3 millions de tonnes. Il s'agit en partie des retombées positives de la phase 1 du plan de restructuration stratégique «Cap sur 2020». Les céréales ont augmenté de 16 % tandis que les autres catégories de vrac sec affichaient une hausse de 8 %.

On ne saurait passer sous silence en 2012 le 130^e anniversaire du Port de Trois-Rivières.

En janvier dernier, le premier ministre Harper a annoncé qu'Ottawa apportait son appui à la modernisation du Port de Saguenay dans le cadre de la contribution fédérale de 2 milliards de dollars versée au Québec depuis 2007 pour des projets d'infrastructures visant à renforcer la Porte continentale. Les travaux de modernisation comprendront

St. Lawrence ports

On the St. Lawrence River, it's a question of full speed ahead thanks to robust cargo trends and investments in infrastructure and expanded capacity, including contributions from the federal government.

After setting a new record of nearly 29 million tonnes last year, with an increase of about 18%, the Port of Québec is poised to shatter that record again in 2012 as bulk traffic remains on a high growth path.

“We anticipate a very substantial increase in 2012,” Geoff Lemont, Vice-President, Sales and Marketing, St. Lawrence Stevedoring, told Maritime Magazine.

This big terminal at the Port of Quebec alone handled about 10 million tonnes of cargo last year. Iron ore accounts for about 50% and coal 25%. Iron ore shipments are made up of imports from Brazil and exports from the Great Lakes for Europe and Asia.

Like other St. Lawrence ports, Québec is looking for opportunities from the provincial government's Plan Nord and from present multi-billion mining projects in northern Quebec.

Cruise traffic at the Port of Québec fell by 20% last season, but, based on latest commitments by cruise operators, Mario Girard, President and CEO of the Quebec Port Authority, forecasts a return this year to 2010's 102,000 passengers.

Ottawa, earlier this year, announced financial support of up to \$15.6 million in two projects that will boost Montreal's container capacity by 12.5% to 1.8 million TEUs by 2014. This will, notably, increase capacity at virtually-saturated Maisonneuve terminal from 470,000 TEUs to 520,000 TEUs.

Last year saw Montreal total cargo attain a record 28.5 million tonnes, representing a 10% advance over 2010. Container cargo climbed 2.5% to 1.36 million TEUs, driven by mounting business with the Mediterranean region.

“We already have the best TEU-per hectare ratio of all ports in Eastern North America,” asserts Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority.

On the North Shore of the St. Lawrence River, the Port of Sept-Iles also received crucial financial assistance of up to \$55 million from the federal government for the construction (now underway) of a multi-user deepwater dock in the Bay of Sept-Iles. The latter will play a vital role in iron ore shipping to Asia and other world markets.

The port recorded its largest tonnage in 25 years in 2011, totaling 25.9 million tonnes. In coming years, Pierre Gagnon, President and CEO of the Sept-Iles Port Authority, sees traffic exceeding 100 million tonnes and possibly more when various mega mining projects in the Labrador Trough enter production.

Cargo at the Port of Trois-Rivières posted a



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



APM

Expanding business with the Mediterranean region is maintaining container traffic at high levels at the Port of Montreal.

L'intensification des échanges avec la région méditerranéenne maintient à des niveaux élevés le trafic conteneurisé au Port de Montréal.

une gare de triage intermodale ainsi qu'un lien ferroviaire de 12,5 km pour l'industrie minière régionale.

Le Port de Saguenay a manutentionné 347 000 tonnes de marchandises en 2011. La diminution de 11 % est principalement due à la faiblesse du marché des pâtes et papiers.

Les ports de la côte Est

Sur la côte Est, un fait nouveau d'importance a été l'annonce de la décision de la Mediterranean Shipping

12% increase in 2011, reaching 3.3 million tonnes. This reflects, in part, the benefits of Phase 1 of the On Course for 2020 strategic restructuring plan. Grain was up 16% while other dry bulk products rose by 8%.

Worthy of note: the Port of Trois-Rivières is celebrating its 130th anniversary throughout 2012.

Last January, Prime Minister Harper announced Ottawa support for the modernization of the Port of Saguenay within the framework of federal support of \$2 billion since 2007 to infrastructure projects in Québec

Door to door delivery — quicker than you think.






- With more than 200 trips annually, Oceanex meets your JUST IN TIME transportation needs
- Transit time as little as 4 days from Central Canada to Newfoundland
- From Halifax to St. John's in just 30 hours
- Shipments from ANYWHERE in North America
- Marine transport – the most environmentally friendly mode of transportation
- A fixed weekly schedule means no delays; our on-time performance speaks for itself, better than 99% in 2011



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

Company (MSC) de commencer à faire escale dans le Port de Saint John en mai. Il s'agit du premier cas en 25 ans de desserte d'un port du Nouveau-Brunswick par un armement conteneurisé mondial et cela s'inscrit dans la foulée du sommet de 31 millions de tonnes de mouvements enregistré en 2011.

L'actuel Southbound Service de la MSC comporte des escales dans le Port de Montréal avec connexion aux deux pôles de transbordement que sont Freeport et Caucedo. Saint John a été intégré à la rotation portuaire d'un service, ce qui va hausser considérablement le total de cargaisons conteneurisées qui est actuellement d'environ 45 000 EVP.

Jim Quinn, PDG de l'Administration portuaire de Saint John, a décrit la décision comme «une étape clé de la stratégie de renouvellement du Port de Saint John».

Pour le Port de Halifax, qui a perdu plusieurs services l'an dernier et n'a pu empêcher le printemps passé l'élimination de la liaison qu'American Feeder Lines maintenait depuis neuf mois avec Boston, il y a eu des nouvelles plus positives, notamment l'annonce que Zim Integrated Shipping Services ajoutait une escale en juillet.

Dans le cadre du service connu sous le nom de Zim Container Service Atlantic (Service ZCA), des navires porte-conteneurs de 4 250 EVP font escale au terminal Halterm. La rotation portuaire est la suivante: Haïfa, Le Pirée, Gênes, Tarragone, Halifax, New York, Savannah,

strengthening the Continental Gateway. It will include an intermodal rail yard and a 12.5 km rail link for the regional mining industry.

Saguenay handled 347,000 tonnes of cargo in 2011. The 11% decline stemmed primarily from weakness in the pulp and paper market.

East Coast ports

On the East Coast, a major recent development was the decision by Mediterranean Shipping Company to begin making calls at the Port of Saint John in May. It is the first such service by a global container carrier to service the New Brunswick port in 25 years and comes on the heels of record total throughput of 31 million tonnes in 2011.

MSC's existing southbound service had consisted of calls at Montreal connecting with the two transshipment hubs of Freeport and Caucedo. Saint John was integrated into a port rotation of a service that will boost present container cargo of about 45,000 TEUs.

Jim Quinn, President and CEO of the Saint John Port Authority, described the decision as "a key step in the Port Saint John's renewal strategy."

For the Port of Halifax, following the loss of several services last year and the termination this past spring of the 9-month old American Feeder Lines service with Boston, there was more positive news with the announcement of Zim Integrated Shipping Services adding a call in July.



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.

Port of Montreal
Port de Montréal

www.port-montreal.com



Photo of the first call at Trois-Rivières last June of the MT/Elevit, a newly-built, 17,000-tonne tanker owned by Turkey's Yardimci Corporation which delivered a cargo of liquid urea.

Photo de la première escale à Trois-Rivières en juin dernier du MT/Elevit, un pétrolier neuf de 17 000 tonnes appartenant à la société turque Yardimci venu livrer une cargaison d'urée liquide.

APTR

Kingston, Tarragone et retour à Haïfa.

L'an dernier, le tonnage total à Halifax a connu une légère diminution à 9,48 millions de tonnes tandis que les cargaisons conteneurisées chutaient de 5,7 %, à 410 650 EVP.

Les dirigeants du Port soulignent toutefois les investis-

Under the service known as Zim Container Service Atlantic (ZCA), container ships with capacities of 4,250 TEUs call at Halterm Terminal. The port rotation consists of Haifa, Piraeus, Genoa, Tarragona, Halifax, New York, Savannah, Kingston, Tarragona and back to Haifa.

The Port of Québec is poised to shatter its existing cargo record in 2012 as a result of a dramatic increase in bulk business.

Le Port de Québec est en voie d'enregistrer en 2012 des volumes records de cargaisons grâce à la hausse fulgurante du trafic de vrac.



Louis Rhéaume



The Port of Toronto

**A major inland port located at
the doorstep of downtown Toronto.**

Dock beside a third of the Canadian market.

www.torontoport.com

Toronto
Port
Authority



Administration
Portuaire
de Toronto



The Port of Sept-Îles on the North Shore of the St. Lawrence is a strategic gateway for shipping present and future mineral products to global markets.

Le Port de Sept-Îles sur la côte Nord du Saint-Laurent est une porte stratégique pour l'expédition actuelle et future des produits minéraux vers les marchés mondiaux.

sements de l'ordre de 400 millions de dollars faits depuis 5 ans ainsi que les retombées d'un plan stratégique qui a intensifié significativement les échanges avec les marchés asiatiques. Par ailleurs, le secteur des marchandises diverses (en hausse de 100 % au premier trimestre de 2012) tient ses promesses.

L'an dernier, le Port de Belledune a manutentionné près de 2,2 millions de tonnes de marchandises et 105 navires y ont fait escale.

En annonçant les résultats financiers annuels (bénéfice net de 2,5 millions de dollars), Rayburn Doucette, président-directeur général de l'Administration portuaire de Belledune, a déclaré qu'on se souviendrait probablement de l'année 2011 comme d'un point tournant pour son administration portuaire à cause de l'achèvement d'un important programme d'expansion de 78,8 millions de dollars.

Au Port de St. John's, les cargaisons ont diminué en 2011 (1,42 million de tonnes contre 1,48 million en 2010). Toutefois, les observateurs considèrent que la tendance à long terme demeure prometteuse compte tenu de la demande générée par le secteur énergétique. La société privée Océanex exploite un service régulier de transport conteneurisé entre Montréal, Halifax et St. John's. **M**

Last year, Halifax total traffic declined slightly to 9.48 million tonnes while box cargo dropped by 5.7% to 410,650 TEUs.

Port officials, however, underline investments of some \$400 million over the past five years and the benefits of a strategic plan that has markedly increased business with Asian markets. At the same time, breakbulk cargo (up 100% in the first quarter of 2012) holds promise.

Last year, the Port of Belledune handled cargo volume of nearly 2.2 million tonnes, and 105 vessels called at the port.

Wile announcing the year's financial results (net profit of \$2.5 million), Rayburn Doucette, President and CEO of the Belledune Port Authority, stated that "2011 will likely be remembered as a turning point for the Belledune Port Authority with the completion of a significant expansion program worth \$78.8 million."

At the Port of St. John's, cargo decreased in 2011 to 1.42 million tonnes from 1.48 million tonnes in 2010. But observers consider the long-term trend will remain solid in light of demand generated by the energy sector. On the container front, privately-owned Oceanex operates a regular service between Montreal, Halifax and St. John's. **M**



HPA

The Port of Halifax continues to attract new customers with its deepwater facilities as shown by the recent addition of a call by Zim.

Le Port de Halifax continue d'attirer de nouveaux clients par ses installations en eau profonde, comme en témoigne l'ajout récent d'une escale par Zim.

Gary LeRoux quitte l'AAPC

Gary LeRoux a récemment abandonné son poste de directeur exécutif de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) pour devenir président et chef de la direction de l'Association canadienne de l'industrie de la peinture et du revêtement (ACIPR). Il était à la tête de l'AAPC depuis 2001. Une agence de recrutement a été chargée de lui trouver un successeur.

«Nous avons fait beaucoup de chemin depuis dix ans» a déclaré M. LeRoux au *Maritime Magazine* au cours d'une interview exclusive.

Il s'est attaqué à la tâche «de revitaliser l'Association, la doter d'une nouvelle philosophie de fonctionnement fondée sur son incorporation et plusieurs autres initiatives: l'élaboration d'une orientation stratégique et d'une bonne planification d'entreprise; l'actualisation des règlements administratifs et des politiques; la réforme de la gouvernance; l'augmentation des membres et des revenus non tirés des cotisations grâce à quatre événements annuels; l'amélioration des possibilités de perfectionnement et de réseautage. En cours de route, l'Association a connu dix années de surplus budgétaires qui ont quadruplé ses réserves».

Parmi les grandes réussites sur les fronts législatifs et réglementaires, M. LeRoux cite l'adoption de la Loi maritime du Canada malgré plusieurs gouvernements minoritaires successifs, un programme de 115 millions de dollars pour financer la sûreté dans les ports et des centaines de millions obtenus pour les infrastructures portuaires du Canada. **M**



LeRoux departs from ACPA

Gary LeRoux recently departed as Executive Director of the Association of Canadian Ports (ACP) to become President and CEO of the Canadian Paint and Coatings Association (CPCA). He was at the helm of ACPA since 2001. Finding a successor has been turned over to a recruitment firm.

«Over the past ten years, it was quite a journey,» Mr. LeRoux told *Maritime Magazine* in a exclusive interview.

He indicated that he embarked on the task of «revitalizing the association with a renewed business approach that included incorporation of the association; development of strategic direction and sound business planning; updating the bylaws and policies; governance renewal; increased membership and non-dues revenue substantially with four annual events; enhanced education and networking opportunities; and ten years of budget surpluses while quadrupling the association's reserve.»

Among major successes on the regulatory and legislative fronts cited by Mr. LeRoux were the passing of the Canada Marine Act despite successive minority governments, a \$115 million port security funding program, and hundreds of millions of dollars in new infrastructure funding for the Canadian port sector. **M**

ACPA – CONFERENCE

New 'game-changing' challenges for Canadian ports

AAPC – CONFÉRENCE

La donne change pour les ports du Canada

Kathlyn Horibe



Panama Canal Authority

The impact of the scheduled expansion of the Panama Canal will be a leading topic discussed by delegates attending the annual conference of the Association of Canadian Port Authorities in Hamilton, August 19-22.

L'expansion du canal de Panama et ses impacts sera un des thèmes importants de discussion de la conférence annuelle de l'Association des administrations portuaires canadiennes qui aura lieu du 19 au 22 août à Hamilton.

L'expansion du canal de Panama, le réchauffement planétaire et la demande pour les ressources naturelles du Canada vont poser des défis intéressants aux ports dans les toutes prochaines années. Il s'agit d'importants facteurs de changement et ils constituent le thème de la Conférence annuelle de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) qui aura lieu du 19 au 22 août à Hamilton. L'Administration portuaire de Hamilton, qui célèbre cette année son 100^e anniversaire, sera l'hôte de l'événement.

The Panama Canal expansion, global warming and demand for Canada's natural resources will present some interesting challenges for ports in the next few years. These developments are important game changers and the theme of the Association of Canadian Port Authorities' annual conference, which takes place August 19-22 in Hamilton. The event is hosted by the Hamilton Port Authority, celebrating its 100th anniversary this year.

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

«L'agrandissement du canal de Panama ne peut qu'augmenter l'achalandage des ports de la côte Est», a déclaré Gary LeRoux, ancien directeur exécutif de l'AAPC. «La question est: celui des ports canadiens ou celui des ports étasuniens?»

L'expansion du canal, dont l'achèvement est prévu pour 2014, va changer le flux mondial du trafic marchandises. Actuellement, les navires géants ne passent pas dans les écluses du canal et c'est dans les ports de la côte Ouest qu'ils déchargent leurs cargaisons asiatiques qui sont ensuite transportées par train vers les grands marchés canadiens et étasuniens.

Les ports de la côte Est considèrent que l'expansion leur permettra d'arracher aux ports de la côte Ouest une partie de leur clientèle.

«Halifax investit dans les infrastructures portuaires en allongeant ses quais», a indiqué M. Leroux. De plus, la profondeur est portée à 16 mètres au South End Container Terminal afin de permettre à deux navires post-Panamax de s'amarrer simultanément au quai. Des travaux de 35 millions de dollars sont en cours pour prolonger la jetée C du terminal Halterm et on agrandira bientôt la jetée 9C du terminal Richmond. Depuis 5 ans, Halifax et Ottawa ont investi 100 millions de dollars et le secteur privé, plus de 250 millions, dans les infrastructures portuaires.

Les infrastructures ont aussi été améliorées aux États-Unis. Depuis cinq ans, des investissements importants ont été faits, notamment dans le port de Savannah en Géorgie et dans les ports de Virginie pour se préparer à l'augmentation du trafic marchandises, a déclaré M. LeRoux lors d'une interview précédant son départ pour assumer de nouvelles fonctions après une décennie passée à la barre de l'AAPC. L'État de Virginie envisage de construire à travers la Virginie du Sud une route à péage de 2 milliards de dollars qui pourrait stimuler le développement autour du port de Richmond et des milliards de dollars de projets routiers, ferroviaires et portuaires sont en chantier au Texas.

«Les ports de mer modernes sont devenus des éléments cruciaux d'un réseau complexe de centres logistiques industriels», a déclaré Robin Silvester, président-directeur général de Port Metro Vancouver.

Le réchauffement planétaire

Un autre possible catalyseur de changement, c'est la traversée de l'Arctique. Dans son rapport intitulé «Port 2050», Vancouver donne un aperçu des occasions d'affaires qui pourraient découler de l'accessibilité à la navigation du passage du Nord-Ouest à cause du réchauffement

«The expanded Panama Canal can only lead to more business for East Coast ports», said Gary LeRoux, former executive director of the ACPA. «The question is: Canada or the US?»

The canal's expansion, scheduled to be completed in 2014, will change the global flow of freight traffic. Currently jumbo vessels, too huge to fit through the canal's locks, unload their Asian cargoes at West Coast ports and the products are then railed to major US and Canadian markets.

East Coast ports regard the expansion as an opportunity to entice business away from West Coast ports.

«Halifax is investing in port infrastructure, with an extension of its wharfs», noted Mr. LeRoux. At South End Container Terminal, the harbour depth is also being increased to 16 metres, enabling two post-Panamax ships to simultaneously berth at the pier. A \$35-million extension is ongoing at Halterm Terminal's Pier C and, commencing soon, expansion of Richmond Terminals' Pier 9C. For the last five years, Halifax and Ottawa have invested \$100 million and the private sector over \$250 million in port-related infrastructure.

Infrastructure has also been beefed up in the US. Over the past five years, there have been major investments

in ports like Savannah, Georgia, and the Virginia ports in preparation for the increased flow of commodities, said Mr. LeRoux in an interview prior to his departure to assume new tasks after a decade at the helm of ACPA. The State of Virginia plans to construct a \$2 billion dollar toll road through Southside Virginia that could generate development around the Port of Richmond and billions of dollars of highway, rail and port projects are taking place in Texas.

«Modern seaports have become critical nodes within a complex system of logistical and industrial centres», said Robin Silvester, president and CEO of Port Metro Vancouver.

Global warming horizons

Another possible game changer is passage through the Arctic. Vancouver outlined the possibility of future business opportunities in its Port 2050 report with the Northwest Passage's accessibility to shipping due to global warming. Last year, Scandinavian ships completed several trips because of



Fednav's Tom Patterson is expected to offer candid views on the future of Arctic shipping to conference delegates.

Tom Patterson de Fednav devrait livrer aux délégués sa franche opinion sur l'avenir de la navigation dans l'Arctique.

Leo Ryan

planétaire. L'an dernier, des navires scandinaves y ont accompli plusieurs voyages à la faveur d'un rétrécissement presque sans précédent de la couverture de glace dans l'Arctique, ce qui leur a permis de réaliser des économies considérables de temps et de carburant pour des voyages entre la Norvège et le Danemark et la Chine, a rapporté le *Guardian*.

«Je ne suis pas du tout convaincu que les changements climatiques vont avoir de tels effets sur la navigation et l'augmentation du trafic de transit dans l'Arctique», a déclaré Tom Paterson, vice-président, Flotte détenue et développement, à Fednav. «Il n'y a tout simplement pas d'économie pour l'armateur et c'est beaucoup plus risqué que de passer par le canal de Panama.»

M. Paterson croit qu'il est vrai que les navires vont sillonner l'Arctique en plus grand nombre, mais plus probablement parce que l'exploitation gazière et pétrolière et l'ouverture de nouvelles mines vont «nécessiter du tonnage spécialisé pour répondre aux besoins de transport maritime. Il ne s'agit pas d'une conséquence des changements climatiques». Par exemple, la nouvelle mine de minerai de fer de l'île de Baffin qu'exploite Baffinland Iron d'ArcelorMittal, a-t-il expliqué, va nécessiter des services de déglacage et des navires Capesize pour transporter le minerai en Europe. «La glace va bloquer la route des navires pendant près de sept mois par année, il faudra donc des navires spécialisés.»

near record lows of Arctic ice, generating substantial savings in time and fuel for voyages from Norway and Denmark to China, according to *The Guardian* report.

“I am not at all convinced that climate change will affect the Arctic in relation to shipping and increased through traffic,” said Tom Paterson, Vice-President, Owned Fleet and Business Development, of Fednav. “It’s simply not economical for the shipowner and has a much higher risk than sailing via the Panama Canal.”

He believes more shipping will occur in the Arctic but more likely due to gas and oil and more mines opening up that “will need dedicated tonnage to support their shipping plans,” he said. “This is not as a result of climate change.” For example, the planned new iron ore mine on Baffin Island operated by Arcelor Mittal’s Baffinland Iron, he explained, will require ice breaking, Capesize vessels to shuttle the ore to Europe. “Ice will be blocking ships’ paths for around seven months of the year, so these ships will be specialized.”

Resource riches

An additional game changer is rising demand for Canada’s natural resources. Comments Mr.LeRoux : “The growing demand for grain in



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



Les ressources naturelles

Un autre élément qui change la donne, c'est la demande croissante pour les ressources naturelles dont regorge le Canada. «L'appétit de plus en plus grand pour les céréales canadiennes dans des pays comme la Chine a entraîné une recrudescence d'activité dans le Port de Thunder Bay et a amené Parrish & Heimbecker à s'établir dans le Port de Hamilton il y a deux ans. Vancouver et Prince Rupert ont profité de l'augmentation des cargaisons en vrac en provenance des provinces de l'Ouest et cette tendance n'est pas près de s'inverser», de commenter M. LeRoux.

En 2011, plus de 15 millions de tonnes métriques de céréales, de cultures spéciales et de grains de provende ont transité par Port Metro Vancouver et la plus forte demande émanait d'économies asiatiques, Japon, Chine et Corée.

«Les attentes en matière de croissance sont soutenues par les énormes investissements du secteur privé dans les ressources naturelles dans l'Ouest du Canada et au Québec», a déclaré M. Silvester. Port Metro Vancouver a manutentionné plus de 1,1 million de tonnes métriques de minerai et de concentré l'an dernier, 5 % de plus qu'en 2010.

L'amélioration des installations de Pointe-Noire dans le Port de Sept-Îles devrait doubler le débit de minerai de fer pour le porter à 50 millions de tonnes par année. «Il y a cinq nouveaux thèmes de minerai de fer possibles dans le Nord du Québec», a déclaré M. LeRoux. «C'est ce qui explique les sommes énormes investies pour augmenter la capacité du Port depuis trois ans.» L'optimisation des terminaux La Relance et Pointe-Noire a coûté 63 millions de dollars tandis que le nouveau quai multiusagers de Pointe-Noire coûtera 220 millions de dollars.

Un autre contributeur de l'explosion des ressources naturelles, c'est le Plan Nord de 80 milliards de dollars du Québec qui vise à mettre en valeur d'ici 25 ans la région septentrionale de la province. «Tous les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs vont en bénéficier», a déclaré M. LeRoux.

«De nouveaux centres de production et de consommation ont créé de nouveaux défis pour les ports et ceux-ci doivent être compétitifs pour pouvoir les relever», a souligné M. Silvester. **M**

places like China has led to increased activity from the Port of Thunder Bay and the establishment of Parrish Heimbecker at the Port of Hamilton two years ago. Vancouver and Prince Rupert have been seeing growth in bulk cargo from Western provinces and that won't abate anytime soon."

In 2011, Port Metro Vancouver moved more than 15 million metric tonnes of grains, specialty crops and feed, with the highest demand coming from Asian economies like Japan, China and Korea.

"The expectation of growth is underlined by huge private sector investments in natural resources in Western Canada and Quebec," Mr. Silvester said. Port Metro Vancouver handled more than 1.1 million metric tonnes of ore and concentrates last year, a five per cent increase over 2010.

The upgrade of the Port of Sept-Îles' Pointe-Noire facilities is expected to double throughput of iron ore to 50 million tonnes annually. "There are a possible five new iron ore plays ongoing in Northern Quebec," said Mr. LeRoux. "That's the reason for the huge investment to create new capacity at the port over the past three years." Optimization of the La Relance and Pointe-Noire terminals cost \$63 million, while a new multi-user wharf at Pointe Noire will total \$220 million.

Another contributor to the boom in natural resources is Quebec's \$80-billion Plan Nord, which will develop the province's Northern area over the next 25 years. "All the St. Lawrence River and Great Lakes ports will benefit from that play," Mr. LeRoux said.

"New production and consumption centres have created new challenges for ports and ports must be competitive in order to meet these challenges," Mr. Silvester stressed. **M**

Total 2011 cargo of ACPA ports Tonnage des ports de l'AAPC



Shipphoto.com

Port	000's tonnes	Port	000's tonnes
Port Metro Vancouver	122,500	Windsor	5,070
Saint John	31,100	Trois-Rivières	3,300
Québec	29,000	Nanaimo	3,100
Montreal	28,500	Belledune	2,200
Sept-Îles	25,900	Toronto	1,700
Prince Rupert	19,300	St. John's	1,420
Hamilton	10,040	Port Alberni	1,200
Halifax	9,480	Saguenay	347
Thunder Bay	7,600	Oshawa	284

Source: Individual port authorities/Chaque administration portuaire

In harmony with its environment,
Aluminerie Alouette offers high quality
jobs for over 1 000 employees and
suppliers committed to their community
in Sept-Îles, in an endless quest
for excellence.

En parfaite harmonie avec
son environnement, **Aluminerie Alouette**
met à l'oeuvre plus de 1 000 employés
et sous-traitants engagés dans leur
communauté, dans une poursuite
incessante de l'excellence.



alouette.com
Sept-Îles – Québec – Canada





OCEAN 40

1972-2012

Comme c'est souvent le cas avec les compagnies qui ont résisté à l'épreuve du temps dans un milieu très compétitif, un 40^e anniversaire est l'occasion de célébrer et de faire des plans pour l'avenir en s'inspirant des nombreuses leçons tirées de l'expérience. Il en est de même pour le Groupe Océan, dont le fondateur, Gordon Bain, plongeur commercial à ses débuts, a constitué en 1972 sa première société, Aqua-Marine, dont il a fait un leader en services maritimes intégrés basé à Québec mais réputé dans tout le Québec et l'Est du Canada. Ses remor-

As is often the case with companies that have stood the test of time in a highly competitive environment, turning 40 is an occasion to celebrate and to map out the future on the basis of many lessons learned through experience. So it is with Ocean Group, whose founder, Gordon Bain, originally a commercial diver who incorporated his first company, Aqua-Marine, in 1972 and, from there, built what is now a recognized leader in integrated marine services throughout Québec and Eastern



Ocean Group celebrates 40th year

Success built on teamwork and selling solutions



Leo Ryan

*Founder Gordon Bain, on left, with Jacques Tanguay, Partner,
First VP and General Manager*

Le fondateur Gordon Bain, à gauche, avec son partenaire Jacques Tanguay,
premier vice-président et directeur général

Groupe Océan célèbre son 40^e anniversaire

Une réussite fondée sur l'équipe et sur la vente de solutions

Leo Ryan

queurs et ses barges peuvent également, sur demande, exécuter des tâches dans l'Arctique.

M. Bain et son partenaire, Jacques Tanguay, premier vice-président et directeur général, ont commenté pour le *Maritime Magazine* les raisons du bilan impressionnant de la compagnie et les perspectives de croissance qu'offrent les énormes possibilités actuelles.

Les dépenses en capital ont totalisé environ 160 millions de dollars depuis 2005, notamment pour l'achat de remorqueurs (un 26^e devrait se greffer à la flotte en

Canada basé à Québec City. On demand, too, its tugs and barges carry out tasks in the Arctic region.

Interviewed by *Maritime Magazine*, Mr. Bain and Jacques Tanguay, his partner and First Vice President and General Manager, commented on the reasons for the company's impressive track record and on the potential for further growth amidst current major opportunities.

Capital expenditures have totaled about \$160 million since 2005. These have included tugs (a 26th slated for December), workboats and a new trailing suction hopper



An Ocean pilot boat heads towards a Hapag-Lloyd containership on the St. Lawrence River near Quebec City for a pilot exchange.

Basé à Québec, le Groupe Océan est devenu un leader dans le domaine des services maritimes intégrés.

décembre), de navires de travail et d'une nouvelle drague à élince traînante qui a coûté 25 millions de dollars.

Entreprise privée, Océan ne divulgue pas ses revenus. M. Bain a toutefois déclaré: «Nous tentons de doubler nos revenus tous les cinq ans.»

Sans paraître y attacher trop d'importance, il a allègrement ajouté: «La dernière fois, il nous a fallu sept ans.»

C'est grâce à une série d'acquisitions dans les années 1990 et les premières années du XXI^e siècle que la compagnie est parvenue à sa taille actuelle, soit environ 700 employés (voir les Principaux jalons historiques).

Les remorqueurs produisaient à peu près 40 % des revenus totaux, contre 30 % pour le chantier naval de l'Isle-aux-Coudres et 30 % pour les opérations de construction-dragage.

«Cette situation évolue rapidement», a déclaré M. Bain. «Le secteur du dragage a une croissance plus importante et nous construisons plus de barges. D'ici la fin de l'année, chacune des trois catégories devrait représenter le tiers du total.»

L'une des sociétés sœurs d'Océan, Dragage Océan DSM inc., a décroché un contrat

dredge that cost \$25 million.

As a privately-owned firm, Ocean does not disclose its revenues. But Mr. Bain indicated that “we try to double revenues every five years.”

Not showing undue concern, he cheerfully added: “The last time, it took us seven years.”

The company grew to its present size of some 700 employees notably through a series of acquisitions in the 1990s and the early years of this century (see Key Historical Facts).



An Ocean pilot boat heads towards a Hapag-Lloyd containership on the St. Lawrence River near Quebec City for a pilot exchange.

Un bateau-pilote d'Océan se dirige vers un porte-conteneur d'Hapag-Lloyd sur le fleuve Saint-Laurent près de Québec pour un changement de pilote.

Tugboat activities used to account for about 40% of total revenues, followed by 30% each for the Isle-aux-Coudres shipyard and construction/dredging operations.

“This pattern is shifting rapidly,” said Mr. Bain. “Dredging is expanding more significantly and we are building more barges. By the end of this year, we are heading towards a one third percentage in each of the three categories.”

One of the Ocean sister companies, Ocean Dredging DSM inc., has been awarded a contract evaluated at nearly \$30 million for mainten-

*Félicitations à Océan, un partenaire
de premier plan pour le Port de Québec,
à l'occasion de son 40^e anniversaire.*

L'équipe de l'Administration portuaire de Québec

*Congratulations to Ocean,
one of the Port's leading partner,
celebrating its 40th anniversary.*

Quebec Port Authority team



PORT DE
OF **QUÉBEC**

www.portquebec.ca

évalué à près de 30 millions de dollars pour des travaux de dragage d'entretien à Bécancour et dans le secteur de la Traverse du Nord sur le Saint-Laurent afin d'augmenter la profondeur navigable en enlevant les sédiments accumulés. Il s'agit d'un contrat de sept ans et les travaux débute-
ront cet été.

«Une des clés de notre réussite, a déclaré M. Tanguay, c'est d'avoir les bonnes personnes et les idées nécessaires pour réaliser la convergence des besoins de nos clients avec nos propres objectifs.»

À cet égard, M. Bain a indiqué: «Nous devons en partie notre réussite à la qualité de nos employés. Déterminés, ils ont leurs propres sources de motivation et leurs propres ambitions.»

Bon nombre d'entre eux font partie de la compagnie depuis longtemps. Et ils sont incités à intégrer un programme de perfectionnement continu bien structuré.

«Si, par exemple, quelqu'un vient demander à suivre à l'université un cours qui pourra l'aider dans sa carrière chez nous, nous acceptons», a déclaré M. Tanguay.

Une autre clé de la réussite d'Océan, c'est, pour paraphraser M. Bain, la vente de solutions. «Nous trouvons habituellement la solution avant que l'autre partie sache qu'il y a un problème», a-t-il mentionné.

Il a cité en exemple le règlement du problème de ca-

ance dredging at Bécancour and the Traverse du Nord section of the St. Lawrence River, which consists of increasing navigation depths by removing sediments. This is a seven-year contract, with work beginning this summer.

"Very important to our success," declared Mr. Tanguay, "is that we bring in the people and ideas to achieve convergence of our clients' needs with our goals.."

On the same subject, Mr. Bain said that "part of our success story is the quality of the employees. Self-motivated, they have their own drives and own ambitions."

Many employees have been with the company for a long time. And they are encouraged to take part in a well-structured continuous improvement program.

If, for instance, someone comes up to me saying that he or she wants to take a course at University that will benefit their career with us, we will agree," said Mr. Tanguay.

Another key part of Ocean's success story, in Mr. Bain's words, is "selling solutions. We usually find the solution before the other party knows there is a problem."

He cited the example of settling the problem in the



Ocean barge transports sawdust between Port Cartier and Trois-Rivières. Photo shows unloading operation at Port of Trois-Rivières.

Une barge d'Océan transporte de la sciure de bois entre Port-Cartier et Trois-Rivières. La photo montre une opération de déchargement à Trois-Rivières.

Quebec Stevedoring is proud to celebrate
OCEAN GROUP's 40th anniversary.

Arrimage Québec est fière de souligner le
40^e anniversaire du GROUPE OCÉAN.

40
years
ans



ARRIMAGE QUÉBEC
QUEBEC STEVEDORING

www.qsl.com



ARRIMAGE DE L'EST DU CANADA
EASTERN CANADA STEVEDORING



ARRIMAGE DU NORD
NORTHERN STEVEDORING



ARRIMAGE DU ST-LAURENT
ST. LAWRENCE STEVEDORING



GREAT LAKES
STEVEDORING



INTEGRATED
LOGISTICS



NORTH AMERICA
STEVEDORING



OSHAWA
STEVEDORING



PORT WELLER
MARINE TERMINAL



TERMINAL MARITIME SOREL-TRACY
SOREL-TRACY MARITIME TERMINAL



TERMINAUX PORTUAIRES DU QUÉBEC
QUEBEC PORT TERMINALS

pacité des remorqueurs-incendie dans les ports de Montréal et de Québec.

«Lorsque nos clients ont besoin de nous, nous répondons toujours présents», a signalé M. Tanguay.

Sur le même thème, soit la clé du succès, M. Bain ajoute: «Vous êtes seulement aussi bons que vos sous-traitants. Et heureusement, nos sous-traitants nous ont fait bien paraître!»

Océan est très visible, surtout dans les ports du Saint-Laurent, mais il ne manque pas de concurrence.

«Nous avons des concurrents, ils soumissionnent à tous les contrats, note M. Bain. Et nous devons aussi affronter certains grands exploitants étrangers.

«Toutes les grosses compagnies tentent leur chance dans toutes les eaux, y compris le Saint-Laurent.»

Comme bien d'autres compagnies du secteur maritime québécois, Océan surveille de près les grands projets d'exploitation minière du Nord québécois, de même que l'impact de l'ambitieux Plan Nord du gouvernement provincial.

À cet égard toutefois, M. Bain pense qu'il convient d'analyser minutieusement la situation.

«Notre marché, a-t-il poursuivi, se trouve au bout de la chaîne d'approvisionnement. Il faut que d'autres construisent les voies ferrées, les routes et les autres infrastructures. Ce n'est qu'ensuite qu'on aura besoin de nos remorqueurs.»

M. Bain a aussi indiqué qu'Océan se spécialisait, depuis quelques années, dans la construction de quais temporaires et de plateformes pour la construction maritime et pour des projets d'exploitation minière sans aucun lien avec le Plan Nord.

Pour ce qui est des perspectives globales, on prévoit, selon M. Tanguay, une augmentation marquée du tonnage de vrac dans les ports de Québec et de Sept-Îles. Celui-ci a toutefois prévenu «qu'il fallait surveiller attentivement l'évolution des économies mondiales, le prix de l'acier et la demande chinoise pour des produits comme le minerai de fer».



The Ile-aux-Coudres shipyard is a key component of Ocean's overall operations

Le chantier naval de l'Isle-aux-Coudres est un élément clé des opérations d'Océan.

capacity of firefighting tugs which have intervened in recent years at the ports of Montreal and Québec.

"When our clients need us, we are always there," Mr. Tanguay said.

Still on the recipe-for-success theme, Mr. Bain asserts: "You are only as good as your sub-contractors. And our sub-contractors have fortunately made us look good!"

While Ocean is highly visible, especially at ports on the St. Lawrence River, there is no lack of competition.

"The competition is out there, bidding on contracts all the time," notes Mr. Bain. "We also find ourselves head to head with certain large foreign operators.

"Every big company tests all the waters, including the St. Lawrence."

As with many other companies in the Québec marine sector, Ocean is keeping close watch on ongoing, substantial mining projects in northern Quebec and on the impact of the provincial government's ambitious Plan Nord.

However, here, Mr. Bain finds one has to analyze things carefully.

"Our market," he continued, "is at the end of the supply chain. Other parties first have to build the railroad track, the roads, and other infrastructure. Then our tugs will be needed."

Mr. Bain also noted, Ocean has in recent years specialized in building temporary wharves and platforms for marine construction and mining projects not linked to the Plan Nord.

As part of the overall outlook, Mr. Tanguay said markedly increased bulk tonnage is anticipated at the ports of Québec and Sept-Îles. But he cautioned that



EXPORT

FEDNAV | Partenaires d'affaires
Business Partner

TOUTES NOS FÉLICITATIONS AU GROUPE OCÉAN
POUR 40 ANS DE SUCCÈS

CONGRATULATIONS TO OCEAN GROUP
ON 40 YEARS OF SUCCESS

www.fednav.com



FEDNAV



Pour visionner notre politique environnementale, voir www.fednav.com
To view our environmental policy, visit www.fednav.com

Des services maritimes hautement diversifiés

Voici un résumé des services maritimes qu'offrent les diverses sociétés sœurs d'Océan:

- **Chantier naval.** Situé à l'Isle-aux-Coudres, le chantier naval d'Océan offre différents services: réparations à sec, construction, remise en état, transformation, inspection et entretien de navires.
- **Sauvetage.** Renflouement et touage de navires en détresse sur de courtes et de longues distances au Québec et dans l'Est du Canada.
- **Remorquage.** Services d'escorte de navires sous toutes conditions sur les Grands Lacs, dans le Saint-Laurent, au Nunavut et au Groenland.
- **Dragage.** Un secteur d'activité très important qui fait appel à des équipages qualifiés et à du matériel spécialisé, adapté pour les espaces difficiles à atteindre. Comprend le dragage d'entretien, le dragage de construction et le dragage environnemental.
- **Location d'équipement maritime.** Océan possède l'une des plus importantes flottes de bâtiments – remorqueurs, barges et bateaux de travail – à louer.
- **Réparation navale à flot.** Océan se rend partout au Québec, en Ontario et dans l'Est du Canada pour offrir des services de réparation en cours d'exploitation.
- **Transport maritime.** Océan offre des services de transport par tandem remorqueur-barge, de touage et de ravitaillement de navires sur la côte atlantique.
- **Soudure et usinage.** Grâce à deux ateliers de fabrication de pièces métalliques, Océan offre des services de conception, de fabrication, de construction, de réparation d'équipement, de soudage, d'usinage ainsi que de mécanique générale et diesel.
- **Entrepreneurs en construction maritime.** Quais flottants. Armateurs et agents. Services portuaires et industriels. **M**

“the evolution of the global economies has to be closely watched, along with the price of steel and demand in China for such commodities as iron ore.”

Widely-diversified marine services

Following is a summary of the marine services offered by Ocean's various sister companies:

- **Shipyard.** Located at Isle-aux-Coudres, Ocean's shipyard offers services ranging from dry dock repairs to ship construction, overhauling, ship refitting, inspection and maintenance.
- **Salvage.** Refloating and towing ships in distress on short and long distances throughout Québec and Eastern Canada.
- **Towing.** Ship escort services in all conditions on the Great Lakes, St. Lawrence, Nunavut and Greenland.
- **Dredging.** A very important sector of activity using qualified crews and specialized equipment adapted to hard-to-reach areas. Includes maintenance dredging, construction dredging, and environmental dredging.
- **Marine equipment rental.** Ocean owns one of the largest fleets of marine equipment – tugs, barges and workboats – for rent.
- **Top side ship repair.** Ocean goes anywhere in Québec, Ontario and Eastern Canada to provide onboard repair services while a vessel is in operation.
- **Marine Transportation.** Ocean offers transportation services via tug-and-barge tandems, towing, and ship supply services in Québec and on the Atlantic Coast.
- **Welding and machining.** Thanks to two metallic parts workshops, Ocean offers design, fabrication, construction, equipment repair, welding and machining as well as diesel and general mechanic services.
- **Marine construction contractors.** Floating wharves. Ship owners and agents. Harbour and industrial services. **M**



Félicitations à Groupe Océan pour son 40^e anniversaire!

La Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) félicite Groupe Océan qui, depuis 40 ans, offre avec succès des services maritimes de qualité.

La Sodes est fière de promouvoir les intérêts de la communauté maritime du Saint-Laurent depuis 25 ans. Nous sommes privilégiés de compter parmi nos membres Groupe Océan, à qui nous souhaitons tout le succès possible pour les prochaines années.

PORT DE TROIS-RIVIÈRES

TROIS VOIES RAPIDES THREE FAST TRACKS



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



Pierre Terrien

Moored in front of Ocean's workshop in Québec City, the Ocean Traverse Nord is a new 70-metre self-carrying trailing suction hopper dredge built at the cost of 25 million dollars at Ocean Industries' shipyard at l'Isle-aux-Coudres, Québec. The self-propelled dredge, the largest in Eastern Canada, will be assigned, amongst other places, to the North Traverse, a section approximately 30 kilometres long downstream from Québec City.

Amarée devant les ateliers d'Océan au port de Québec, l'Océan Traverse Nord est une nouvelle drague à succion autoportée à élinde traînante d'une longueur d'environ 70 mètres. Construite au coût de 25M\$ au chantier naval d'Industries Océan situé à l'Isle-aux-Coudres, cette drague autopropulsée, la plus grosse dans l'est du Canada, sera assignée, entre autres, à la Traverse du Nord, un secteur d'une longueur d'environ 30 kilomètres en aval de Québec.

Principaux jalons historiques

Key historical facts

Leo Ryan

- Les origines d'Océan remontent à 1972, année où Gordon Bain fonde Aqua-Marine, compagnie spécialisée dans les travaux sous-marins. De ces débuts modestes naîtra le Groupe Océan, aujourd'hui chef de file reconnu en matière de services maritimes intégrés avec sa flotte de 25 remorqueurs, 31 bateaux de travail et 411 barges.
- En 1987, Aqua-Marine s'associe à d'autres compagnies offrant des services complémentaires pour former le Groupe Océan Inc.
- Après cette fusion, la compagnie acquiert Les Remorqueurs de Québec Ltée (devenu Océan Remorquage Québec Inc.) et devient le principal fournisseur de services de remorquage du Port de Québec.
- Les services offerts à l'origine par Aqua-Marine – plongée commerciale, location d'équipements, inspection, construction et réparation de structures immergées (quais, piliers de ponts, etc.) et de coques de navires, services d'appoint pour les opérations de sauvetage d'épaves – sont regroupés et confiés à une division de la construction.
- Ocean traces its origins back to 1972, when Gordon Bain created Aqua-Marine, a company primarily engaged in underwater work. From modest beginnings, the enterprise today known as Ocean Group has become an industry leader in integrated marine services with a fleet of 25 tugboats, 31 workboats and 411 barges.
- In 1987, Aqua-Marine joined with other companies offering complementary services in the maritime industry and thus became Ocean Group Inc.
- Following that merger, the company acquired Quebec Tugs (now Ocean Remorquage Quebec Inc.) to become the main provider of towing services at the Port of Quebec.
- The services originally offered by Aqua-Marine – commercial diving, equipment rental, inspection, construction and repair of submerged structures (wharves, bridges etc) and of ship hulls as well as support for salvage services – have been amalgamated into a Construction Division.

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



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

Canada

Le Port de Sept-Îles est fier de souligner les **40** ans de dépassement du Groupe Océan. Un partenaire XXL.

The Port of Sept-Îles is proud to celebrate Ocean Group's 40 years of surpassment. Our XXL partner.

- En 1992, le Groupe acquiert un tandem remorqueur-barge et crée une nouvelle filiale, Océan Transport Maritime Inc.
- Remorquage et Sauvetage McAllister Inc., aujourd'hui Océan Remorquage Montréal Inc. se greffe au Groupe en 1993.
- Par l'entremise de cette nouvelle filiale, Océan devient membre de la prestigieuse International Salvage Union, dont le siège social se trouve à Londres.
- En 1994, Océan acquiert Les Remorquages Sorel Inc. qu'on connaît aujourd'hui sous le nom d'Océan Remorquage Sorel Inc.
- L'année 1995 voit la constitution de Le Groupe Océan Inc., qui devient la société mère d'Océan Construction et de Les Remorqueurs du Québec Ltée, ainsi que de toutes les autres filiales et divisions à venir.
- La même année, Océan s'associe avec Les Chantiers AML de l'Île-aux-Coudres qu'il rachètera en totalité en 1997 pour le rebaptiser Industries Océan Inc.
- 2002 : Acquisition de la compagnie Trois-Rivières Remorqueurs Ltée.
Cette même année, Océan devient la première compagnie canadienne à joindre les rangs de l'American Salvage Association.
- 2004 : Acquisition de Dragage St-Maurice (1989) Inc.
- In 1992, there was the acquisition of a tug-and-barge tandem and the creation of a new subsidiary: Ocean Transport Maritime Inc.
- 1993 marked the acquisition of McAllister Towing and Salvage, today known as Ocean Remorquage Montréal Inc.
- Through this subsidiary, Ocean becomes a member of the prestigious International Salvage Union, whose head office is in London.
- In 1994, the acquisition of Sorel Boat Tugs Inc., today known as Ocean Remorquage Sorel Inc.
- 1995 was highlighted by the incorporation of Ocean Group Inc., holding company of Ocean Construction and Québec Tugs Inc. and of all other subsidiaries and divisions to come.
- The same year, Ocean forms a partnership with shipyard Les Chantiers AML at Ile-aux-Coudres, and subsequently acquires a total interest in 1997, changing its name to Ocean Industries Inc.
- 2002: Acquisition of Trois-Rivières Remorqueurs Ltée.
Also in 2002, Ocean becomes the first Canadian firm to join the ranks of the American Salvage Association.
- 2004: Acquisition of Dragage St-Maurice (1989) Inc.



Rental of Ocean maritime equipment to an entrepreneur for the construction of a deepwater quay in Nunavik, northern Québec.

On retrouve dans l'Est du Canada de multiples exemples de l'importante offre de services maritime intégrés d'Océan.
L'entreprise est aussi active dans l'Arctique.



Closer relationships for a safer world.

We have an international network of some 7,600 people across 245 locations. This global reach gives us an unrivalled view of the marketplace and the technical developments shaping today's marine industry. It also ensures that, wherever you are, we will be nearby and able to apply a genuine understanding of local issues and help you operate more safely and sustainably.

**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 website: <http://www.lr.org/entities>

**Lloyd's
Register**

LIFE MATTERS

En juin 2005, Océan lance officiellement Ocean Ontario Towing Inc., une nouvelle filiale de remorquage portuaire exploitée dans les ports de Hamilton, Oshawa et Toronto.

- Octobre 2005 : baptême d'un remorqueur ultramoderne à propulsion « Z-Drive », doté de moteurs développant 5,000 BHP et fournissant 60 tonnes de traction au point fixe. Ce nouveau remorqueur possède une coque classée Glace 1A et un système lutte contre l'incendie. Construit au chantier naval d'Océan, il représente une étape-clé de l'évolution de la flotte d'Océan. Il sera suivi de plusieurs navires-jumeaux.
- En janvier 2006, la filiale Océan Navigation se voit décerner, conjointement avec son partenaire Kruger, plusieurs prix, dont le Prix Environnement 2006 de l'AQTR.
- La même année, Industries Océan inaugure de nouvelles installations, dont une rampe de halage pouvant recevoir des navires de 5,000 tonnes, ainsi qu'un nouveau quai qui accroît la superficie du chantier de 5,000 m².
- Entre juin 2007 et novembre 2009, les remorqueurs suivants sont successivement baptisés : Ocean Raymond Lemay, Ocean Bertrand Jeansonne, Ocean Henry Bain, Ocean George Bain.
- Avril 2010 : Création d'une nouvelle division, Océan Remorquage Côte-Nord Inc., basée au Port de Sept-Îles, pour tirer parti des occasions d'affaires de plus en plus nombreuses dans le Nord québécois.
- Août 2010 : Ouverture d'un nouvel atelier pour la Division de réparation navale et industrielle.
- Novembre 2010 : Baptême du Ocean Serge Genois au Port de Montréal. C'est le huitième remorqueur de type Z-Drive construit au chantier d'Océan.
- En juin 2011, l'Ocean Ross Gaudreault, ainsi baptisé en l'honneur de l'ex-président-directeur général de l'Administration portuaire de Québec, s'ajoute à la flottille de remorqueurs. 

In June 2005, Ocean inaugurates Ocean Ontario Towing Inc., a new harbor towing subsidiary operating in the ports of Hamilton, Oshawa and Toronto.

- October, 2005 marked the launching of the Ocean K. Rusby, a new state-of-the-art tug equipped with Z-Drive propellers, engines delivering 5,000 BHPs and bollard pull of 60 tons. The vessel, also boasting an Ice Class 1A hull, was also fitted with a firefighting system. Built at Ocean's shipyard, it represents a major milestone in the Ocean fleet. Various sister ships followed.
- In January 2006, Ocean Navigation shares, along with partner Kruger, several awards, including the AQTR Environment Award.
- Ocean Industries inaugurates new installations which include a hauling slip that can accommodate ships of up to 5,000 tons and a new dock. The shipyard's surface is increased by 5,000 sq.m.
- Between June 2007 and November 2009, the following tugboats were launched: the Ocean Raymond Lemay, the Ocean Bertrand Jeansonne, the Ocean Henry Bain, the Ocean George Bain.
- In April 2010 a new division was created, Océan Remorquage Côte-Nord Inc., headquartered at the Port of Sept-Îles, to capitalize on growing opportunities in northern Quebec.
- August 2010 marked the inauguration of a new workshop for the Industrial and Ship Repair Division.
- In November 2010, launching of the Ocean Serge Genois at the Port of Montreal. It was the 8th Z-Drive propulsion tug to be built at Ocean's shipyard.
- In June 2011, the Ocean Ross Gaudreault, named after the former President and CEO of the Quebec Port Authority, was added to the tugboat fleet. 

**L'Administration de Pilotage
des Laurentides**
profite de l'occasion
pour remercier le
GROUPE OCÉAN
et son équipe
de leur partenariat et
pour offrir ses plus
sincères félicitations
à l'occasion de leur
40^e anniversaire.

**The Laurentian
Pilotage Authority**
would like to take
this opportunity to thank
OCEAN GROUP
and its **entire staff**
for their partnership and
offer our sincerest
congratulations
as they celebrate their
40th Anniversary.



**Administration de pilotage des Laurentides
The Laurentian Pilotage Authority**

www.pilotagestlaurent.gc.ca





Port Metro Vancouver is Canada's leading maritime trade partner with Asian markets.

Port Metro Vancouver est au Canada le principal partenaire commercial maritime avec les marchés asiatiques.

A Sea Change On The West Coast

Un vent de changement sur la côte Ouest

Leo Quigley

Le 8 février, le premier ministre du Canada annonçait de Beijing que le président Hu Jintao et lui-même avaient négocié un accord pour la promotion et la protection des investissements étrangers et qu'ils avaient également posé les premiers jalons d'une entente de libre-échange en annonçant la réalisation d'une étude des complémentarités économiques qui débayera le terrain pour des discussions exploratoires sur le resserrement des relations commerciales et économiques.

Et, fait tout aussi important, le premier ministre Harper a été traité comme un dignitaire important par le président Jintao, ce qui en dit long sur la réputation du

On February 8 Canada's Prime Minister announced from Beijing that he and President Hu Jintao had concluded negotiation towards a foreign investment promotion and protection agreement and had also taken the first steps towards a free trade agreement with the completion of an economic complementarities study that will open the door to "exploratory discussions on deepening trade and economic relations.

Just as importantly, Stephen Harper was treated as an important dignitary by Jintao, which says a lot about Canada's reputation in China – where reputation means everything.

Canada en Chine – pays où la réputation fait foi de tout.

Avec le temps, ces visites de gens d'affaires et d'officiels canadiens ont porté fruit. L'an dernier, les exportations commerciales du Canada vers la Chine ont augmenté de 26,9 pour cent pour totaliser près de 17 milliards de dollars tandis que les importations de Chine atteignaient 48,1 milliards, 8,1 pour cent de mieux qu'en 2010.

La Chine est aujourd'hui l'une des économies mondiales les plus dynamiques et le deuxième partenaire commercial du Canada. Les investissements canadiens en Chine approchaient les 5 milliards de dollars à la fin de 2010, un sommet, et 38 pour cent de plus qu'en 2009. Les investissements directs étrangers chinois au Canada ont crû d'environ 10 pour cent dans la même période, pour s'établir à 14,1 milliards de dollars.

Si impressionnants que soient ces chiffres, ce n'est que la pointe de l'iceberg. Lorsque le Canada et la Chine signeront un accord de libre-échange (car c'est inévitable), le commerce et les investissements bilatéraux seront colossaux. Les préparatifs en cours dans le cadre de l'Initiative du Corridor de l'Asie-Pacifique pour améliorer l'infrastructure et la capacité de manutention suffiront à peine à répondre à la demande.

Aussi, lorsque le ministre des Transports de la Colombie-Britannique parle de la collaboration de l'industrie, il parle de la clé qui ouvrira bientôt une nouvelle ère de prospérité et d'engagement dans le village planétaire pour les générations futures.

La collaboration est gage de progrès et c'est elle qui a transformé de façon spectaculaire le visage de la côte Ouest du Canada.

Une paix ouvrière sur les quais

Une pierre d'assise majeure, c'est l'entente, plutôt inhabituelle, que la British Columbia Maritime Employers Association a signée au nom des employeurs des principaux ports avec la Section locale 514 de l'ILWU représentant les dockers et qui assurera la paix ouvrière sur les quais au moins jusqu'au 31 mars 2018.

Les expéditeurs, qui surveillaient attentivement le déroulement chaotique des négociations ouvrières sur la côte Ouest, surtout à Port Metro Vancouver, de même que les milieux du transport au Canada et à l'étranger, ont poussé un soupir de soulagement – et la convention collective a également insufflé la dose de confiance dont l'industrie avait besoin pour investir massivement dans les infrastructures afin d'assurer la circulation des produits et des ressources naturelles du Canada vers les marchés mondiaux.

Des milliards dépensés/des dépenses nécessaires

Le montant de ces investissements de l'industrie et du gouvernement est difficile à évaluer. Toutefois, Christy Clark, première ministre de la Colombie-Britannique, fournissait récemment un ordre de grandeur en annonçant la Stratégie 2012-2020 de transports de la Porte du Pacifique de la province qui réserve un montant de 700 millions de dollars pour de futurs projets d'infrastructures.

Lorsqu'elle a fait cette annonce à l'installation de chargement en vrac de Neptune Terminals à Vancouver,

Over time these visits by Canadian officials and businessmen have borne fruit. Last year, Canada's merchandise trade exports to China grew by 26.9 percent in and totalled almost \$17 billion. Imports from China totalled \$48.1 billion, an increase of 8.1 percent over 2010.

China is now one of the world's fastest-growing major economies and Canada's second-largest individual merchandise trading partner. Canadian investment in China reached its highest level ever at the end of 2010, standing at almost \$5 billion, an increase of 38 percent over 2009. Chinese foreign direct investment in Canada increased by almost 10 percent in the same period, reaching \$14.1 billion in 2010.

While those numbers are impressive they are only the tip of the iceberg. When (not if) a free trade agreement is entered into between Canada and China the level of trade and two-way investment will be overwhelming, and the preparations underway in infrastructure and handling capacity through the Asia-Pacific Corridor Initiative will barely be able to handle the business.

So, when British Columbia's Minister of Transport talks about industry collaboration he's talking about the key that will soon turn the switch on a new era of prosperity and involvement in the global village for future generations.

Through collaboration, progress is being made and because of it the face of Canada's West Coast has changed dramatically:

Waterfront labor peace

A major building block has been the new, and unusual, agreement entered into by employers at the major ports represented by the British Columbia Maritime Employers Association and dockworkers represented by the ILWU Local 514 that will bring labor peace to the waterfront until at least March 31, 2018.

To shippers who have followed the rocky road of labor negotiations on the West Coast over the years, particularly at Port Metro Vancouver, the ratification of the collective agreement in early February of this year has brought a sense of relief throughout the transportation industry both in Canada and offshore – and the confidence needed for industry to invest heavily in the infrastructure necessary to keep Canadian goods and resource commodities flowing to world markets.

Billions spent / billions needed

The amount of these investments by industry and government is difficult to determine. However, Christy Clark, Premier of B.C., provided estimates recently when she announced the Provincial Government's Pacific Gateway Transportation Strategy 2012-2020 together with a \$700 million provincial investment towards future infrastructure projects.

In making the announcement at Neptune Terminals bulk loading facility, Vancouver, Clark said \$22 billion has already been invested in increasing the cap-



Port Metro Vancouver is Canada's largest and North America's most diversified port, trading \$75 billion in goods with more than 160 trading economies annually. We're also collaborating with government and industry partners to strategically invest nearly \$9 billion in the coming years to further enhance our role as Canada's Pacific Gateway.

Canada



PORT METRO
vancouver

| portmetrovancover.com

la première ministre Clark a indiqué que 22 milliards de dollars avaient déjà été investis par le secteur privé pour augmenter la capacité de la porte de la côte Ouest depuis 2005 mais que 25 autres milliards de dollars de fonds publics et privés étaient encore nécessaires pour répondre à la demande asiatique future.

Il est clair que des investissements de cet ordre sont en train de modifier rapidement la façon dont les ports de la côte Ouest du Canada font des affaires et servent leurs clients.

Communications dans la chaîne d'approvisionnement

Un changement important qui, comme une convention collective, ne nécessite pas de grosses dépenses en capital, ce sont les ententes de collaboration que les deux grandes sociétés de chemin de fer ont signées avec les expéditeurs, les exploitants de terminaux et les ports. Ces ententes, Claude Mongeau, président-directeur général du CN, les a décrites comme un processus quotidien par lequel «chaque matin, le CN et les exploitants de terminal du port reçoivent une fiche de résultats qui évalue la performance de nos équipes par rapport à nos engagements. Les trains sont-ils arrivés à l'heure? Combien de conteneurs sont arrivés? Combien ont été acheminés? Combien de places sur les trains ont été remplies? Combien de conteneurs sont sur le sol depuis plus de 72 heures? Avec de tels indicateurs de performance, nous pouvons voir où nous devons intervenir. C'est l'avantage d'avoir de l'intervention transparente. Si nous savons d'avance qu'un problème pourrait se présenter dans les deux ou trois prochains jours, nous pouvons commencer à prendre immédiatement les mesures qui s'imposent».

Ces ententes ont permis aux deux chemins de fer d'améliorer leurs indices de productivité et de fiabilité dans une partie de l'Amérique du Nord où ils devaient composer avec des conditions météorologiques difficiles et des contraintes géographiques.

La prochaine superpuissance énergétique

Le premier ministre du Canada, le très honorable Stephen Harper, a souvent parlé du Canada comme de la prochaine «superpuissance énergétique» mondiale et, sur la côte Ouest tout au moins, les exportations d'énergie sont en train de devenir la force d'impulsion d'une transformation profonde de la logistique des transports au nord de la frontière.

■ **1. Exportations de pétrole** – Avec la mise sur la touche du controversé projet de pipeline Keystone XL vers le sud des États-Unis, au moins jusqu'après l'élection à la présidence des États-Unis, les regards se sont tournés vers les marchés asiatiques et plus spécialement vers deux pipelines; l'un vers le Port de Kitimat et l'autre vers Port Metro Vancouver qui existent déjà mais qui ont besoin d'expansion pour pouvoir transporter le bitume des sables bitumineux. Cette expansion entraînera une augmentation dramatique du nombre de pétroliers, certains de dimensions Suezmax, qui emprunteront les routes maritimes de la côte Ouest, et l'arrière-port de Vancouver devra être dragué pour accueillir de plus grands navires.



B.C. government

Premier Christy Clark has been a strong supporter of Pacific Gateway initiatives and investments.

La première ministre de la C.-B., Mme Christy Clark, appuie sans réserve les investissements et les initiatives pour la Porte du Pacifique.

acity of the West Coast Gateway by private industry since 2005 but an additional \$25 billion in public and private sector investment is still required to meet future Asian demands.

Clearly, this level of funding is rapidly changing the way Canada's West Coast ports do business and serve their customers.

Supply chain communication

A major change which, like a labor agreement, does not involve huge capital expenditures, has been collaboration agreements both major railways have entered into with shippers, terminal operators and the ports. They are agreements that Claude Mongeau, president and chief executive officer of CN has described as a daily process where: "Every morning, CN and terminal operators at the Port receive a scorecard that shows how well our teams are meeting our commitments to each other. Did the trains arrive on time? How many containers arrived? How many were moved? How many train slots were filled? How many boxes have been on the ground for more than 72 hours? With such key performance indicators, we can see where we need to do something. That's the beauty of having transparent information. If we know two or three days ahead of time we could have an issue, we can start to do something about it now."

With these agreements in place both railways have been able to raise their productivity and reliability benchmarks in a part of North America even with its difficult weather conditions and geographical challenges.

Next Energy Superpower

Canada's Prime Minister, Stephen Harper, has often referred to Canada as the world's next "energy superpower" and, on the West Coast at least, energy



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



■ **2. GNL** – Aux dernières nouvelles, le Port de Kitimat devrait être doté de trois installations d'exportation de GNL d'un coût d'environ 18 milliards de dollars canadiens d'ici 2020; l'une de ces installations est d'ailleurs déjà en construction. Celles-ci seront desservies par des transporteurs de GNL transocéaniques et si le pipeline Enbridge Gateway proposé est approuvé, le port traiterait également des transporteurs de pétrole brut et un terminal maritime, sans oublier les navires qui transportent déjà le condensat destiné aux sables bitumineux et ceux qui desservent l'aluminerie Alcan existante.

■ **3. Charbon et coke de pétrole** – Des travaux de construction qui vont doubler la capacité de chargement de charbon et de coke de pétrole des installations de la société d'État Ridley Terminals pour la porter de 12 à 24 millions de tonnes par année sont déjà en cours, de même que l'aménagement d'un corridor routier ferroviaire qui va stimuler le développement sur l'île Ridley d'un parc logistique dont l'un des locataires sera un terminal d'exportation de potasse d'un débit annuel de 10 millions de tonnes appartenant à Canpotex. Il s'agira du premier terminal de potasse du port.

■ **4. Granulés de bois** – Les granulés de bois occupent, depuis des années, une petite part de la chaîne logistique de la côte Ouest, mais l'addition, surtout en Europe, de copeaux de bois au charbon utilisés par les services publics afin de réduire les émissions de carbone crée de nouveaux débouchés pour les résidus ligneux des forêts de la Colombie-Britannique, ce qui a amené le Pinnacle Renewable Energy Group à construire quatre silos à granulés de 15 000 tonnes dans le Port de Prince Rupert.

■ **5. Des trains plus longs** – L'augmentation de la capacité de chargement et l'ajout de nouveaux produits aux exportations vers l'Asie obligent à accroître la capacité des chemins de fer canadiens qui desservent Prince Rupert, Port Metro Vancouver et Kitimat.

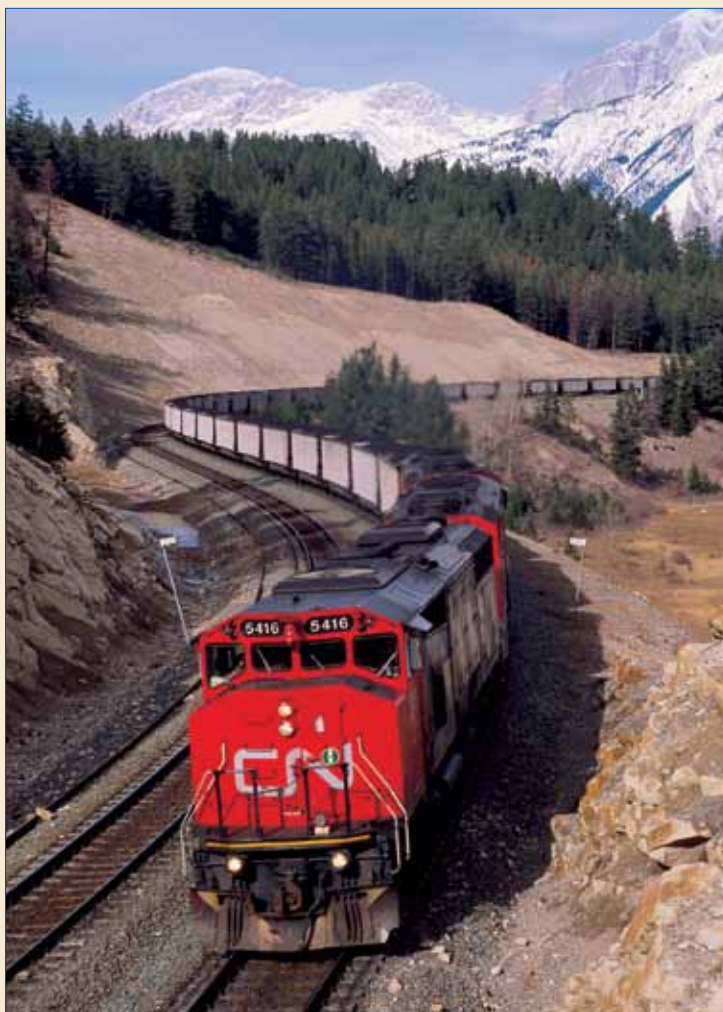
exports are becoming the driving force that will change transportation logistics north of the border dramatically.

■ **1. Oil exports** – With the controversial Keystone XL pipeline to the Southern U.S. on hold, at least until after the U.S. election, attention has turned to Asian markets with two pipelines under consideration; one to the Port of Kitimat and one to Port Metro Vancouver that already exists but needs to be expanded to carry bitumen from the oilsands. When completed there will be a dramatic increase in oil tanker traffic, some of Suezmax dimensions, entering West Coast shipping lanes and Vancouver's Inner Harbour will have to be dredged to accommodate the larger vessel.

■ **2. LNG** – At last count three LNG export facilities are being considered for the Port of Kitimat at a cost of roughly Cdn\$18 billion by 2020, one of which is already under construction. These plants will be supported by ocean-going LNG carriers and, if the proposed Enbridge Gateway Pipeline is approved, crude oil vessels and a marine terminal will become part of the mix - which will include those vessels already carrying condensate destined to the oilsands and traffic to and from the existing Alcan smelter.

■ **3. Coal and petroleum coke** – Construction that will see the doubling of government-owned Ridley Terminals coal and petcoke loading capacity from 12 million tonnes annually to 24 million tonnes is already underway together with a road and rail corridor that will spur the development of a logistics park on Ridley Island, with one of the tenants being a 10 million tonne per year potash export terminal owned by Canpotex. This will be the port's first potash terminal.

■ **4. Wood pellets** – While wood pellets have filled a small part of the West Coast logistics chain for years, the fact that the addition of chips to coal being used by utilities to reduce carbon emissions, particularly in



CN recently announced plans to construct more extended sidings on its strategic North Line.

Le CN a récemment annoncé des plans pour construire des voies d'évitement prolongées sur sa ligne du Nord stratégique.



PMV

Investments at Port Metro Vancouver's Deltaport container terminal have boosted capacity to from 1.2 million TEUs to 1.8 million TEUs.

Les investissements faits au terminal à conteneurs Deltaport de Port Metro Vancouver ont augmenté la capacité de 1,2 million à 1,8 million d'EVP.

On y parvient en ajoutant des voies d'évitement plus longues, ce qui permet d'allonger les trains qui circulent sur les voies ferrées actuelles. Cet été, sept nouvelles voies d'évitement de 10 000 pieds seront construites sur la «North Line» du CN qui dessert Prince Rupert et Kitimat. Jean-Jacques Ruest, vice-président exécutif et chef du marketing au CN, a déclaré au MM que la North Line était la partie du réseau nord-américain du CN qui connaît aujourd'hui la croissance la plus rapide. Les trains de 10 000 pieds sont comparables aux trains qui livrent des conteneurs à Deltaport, lesquels, selon un dirigeant de COSCO, Vancouver, ont maintenant jusqu'à 10 080 pieds de longueur. Selon Shaun Stevenson, VP au Développement commercial à l'Administration portuaire de Prince Rupert, des trains plus longs ne présentent pas de problèmes pour le port puisque les installations ferroviaires actuelles ont été construites pour des trains de 11 000 pieds.

Nouvelle de dernière heure, le CN a fait une annonce importante le 5 juillet: La société a dévoilé des plans pour la construction de cinq voies d'évitement prolongées dans le cadre d'un investissement de 155 millions de dollars visant à gérer l'augmentation du trafic dans le corridor Edmonton-Prince Rupert. Au total, plus d'un demi-million de wagons complets ou unités intermodales ont été acheminés en 2011 dans le corridor de la zone du Nord de la C.-B. du CN. D'ici 2015, le trafic pourrait presque doubler sur cette ligne. Depuis 2004, le CN a prolongé ou construit 21 voies d'évitement pouvant accueillir des

Europe, has created a growing market for residue wood from B.C. forests, leading to an environmental application by the Pinnacle Renewable Energy Group to build four 15,000-tonne pellet silos and at the Port of Prince Rupert.

■ **5. Longer trains** – With the increased loading capacity and the addition of new export commodities being exported to Asia, the capacity of Canada's railroads serving Prince Rupert, Port Metro Vancouver and Kitimat also have to increase. This is being accomplished with the addition of longer sidings, allowing longer trains to move on existing trackage. This summer seven new 10,000-foot sidings will be constructed on CN's "North Line" to Prince Rupert and Kitimat. Jean-Jacques Ruest, executive vice-president and chief marketing officer for the railway, told MM that the North Line has become the fastest growing portion of CN's North American network. The 10,000-foot train length is similar to container trains delivering boxes to Deltaport which an executive with COSCO, Vancouver, said now reach 10,080 feet in length. Shaun Stevenson, VP of Trade Development for the Prince Rupert Port authority said longer trains have not presented a problem for the port since the existing rail facilities were initially constructed to handle 11,000 foot trains.

In the latest development, an important announcement was made by CN on July 5: the railway unveiled plans to construct five extended sidings this year as part of \$155 million capital expenditure to handle mounting

trains de 12 000 pieds entre Edmonton et Prince Rupert.

■ **6. Des routes plus rapides** – Pour stimuler l'augmentation du camionnage, lequel doit maintenant composer avec la congestion dans les villes, on a commencé à construire au coût de 1 milliard de dollars une nouvelle route à quatre voies qui améliorera la fluidité de la circulation des conteneurs vers Deltaport, de même qu'à agrandir les gares de triage ainsi qu'un parc logistique voisin du plus important terminal du Canada. La construction de la South Perimeter Highway s'inscrit dans le cadre de l'Initiative de la Porte de l'Asie-Pacifique et elle devrait être achevée en 2013. De plus, la circulation des conteneurs sera améliorée grâce à des investissements de plus de 250 millions de dollars canadiens du secteur privé pour améliorer les installations logistiques intégrées de la chaîne d'approvisionnement de la Porte du Pacifique.

■ **7. Un deuxième Deltaport** – Des investissements faits par Port Metro Vancouver et Global Container Terminals dans un troisième poste à quai au plus grand terminal du Canada ont augmenté la capacité de Deltaport de 50 pour cent, la faisant passer de 1,2 à 1,8 million EVP et ont ajouté environ 20 hectares d'installations d'entreposage de conteneurs de même que les premiers portiques « Quad » aux infrastructures du terminal. Les efforts pour augmenter la capacité de manutention de conteneurs ne s'arrêtent cependant pas là. On a entrepris des rencontres communautaires et de la recherche environnementale comme première étape en vue de construire un terminal jumeau d'une capacité égale ou supérieure à celle du terminal Deltaport actuel. 

traffic along the Edmonton-Prince Rupert corridor. In 2011, more than half a million carloads/intermodal units moved over CN's B.C. North Line. By 2015, this traffic could nearly double. Since 2004, CN has constructed or extended 21 sidings to handle 12,000-ft trains between Edmonton and Prince Rupert.

■ **6. Faster highways** – To facilitate the growth in truck traffic now having to deal with urban congestion the construction of a new Cdn\$1 billion four lane highway to improve the flow of container traffic to Deltaport is underway, together with expanded rail yards and a logistics park adjacent to Canada's largest terminal. The South Perimeter Highway is part of the Asia-Pacific Gateway initiative and is expected to be completed in 2013. As well, container movement will be improved with over Cdn \$250 million in private sector investments to support integrated logistics facilities across the Pacific Gateway supply chain.

■ **7. A second Deltaport** – Investments made by Port Metro Vancouver and Global Container Terminals in a third berth at Canada's largest terminal has increased Deltaport's capacity by 50 per cent from 1.2 million TEUs to 1.8 million TEUs and has added roughly 20 hectares of container storage facilities as well as the first quad cranes to the terminal's infrastructure. However, the push to further expand container handling capacity at the port does not end there. Community meetings and environmental research are underway as first steps to building a sister terminal to Deltaport with a capacity as large as, or greater than, the existing facility. 

Logistics highlights for Asia-Pacific trade

La logistique et les échanges avec l'Asie-Pacifique

Leo Quigley

Aéroport international de Vancouver

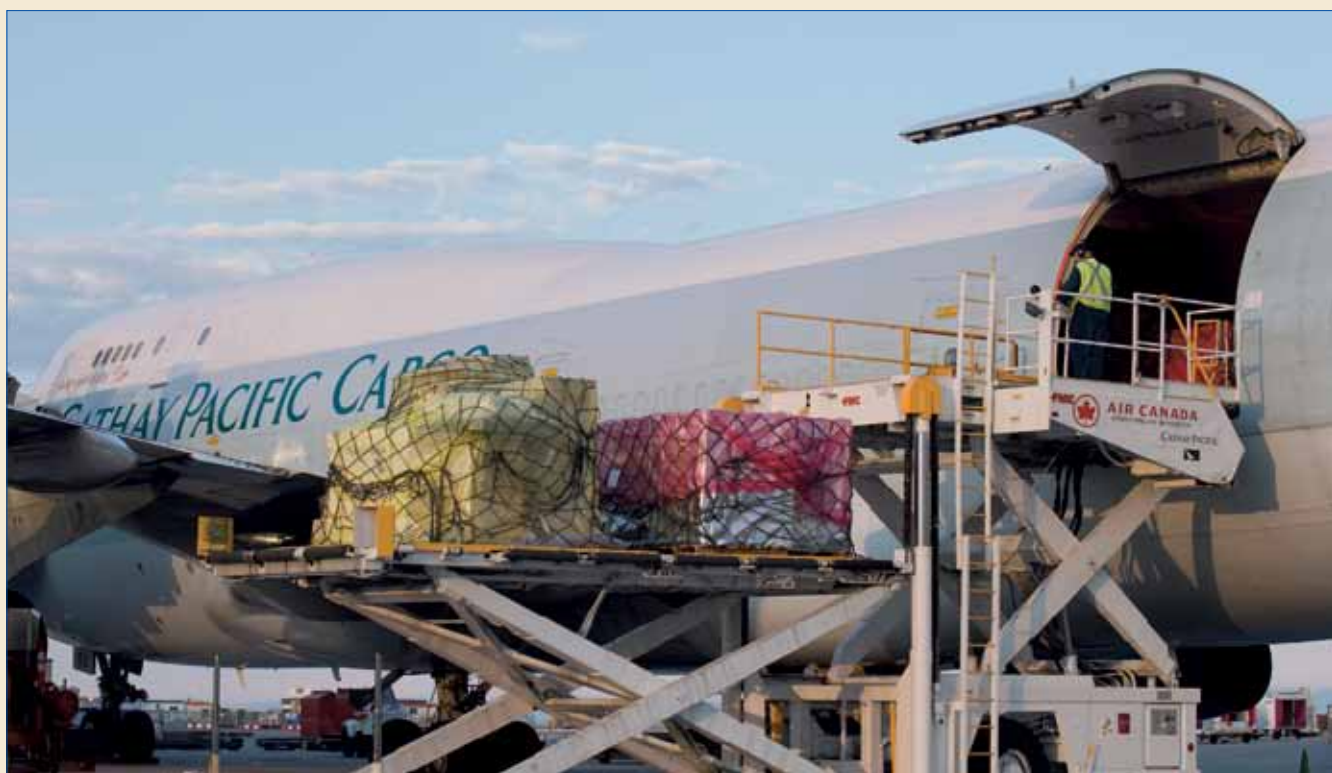
L'été dernier, l'atterrissage à Vancouver d'un avion tout-cargo de Chine continentale constituait une étape importante. L'arrivée de ce Boeing 777-200F de la China Southern Airlines ouvrait les portes du marché chinois aux industries de la pêche, des mollusques et crustacés, de même qu'aux producteurs de petits fruits et d'autres denrées périssables.

Paul Chu, directeur du Marketing à la China Southern, a déclaré au récent Sommet sur les transports de Vancouver que depuis les débuts du service le 5 juillet 2011, l'avion cargo avait invariablement accompli ses

Vancouver International Airport

Last summer Vancouver International Airport reached a milestone when the first all-freight cargo plane from Mainland China touched down in Vancouver. Operated by China Southern Airlines the Boeing 777-200F opened the door to the province's fishing and shellfish industries, berry growers and others with perishable products destined to the Chinese market.

Paul Chu, Marketing Manager with China Southern, said at the recent Transportation Summit in Vancouver that, since its introduction July 05, 2011, the cargo plane has consistently flown fully loaded on its three-day per



Vancouver International Airport is expanding its role as a major air cargo hub on the West Coast for Asia-Pacific shipments.

L'aéroport international de Vancouver renforce son rôle de grand pôle d'expédition du fret aérien vers l'Asie-Pacifique depuis la côte Ouest.

trois vols hebdomadaires entre Shanghai, Vancouver et Los Angeles avec des cargaisons complètes.

Ray Segat, directeur du Développement commercial et des cargaisons à l'aéroport a déclaré au *MM* que Shanghai était une destination importante pour les marchandises. Très prisé pour les produits périssables, le service tout-cargo est aussi fort utile pour le transport depuis ou vers la Chine de colis volumineux comme des machines et du matériel d'ingénierie.

À l'inauguration, Tony Gugliotta, premier vice-président, Marketing et développement commercial à l'Autorité aéroportuaire de Vancouver, a déclaré: «Le vol d'aujourd'hui constitue une étape importante pour faire d'YVR un portail international clé pour les marchandises sur la côte Ouest de l'Amérique du Nord.»

«Sa situation sur le littoral du Pacifique, la proximité d'un port maritime prospère et la présence de routes ferroviaires et de camionnage vers les principales villes nord-américaines font d'YVR un pôle d'échange idéal pour les marchandises. Plus de 100 entreprises et près de 3 300 employés y travaillent dans l'industrie du fret.»

Selon M. Segat, l'expansion du créneau du fret aérien n'est pas terminée car Vancouver est tout près d'un important marché et la frontière canado-américaine est de plus en plus «perméable». De plus, l'Aéroport international de Vancouver est plus près de l'Asie que n'importe quel autre grand aéroport de la côte Ouest, ce qui constitue un atout de plus.

La déréglementation récente de l'industrie du trans-

week between Shanghai, Vancouver et Los Angeles.

Ray Segat, Director, Cargo & Business Development for the airport told *MM* that Shanghai is a major cargo destination. As well as perishables the freighter is also popular with companies sending large items, such as machinery and engineering equipment, to or from China.

At the inauguration Tony Gugliotta, Senior Vice President, Marketing and Business Development, Vancouver Airport Authority said: "Today's flight marks a significant milestone in the growth of YVR as a key international gateway for cargo on the West Coast of North America."

"YVR's Pacific Rim location, combined with a thriving seaport and established rail and trucking routes to key North American cities, make Vancouver an ideal hub for cargo. More than 100 businesses and almost 3,300 employees at YVR are involved in the cargo industry."

Mr. Segat also said he expects the air cargo market to grow due to the fact that Vancouver is on the edge of a major market, the Canada/U.S. border is starting to "thin out" and the fact that Vancouver International is closer to Asia than other large airport on the West Coast "helps."

As well, recent deregulation of the air industry, or Blue Sky legislation, has benefited Vancouver International according to a report by the International Air Transport Association.

port aérien profite aussi à YVR, selon un rapport de l'Association du Transport aérien international.

Les signes de cette croissance sont visibles dans le «Cargo-Village», le quartier général du fret aérien de l'aéroport où sont regroupés des transporteurs aériens, des transitaires, des courtiers en douanes, des entreprises de camionnage et des sociétés de messageries qui occupent ensemble aujourd'hui plus d'un million de pieds carrés d'aire de fret; on y retrouve entre autres un entrepôt d'UPS de 125 000 pieds carrés qui a coûté 32 millions de dollars.

CentrePort Canada – Winnipeg

Le complexe industriel attaché à l'Aéroport international James Richardson continue de susciter l'intérêt des expéditeurs, au Canada et en Chine. Le projet CentrePort Canada Way, qui comprend une autoroute et un passage supérieur de 212,5 millions de dollars financés par Ottawa et le Manitoba, est achevé à 70 pour cent et une étude en cours constitue une première étape pour doter le complexe d'installations ferroviaires communes.

Diane Gray, présidente et première dirigeante, a déclara-

Signs of growth can be seen in the airport's "cargo village" which is the airport's air cargo headquarters and home to air carriers, freight forwarders, customs brokers, trucking and courier companies, all of which now occupy more than a million square feet of cargo space, including a \$32-million, 125,000 square-foot UPS facility

CentrePort Canada - Winnipeg

The industrial complex attached to the James Richardson Int'l Airport continues to attract the attention of shippers, both in Canada and China. CentrePort Canada Way, a \$212.5 million expressway and overpass project funded by Ottawa and the Government of Manitoba is roughly 70% complete and a study is now underway as a first step towards building the complex's common use rail facility.

Diane Gray, President & CEO, told MM: "Our plan is to have an industrial area of 400 to 500 acres for rail-intensive businesses to be able to co-locate at a facility that will allow them to access all three Class One rail



The development of CentrePort Canada Way, Manitoba's inland port, includes the construction of a \$212.4 million divided expressway.

Le projet CentrePort Canada Way, le port intérieur du Manitoba, comprend la construction d'une autoroute à chaussées séparées de 212,4 millions de dollars.

ré au MM: «Nous voulons une zone industrielle de 400 à 500 acres où les entreprises fortement dépendantes du rail pourront se regrouper et auront accès aux trois transporteurs ferroviaires de première classe: le CFCP, le CN et le Burlington Northern Santa Fe.

«Cela conférera à ces entreprises un avantage important, a-t-elle ajouté. L'emplacement des installations permettra un transbordement rapide des marchandises sur les camions et les trains.»

On est aussi en train d'aménager la Zone franche du terminal intérieur; un nouvel entrepôt de stockage des douanes a été établi dans le parc et des demandes ont été faites pour d'autres.

Selon Mme Gray, les acheteurs chinois de la région de Chongqing se tournent de plus en plus vers l'expédition par conteneurs, surtout pour les produits carnés et les oléagineux à identité préservée. Les conteneurs munis d'un dispositif de localisation par radiofréquences sont les plus recherchés parce qu'ils permettent aux importateurs et aux détaillants de viande de s'assurer de l'identité et de l'origine du produit.

«Non seulement discutons-nous avec d'autres acteurs de la chaîne d'approvisionnement canadienne et travaillons-nous avec le CN et le CP, mais nous nous intéressons aux ports de la côte Ouest et à de nouveaux débouchés éventuels aux États-Unis, de concert avec les entreprises de camionnage et, bien sûr, les ports de la côte Est, parce que nous sommes conscients des possibilités qu'ouvrirait en Europe une entente de partenariat avec l'Union européenne.»

Global Logistics Park – Prince George

Compte tenu de l'activité fébrile qui règne dans le nord de la Colombie-Britannique avec les ouvertures ou réouvertures de mines, les nombreux thèmes pétroliers et gaziers et le bourdonnement des scieries, Heather Oland, PDG intérimaire d'Initiatives Prince George, croit que le parc logistique global de la ville est promis à un brillant avenir.

Relié à l'aéroport municipal qui a la troisième plus longue piste du Canada, au Port de Prince Rupert ainsi qu'au réseau du CN et situé en plein cœur du réseau de transport du nord de la Colombie-Britannique, le parc logistique sera: «... une porte logistique aérienne de l'Amérique du Nord, capable de concurrencer Anchorage pour le ravitaillement en carburant dans le Pacifique, ainsi qu'une base de maintenance (entretien, réparations, révisions) pour les révisions et modifications d'avions.»

carriers: CP Rail, CN Rail and Burlington Northern Santa Fe.

“That will provide rail intensive companies with a significant freight advantage,” she said. “The facility’s location will allow for rapid cross-dock freight movements between truck and rail.”

As well, the inland terminal’s Foreign Trade Zone is being implemented and a new customs bonded warehouse has been located at the park and others are in the application stages.

Ms.Gray also said that shipping containers, particularly those with identity preserved oilseeds and meat products, are becoming popular with Chinese buyers in the Chongqing area. Particularly popular are containers fitted with a Radio Frequency Identification tracking device that gives importers and meat retailers the ability to confirm the identity and origin of the product.

“Not only are we talking to other players in the Canadian supply chain and working with CN and CP we’re engaging now the West Coast ports and eventually new market applications in the United States with trucking operations and, of course, East Coast ports as we see the potential for Europe with a new partnership agreement with the European Union.”

Global Logistics Park – Prince George

Increased activity in northern B.C. with mines opening or re-opening, numerous gas and oil plays and sawmills humming, Heather Oland Acting CEO of Initiatives Prince George sees a bright future for the city’s Global Logistics Park development.



The Global Logistics Park at Prince George in northern British Columbia appears poised for a bright future.

Le parc logistique global (Global Logistics Park) de Prince George dans le nord de la Colombie-Britannique semble promis à un brillant avenir.



CLP

Attracting increased airfreight business is Prince George's city airport which has the third longest runway in Canada..

L'aéroport municipal de Prince George qui possède la troisième plus longue piste au Canada représente un atout pour attirer le fret aérien.

Selon Mme Oland, avec sa piste de 11 450 pieds, une nouvelle installation de transbordement de 25 000 pieds carrés et 3 000 acres de terrains disponibles pour le développement, le parc aérien de Prince George est très bien placé pour devenir une porte majeure vers l'Asie.

L'Autorité aéroportuaire de Prince George construit actuellement un parc pétrolier qui sera opérationnel en juillet prochain pour desservir les vols long-courriers qui arrivent au Canada. De plus, Boundary Road, principale route traversant le parc, sera asphaltée cet été. La première phase du parc, surtout de l'industrie légère, sera aussi achevée cette année.

«Notre économie est dynamique et les effets positifs s'en font sentir partout dans le milieu des affaires, a déclaré Mme Oland. Pour tout travail qui arrive en Colombie-Britannique, il y a 35 milliards de travaux projetés ou en cours dans le secteur des ressources naturelles du nord de la Colombie-Britannique. Nous sommes une plaque tournante du transport et des services à la clientèle pour le nord de la Colombie-Britannique et c'est pourquoi notre économie est très florissante et devrait continuer de l'être pendant au moins 10 ans encore.»

Linked to the city's airport, with the third longest runway in Canada, the Port of Prince Rupert, CN Rail and located in the hub of Northern B.C.'s transportation network the logistics park is intended to provide: "... an air logistics gateway to North America, a main competitor to Anchorage for the Pacific refueling business, and a maintenance base (MRO) for aircraft overhaul checks and modifications"

With a 11,450 ft runway, a new 25,000 sq. ft. cross-dock facility and 3,000 acres for development, Ms. Oland says the Prince George air park is well on its way to becoming a major gateway to Asia.

Prince George Airport Authority is in the process of building a fuel farm to service long distance flights entering Canada and that facility will be operational in July of this year, she said. Also, Boundary Road, the main through the park will be paved this summer and the first phase of the park, most light manufacturing, will also be constructed this year.

"Our economy is growing and we're feeling the positive effects throughout the business community,"

Port Alberta – Edmonton

Wendy Cooper, PDG de Port Alberta, a déclaré au MM qu'en 2012, le groupe « invitera les entreprises, les gouvernements et tous les Albertains, à voir le transport et la logistique d'un œil entièrement nouveau.

«Ce que nous voulons, c'est que les Albertains commencent à envisager les questions de transport d'un œil plus critique, qu'ils se rendent compte de l'importance d'un système efficace et bien rodé pour notre économie, des perspectives qu'il peut nous ouvrir et du fait qu'il peut nous permettre de devenir l'un des endroits les plus prospères et les plus florissants du monde.»

Mme Cooper a ajouté que le groupe allait publier le Plan stratégique 2012-2014 de Port Alberta qui met de l'avant une nouvelle orientation, une mission revitalisée, une vision plus nette et une feuille de route exhaustive et réalisable pour améliorer les transports en Alberta.

Mme Cooper a cité, parmi les priorités, la poursuite des efforts pour relever les défis associés au corridor albertain de transport des charges lourdes; la facilitation de l'Initiative du corridor régional Aerotropolis qui favorise un urbanisme et un développement de l'infrastructure plus intelligents autour de l'Aéroport international d'Edmonton afin d'en faire un pôle d'échange industriel régional; et l'établissement d'un accès à guichet unique aux avantages de la zone franche pour augmenter la compétitivité de l'Alberta dans la chaîne d'approvisionnement globale.

Aéroport international de Calgary

Calgary est la base d'attache de nombreuses compagnies pétrolières et entreprises canadiennes satellites et cela amène à l'Aéroport international de Calgary énormément d'achalandage, y compris une grande partie de son fret aérien, selon Tom Kirk, directeur, Développement des marchandises et logistique.

Cet avantage particulier et les temps d'escale réduits des aéronefs ont valu à l'aéroport la clientèle de grandes entreprises de messageries comme Purolator, Fedex, DHL et UPS, de même que CargoJet Inc. et Cargolux qui se servent d'avions-cargos haut de gamme. Ces transporteurs entretiennent d'étroites relations avec l'Asie.

Selon M. Kirk, à peu près 85 pour cent du fret à l'Aéroport de Calgary est transporté par des aéronefs gros porteurs et les 15 autres pour cent par d'autres types d'appareils.

Les projets d'expansion actuellement en cours à l'aéroport sont parmi les plus importants en Alberta: des investissements de l'ordre de 2,1 milliards de dollars sont prévus pour une nouvelle piste de 11 450 pieds, une nouvelle aérogare internationale, une installation de transbordement de 25 000 pieds carrés et un parc logistique de 3 000 acres. 

she said. "For all the work that happening in British Columbia there's \$35 billion in work that is planned or underway in Northern B.C. in the resource sector. As the transportation and client services hub for Northern B.C. our economy is very busy these days and over the next 10 years we're looking at nothing but growth.

Port Alberta - Edmonton

Wendy Cooper, Port Alberta CEO, told MM in a statement that in 2012, the group will "invite businesses and governments, all Albertans, to think about transportation and logistics in a new way.

"What we do wish for Albertans is that they start to consider transportation issues more critically and more carefully, that they see how important a smooth and efficient system is to our economy, our opportunity, and our potential to be one of the strongest and richest places in the world."

She also said the group is set to release Port Alberta's 2012-2014 Strategic Plan that reveals a new focus, a revitalized mission, a sharper vision, and a comprehensive and achievable roadmap for improving transportation in Alberta.

Ms. Cooper said some of the priorities include spearheading the effort to improve Alberta's High Load Corridor challenges; facilitating the Aerotropolis Regional Corridor Initiative for smarter infrastructure and urban planning development surrounding the Edmonton International Airport to promote as a regional industry hub; and offering business single-window access to Free Trade Zone (FTZ) benefits to increase Alberta's competitiveness in the global supply chain.

Calgary International Airport

The fact that Calgary is the home base for many oil companies and oil-related businesses in Canada provides Calgary International Airport with a "massive" amount of business including a large portion of its air freight business according to Tom Kirk, Director, Cargo Development and Logistics.

This, and the ability to turn aircraft around quickly, has gained it the business of large courier companies such as Purolator, Fedex, DHL and UPS as well as CargoJet Inc. and Cargolux using top-of-the-line freighter aircraft. Such carriers have with strong connections with Asia.

Mr. Kirk said roughly 85 percent of cargo at the Calgary Airport moves in wide bodied aircraft, with the other 15 percent moving in the bellies of other aircraft.

At present expansion projects underway at the airport are among the largest in Alberta with about \$2.1 billion for a new 11,450-foot runway, a new international terminal, a 25,000 sq. ft. crossdock facility and a 3,000 acre logistics park. 

Collaborative initiatives energize B.C. transportation sector

La collaboration dynamise le secteur des transports en C.-B.

Leo Quigley



B.C. government

In the British Columbia parliament in Victoria, transportation issues have attained a higher profile in recent years.

Au parlement de la Colombie-Britannique à Victoria, les dossiers de transport retiennent davantage l'attention depuis quelques années.

«**C**ollaboration» a été le mot clé du Sommet sur les transports organisé récemment par la B.C. Chamber of Commerce à l'Hôtel Vancouver.

Pour certains, ce mot veut dire travailler en équipe pour édifier un meilleur réseau de transport capable d'attirer les clients et de faire de Port Metro Vancouver, du Port de Prince Rupert et de l'Aéroport international de Vancouver un point d'entrée privilégié du marché nord-américain.

Pour d'autres, il signifie faire preuve de transparence envers les concurrents, les organismes de réglementation

“**C**ollaboration,” was the key word at the B.C. Chamber of Commerce's Transportation Summit held recently at the Hotel Vancouver.

To some it meant working together as a team to build a better transportation system designed to attract customers and make Port Metro Vancouver, the Port of Prince Rupert and Vancouver International Airport the preferred entry point to the North American market.

To others it meant lifting your skirts to your competitors, government regulators, unions and the media; something many CEO's weren't willing to do in the past.

gouvernementaux, les syndicats et les médias, ce à quoi bien des dirigeants se refusaient par le passé, choisissant plutôt de se livrer à un exercice de dénonciation avec pour seul résultat de frustrer tous les acteurs de la chaîne logistique, les clients surtout, et de bloquer tout progrès à long terme.

Le secteur des transports en Colombie-Britannique s'est profondément transformé ces dernières années et cette évolution se poursuit quotidiennement, en bonne partie grâce au climat de collaboration qui s'est installé entre tous les ordres de gouvernement, les industries, les syndicats et la population.

Le Sommet sur les transports du 5 juin réunissait environ 260 des principaux dirigeants du milieu des transports de la province qui investissent beaucoup d'efforts dans une stratégie nationale afin d'ouvrir rapidement les portes du Canada à l'Asie – l'économie la plus dynamique de la planète, portée par 60 % de la population mondiale.

Rares étaient les participants qui ne comprenaient pas ces enjeux et l'importance de l'Initiative du Corridor de l'Asie-Pacifique pour l'industrie, la création d'emplois, l'économie de la province et la réputation du Canada comme pays prêt à ouvrir librement ses abondantes ressources – blé, bois d'œuvre, pétrole, charbon, potasse et produits manufacturés – aux marchés mondiaux et aux pays en développement qui manquent de matières de base, alimentaires et énergétiques notamment.

En fait, la Chambre a publié lors du Sommet un sondage effectué auprès des milieux d'affaires selon lequel 87 % des sondés étaient favorables à l'expansion et au développement de l'infrastructure de transport. Le premier conférencier de la deuxième journée du Sommet, le ministre des Transports et de l'Infrastructure de la C.-B., Blair Lekstrom, a déclaré: «La C.-B. a un nouveau plan directeur de transport pour appuyer l'expansion sans précédent de nos échanges avec l'Asie à laquelle nous allons assister d'ici 2020 selon les milieux des affaires et communautaires.

«En étant à l'écoute de nos partenaires et en travaillant en collaboration, nous continuerons de créer des emplois et de la prospérité pour tous les Britanno-Colombiens.»

Après le visionnement du document vidéo hébergé à l'adresse <http://www.th.gov.bc.ca/PacificGateway/video.htm>, le ministre a déclaré aux délégués que la Colombie-Britannique était dans une «position phénoménale» et que même si la province avait déjà investi massivement dans la porte de l'Asie-Pacifique, d'autres investissements étaient encore nécessaires, surtout dans le secteur du GNL, dans le nord de la C.-B.

Pour que la C.-B. ait sa part du marché chinois, «la province doit continuer d'améliorer son réseau intégré pour le transport des marchandises et des personnes et la prestation des services», a-t-il déclaré.



B.C. Transport and Infrastructure Minister Blair Lekstrom recently unveiled an ambitious new transportation blueprint for the province.

Le ministre des Transports et de l'Infrastructure de la C.-B., Blair Lekstrom, a récemment dévoilé un ambitieux nouveau plan directeur de transport.

Instead, many corporate executives at that time chose to get involved in a game of finger pointing that only served to frustrate everyone along the logistics chain, particularly customers, and impede long term progress.

British Columbia's transportation sector has changed dramatically in recent years, and continues to change daily. And, most of this change has come about due to a collaborative process between all levels of government, industries, the unions and the public.

The June 5 Transportation Summit, involving roughly 260 of the province's top team players in the transportation industry were people deeply involved in a national strategy that is rapidly opening Canada's doors to Asia - the fastest growing economy on the planet with 60 percent of the world's population.

There were very few people in the room who did not understand these facts and the importance of Canada's Asia-Pacific Corridor Initiative to industry, to job creation, to the provincial economy and to Canada's reputation as a country that openly provides its ample resources, from wheat to lumber, oil, coal, potash and manufactured goods, to world markets and to underdeveloped countries suffering from a lack of basic inputs such as food and energy.

In fact, at the Summit the Chamber released a survey of the business community showing 87 per cent of those surveyed said they support the expansion and development of transportation infrastructure. And, the lead-off speaker on the second day of the Summit, B.C. Transportation and Infrastructure Minister Blair Lekstrom, said at the time: "BC has a new transportation blueprint to support our unprecedented expansion in trade with Asia to 2020, based on business and community input.

"By listening to our partners and working collaboratively, we will continue to create jobs and more prosperity for all British Columbians."

Opening with the video <http://www.th.gov.bc.ca/PacificGateway/video.htm> the minister told delegates that British Columbia is in a "phenomenal position" and, while the Province has already invested heavily in the Asia-Pacific Gateway, investments are still needed, particularly in the LNG industry in Northern B.C.

But, in order for B.C. to capture its part of the China market "the province must ensure that it con-

«Mon gouvernement et moi-même ferons tout ce qui est en notre pouvoir pour prendre les bonnes décisions et collaborer avec nos partenaires pour assurer la mise en œuvre de celles-ci», a-t-il ajouté.

Selon M. Lekstrom, Port Metro Vancouver et Prince Rupert ont enregistré une croissance record l'an dernier, ce qui est très révélateur, notamment du fait que le gouvernement a fourni aux investisseurs privés la certitude dont ils avaient besoin pour aller de l'avant et investir; et cela témoigne aussi du travail effectué par nos ports – Port Metro Vancouver, les ports de Prince Rupert, Kitimat et Stewart – pour que les flux de marchandises demeurent constants.»

Cependant, a-t-il poursuivi, malgré les records établis, les ports de la C.-B. ont encore besoin d'expansion pour pouvoir répondre à la croissance de la demande.

«Une de nos grandes priorités doit toutefois être, alors que nous visons l'expansion de nos ports, de sensibiliser non seulement le gouvernement, nos exploitants portuaires et nos administrations locales, mais aussi l'ensemble de la population de la province, pour que tous comprennent bien ce que cela signifie pour eux et pour leurs familles.

«Nous avons tous un travail à faire, il faut parler à la population. Il ne s'agit pas de dire qu'il n'y aura pas de conséquences sur notre territoire, parce que chacun de nos gestes quotidiens laisse une empreinte quelconque. Ce qu'il faut, c'est trouver le juste équilibre pour que nous puissions créer des emplois pour nous-mêmes, pour nos enfants et pour nos petits-enfants.»

«L'infrastructure que nous bâtissons maintenant en C.-B. ne servira pas qu'aujourd'hui, mais également aux générations futures», a poursuivi M. Lekstrom.

Le MM interviewe le ministre Lekstrom

Lors d'une conversation après le Sommet, le ministre a affirmé au MM qu'il percevait un changement d'attitude dans les conseils d'administration, au gouvernement et dans l'industrie. Selon lui, ces changements sont largement dus au ralentissement économique aux États-Unis qui a convaincu les intellectuels britanno-colombiens que le Canada devait diversifier ses débouchés.

«Selon moi, ce changement est grandement attribuable au fait que l'on s'est rendu compte que lorsque deux personnes qui sont en concurrence directe l'une avec l'autre s'assoient à la même table pour réfléchir à la manière d'améliorer la situation, elles se rendent compte que le marché est si vaste et les possibilités si nombreuses que l'on peut se permettre de partager de l'information, alors qu'il y a quelques années, on ne se serait jamais assis ensemble à la même table.

«Ce qui est en train de se passer, c'est que les gens prennent conscience que s'ils collaborent et s'ouvrent un peu les uns aux autres, toutes les parties y gagneront et verront croître leurs débouchés.» 

tinues to build upon its seamless transportation system for goods, services and people," he said.

"As a government and as a minister we'll do our utmost to make sure we make the right decisions and work together collaboratively with our partners to implement those decisions."

Mr. Lekstrom said Port Metro Vancouver and Prince Rupert saw record growth last year and this "speaks to a number of things; it speaks to the certainty our government has put forward to private investors to come forward and invest their capital dollars. It speaks volumes to the work our ports have done – Port Metro Vancouver, Ports of Prince Rupert, Kitimat and Stewart – to make sure that the flow of goods remains constant."

However, while records are being set he said B.C.'s ports still need to expand in order to meet the growth in demand.

"One of the key issues we have to deal with though is to ensure that as we look to expand our ports that we gain an understanding, not just of government or our port operators or local government, but of the population of this province, make sure they understand what that means to themselves and their families every day.

"We all have a job to do when it comes to talking to the public. It's not saying that there's no impact on our land base, because everything we do in our daily lives leaves some form of footprint. What it's about is finding the proper balance so we can have jobs for ourselves and for our children and our grandchildren."

The infrastructure that is now being built in B.C. is not just for today, Mr. Lekstrom said, but for future generations.

MM Interviews Minister Lekstrom

In a conversation with the minister following the Summit, he told MM he sees attitudes changing in corporate boardrooms and between government and industry; changes sparked largely by the downturn in the U.S. economy that has convinced most thinking British Columbians that Canada has to diversify its markets.

"I think a big part of the change has been the recognition that when you have people who are in direct competition with one another sitting at the same table talking about what they can do to improve, the recognition is that the market is so great and the possibilities are so large we can share some of that information, when years ago we wouldn't have sat at the table together.

"Part of what is going on now is people are saying 'you know what, if we do this collaboratively, and we actually bare a bit of our soul to one another, we're both going to grow our markets;' which is good."





USGC

Colloque du 15 mars à Québec

Assistance maritime: faire le point

March 15 Conference in Quebec City

Maritime salvage: Where do we stand?

Numerous cases and complaints have been filed since the huge Deepwater Horizon oil spill in the Gulf of Mexico in 2010.

De nombreuses plaintes et poursuites ont été déposées depuis l'énorme marée noire Deepwater Horizon en 2010 dans le golfe du Mexique.

Stéphane Miribel

L'assistance maritime est l'un des thèmes majeurs de la prochaine conférence du Comité maritime international qui se tiendra à Pékin en octobre – projet de révision de la convention de 1989 – et la base de contentieux importants à la suite de l'incendie de la plateforme **Deepwater Horizon**.

Dépassant largement ces deux sujets tout en les traitant avec précision, le colloque organisé par Larbi A. Yahia, directeur du Centre de formation aux mesures d'urgences de l'Institut maritime du Québec, a permis à des sociétés d'assistance, des *salvage masters*, des garde-côtes et des juristes nord-américains de renommée internationale de présenter une analyse politique, technique et juridique de l'assistance aujourd'hui.

Deux constats s'imposent à l'issue de cette rencontre qui réunissait près d'une centaine de personnes:

- L'approche de l'assistance à¹, la protection de l'environ-

Maritime salvage is one of the major themes of the next conference of the Comité Maritime International being held in Beijing this October, with a view to revising the International Convention on Salvage, 1989, since the topic has been the source of some major disputed claims since the **Deepwater Horizon** incident.

Going far beyond these topics, while covering them in depth, the conference organized by Larbi A. Yahia, Manager, Marine Emergency Duties Centre, Institut Maritime du Québec, was an opportunity for North-American salvage companies, salvage masters, coast guards and legal experts of international renown to provide a political, technical and legal overview of salvage nowadays.

Two findings stood out at the conclusion of this meeting, which brought together some 100 people:

- The approach to salvage has changed,¹ in that protec-

nement passe désormais avant celle des biens transportés.

- Le «juridique» comme le «technique» sont-ils toujours adaptés à cette nouvelle donne?

Politiques et pratiques de l'assistance

Si l'obligation de porter assistance à un navire en danger est universelle, l'assistance n'est pas appréhendée de la même façon par tous les pays.

En France, comme en Espagne, aux Pays-Bas ou encore en Afrique du Sud, les pouvoirs publics sont fortement impliqués dans cette activité. Ces États mettent en effet des moyens importants, comme l'affrètement à long terme de navires spécialisés, pour assurer en permanence la sécurité de la navigation au large de leurs côtes et la protection de leur environnement. Une telle politique a un coût souvent jugé indispensable en raison des caractéristiques maritimo-géographiques du pays.

Pour autant, cette pratique est loin d'être partagée par tous les États directement confrontés aux périls de la mer. Le Royaume-Uni aurait par exemple récemment fortement réduit le montant des crédits alloués à l'assistance maritime en décidant de n'assurer une présence permanente qu'au nord de l'Angleterre. Au Canada, Keith A. Rusby, de la société Groupe Océan, a regretté que l'État canadien ne juge pas utile d'encourager le développement d'une flotte de navires dédiés à l'assistance.

En effet, si en 1993 des amendements ont été apportés à la Loi sur la marine marchande du Canada (LMMC) pour renforcer la capacité d'intervention du Canada en cas de déversement pétrolier maritime, rien n'a été prévu en matière d'assistance.

Une politique maritime incomplète pour bon nombre de Canadiens présents à ce colloque puisque l'assistance a été oubliée dans la mise en place de ce dispositif qui n'oblige aucune «entente» avec des sociétés d'assistance. Or, une telle «entente» est nécessaire et existe dans d'autres pays non seulement en matière de lutte contre la pollution par hydrocarbures, mais également d'assistance aux navires en difficultés.

L'exposé de l'américain Todd Schauer l'a parfaitement rappelé en précisant notamment que quatre sociétés d'assistance se partageaient le marché aux États-Unis. Les critères pour être sélectionné comme société d'assistance sont d'ailleurs très stricts et contraignants.

Rien de tel au Canada, excepté en matière de lutte contre la pollution où des sociétés comme le SIMEC (Société d'intervention maritime de l'est canadien) – un des quatre organismes d'intervention – est chargé de fournir à un navire ou à une installation un plan mais aussi des moyens techniques (navires, barrages flottants, dispersants) et humains pour lutter contre une pollution par hydrocarbures.

Un scénario qui n'existe pas, on l'aura compris, en matière d'assistance et qui pourrait selon M. Rusby se révéler être une grave lacune si un paquebot de grande dimen-

tion de l'environnement now takes priority over protection of the goods being transported; and

- Both legal and technical adjustments need to be made in light of this.

Salvage policies and practices

While the obligation to provide assistance to a ship in danger is universal, salvage is not always understood in the same way by all countries.

In France, as in Spain, the Netherlands and South Africa, public authorities are very much involved in this activity. These countries have brought into effect significant measures such as the long-term chartering of dedicated ships to ensure ongoing navigation safety off their coasts and the protection of their environment. Such a policy has a cost often deemed to be indispensable in view of the maritime and geographical characteristics of the country.

This practice, however, is far from being the norm among all countries directly faced with dangers at sea. The United Kingdom, for instance, recently made a major cut to the funds allocated to maritime salvage, having decided to ensure a permanent presence only to the north of the country. In Canada, Keith A. Rusby, from the Ocean Group regretted that the Canadian government did not consider it useful to promote the development of a fleet of vessels dedicated to salvage.

Although in 1993 amendments were made to the Canada Shipping Act (CSA) to strengthen Canada's capacity to respond to maritime oil spills, nothing was provided for salvage.

For many of the Canadians attending the conference, a maritime policy cannot be complete without the implementation of agreements with salvage companies. Such agreements are necessary and exist in other countries not only in connection with efforts to combat oil pollution but also to provide assistance to ships in difficulty.

The paper given by the American Todd Schauer recalled this perfectly, pointing out that four salvage companies share the market in the United States. Furthermore, the criteria for being selected as a salvage company are very strict and binding.

There is nothing comparable in Canada, except with respect to combating pollution, where companies such as ECRC (Eastern Canada Response Corporation), one of the four response organizations, are responsible for providing a ship or a facility with not only a plan but also the technical means (vessels, floating barrages, dispersing agents) and the human resources to combat oil pollution.

This is one scenario that does not exist, clearly, where assistance is concerned, and that could, according to Mr. Rusby, prove to be a serious shortcoming if a large passenger ship were to get into serious difficulty off one of Canada's coasts or on the St. Lawrence. Indeed, since no

1. Tim Beaver (ASA and Global diving and salvage company) a particulièrement développé cette évolution au cours de son exposé intitulé: «Marine salvage and the Environment : Evolution of the modern salvage operator».

1. Tim Beaver (ASA and Global Diving and Salvage Company) focused on this development in his presentation, titled: «Marine Salvage and the Environment: Evolution of the Modern Salvage Operator.»

sion venait à être en sérieuse difficulté au large des côtes canadiennes ou sur Saint-Laurent. En effet, aucun pré-contrat d'assistance n'étant imposé, les sociétés d'assistance canadiennes n'ont pu investir jusqu'à présent dans des unités capables de faire face rapidement à tout type d'assistance. Alors, certes, le navire peut faire appel à un navire assistant étranger, mais c'est, pour Keith A. Rusby (Groupe Océan), au risque d'en payer le prix fort et de perdre un temps précieux alors que l'on est en situation d'urgence.

Les leçons du Deepwater Horizon

Certains ont re-gretté que l'immunité des sauveteurs ait disparu de la loi maritime canadienne et réclament la réintroduction de ce principe. Pour autant, la situation des sauveteurs ayant participé à la lutte contre la catastrophe provoquée par l'incendie de **Deepwater Horizon** a sérieusement remis en cause la portée de cette immunité inscrite dans l'Oil Pollution Act (OPA) de 1990.

La brillante intervention de Me Jonathan K. Waldron du cabinet Blank-Rome (Washington) intitulée «Les leçons à tirer de l'incident du Deepwater Horizon» en témoigne.

À la suite de cet incident et face à l'urgence de la situation, des navires d'assistance se sont rapidement rendus sur place pour sauver des vies et lutter contre le déversement de pétrole en mer. Mais, à l'issue de ces interventions, le principe du «pollueur payeur» et de l'«immunité des assistants» est quelque peu malmené. De nombreuses plaintes ont été déposées et des litiges complexes sont en cours devant plusieurs juridictions.

Selon M^e K. Waldron, ce contentieux révèle d'importantes lacunes dans le régime d'immunité des intervenants actuellement en place. Lors de l'élaboration de l'OPA, le Congrès avait décidé de cette immunité afin de favoriser une action immédiate et efficace face à un déversement de pétrole. Une mise en cause de la responsabilité des assistants, associée à celle du

assistance contract has been required, Canadian salvage companies have not been able to invest up to now in units capable of dealing promptly with all types of salvage. A ship may of course call on the services of a foreign salvage vessel but, as Keith A. Rusby (Ocean Group) pointed out, it does so at the risk of paying premium prices and wasting precious time in an emergency situation.

The lessons of Deepwater Horizon

Some are sorry that responder immunity has disappeared from Canadian maritime law and are demanding the reintroduction of this principle. However, the situation of responders who took part in the struggle to deal with the catastrophe of the Deepwater Horizon incident gave serious cause to reconsider the extent of the immunity provided for in the Oil Protection Act (OPA) of 1990.

The brilliant presentation given by Jonathan K. Waldron, a partner at Blank Rome, Washington, titled «Responder Immunity Lessons Learned from the Deepwater Horizon Incident» dealt with this issue.

In response to the incident and in light of the urgency of the situation, salvage vessels quickly travelled to the site to save lives and combat the oil spill into the sea. But since then the polluter-pay principle and respondent-immunity principle have been somewhat abused. Numerous complaints have been filed and complex cases have been brought in various jurisdictions.

According to Mr. Waldron, there are some major shortcomings in the responder immunity system currently in place. When the OPA was developed, Congress had decided on this immunity in order to foster an immediate and efficient response to oil spills. A third-party proceeding claiming the liability of the responders, along with that of the polluter, might deter any quick response to combat such a disaster. According to OPA 90, the Responsible Party (RP) is the only one liable for all



The Deepwater Horizon incident involved complex intervention from responders.

Le déversement d'hydrocarbures de la Deepwater Horizon a nécessité une intervention complexe.

USCG

pollueur, risquait de dissuader toute tentative rapide de lutte contre un sinistre. Aussi, selon l'OPA 90, la «Partie responsable (PR)» est-elle seule responsable de tout coût d'enlèvement ou dommages qu'un intervenant a accumulé, conformément au principe «pollueur-payeur».

Il n'empêche que parmi des centaines de plaintes déposées, certaines l'ont été contre les «intervenants d'urgence» (*emergency responders*) ayant lutté contre la pollution. Certes, la plupart des plaintes sont engagées contre BP, Transocean, d'autres «PR» et les entreprises impliquées dans les opérations de la plateforme pétrolière. On compterait d'ailleurs actuellement plus de 525 actions en cours devant les cours de justice fédérales américaines mais aucune action contre les «intervenants» devant les tribunaux étatiques. À noter que des plaignants ont obtenu gain de cause en invoquant – sans en apporter la preuve nous dit M^e K. Waldon – une faute délictuelle (*gross negligence*) des «intervenants d'urgence». Et, des réclamations pour «exposition» au pétrole ou aux dispersants, bien que ces derniers étaient conformes aux normes en vigueur, ont également été plaidées. Or, toute réclamation basée sur une «exposition» à la pollution ou à un dispersant n'est pas spécifiquement envisagée comme entrant dans le champ d'action de l'immunité des «intervenants».

Après la requête en référé des «intervenants nettoyeurs» (*clean-up respondents*) déposée en avril 2011 le bilan suivant a été dressé par l'intervenant (décision de la Cour du 30 septembre 2011) aux États-Unis:

- Les réclamations plaidées en vertu du droit étatique ont été préemptées par le droit maritime et rejetées;
- Les réclamations pour des dommages personnels de plaignants qui n'ont pas allégué une blessure ont été rejetées;
- Les réclamations pour «nuisance» (*nuisance claims*) ont été déclarées sans fondement juridique;
- Les réclamations pour «agression» (*claims for battery*) ont été rejetées parce que l'intention de causer des dommages n'était pas alléguée;
- Les plaintes déposées par des marins de VOO et les non-VOO ne donnent pas droit à des dommages punitifs;
- Les plaintes déposées par des non-marins peuvent être accompagnées d'une demande en intérêts punitifs.

Mis en cause à cause de l'action qu'ils ont menée dans l'urgence pour lutter contre la catastrophe de la plateforme **Deepwater Horizon**, les «intervenants» sont à présent peu enclins à agir «agressivement» face à un incident de cette ampleur. Ils forment une coalition regroupant différentes industries comme celle du sauvetage, de l'intervention d'urgence, de la lutte contre les incendies, des dispersants ainsi que de la gestion des déversements et du stockage de pétrole. Pour l'instant, le Congrès n'a élaboré aucune nouvelle législation relative aux déversements mais le président LoBiondo, qui préside le sous-comité de la garde côtière, a l'intention d'introduire une législation sur le déversement de pétrole et d'y inclure une clause d'immunité des intervenants. Par ailleurs, ces derniers souhaitent également obtenir des niveaux d'indemnisations supplémentaires. Un sujet récurrent que l'on retrouve à la source du projet de révision de la convention de 1989 sur lequel nous aurons l'occasion de revenir dans une prochaine édition. 

removal costs and damages incurred by a responder, in accordance with the polluter-pay principle.

Nevertheless, among the hundreds of complaints filed, some were brought against the emergency responders who were trying to combat the pollution. Most of the complaints filed are against BP, Transocean, other RPs and the companies involved in the operations of the oil rig. In fact, there are currently over 525 cases being heard in American federal courts of justice, but none against responders in state tribunals. It is worth noting that some complainants have won their case by invoking gross negligence on the part of the emergency responders, though without providing any evidence, according to Mr. Waldron. And some claims for exposure to oil or dispersing agents, even though the dispersing agents complied with the standards in effect, have also been brought. Still, no claim based on exposure to pollution or a dispersing agent has been specifically considered as falling within the scope of responder immunity.

Further to the motion concerning the clean-up responders filed in April 2011, the following summary was drawn up (decision given by the Court on September 30, 2011) in the United States:

- Claims brought under state law were over-ridden by maritime law and dismissed;
- Claims for personal damages brought by complainants who did not allege an injury were dismissed;
- Nuisance claims were declared to be legally unfounded;
- Claims for battery were dismissed because intention to cause damage was not alleged;
- Complaints filed by VOO and non-VOO seamen do not entitle complainants to punitive damages;
- Complaints filed by non-seamen may be accompanied by a claim for punitive damages.

Since being accused further to their emergency response in the Deepwater-Horizon catastrophe, responders are now less inclined to take aggressive action to deal with such a major incident. They have formed a coalition consolidating various industries, such as salvage, emergency response, firefighting, dispersing agents and the management of oil spills and storage. For the time being, Congress has not developed any new legislation pertaining to oil spills, but President LoBiondo, who chairs the Subcommittee on Coast Guard and Maritime Transportation, intends to introduce legislation on oil spills and to include in it an immunity clause for responders. Moreover, the responders also hope to get some additional levels of compensation. This is a recurring subject underlying the plan to revise the 1989 convention, a topic we will have an opportunity to come back to in a future edition. 

Stéphane Miribel is the editor in chief of *Droit Maritime Français*.

Stéphane Miribel est rédacteur en chef du *Droit Maritime Français*.

Leo Ryan

PIERRE CAMU

La Flotte Blanche

Histoire de la Compagnie de Navigation du Richelieu et d'Ontario 1845-1913

Pour ceux qui s'intéressent à l'histoire de la navigation maritime sur le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs, l'éminent géographe Pierre Camu a encore une fois produit un véritable bijou, fruit d'une recherche impressionnante sur l'histoire de la Compagnie de Navigation du Richelieu et d'Ontario. Les incidences économiques sont bien décrites, spécialement l'augmentation du trafic dans les ports du Saint-Laurent, et les principaux acteurs qui ont joué des rôles clés dans une entreprise qui allait donner naissance à la Canada Steamship Lines après la fusion de plusieurs compagnies de navigation en 1912-1913 sont évoqués. L'ouvrage est illustré d'un nombre impressionnant de photos d'archives.

La Compagnie de Navigation du Richelieu et d'Ontario a débuté très modestement par le lancement en 1846 par un marchand sorelois, Jean-Félix Sincennes, d'un service de vapeurs entre Sorel et Montréal. Construit au coût de 3 582 livres sterling par William Parkyn de Montréal, le **Richelieu** transportait des produits agricoles et des passagers. D'autres personnages importants et colorés ont jalonné l'évolution de la compagnie, notamment Louis-Joseph Forget et Louis-Adélar Sénécal.

Dans la préface, le très honorable Paul Martin, ex-proprétaire de la Canada Steamship Lines, «recommande la lecture de ce livre à tous ceux et celles qui s'intéressent à l'histoire des pionniers de notre pays».

Il rappelle la carrière remarquable de M. Camu qui a été à la tête de la Voie maritime du Saint-Laurent et a occupé d'autres postes de direction importants.

Il s'agit du troisième ouvrage de M. Camu sur le Saint-Laurent. Les deux précédents sont *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la voile, 1608-1850*, paru en 1996, et *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la vapeur, 1850-1950*, publié en 2005. Cette remarquable trilogie a valu à M. Camu plusieurs prix littéraires mérités au Canada et en France.

L'auteur est Officier de l'Ordre du Canada, Chevalier de l'Ordre national du Québec et depuis peu, membre associé de l'Académie de Marine de France. 

Pierre Camu. *La Flotte Blanche. Histoire de la Compagnie de Navigation du Richelieu et d'Ontario*. Commoners' Publishing, Ottawa. 262 pages, ISBN 978-0-9868716-6-5

For those interested in the annals of shipping on the St. Lawrence River and Great Lakes, noted geographer Pierre Camu has again produced a veritable labour of love. The research that has gone into the history of the Richelieu and Ontario Navigation Company is awesome. The economic implications, including the rise of traffic on St. Lawrence River ports, are well described along with the main players who played key roles in an enterprise which was to become a founding entity of Canada Steamship Lines during the merger of inland shipping firms in 1912-1913. In addition, the book is illustrated with an impressive number of photo archives.

The Richelieu and Ontario had very simple beginnings with the launching in 1846 of a steamboat service between Sorel and Montreal by Jean-Félix Sincennes, a merchant of Sorel. Built at a cost of 3,582 sterling by William Parkyn of Montreal, the **Richelieu** transported agricultural products as well as passengers. Other important and colourful figures in the evolution of the company included Louis-Joseph Forget and Louis-Adélar Sénécal.

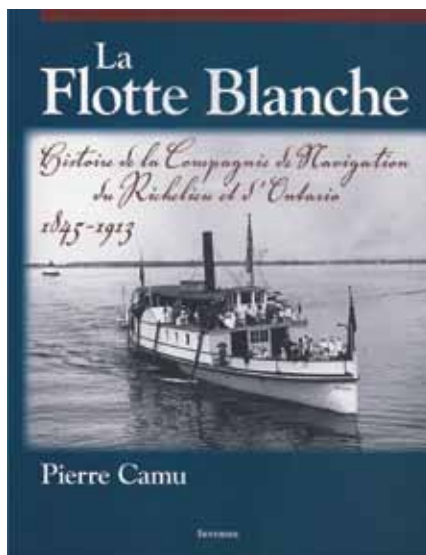
In the preface, Paul Martin, former owner of Canada Steamship Lines, recommends the work to "all those interested in the history of pioneers of our country."

He recalled the distinguished career of Mr. Camu as former head of the St. Lawrence Seaway and as a top executive in other posts.

This is Mr. Camu's third book on a St. Lawrence theme. The two previous were *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la voile, 1608-1850*, published in 1996, and *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la vapeur, 1850-1950*, published in 2005. In all, a remarkable trilogy that has rightfully earned Mr. Camu several literary awards in Canada and France.

Mr. Camu is an Officer of the Order of Canada, he is a chevalier de l'Ordre national du Québec and more recently became an associate member of the Académie de Marine de France (French Marine Academy). 

Pierre Camu. *La Flotte Blanche. Histoire de la Compagnie de Navigation du Richelieu et d'Ontario*. Commoners' Publishing, Ottawa. 232 pages. ISBN 978-0-9868716-8-9.



Dr W.B.M. HICK

Canada's Pacific Gateways *Realizing the Vision*

L'histoire de W.B.M Hick est le récit envoûtant d'un médecin qui s'est passionné pour la navigation maritime sur la côte Ouest du Canada. Né à Victoria, il a vécu et travaillé pendant quarante ans sur la côte Nord, d'abord dans le village isolé de Stewart où il était le seul médecin, puis, de 1956 à 1991, à Prince Rupert. Toute sa vie passionné de marine, il a participé activement, en particulier comme membre du conseil d'administration, aux efforts déployés afin de revitaliser le Port de Prince Rupert dont l'excellent corridor ferroviaire était sous-utilisé, ainsi que de soutenir la construction d'installations pour tirer parti de l'intensification des échanges du Canada avec l'Asie.

Le premier livre du Dr Hick s'intitule *Hays' Orphan*, et met en vedette un visionnaire bien connu dans la région. Pour son deuxième ouvrage, l'auteur a opté pour une approche beaucoup plus inclusive. Au lieu de se contenter d'actualiser *Hays' Orphan*, le Dr Hick a choisi d'englober les portes du sud de la C.-B. que sont Victoria, New Westminster et Vancouver, le plus grand port du Canada. Cela a donné *Canada's Pacific Gateways*, que l'Administration portuaire de Prince Rupert a publié l'hiver dernier.

Le Dr Hick a consacré trois ans à réunir et colliger la matière, qui comprend plus de 200 photos anciennes et modernes. C'est avec réticence qu'il s'est résigné à clore le manuscrit puisque l'histoire traitée continue d'évoluer et il estime qu'il faudrait un autre tome qui porterait sur un siècle et demi de desserte maritime des localités de la côte Ouest.

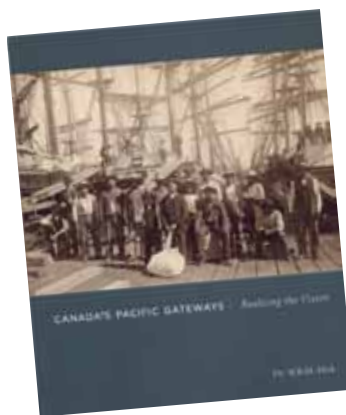
En avant-propos, Don Krusel, président-directeur général de l'Administration portuaire de Prince Rupert, rappelle les paroles du Dr Hick quand il s'est joint au Port en 1987: «Le commerce des céréales, déclarait-il alors avec justesse, c'est 14 % protéines et le reste, politique.»

L'ouvrage débute sur la naissance des corridors ferroviaires et les premières tentatives du Canada pour établir un lien d'un océan à l'autre. Il revient sur les premiers temps de l'exploration et de l'établissement sur les côtes de la C.-B.

Avant de se pencher sur l'impact crucial de la conteneurisation à Vancouver et plus tard à Prince Rupert (2007), ainsi que sur les grandes tendances dans le commerce de vrac, l'ouvrage souligne que le premier élan majeur de croissance de Vancouver, comme M. Krusel l'a justement noté, «a été provoqué par l'ouverture du canal de Panama qui a entraîné une augmentation des expéditions de céréales vers l'Europe grâce aux terminaux mis en place par le gouvernement fédéral».

L'Association des administrations portuaires canadiennes a remis au Dr Hick en 1995 un Certificat de mention élogieuse en reconnaissance de sa contribution significative à l'histoire maritime de la côte Ouest et elle lui a également décerné en 2009 sa prestigieuse Médaille du mérite. **M**

Dr. W.B.M. Hick. *Canada's Pacific Gateways. Realizing the Vision*. 450 pages. ISBN 978-0-9733894-1-8. Publié par l'Administration portuaire de Prince Rupert et offert également sur: www.amazon.ca



The story of Dr. W.B.M Hick is the compelling one of a doctor who became a passionate history buff of shipping develop-

ments on Canada's West Coast. Originally from Victoria, he spent four decades living and working on the North Coast, initially in the isolated village of Stewart where he was the only physician and then, from 1956 to 1991, resident in Prince Rupert. A lifelong interest in things maritime led to his active participation, notably as a member of the Board of Directors, in efforts to re-vitalize the Port of Prince Rupert with its largely underutilized but excellent rail corridor and to stimulate the construction of facilities to capitalize on rising Canadian trade with Asia.

The first book by Dr. Hick was *Hays' Orphan*, which centered on a well-known visionary in the region. The author opted to take a much broader approach for a second book. Rather than update *Hays' Orphan*, Dr. Hick expanded the project to include the southern B.C. gateways of Victoria, New Westminster and Vancouver, Canada's largest port. *Canada's Pacific Gateways* was, indeed, published last winter by the Prince Rupert Port Authority.

Dr. Hick spent three years researching and compiling the material, which included more than 200 historical and modern photographs. He commented on his reluctance to close the manuscript on a constantly evolving story as well as his acknowledgement of the need for a companion tome detailing a century and a half of marine operations serving communities on the West Coast.

In the foreword, Don Krusel, President and CEO of the Prince Rupert Port Authority, recalled the words of advice of Dr. Hick when he first joined the port in 1987. "The grain business," Dr. Hick aptly stated, "is 14% protein and the rest is politics."

The book begins with the emergence of railway corridors and Canada's early attempts to establish a sea-to-sea link. It looks back at the first days of B.C. coastal exploration and establishment.

Prior to reviewing the vital impact of containerization at Vancouver and later at Prince Rupert (2007), as well as major trends in the bulk trades, the book also indicated that Vancouver's first great impetus to growth, as duly noted by Mr. Krusel, "actually came from the opening of the Panama Canal and the concurrent growth of grain trade to Europe through terminals provided by the federal government."

In recognition of his significant contribution to West Coast maritime history, Dr. Hick was presented with a Certificate of Commendation by the Association of Canadian Port Authorities in 1995 and was awarded the prestigious Medal of Merit by ACPA in 2009. **M**

Dr. W.B.M. Hick. *Canada's Pacific Gateways. Realizing the Vision*. 450 pages. ISBN 978-0-9733894-1-8. Published by Prince Rupert Port Authority and also available through: www.amazon.ca

JOURNAL

Les ports étasuniens et leurs partenaires investissent 46 milliards de dollars dans les infrastructures

Une récente enquête réalisée par l'American Association of Port Authorities (AAPA) révèle que les ports maritimes étasuniens et leurs partenaires du secteur privé projettent d'investir 46 milliards de dollars d'ici 5 ans pour améliorer de façon importante leurs infrastructures

maritimes et d'autres propriétés portuaires.

Une ventilation régionale des résultats faite à la fin de mai montre que les ports du golfe du Mexique viennent en tête avec des dépenses d'immobilisations prévues de 22 milliards de dollars d'ici 2016.

Ils sont suivis des ports

U.S. ports and partners target \$46 billion in infrastructure investments

In a recent survey completed by the American Association of Port Authorities (AAPA), it was disclosed that U.S. seaport agencies and their private sector partners plan to invest a combined \$46 billion over the next five years in wide-ranging capital

improvements to their marine operations and other port properties.

A regional breakdown of the survey completed at the end of May shows Gulf ports leading the pack with \$22 billion in projected capital expenditures between now and 2016.



Port Manitou in Florida is among the Gulf ports undertaking or planning substantial capital expenditures.

Port Manitou en Floride est l'un des ports du Golfe du Mexique qui a engagé ou prévoit d'engager des dépenses en capital considérables.

du Pacifique Sud (8,1 milliards), de ceux du Pacifique Nord (7,7 milliards), de l'Atlantique Sud (4,3 milliards), de l'Atlantique Nord (3,3 milliards) et des Grands Lacs (360 millions).

L'enquête montre toutefois que des liens intermodaux vitaux pour accéder à ces installations (routes, ponts, tunnels, chenaux de navigation fédéraux, etc.) sont négligés par les organismes fédéraux et d'État chargés de leur entretien. Selon l'AAPA, cela fait craindre des engorgements qui augmenteront le coût des produits et nuiront à la croissance de l'emploi.

L'Association réclame toujours une stratégie nationale en matière d'infrastructures et demande instamment au Congrès d'adopter un projet de loi pluriannuel de réautorisation sur les transports.

Le président et chef de

la direction de l'AAPA, Kurt Nagle, a répété que «des investissements dans les infrastructures des ports américains et leurs liens intermodaux – terrestres et maritimes – serviraient au mieux les intérêts des États-Unis parce qu'ils stimuleraient la reprise économique et l'emploi, soutiendraient une prospérité durable et rapporteraient des dividendes annuels dépassant les 200 milliards de dollars en recettes fiscales fédérales, d'État et locales et plus de 22 milliards de dollars de droits de douane».

Les ports maritimes américains emploient directement ou indirectement plus de 1,3 million de personnes.

Selon M. Nagle, «les problèmes de congestion et de productivité risquent de nuire à la capacité des États-Unis d'être concurrentiels sur la scène internationale et de créer et conserver des emplois».

This is followed by South Pacific ports (\$8.1 billion), North Pacific ports (\$7.7 billion), South Atlantic ports (\$4.3 billion), North Atlantic ports (\$3.3 billion) and Great Lakes ports (\$360 million).

However, the survey showed that vital intermodal links such as roads, bridges, tunnels and federal navigation channels to access these facilities receive scant attention from state and federal agencies responsible for their upkeep. This suggests traffic bottlenecks that will increase product costs and hamper job growth, AAPA stated.

The AAPA continues to advocate a national freight infrastructure strategy and urges Congress to pass a reauthorized multi-year transportation bill.

AAPA President and CEO Kurt Nagle reiterated

that "infrastructure investments in America's ports and their intermodal connections – both on the land and waterside – are in our nation's best interests because they provide opportunities to bolster our economic and employment recovery, sustain long-term prosperity, and pay annual dividends through the operation of more than \$200 billion in federal, state and local tax revenue and more than \$22 billion in Customs duties."

From a jobs standpoint, he added, America's seaports support the employment of more than 1.3 million workers.

Mr. Nagle said that "congestion issues and productivity issues have the potential to stymie America's ability to compete internationally and to create and sustain jobs."

Bob Armstrong devient président l'Institut agréé de la logistique et des transports

Bob Armstrong a été nommé à la présidence de l'Institut agréé de la logistique et des transports (IALT) Amérique du Nord à la suite de la retraite du directeur administratif Ed Cuyllits.

Jusqu'à récemment, M. Armstrong était à la tête de la Chaîne d'approvisionnement et logistique Canada (CAL). Il conserve la présidence d'Armstrong Trade and Logistics Advisory Services (ATLAS).

L'honorable David Collette, président du conseil de l'Institut, a déclaré que M. Armstrong souhaite vivement «aider à diriger la mise en œuvre du nouveau plan d'affaires de l'Institut, qui vise à augmenter le nombre de ses membres au Canada et aux États-Unis, à

établir des alliances stratégiques avec des organismes partageant les mêmes idées et à continuer de créer des partenariats avec des établissements d'enseignement qui améliorent l'éducation et la formation des professionnels de la logistique et des transports».

L'IALT compte au-delà de 30 000 membres dans plus de 30 pays.

Bob Armstrong named President of Chartered Institute of Logistics and Transport

Bob Armstrong has become President of the Chartered Institute of Logistics and



Bob Armstrong

Transport in North America (CILT) following the retirement of Ed Cuyllits as Executive Director.

Until recently, Mr. Armstrong headed the Supply Chain and Logistics Association Canada (SCL). He remains President of

Armstrong Trade and Logistics Advisory Services (ATLAS).

David Collette, Chair of the Institute, commented that Mr. Armstrong is keen «to help lead the implementation of the Institute's new business plan to expand the membership in Canada and the United States, develop strategic alliances with like-minded organizations and continue to develop partnerships with educational institutions which enhance education and training of transportation and logistics professionals.»

CILT has more than 30,000 members in over 30 countries.



Louis Rheaume

Participants in the Green Marine voluntary program in North America continue to markedly improve their environmental performance.

La performance environnementale des participants du programme volontaire nord-américain de l'Alliance verte continue de s'améliorer de façon marquée.

Meilleure performance environnementale de l'industrie maritime

Le bulletin environnemental du programme volontaire de l'Alliance verte montre que la performance environnementale des ports, des terminaux et des armateurs du Canada et des États-Unis s'est améliorée pour la troisième année consécutive.

La performance est évaluée sur une échelle de 1 à 5 en fonction de 9 enjeux environnementaux prioritaires. Les résultats ont été annoncés le 29 mai au 5^e Colloque annuel Green Tech, tenu à Québec.

Les participants, qui incluent des armateurs, des ports et des terminaux des Grands Lacs et du Saint-Laurent, des côtes atlantique et pacifique, ont obtenu une note moyenne globale de 3 sur 5, comparativement à 2,7 en 2011.

Le directeur général de l'Alliance verte a indiqué que le programme continue d'élargir considérablement son effectif, 23 nouveaux participants y ont adhéré dans les 18 derniers mois, et qu'une entente de partenariat a été signée avec Transports Canada.

Marine industry makes environmental gains

The latest report card from the Green Marine voluntary program shows that the environmental performance of ports, terminals and shipowners in Canada and the United States has improved for the third year in a row.

Results are based on a scale of 1 to 5 evaluated against performance indicators in nine key areas. They were announced on May 29 at the 5th annual Green Tech Conference, held in Québec City.

The participants, which include shipowners, ports and terminals from the Great Lakes and St. Lawrence River, Atlantic and Pacific coasts, notched an overall rating of 3 out of a possible 5, versus 2.7 achieved in 2011.

Green Marine Executive Director noted that the program continues to significantly expand its membership, adding 23 new participants in the last 18 months, as well as signing a partnership agreement with Transport Canada.

Un sous-marin accomplit son dernier voyage

Decommissioned submarine makes last voyage to Hamilton

Le NCSM **Ojibwa** a achevé début juin, avec l'assistance spéciale de Heddle Marine Service et de McKeil Marine Limited, un voyage de 12 jours et 1 200 milles marins qui l'a conduit de Halifax à Hamilton. Après sa restauration, il rouvrira en 2013 en tant que musée militaire à Port Burwell.

«L'Administration portuaire de Hamilton est fière que Hamilton soit le port d'attache de Heddle Marine et McKeil Marine et c'est avec joie que nous accueillons à Hamilton l'**Ojibwa**, l'une des cargaisons les plus captivantes à avoir transité par le port», a déclaré Ian Hamilton, vice-président, Développement des affaires à l'APH.

Le sous-marin est entré en service au Canada en 1965

et il a servi la Marine royale canadienne et l'OTAN pendant la guerre Froide et jusqu'à son retrait du service en 1998.

Le voyage a nécessité des solutions maritimes ingénieuses. Le sous-marin a remonté le Saint-Laurent et traversé le lac Ontario sur un dock flottant de Heddle Marines remorqué par le **Florence M** de McKeil Marine.

Rick Heddle était à Halifax pour superviser le chargement du sous-marin. Celui-ci va passer l'été au chantier maritime Heddle pour y subir les premiers travaux de restauration.

Le sous-marin devrait arriver par barge en septembre à Port Burwell d'où il sera transporté jusqu'à sa destination définitive par voie terrestre.

The HMCS **Ojibwa** in early June completed a 12-day, 1,200 nautical mile journey from Halifax to Hamilton with special help from Heddle Marine Service and McKeil Marine Limited. After restoration, it is destined to open as a military museum in 2013 at Port Burwell.

"The Hamilton Port Authority is proud that Heddle Marine and McKeil Marine call the Port of Hamilton home and we are delighted to welcome the **Ojibwa** into Hamilton, one of the many interesting cargo types to move through the port," said Ian Hamilton, HPA Vice-President, Business Development.

The submarine entered Canadian services in 1965 and served the Royal

Canadian Navy and NATO throughout the Cold War until her decommissioning in 1998.

The voyage required innovative marine solutions. The sub traveled through the St. Lawrence River and across Lake Ontario on Heddle Marines floating drydock towed by McKeil Marine's **Florence M**.

Rick Heddle was in Halifax to supervise the loading of the submarine. It was spending the summer at the Heddle shipyard to receive early restoration work.

In September, the sub is slated to arrive by barge in Port Burwell where it will be transported overland to the location that will be her permanent home.



Standing in front of the HMCS **Ojibwa** are, left to right, Melissa Raven (Elgin Military Museum), Ian Raven (EMM), Rick Heddle (Heddle Marine), Dan McNeil (EMM), Janet Balfour (Hamilton Port Authority) and Sue Auton (Hamilton Port Authority).

Debout devant le NCSM **Ojibwa**, de gauche à droite, Melissa Raven (Elgin Military Museum), Ian Raven (EMM), Rick Heddle (Heddle Marine), Dan McNeil (EMM), Janet Balfour (Administration portuaire de Hamilton) et Sue Auton (Administration portuaire de Hamilton).



Groupe Desgagnés

The partly-finished **Bella Desgagnés** is pictured at the Italian port of Trieste awaiting final construction procedures following a Croatian shipyard's bankruptcy.

On voit ici le **Bella Desgagnés** partiellement terminé dans le port de Trieste en Italie. Le navire y attend qu'on achève sa construction après la faillite d'un chantier naval croate.

Desgagnés prend possession du Bella Desgagnés inachevé

Des problèmes financiers majeurs d'un chantier maritime croate ont forcé le Groupe Desgagnés à acheter in extremis le navire **Bella Desgagnés** destiné à remplacer le **Nordik Express** pour assurer la desserte maritime entre le port de Rimouski, l'île d'Anticosti et la Basse-Côte-Nord.

L'armateur de Québec rapporte avoir acheté le 11 juin le navire d'une valeur approximative de 85 millions de dollars dans une transaction avec le gouvernement croate et le chantier Brodogradiliste Kraljevica.

Toujours selon Desgagnés, cette action a empêché le navire, complété à 92%, d'être embourbé dans la bureaucratie administrative et juridique qui aurait arrêté tous les travaux pour une période allant jusqu'à 24 mois.

L'entente a donc permis au Groupe Desgagnés de prendre possession et sans restriction

du navire dans son état actuel. Le **Bella Desgagné** a été remorqué en eaux internationales puis au chantier maritime Fincantieri, en Italie, pour une évaluation complète de son état.

Pour Louis-Marie Beaulieu, président du conseil et chef de la direction, la situation est «extrêmement regrettable» particulièrement pour les usagers de la desserte maritime qui attendent le **Bella Desgagnés** avec impatience. «Nous avons déployé des efforts considérables et investi des sommes substantielles pour sortir le navire de cette impasse, dont l'issue aurait pu être catastrophique», de dire monsieur Beaulieu.

Il était initialement prévu que le navire entrerait en service ce printemps ou cet été. Ce sera maintenant retardé d'un certain nombre de mois que les représentants de l'entreprise ne pouvaient pas encore préciser.

Desgagnés assumes ownership of unfinished Bella Desgagnés

Major financial problems at a Croatian shipyard facing bankruptcy have prompted Groupe Desgagnés to take ownership in extremis of the unfinished **Bella Desgagnés** that is to replace the **Nordik Express** on the Anticosti Island and Lower North Shore Maritime Service.

Desgagnés reported purchasing the vessel costing an estimated \$85 million on June 11 in a transaction with the Croatian government and the Brodogradiliste Kraljevica shipyard.

This action, Desgagnés said, prevented the vessel, 92% complete, from being mired in administrative and legal red tape that would have stalled all work for up to 24 months.

To avoid such issues, the transaction was concluded and the **Bella Desgagnés** was towed to international waters and then to the Fincantieri shipyard in Italy to undergo a complete assessment of its condition.

Louis-Marie Beaulieu, Chairman and CEO of the Groupe Desgagnés, commented he strongly deplored a "highly regrettable" development in particular for those depending on the maritime supply service.

The vessel was originally scheduled to enter service this spring or summer. This will now be delayed for a number of months that company officials could not yet specify.



Desgagnés Transarctik inc.

NSSI is a joint venture of Desgagnés Transarctik Inc. and Arctic Co-Ops Limited.

La NSSI est issue d'un partenariat de Desgagnés Transarctik Inc. et d'Arctic Co-Ops Limited.

NSSI choisi pour une importante desserte maritime au Nunavut

Nunavut Sealink and Supply Inc (NSSI), basé à Iqaluit, a annoncé qu'elle a été retenue par le gouvernement du Nunavut pour fournir des services de transport maritime à 25 des 26 communautés des régions du Qikiqtani, du Kivalliq et du Kitikmoet. L'entente à long terme entre en vigueur dès la saison de desserte maritime 2012.

«Le très grand succès que connaît NSSI suite à sa proposition confirme son incontestable statut de chef de file en tant que transporteur maritime au Nunavut», a déclaré le 29 mai Daniel Desgagnés, Directeur général de NSSI.

NSSI offre des services de fret pour les collectivités du Nunavut ainsi que pour la grande majorité des projets miniers et autres dans la région.

Le chargement du fret vers

les communautés sera effectué aux installations portuaires de Côte-Ste-Catherine situées sur la Voie maritime du Saint-Laurent, au sud de Montréal. De plus, les services de transport maritime NSSI tels que réalisés via le port de Churchill en collaboration avec Nunavut Connections en 2011 seront maintenus.

NSSI est un partenariat entrepris en 2000 par l'Arctic Co-operatives Limited (ACL), l'actionnaire majoritaire et Desgagnés Transarctik inc. (DTI) le partenaire gestionnaire.

Waguhih Rayes, directeur général de DTI, a souligné que le partenariat NSSI a été récemment renforcé par la décision prise par Oikiqtaluk Corporation et Sakku Investment Corporation de se joindre au partenariat.

NSSI awarded major Nunavut sealift contract

Nunavut Sealink and Supply Inc., based in Iqaluit, announced it has been selected by the government of Nunavut to provide sealift services to 25 of the total 26 communities populating the Qikiqtani, Kivalliq and Kitikmoet areas. It enters into effect in the 2012 season.

"The extremely successful NSSI bid confirms our company's undeniable status of leading sealift carrier in Nunavut," stated Daniel Desgagnés, NSSI's Managing Director, on May 29.

NSSI provides cargo services to Nunavut communities as well as to the great majority of mining and other projects in the region.

Cargo is loaded for the most part at dock facilities at Cote Ste. Catherine, south of Montreal, located on the St. Lawrence Seaway. In addition, NSSI sealift services via the Port of Churchill, such as those completed in 2011, will be maintained.

NSSI is a joint venture launched in 2000 by Arctic Co-Ops Limited (ALC), the leading shareholder, and Desgagnés Transarctik Inc. the managing partner.

Waguhih Rayes, General Manager of Desgagnés Transarctik, stressed that the NSSI partnership was recently enhanced by the decision made by Oikiqtaluk Corporation and Sakku Investment Corporation to join the partnership.

L'expansion du canal de Panama pourrait être retardée jusqu'en 2015

On devrait savoir à l'automne si les travaux d'expansion du canal de Panama de 80 km seront achevés en octobre 2014 comme prévu. C'est là un des points saillants du message qu'a livré Alberto Aleman, chef de l'Autorité du canal de Panama pendant le récent Sommet des Amériques à Carthagène et Colombie.

Ce projet de 5,3 milliards de dollars US comprend la construction de deux nouveaux jeux d'écluses, un du côté Pacifique et l'autre du côté Atlantique de cette voie de navigation construite au début du XX^e siècle. On élargira et on approfondira également les chenaux de navigation existants du lac Gatun et de la tranchée de la Culebra.

La définition du porte-conteneurs Panamax est appelée à changer et sa capacité va passer de 4 500 à 12 500 conte-

neurs EVP. L'entrée en service de plus gros navires aura de profondes répercussions sur les chaînes logistiques maritimes Asie-États-Unis et les services tout par eau pour les côtes Est et Ouest des États-Unis.

La construction accusait environ six mois de retard sur l'échéancier ce printemps, mais des équipes s'efforçaient d'accélérer la cadence pour rattraper le temps perdu.

Des retards dans le bétonnage entravaient toutefois ce rattrapage.

La circulation dans le canal de Panama a repris en force après l'effondrement mondial du commerce maritime dû à la crise financière de 2008.

Les cargaisons ont atteint l'an dernier un sommet de 322 millions de tonnes et devraient progresser jusqu'à quelque 330 millions de tonnes en 2012.

Panama Canal expansion may be delayed until 2015

By this fall, it should be clearer whether the expansion of the 80-km Panama Canal will meet its October 2014 deadline for completion. This was a key message from Alberto Aleman, head of the Panama Canal Authority, during the recent Summit of the Americas in Cartagena, Colombia.

The US\$5.3 billion overhaul includes the construction of two new sets of locks, one on the Pacific and one on the Atlantic side of the waterway built in the early 20th century. Work also involves the widening and deepening of existing navigational channels in Gatun Lake and Culebra Cut.

The historical definition of Panamax container-ships will evolve from 4,500

TEUs to about 12,500 TEUs. Overall bigger vessel capacity will have a profound impact on Asia-U.S. maritime supply chains for all-water services to the west and east coasts of the U.S.

Construction was about six months behind schedule this spring. But teams were attempting to speed matters up to make up for lost time.

However, delays in laying concrete were holding back progress.

Traffic through the Panama Canal has bounced back since the 2008 financial crisis hurt world shipping.

Cargo last year attained a record 322 million tonnes, and is expected to reach some 330 million tonnes in 2012.

Quadruplement du commerce mondial attendu d'ici 2050

Selon le Forum international des transports (FIT), organe de recherche et de réflexion de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) basée à Paris, le commerce mondial pourrait quadrupler d'ici 2020, même si les tendances à court terme sont molles.

Les projections de l'organisme se fondent sur l'hypothèse d'une croissance économique mondiale soutenue à long terme.

«Les volumes de fret pourraient être multipliés par quatre», affirme le FIT dans un rapport selon lequel les marchés émergents offrent les meilleures perspectives. C'est dans les pays en développement que la croissance du commerce va être la plus rapide.

Selon le rapport, dans les pays hors OCDE, en prenant un indice de départ de 100 en 2010, le transport de marchandises,

exprimé en t/km, augmenterait de 4,4 à 5,2 fois d'ici 2050. Dans les pays de l'OCDE par contraste, ce multiplicateur serait de l'ordre de 2,1 à 2,3.

Malgré les prévisions optimistes pour le moyen et le long terme, le rapport du FIT souligne que les gouvernements devront maintenir un sain équilibre entre les efforts de réduction de la dette et le maintien de la croissance tout en évitant les ralentissements induits par les politiques.

En ce qui concerne les émissions, le rapport envisage avec optimisme la poursuite des améliorations grâce aux nouvelles technologies qui permettent de réduire les émissions de gaz carbonique. Il établit à 1,5 à 2,4 fois les niveaux de 2010 l'augmentation d'ici 2050 des émissions mondiales totales de CO₂, provenant à la fois des transports de marchandises et de passagers.

Global trade seen rising four-fold by 2050

World trade could quadruple by 2020, although short-term trends are weak, according to the International Transport Forum (ITF), a research and think tank of the Paris-based Organization for Economic Cooperation and Development (OECD),

The projections of the unit are based on continued long-run global economic growth.

«Freight volumes could grow by a factor of four», the ITF said in a report which singled out the emerging markets as offering the best prospects. The lesser-developed states will post the fastest increases in trade.

On the basis of a 2010 index of 100, the report said that in terms of tonnes/km, freight transport in non-OECD countries would

increase by an estimated 4.4-5.2 times by 2050. In contrast, OECD states would post estimated increase of 2.1 to 2.3 times the 2010 figures.

Despite the positive medium to long-term forecasts, the ITF report stressed: «Governments will have to complete a balancing act between reducing debt while maintaining growth and avoid policy-induced slowdowns.»

Regarding emissions, the report was hopeful of continuing improvements, observing that new technologies mean less carbon dioxide emissions. It concluded that total world CO₂ emissions from freight and passenger transport combined would rise by 1.5 to 2.4 times 2010 levels by 2050.

La page de l'AGGIMQ

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

www.aggimq.ca

Banquet et assemblée générale 2011

Le mardi 8 mai dernier, l'AGGIMQ a organisé, pour les finissants, un petit «15 à 17» au café étudiant La Dérive à l'Institut maritime. Pour l'occasion, et afin d'attirer un grand nombre de participants, un goûter a été servi. Tous les élèves de dernière année y étaient invités et nous avons eu un très bon achalandage. Le but de la rencontre était de les informer de leur nouveau statut de membre finissant et de leur présenter l'Association. Nous avons insisté sur l'importance d'avoir de la relève, autant dans le domaine maritime que dans une association comme la nôtre. Cette rencontre a été un succès et nous comptons la refaire l'an prochain!

Nouveau site Internet de l'Association

Lors de la dernière assemblée générale, les membres présents ont donné au conseil d'administration le mandat de refaire ou d'améliorer le site Internet de l'Association. Nous sommes très heureux de vous annoncer que le travail est déjà commencé. Vous serez en mesure de naviguer sur une toute nouvelle plateforme, agréable et actuelle, dès cet automne. Le site conservera son adresse actuelle, mais sera dorénavant hébergé par celui de l'Institut maritime du Québec. Dès sa mise en ligne, nous vous contacterons pour vous inviter à le visiter.

Banquet 2013

N'oubliez pas d'indiquer à votre agenda notre prochain banquet annuel, qui sera le 50^e depuis la fondation de l'AGGIMQ. Il se tiendra le samedi 2 février 2013, à l'hôtel Plaza Québec. Surveillez les prochaines éditions du *Magazine* pour plus de détails.

Cérémonie de fin d'études 2012

C'est le samedi 26 mai dernier, à Rimouski, qu'a eu lieu la cérémonie de fin d'études des élèves de l'Institut maritime du Québec. Ainsi, près de 70 nouveaux diplômés se joignent à nous en tant que membres actifs. La cérémonie fut aussi l'occasion pour nous de souligner le mérite des élèves qui se sont particulièrement démarqués. L'AGGIMQ a remis deux bourses de 200 \$ à deux finissantes qui se sont impliquées tout au long de leurs études, notamment au cours de la dernière année, à titre de membres du comité des finissants. Les récipiendaires sont Stéphanie Deguire, du programme de technologie de l'architecture navale, et Sophie Bellemare, du programme de techniques de génie mécanique de marine.



Stéphanie Deguire



Sophie Bellemare

Félicitations à tous les diplômés 2012! Nous espérons vous voir en grand nombre lors de notre prochain banquet annuel.

AGGIMQ • Coupon de cotisation 2012

Cotisation: 45 \$ (couple de gradués: 65 \$)

Nom: _____

Graduation de l'IMQ

Année: _____

Programme: _____

Les informations suivantes que vous nous communiquez seront affichées dans notre « bottin des membres » à moins d'indication contraire.

☐

Afficher

☐

Ne pas afficher

Adresse: _____

Code postal: _____

Téléphone: _____

Courriel: _____

Employeur et fonctions: _____

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

19 au 22 AOÛT

Assemblée générale et Conférence de l'AAPC

Hamilton, ON, Canada
jbalfour@hamiltonport.ca

5 et 6 SEPTEMBRE

Inland Ports Logistics Conference

Marriott Oak Brook Hills Resort
Oak Brook, IL, USA
www.joc.com/conferences

19 et 20 SEPTEMBRE

Halifax Port Days 2012

Halifax, NS, Canada
www.portofhalifax.ca

8 au 11 OCTOBRE

Breakbulk Americas Trans. Conference and Exhibition

George R. Brown Convention Center and Hilton Americas
Houston, TX, USA
events@joc.com

14 au 17 OCTOBRE

Transportation Assoc. of Canada Annual Conference

Fredericton, NB, Canada
www.tac-atc.ca

21 au 25 OCTOBRE

AAPA Annual Convention

Arthur B. Outlaw Convention Center
Mobile, AL, USA
www.aapa-ports.org

23 OCTOBRE

Journée maritime québécoise

Hotel du Parlement et Hotel Hilton
Québec, QC, Canada
www.st-laurent.org

7 et 8 NOVEMBRE

JOC Canada Maritime Conference

Delta Meadowvale Hotel and Conference Center
Mississauga, ON, Canada
events@joc.com

11 au 13 NOVEMBRE

Intermodal Expo 2012

Anaheim Convention Center
Anaheim, CA, USA
www.freight-expo.net

14 et 15 NOVEMBRE

8^e Conférence annuelle AUT/HWY H20

Toronto Marriott Airport Hotel
Toronto, ON, Canada
gdelleroseash@seaway.ca

AUGUST 19-22

ACPA Annual AGM and Conference

Hamilton, ON, Canada
jbalfour@hamiltonport.ca

SEPTEMBER 5-6

Inland Ports Logistics Conference

Marriott Oak Brook Hills Resort
Oak Brook, IL, USA
www.joc.com/conferences

SEPTEMBER 19-20

Halifax Port Days 2012

Halifax, NS, Canada
www.portofhalifax.ca

OCTOBER 8-11

Breakbulk Americas Trans. Conference and Exhibition

George R. Brown Convention Center and Hilton Americas
Houston, TX, USA
events@joc.com

OCTOBER 14-17

Transportation Assoc. of Canada Annual Conference

Fredericton, NB, Canada
www.tac-atc.ca

OCTOBER 21-25

AAPA Annual Convention

Arthur B. Outlaw Convention Center
Mobile, AL, USA
www.aapa-ports.org

OCTOBER 23

Québec Marine Day

Hotel du Parlement and Hilton Hotel
Québec City, QC, Canada
www.st-laurent.org

NOVEMBER 7-8

JOC Canada Maritime Conference

Delta Meadowvale Hotel and Conference Center
Mississauga, ON, Canada
events@joc.com

NOVEMBER 11-13

Intermodal Expo 2012

Anaheim Convention Center
Anaheim, CA, USA
www.freight-expo.net

NOVEMBER 14-15

8th Annual HWY H20 Conference

Toronto Marriott Airport Hotel
Toronto, ON, Canada
gdelleroseash@seaway.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	11
ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES.....	68
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE HAMILTON.....	31
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE NANAIMO	27
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE PORT ALBERNI	33
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE THUNDER BAY	36
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE TORONTO	45
ADMINISTRATION PORTUAIRE D'OSHAWA	39
ALGOMA CENTRAL CORPORATION	Couverture extérieure arrière
ALUMINERIE ALOUETTE.....	53
ARRIMAGE QUÉBEC.....	59
CCM – CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME.....	9
CN – COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA	49
CSEM – CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME	Couverture intérieure arrière
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	13
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT	Couverture intérieure arrière
DILTS PISTON HYDRAULICS	16
FEDNAV	61
GROUPE DESGAGNÉS	Couverture intérieure avant
GROUPE OCÉAN	1
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	16
LLOYD'S REGISTER.....	67
LOGISTEC CORPORATION	51
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	41
MCKEIL MARINE.....	37
NEAS – NUNAVUT EASTERN ARCTIC SHIPPING.....	7
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE	16
OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE	5
OCEANEX	42
PORT DE MONTRÉAL	43
PORT DE QUÉBEC	57
PORT DE SEPT-ÎLES.....	65
PORT DE TROIS-RIVIÈRES	63
PORT METRO VANCOUVER.....	71
PRINCE RUPERT PORT AUTHORITY	73
SIMEC – SOCIÉTÉ D'INTERVENTION MARITIME EST DU CANADA.....	12
SODES - SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT.....	62
SHIPOTOS.COM	16
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	12
TRANSPORT ROBERT	35
URGENCE MARINE.....	19

ABS	11
ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	Back cover
ALUMINERIE ALOUETTE.....	53
CMC – CHAMBER OF MARINE COMMERCE.....	9
CN – CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY.....	49
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS.....	Inside back cover
DILTS PISTON HYDRAULICS	16
ECRC – EASTERN CANADA RESPONSE CORPORATION	12
FEDNAV	61
GROUPE DESGAGNÉS	Inside front cover
HAMILTON PORT AUTHORITY.....	31
IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION	5
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	16
LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY	68
LLOYD'S REGISTER.....	67
LOGISTEC CORPORATION	51
MSRC – MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE	Inside back cover
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	41
MCKEIL MARINE.....	37
NEAS – NUNAVUT EASTERN ARCTIC SHIPPING.....	7
NANAIMO PORT AUTHORITY.....	27
NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE.....	16
OCEAN GROUP	1
OCEANEX	42
OSHAWA PORT AUTHORITY	39
PORT ALBERNI PORT AUTHORITY	33
PORT METRO VANCOUVER.....	71
PRINCE RUPERT PORT AUTHORITY	73
PORT OF MONTREAL	43
PORT OF QUÉBEC	57
PORT OF SEPT-ÎLES.....	65
PORT OF TROIS-RIVIÈRES	63
QUEBEC STEVEDORING	59
ROBERT TRANSPORT	35
SODES – ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL	62
SHIPOTOS.COM	16
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	12
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION	13
THUNDER BAY PORT AUTHORITY	36
TORONTO PORT AUTHORITY	45
URGENCE MARINE.....	19

World-class Maritime Simulation and Resource Centre

Centre de simulation et d'expertise maritime de classe mondiale



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

For over 150 years,
Guardians of a great continental waterway

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

MADE IN CANADA...

Welcome
to our Booth!



418.692.0183 • www.sim-pilot.com/en

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

