

No 66

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

CALL OF THE NORTH QUÉBEC L'APPEL DU NORD



Project Cargo
Cargaisons spéciales

8,95 \$





DESGAGNÉS

CHARTING A COURSE ON THE SEAS OF THE WORLD



PASSENGER MARITIME TRANSPORTATION ■ GENERAL CARGO AND LIQUID BULK MARITIME TRANSPORTATION, COASTAL AND INTERNATIONAL
SHIPOWNERS, 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

TRILLIUM CLASS DELIVERS



The Trillium Class represents the beginning of a new era for **Canada Steamship Lines**, its customers and for bulk shipping in the Great Lakes-St. Lawrence Seaway.

The evolution begins with the arrival of the first Trillium Class self-unloading laker this fall.

Employing leading-edge technology, the Trillium Class vessels will set new standards in operational and energy efficiency, reliability, and environmental protection.

TRILLIUM  CLASS


CANADA STEAMSHIP LINES
A DIVISION OF CSL GROUP INC.

cslcan.ca

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

production@maritimemag.com

SERVICE AUX ABONNÉS / SUBSCRIBER SERVICE

mdawson@maritimemag.com

MARKETING / PUBLICITÉ / ADVERTISING**Sophie Belina Brzozowska**

marketing@maritimemag.com

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

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 Articles must be typed and unpublished.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

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

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

Dépôt légal / Copyright:

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2006

ISSN-1201-5415

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

Please add 5% GST and 8.5% QST.

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

Imprimé au Canada / Printed in Canada

Port payé à Québec. Envoi de Poste-publications**Convention no 40046923****Retour: 175, rue Saint-Paul, Québec (QC) Canada G1K 3W2****mdawson@maritimemag.com**

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

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


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

Leo Ryan

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

Tom Peters

13**PACIFIC HORIZONS****ÉCHOS DU PACIFIQUE**

Leo Quigley

16**SHIPPING FEDERATION OF CANADA****FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA**

Anne Legars

18**GREEN MARINE HORIZONS****HORIZONS ALLIANCE VERTE**

David Bolduc

COUVERTURE / COVER

In this fall edition of Maritime Magazine, we are highlighting major mining and other developments in northern Quebec that have significant long-term economic and multi-modal shipping and port implications. It is one of the important challenges facing the new government in Québec City.

Our second dossier is the annual feature on the expanding opportunities in project cargo in all regions of Canada.

The cover photo is a striking view of a Nunavut Eastern Arctic Shipping vessel navigating near the Nunavik coastline as part of a regular Sealift service.

Dans ce numéro d'automne du *Maritime Magazine*, nous mettons en relief les principaux projets miniers et autres dans le Nord québécois qui ont d'importantes implications à long terme pour l'économie, le transport multimodal et les ports. C'est l'un des dossiers importants auxquels doit s'attaquer le nouveau gouvernement élu à Québec.

Notre second dossier est la chronique annuelle sur le transport de cargaisons spéciales, un secteur en pleine expansion partout au Canada.

La photo de la page couverture est une vue saisissante d'un navire de la Nunavut Eastern Arctic Shipping longeant la côte du Nunavik au cours d'une opération régulière de desserte maritime.

Photo: NEAS

20
Dossier

CALL OF THE NORTH **QUÉBEC** **L'APPEL DU NORD**

Robert Gibbens
Leo Ryan
Kathlyn Horibe
Pierre Lacerte

56
Dossier

Project Cargo
activity surges
in Canada

Cargaisons spéciales
Augmentation
des cargaisons spéciales
au Canada

Kathlyn Horibe

69

54th ACPA AGM
and Conference

54^e AGA et
conférence de l'AAPC

Leo Ryan

81 JOURNAL

55 **Signet / Bookmark**

90 **La page de l'AGGIMQ**

91 **Calendrier des événements / Calendar of Events**

92 **Annonces / Advertisers**



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Le «détournement des cargaisons»: une affaire réglée?

Dans un récent volumineux rapport, la Federal Maritime Commission (FMC) de Washington faisait état d'un prétendu «détournement des cargaisons» qui porterait préjudice aux ports de la côte ouest des États-Unis et concluait que rien dans les lois ou les règlements n'empêchait les transporteurs maritimes de débarquer dans des ports canadiens ou mexicains des marchandises destinées aux États-Unis.

Certains observateurs de l'industrie jugent le rapport obscur et mensonger et estiment peu probable que le Congrès, surtout dans une année électorale occupée, y réagisse rapidement pour adopter la proposition de réformer une taxe qui sert à financer le dragage dans les ports étasuniens – ou même qu'il opte pour cette solution. Les principaux bénéficiaires de cette taxe sont les ports du golfe du Mexique et de la côte est des États-Unis.

Il est vraiment à espérer que cela fasse taire ceux qui, encouragés par des sénateurs de la côte ouest des États-Unis, prétendent que Prince Rupert surtout livre une concurrence déloyale, ne garantit pas la sécurité des cargaisons et profite d'un transport ferroviaire «subventionné» vers le Midwest.

Pour paraphraser La Rochefoucauld, les auteurs du rapport semblent «beaucoup parler pour ne rien dire».

Toutefois, le président Richard Lidinsky Jr. de la FMC n'a pas hésité à affirmer: «L'étude expose des faits que les législateurs des États-Unis doivent prendre en compte pour faire les choix importants qui influenceront sur la capacité du pays à être compétitif sur le marché mondial.»

À la conférence annuelle de l'Association des administrations portuaires canadiennes l'été dernier, Robin Silvester, PDG de Port Metro Vancouver, affirmait avec une franchise brutale: «Le rapport

'Cargo diversion' issue laid to rest?

A recent, lengthy report by Washington's Federal Maritime Commission into alleged container cargo diversion to the detriment of U.S. West Coast ports concluded “there are no legal or regulatory impediments to the use by ocean carriers of Canadian and Mexican ports for U.S.-bound cargo shipments.”

Some industry observers found the report obscure and misleading and questioned whether Congress, especially in a busy election year, would respond quickly, if at all, to a proposed reform of a levy charged to finance dredging at U.S. ports. Main beneficiaries are Gulf and East Coast ports.

Indeed, one hopes that it puts to rest at least the contention encouraged by U.S. West Coast senators that Prince Rupert in particular offers unfair competition and insufficient security in cargo shipments and benefits from “subsidized” rail movements to the Midwest.

To paraphrase Shakespeare, the report's contents appear to amount to “many words signifying nothing.”

But FMC Chairman Richard Lidinsky Jr. chose to affirm: “The Study provides facts U.S. policymakers can rely upon as they make the important choices affecting the country's ability to compete in a global marketplace.”

Speaking bluntly during this past summer's annual conference of the Association of Canadian Port Authorities, Robin Silvester, President and CEO of Port Metro Vancouver, declared: “The



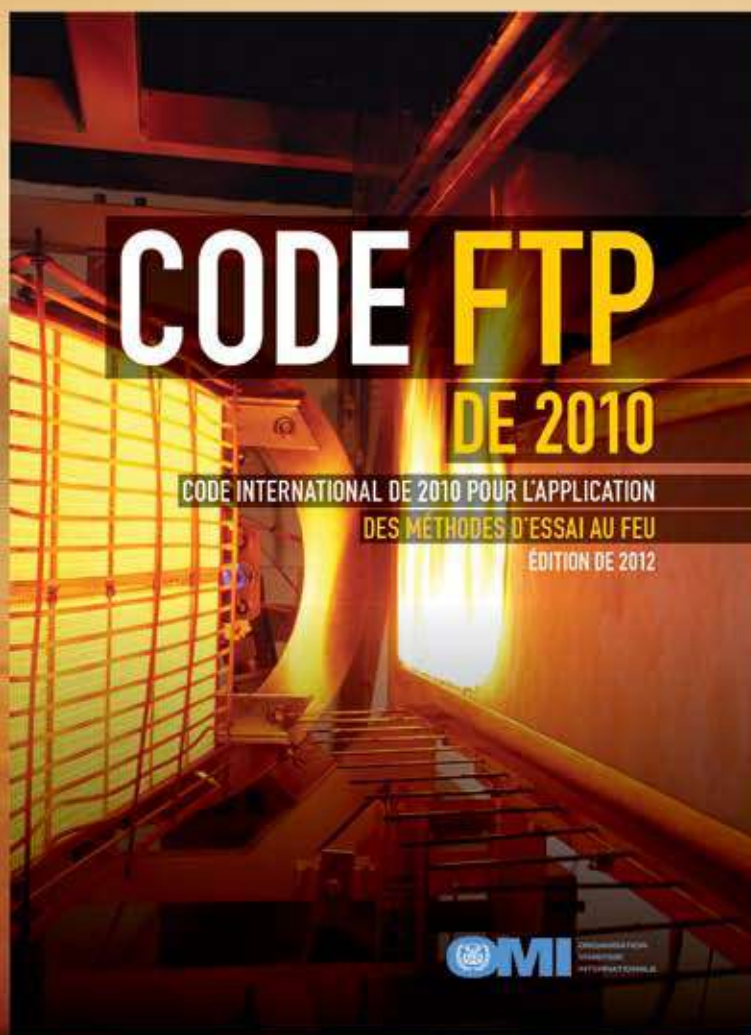
“The only crime was competing effectively to win business.” Robin Silvester

«Notre seul crime, c'est d'être compétitifs pour nous tailler une part de marché. Nous plaçons coupables à cette accusation!» Robin Silvester

CODE FTP DE 2010

CODE INTERNATIONAL DE 2010 POUR L'APPLICATION
DES MÉTHODES D'ESSAI AU FEU

ÉDITION DE 2012



IMO  INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION
PUBLISHING

visit www.imo.org for your local distributor



PRPA

Various shippers vaunted the strategic benefits of using Prince Rupert in maritime trade with Asia.

Différents expéditeurs ont vanté les atouts stratégiques de Prince Rupert pour le commerce maritime avec l'Asie.

de la FMC est révélateur. Notre seul crime, c'est d'être compétitifs pour nous tailler une part de marché. Nous plaçons coupables à cette accusation!»

Proposition de réforme de la taxe d'entretien des ports

Après avoir identifié la taxe d'entretien des ports (TEP) comme l'une des forces concurrentielles qui incitent à utiliser les ports étrangers, le rapport rendu public le 27 juillet presse le Congrès d'agir pour que les importateurs étasuniens n'aient plus à payer cette taxe, et même d'étudier la possibilité de percevoir à la frontière un droit sur les conteneurs qui entrent aux États-Unis en provenance de ports de la côte ouest du Canada. Le rapport laisse également entendre que Washington devrait imiter le Canada et adopter une politique nationale des transports qui s'inspirerait tout spécialement des initiatives concernant les portes d'entrée.

Dans ses observations, la FMC évoque la proposition faite plus tôt cette année par Helen Bentley, ex-présidente de la FMC, de remplacer la TEP par un droit de 100 \$ perçu sur chaque conteneur provenant d'un port canadien qui entre aux États-Unis. Cette idée protectionniste a promptement été condamnée vivement des deux côtés du 49^e parallèle comme risquant d'envenimer les relations entre le Canada et les États-Unis et de mettre à mal la collaboration étroite aux frontières et en matière de sécurité.

FMC report was telling. The only crime was competing effectively to win business. Guilty as charged!"

Harbor Maintenance Tax reform proposed

With the Harbor Maintenance Tax (HMT) identified as one of the competitive forces causing the increased use of foreign ports, the report released on July 27 urged Congress to enact measures to relieve U.S. importers from paying this tax or to even consider a fee imposed at the border on U.S.-bound containers passing through Canada's West Coast ports. It also intimated that Washington should emulate Canada's approach to a national transportation policy, referring notably to the gateway initiatives.

In its comments, the FMC alluded to a proposal earlier this year by Helen Bentley, a past FMC Chairperson, that the HMT should be replaced by a \$100 fee on every cargo container entering the U.S. from a Canadian port. This protectionist idea was quickly sharply criticized on both sides of the 49th Parallel as potentially very harmful to harmonious Canada-U.S. relations amidst strong cross-border and security co-operation.

The report found that "numerous factors account

Le rapport constate que «plusieurs facteurs expliquent pourquoi les expéditeurs optent pour les ports canadiens et mexicains: économies de transport, diminution des risques grâce à la diversification des ports, perception d'avantages au regard des temps de transit, désir d'éviter de payer la TEP et disparités dans les tarifs ferroviaires».

Nombre d'expéditeurs américains sont venus témoigner devant la FMC que la croissance de Prince Rupert n'était pas tant attribuable à la volonté d'éviter de payer la TEP qu'à certains autres facteurs: ce port de la C.-B. est plus proche de l'Asie que les ports étasuniens (par la route orthodromique), le transbordement navire-rail y est plus facile et le port bénéficie d'une liaison intermodale rapide du CN vers le Midwest et au-delà. Un commentateur de l'industrie a même déclaré à la blague que le seul moyen infaillible d'empêcher les expéditeurs américains de passer par Prince Rupert serait de «changer la courbure de la Terre».

À cet égard, le rapport reconnaît néanmoins que bon nombre des avantages proclamés des ports étrangers ne sont pas aussi significatifs qu'on pourrait le croire – par exemple, le gain de temps de transit via Prince Rupert depuis la Chine jusqu'à des destinations intérieures comme Chicago et Memphis serait surestimé. Il semble clair que l'élimination de la TEP ramènerait certaines cargaisons étasuniennes qui transitent actuellement par des ports canadiens dans des ports de la côte Ouest des États-Unis, mais ce ne serait certainement pas vrai dans tous les cas.

Le rapport de la FMC a provoqué une scission de la Commission de cinq membres selon les lignes de parti. Les deux républicains ont voté contre et les trois démocrates, pour.

Ardents défenseurs de Prince Rupert

La commissaire Rebecca Dye s'est particulièrement objectée aux accusations de relâchement de la sécurité au port de Prince Rupert.

Toutes les marchandises destinées aux États-Unis qui arrivent au Canada, a-t-elle fait valoir, sont inspectées par rayons X lorsqu'elles franchissent la frontière à bord de trains canadiens.

M^{me} Dye a aussi fait valoir que Prince Rupert est un acteur clé dans l'Initiative canado-étasunienne «Par-delà la frontière». «Le plan d'action Par-delà la frontière, élaboré par Washington et Ottawa, a choisi Prince Rupert pour un projet pilote qui intègre une initiative de ciblage des marchandises comportant le contrôle et l'inspection à l'arrivée au port des frets maritimes devant être transportés à Chicago par rail.»

Avant la diffusion du rapport, la FMC a été inondée de vives critiques émanant non seulement des autorités d'Ottawa, des chemins de fer et des ports canadiens, mais aussi du World Shipping Council de Washington, de la National Industrial Transportation League et de la National Retail Federation des États-Unis. Le message central: cessons de traiter en coupable le Canada, partenaire commercial précieux, mettons plutôt de l'ordre chez nous.

Comme les critiques l'ont souligné, il y a beaucoup plus de marchandises destinées au Canada qui atterrissent dans des ports étasuniens que de marchandises destinées aux États-Unis qui entrent par des ports canadiens.

for why shippers elect to use ports in Canada and Mexico, including shipment savings, risk mitigation through port diversification, perceived transit times benefit, avoidance of the HMT, and rail rate disparities.”

A number of American shippers testified to the FMC that Prince Rupert's growth was due less to HMT avoidance than to the B.C. port's closer proximity to Asia (via the Great Circle Route) than U.S. ports, unhindered ship-to-rail transfer and rapid CN intermodal service to the Midwest and beyond. One industry commenter even candidly suggested that the only certain way to stop American shippers from using Prince Rupert would be to “change the curvature of the earth.”

In this connection, the report nonetheless acknowledged that “many of the advertised benefits of foreign ports are not as significant as may be believed – for example, the transit time from China to inland destinations such as Chicago and Memphis through the Port of Prince Rupert as opposed to ports in the United States. It seems clear that removal of the HMT would drive some U.S. discretionary cargo going through Canadian ports back to U.S. West Coast ports, but by no means all.”

The FMC report divided the five-member panel down party lines. The two Republicans on the Commission voted against its release while the three Democrats approved it.

Strong defenders of Prince Rupert

Commission member Rebecca Dye especially objected to the Port of Prince Rupert being singled out for alleged lax security.

All U.S.-bound cargo arriving in Canada, she pointed out, is screened via radiation at the port and then screened again when it crosses the border via Canadian railways.

Ms. Dye also noted that Prince Rupert is a key player in the Canada-U.S. Beyond the Border Initiative. “The Beyond the Border Action Plan, developed by both the U.S. and Canadian governments, selected Prince Rupert for a pilot project for a Cargo Targeting Initiative, which will involve vetting and examination of inbound marine cargo at the port and destined for Chicago by rail.”

Previously, prior to the release of the report, the FMC was flooded with sharply-critical comments, not only from the Ottawa authorities as well as Canadian ports and railways, but from the Washington-based World Shipping Council, the National Industrial Transportation League and the National Retail Federation in the United States. The central message: lay off treating Canada, a valued trading partner, as a culprit and put your own house in order.

As critics have pointed out, there is a great deal more Canada-destined cargo entering North America via U.S. ports than U.S.-destined cargo entering via Canadian ports.

Moreover, Prince Rupert, despite continuing ex-

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

SODERHOLM MARITIME SERVICES INC.

*If it's ON, IN or NEAR the Water...
We do it!*

- Full commercial diving services
 - Potable water
 - Contaminated water
 - Kool Suits

- Marine construction

Over 30 years experience

24 Hour Emergency Response

Inspections – In Water Surveys

Surveys in Lieu of Drydocking

Recognized by

Lloyd's Register of Shipping

Divers Certified by CWB

"Class B" All Position U/W Welding

U/W Video

U/W Thickness Measurements

Leif Soderholm, President and General Manager

lsoderholm@soderholmmarine.com

Mobile Direct: (905) 572.0845

Toll Free (Canada and USA): + 1 800.319.3556

Phone: (905) 529.1344

Fax: (905) 529.1370

www.SoderholmMaritime.com

Hamilton, Ontario – Canada



**DILTS PISTON
HYDRAULICS INC.**

**Hire the Marine Hydraulic
Experts!**

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

**Dilts Piston
Hydraulics Inc.**

10 CUSHMAN RD, ST CATHARINES, ONTARIO

TEL: 905-641-4488, TOLL FREE: 888-289-7262, FAX: 905-688-1186

24/7 EMERGENCY SERVICE AVAILABLE

www.diltpiston.com

Serving the Hydraulic needs of the Marine industry since 1988

pansion, is a relatively minor player on the West Coast (about 500,000 TEUs annually) than, for instance, the giant ports of Los Angeles and Long Beach which handle a combined 14 million containers. The closer, U.S. Pacific Northwest ports of Seattle and Tacoma handle respectively some 2.1 million TEUs and 1.5 million TEUs.

Growing Asia trade to benefit many ports

Putting matters further into perspective, all the major ports on the West Coast stand to capitalize in the forecast long-term growth of maritime trade with Asia.

What are the real chances that the FMC report will prompt Congress, before or after the November presidential election, to slap on a cross-border cargo fee or change the HMT?

The answer seems: extremely slim. One should recall that this levy was introduced following years of deadlock over financing dredging. Despite complaints from West Coast ports (because of their limited draft problems) that they receive very little from the HMT while paying into it, there is no consensus today that the difficulties of the HMT warrant a major reform. **M**

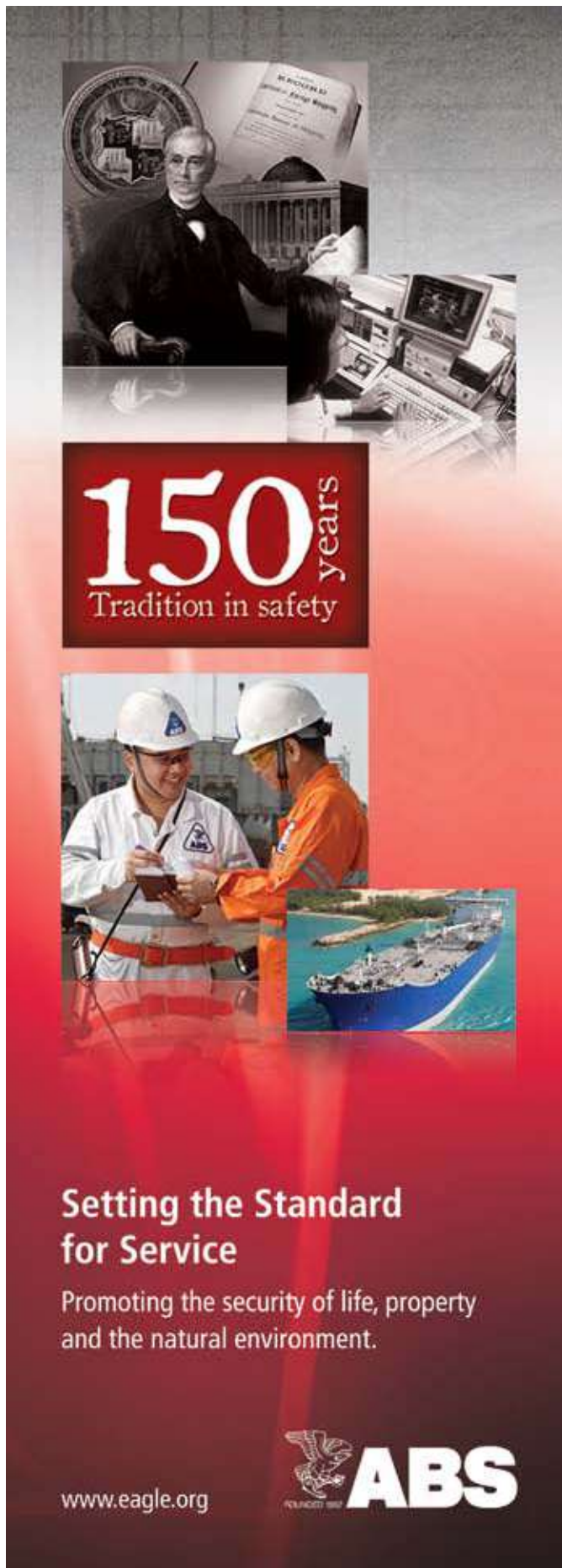
De plus, Prince Rupert, malgré son expansion soutenue, est un acteur relativement mineur sur la côte Ouest (environ 500 000 EVP annuellement) si on le compare, par exemple, aux méga-ports de Los Angeles et de Long Beach qui manutentionnent ensemble 14 millions de conteneurs. Les ports pacifiques de Seattle et Tacoma dans le nord-ouest des États-Unis, qui sont plus près, manutentionnent respectivement 2,1 millions et 1,5 million d'EVP.

L'intensification du commerce avec l'Asie va profiter à bien des ports

Pour remettre les choses encore davantage en perspective, tous les grands ports de la côte Ouest vont tirer profit de la croissance à long terme prévue du commerce maritime avec l'Asie.

Quelles sont véritablement les chances que le rapport de la FMC pousse le Congrès, avant ou après l'élection présidentielle de novembre, à taxer les marchandises transfrontalières ou à modifier la TEP?

La réponse: extrêmement minces, apparemment. N'oublions pas que cette taxe a été instaurée après des années de blocage du dragage. Malgré les plaintes des ports de la côte Ouest (où les problèmes de tirant d'eau sont pratiquement absents) qui allèguent qu'ils ne retirent pas grand-chose de la TEP à laquelle ils contribuent, il n'existe actuellement pas de consensus sur le fait que les problèmes découlant de la TEP justifient une réforme majeure. **M**



The advertisement for ABS (American Bureau of Shipping) features a collage of images. At the top left is a portrait of a man in a suit, likely a historical figure associated with the company. To his right is a modern office scene with a person working at a computer. Below these is a large red banner with the text "150 years Tradition in safety". Underneath the banner is a photo of two workers in hard hats and safety gear looking at a tablet. To the right of the workers is a photo of a large blue cargo ship at sea. At the bottom, the text "Setting the Standard for Service" is prominently displayed, followed by "Promoting the security of life, property and the natural environment." The ABS logo, featuring an eagle and the text "ABS", is in the bottom right corner, along with the website "www.eagle.org".

150 years
Tradition in safety

Setting the Standard for Service

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

ABS
www.eagle.org



Tom Peters

Aucune décision n'est encore prise pour Sydport

Construisons et ils viendront. Peut-être que oui. Peut-être que non.

Le nouveau terminal à conteneurs n'a pas encore été construit dans le port de Sydney, au Cap-Breton, et on ne sait pas encore s'il le sera un jour. Est-il économiquement réaliste d'ajouter un autre terminal à conteneurs en Nouvelle-Écosse alors que le port en eau profonde de Halifax, qui peut accueillir les grands porte-conteneurs post-Panamax et manutentionner au-delà d'un million de conteneurs EVP, ne fonctionne qu'à 40 % de sa capacité?

Il ne faut pas non plus oublier que Maher/Melford International Terminal Inc. veut construire un grand terminal à conteneurs moderne à Melford, sur la rive continentale du détroit de Canso, à une heure et demie de route de Sydney. Il ne manquerait apparemment qu'un engagement ferme d'un transporteur pour qu'on annonce officiellement le début des travaux.

C'est de mai 2008 que date la première annonce du terminal de Sydney. Laurentian Energy, une compagnie locale, avait alors déclaré qu'elle était prête à construire le terminal sur un tout nouveau site de 400 acres avec comme principal bailleur de fonds Galaxy SARL, un fonds d'investissement français s'intéressant spécialement aux infrastructures de transport. Dans une première phase, le terminal devait avoir une capacité de manutention annuelle de 750 000 conteneurs équivalents 20 pieds.

L'idée était de faire de Sydney un pôle de transbordement des importations et des exportations. Le port allait pouvoir accueillir les grands navires de 8 500 EVP ou plus pour lesquels les petits ports de la côte Est n'offrent pas une profondeur suffisante. Les conteneurs allaient être chargés sur de petits navires collecteurs pour le transport à leur destination finale.

On a comparé le projet à Prince Rupert, lequel, à cause de sa situation sur la Route orthodromique, peut offrir de meilleurs temps de transit entre la côte ouest de l'Amérique du Nord et l'Asie que les ports étasuniens de la côte du Pacifique.

Les partisans de Sydport font valoir que le terminal serait le plus proche du canal de Suez sur la côte Est. Ils prétendent également (à tort) que les limitations de tirant d'air à Halifax pourraient rebuter les armateurs de navires Suezmax.

Laurentian Energy avait espéré que le terminal pourrait entrer en service à la fin de 2010, mais les difficultés économiques mondiales ont déjoué ses plans et Galaxy SARL a été victime de la récession. La société française a dû renoncer à son rôle de principal bailleur de fonds.

Laurentian a également connu des moments difficiles,

Jury still out on Sydport gateway project

Build it and they will come. Maybe yes. Maybe no.

A new container terminal hasn't been built yet in the Port of Sydney, Cape Breton and whether or not it will still remains to be seen. And realistically does it make economic sense to add another container facility in Nova Scotia when the deepwater Port of Halifax is only operating at 40% capacity and has the ability to handle post-Panamax container ships and over one million TEUs?

One should not forget, too, that Maher/Melford International Terminal Inc. plans to build a large, modern container terminal at Melford, on the mainland side of the Strait of Canso, about a two and a half hour drive from Sydney. A formal kick-off is apparently just waiting for a solid commitment from a carrier.

The Sydney terminal was first announced in May, 2008. Laurentian Energy, a local company, said it was ready to go ahead with the terminal on a 400-acre greenfield site and had Galaxy SARL, a French-based transportation infrastructure equity fund, as the main money behind the terminal that would have the capacity, in its first phase, to handle 750,000, twenty-foot equivalent units a year.

The idea was to have Sydney as a transship hub for import and export cargo. The port would be able to handle the larger vessels of 8,500 TEUs or more that couldn't access smaller ports on the East Coast because of draft concerns. Containers were to be loaded onto smaller, feeder vessels which would then take the cargo to its final destination.

The project has been compared to Prince Rupert which, due to its location vis-à-vis the Great Circle Route, has been able to offer faster transit times between the West Coast of North America and Asia than U.S. Pacific seaboard ports.

Sydport boosters argue the terminal would be the closest on the East Coast to the Suez Canal. They also claim (unjustifiably) that air draft issues in Halifax could be a concern for operators of Suezmax vessels.

Laurentian had hoped to have the terminal operational by late 2010 but the bottom had previously fallen out of the global economy and Galaxy SARL was a victim of the recession. The French company had to back out of the major financing role.

elle a dû se restructurer et elle a fini par vendre cette année à la Cape Breton Regional Municipality (Sydney) pour 6 millions de dollars les terrains qui devaient recevoir le terminal.

La municipalité a légèrement modifié la stratégie et on parle maintenant d'un terminal de 350 à 400 millions de dollars et d'un tonnage annuel de mouvements d'un million d'EVP. La municipalité a embauché une firme de marketing du New Jersey au coût de 10 000 \$ par mois pour une campagne de promotion mondiale.

Campagne de marketing en cours

Gordon Forsyth, l'un des experts-conseils embauchés, a indiqué dans un courriel que la campagne de marketing était



Aerial view of the greenfield site at Sydney Port proposed for a one million TEU container terminal.

Vue à vol d'oiseau du nouvel emplacement proposé pour la construction d'un terminal à conteneurs d'un million d'EVP dans le port de Sydney.

Laurentian also fell on difficult times and had to restructure and as a result wound up selling the greenfield site this year to the Cape Breton Regional Municipality (Sydney) for \$6 million.

The municipality has changed the strategy somewhat and is now talking about a \$350 million to \$400 million terminal and an annual throughput of one million TEUs. The municipality has hired a New Jersey marketing firm at a cost of \$10,000 a month to promote the port globally.

Marketing campaign in progress

Gordon Forsyth, one of the consultants hired, said in an email that the marketing campaign has been successful - raising awareness worldwide about the oppor-

Get  **to** 

No matter what – no matter where.
Get it there through the Port of Halifax:
reliably, effectively and efficiently.

Get it there.



HalifaxGetsItThere.com | 902.426.2620

une réussite – elle a fait connaître mondialement les atouts de Sydney. Selon lui, des intervenants de l'industrie et des sociétés financières de divers pays ont manifesté de l'intérêt. Dans une seconde phase, on identifiera les bons partenaires et les bons investisseurs et on fera à la municipalité d'ici la fin de l'année une recommandation concernant différents scénarios d'accords de concession possibles.

Tout cela semble bien beau, mais le professeur Bob McCalla, spécialiste du transport maritime à l'Université Saint Mary's à Halifax, est pour le moins sceptique.

Interrogé quant à savoir s'il semblait sensé de construire à Sydney alors que Halifax n'a jamais été exploité à pleine capacité, il a répondu: «La réponse courte, c'est non, d'autant plus que Melford est aussi dans le portrait. Pour le court et le long terme, Sydney est loin derrière et n'est pas nécessaire.»

Selon lui cependant, Sydney et Melford auraient un avantage sur Halifax parce qu'il s'agit dans les deux cas de tout nouveaux sites et que les coûts de main-d'œuvre pourraient y être inférieurs.

Néanmoins, il y a beaucoup de concurrence «et pour le moment, les volumes ne justifient pas la construction de nouveaux terminaux à conteneurs. Halifax est encore un bon port. Il est efficace, fait bien le travail, prend soin de ses transporteurs et c'est là que se trouve le gros des habitants de la province», a-t-il déclaré.

On ne peut certainement pas blâmer Sydney de vouloir un nouveau terminal pour stimuler son économie et mousser l'image du port, mais il faut se demander si c'est le bon moment. La construction d'un terminal ne garantit pas la venue des transporteurs et des marchandises. 

tunity in Sydney. There has been interest expressed, he says, from industry players and financial companies from many different countries. Phase 2 of the campaign is to identify the right partners and investors and make a recommendation to the municipality concerning potential concession agreement scenarios by the end of the year.

It all sounds well and good but Dr. Bob McCalla, a marine transportation expert at Saint Mary's University in Halifax, is a bit skeptical to say the least.

Asked if it made sense to build in Sydney when Halifax has never reached its capacity, he said: "The short answer is no and also given where Melford is a lot further along the way. In terms of short and long term, Sydney is really down the road and not immediately needed for that matter."

But he did say both Sydney and Melford would have an advantage over Halifax in that they are both greenfield sites and he suspects labour costs would be less.

Nonetheless, there is a lot of competition "and right now the volumes are not demanding there be new container terminals. Halifax is still a good port. It's efficient, does a good job, looks after its carriers and this is where the bulk of people in province are," he said.

It's certainly not wrong that Sydney would want a new container terminal to bolster its economy and port profile but it does beg the question: Is the timing right? Building it doesn't ensure the carriers and cargo will come. 

Maritime Magazine

Bienvenue sur / Welcome to

www.maritimemag.com





Leo Quigley

Un transport maritime plus «vert» grâce au GNL

Depuis le 1^{er} août, une règle oblige les navires circulant à moins de 200 milles des côtes de l'Amérique du Nord à brûler un carburant diesel de meilleure qualité pour réduire à 1 % les émissions de soufre (la limite était de 3 % jusque-là). Du point de vue environnemental, cela semble un pas dans la bonne direction. Toutefois, d'un point de vue économique, cela va faire encore grimper les coûts d'exploitation, le transport maritime coûtera plus cher et la hausse va inévitablement être transmise aux consommateurs. En outre, les coûts du carburant sont certainement appelés à augmenter encore dans l'avenir, car l'annexe 6 de l'OMI prévoit l'abaissement à 0,1 % de cette limite de 1 % d'ici 2015.

La règle fait des mécontents. Par exemple, l'État d'Alaska l'a contestée devant les tribunaux au motif qu'elle ne pourra qu'augmenter le coût des marchandises transportées à partir et à destination de l'Alaska par bateau, ce qui rendra la vie encore plus chère dans un État où elle l'est déjà beaucoup.

La Northwest Cruise Association fait également valoir que l'adoption de règles pour régir la qualité des carburants n'est pas nécessaire car l'industrie des croisières en Alaska en a déjà fait beaucoup pour réduire les émissions et elle est prête à faire encore plus – par exemple en installant des dispositifs d'épuration des gaz d'échappement, en utilisant d'autres sources d'énergie comme l'alimentation à quai dans les ports et en adaptant la vitesse des navires de manière à atténuer les effets sur la qualité de l'air.

An LNG option for 'green' shipping

Regulations came into effect August 1 requiring ships travelling within 200 miles of the North American coastline to burn a higher grade of diesel fuel that will reduce sulphur emissions to one percent compared to the previous three percent. From an environmental point of view this sounds like a step in the right direction. But, from an economic point of view it implies another increase in operating costs that will eventually lead to increased shipping rates – costs that will inevitably be passed along to consumers. And, these increased fuel costs will only rise further in the future as the IMO Annex 6 regulations also require today's 1 % sulphur emission limits to become 0.1 % in 2015.

Not everyone is happy with the regulations. For instance, the State of Alaska has gone to court over the issue, claiming that the regulations will only increase the cost of goods shipped to and from Alaska by sea, increasing living costs in a state where costs are already high.

The Northwest Cruise Association is also arguing that the Alaska cruise industry has already done a great deal to reduce emissions and is willing to do a great deal more – such as exhaust scrubbers, using alternative energy sources like shore power in port, and adjusting ship

based on air quality effects. So, the regulations governing fuel quality are unnecessary.



Conceptual drawing of the TOTE ship that would be powered by 'clean burning' liquid natural gas.

Dessin conceptuel du navire de TOTE qui sera propulsé au gaz naturel liquéfié « à combustion propre ».

Totem Ocean Trailer Express

Le cas de Totem Ocean Trailer Express

Ce n'est d'ailleurs pas la seule option et la compagnie Totem Ocean Trailer Express (TOTE) de Seattle est la première entreprise de la côte Ouest à se tourner vers une solution qui va assurer le respect non seulement des nouvelles et sévères exigences de réduction de la teneur en soufre, mais également de toute règle future.

La compagnie, qui assure une bonne part de l'approvisionnement de l'Alaska, a décidé de convertir ses deux navires au GNL, combustible abondant, bon marché et qui brûle proprement, et elle a obtenu de l'Environmental Protection Agency et de la Garde côtière des États-Unis une exemption conditionnelle des exigences des zones de contrôle des émissions.

TOTE a quatre ans pour convertir au GNL ses deux navires de classe ORCA qui assurent une liaison hebdomadaire avec l'Alaska. Une fois la conversion réalisée, l'entreprise obtiendra un certificat permanent de conformité à l'annexe 6 de l'OMI.

La compagnie affirme que la conversion au GNL lui permettra de dépasser de 95 % les objectifs de réduction de la teneur en soufre et de réduire de façon importante les émissions de particules, d'oxyde d'azote et de dioxyde de carbone.

TOTE projette de réaliser la conversion sur ses deux bâtiments identiques, le **North Star** et le **Midnight Sun**, lors de leur passage en cale sèche pour des travaux d'entretien obligatoires et pendant le trajet vers Anchorage. L'exécution en mer d'une partie importante des travaux réduira la durée du retrait du service, ce qui est capital puisque TOTE fournit énormément de marchandises à l'Alaska et doit maintenir une navette hebdomadaire régulière.

«Comme ces navires ont de multiples moteurs – trois gros moteurs diesel et deux petits – et que deux ou trois d'entre eux suffisent pour la navigation normale, nous allons faire la conversion à la bicarburant en cours de route», a déclaré au *Maritime Magazine* Phil Morrell, VP, Marine Terminal Operations chez TOTE.

Le carburant nécessaire aux navires sera fourni par une station de ravitaillement située dans le port de Tacoma, a-t-il ajouté.

Au nord de la frontière, la B.C. Ferries de Victoria applique les recommandations d'un commissaire indépendant, Gordon Macatee. La société compte avoir 16 à 20 de ses 35 navires fonctionnant au GNL d'ici 10 ans. Elle prévoit y parvenir en réalisant la conversion au GNL de 8 à 10 des traversiers actuels et en greffant à sa flotte 8 ou 10 nouveaux bâtiments déjà équipés GNL.

Dans ce but, la société a entrepris une étude de faisabilité concernant la conversion du **Queen of Capilano**, qui fait la navette entre Horseshoe Bay et Bowen Island. Le traversier deviendrait le premier bâtiment équipé GNL de la flotte. La conversion devrait être achevée en 2014 ou 2015.

Les deux entreprises méritent des félicitations pour leur clairvoyance et pour les investissements importants qu'elles consacrent à la préservation de l'environnement dans le nord-ouest du Pacifique et sur la côte ouest du Canada. **M**

Eyes on Totem Ocean Trailer Express

However, there is another option and Seattle-based Totem Ocean Trailer Express (TOTE) appears to be the first on the West Coast to choose the one solution that will not only meet the stringent requirements of the present sulphur reduction regulations but any future regulations.

The company, a major supplier of goods to Alaska, has decided to convert its two ships to clean burning, cheaper and plentiful LNG and it has received a conditional Emission Control Areas waiver from the Environmental Protection Agency and the U.S. Coast Guard as a result.

The agreement gives TOTE a four-year period in which to make conversions to LNG power to its two ORCA-class ships on the weekly Alaska route and, once the company has made the conversions it will permanently avoid IMO Annex 6 regulations.

By converting to LNG, the company has said it will exceed the sulphur reduction goals by 95 percent and achieve significant emission reductions in particulate matter, nitrogen oxide and carbon dioxide.

TOTE plans to make the conversions while the two identical vessels, **North Star** and **Midnight Sun**, are in dry dock for compulsory maintenance and while they are at sea en route to Anchorage. Doing a significant portion of the work at sea will reduce the length of time they are out of service, which is essential since TOTE is a major supplier of goods to the Alaska market and must maintain a reliable weekly schedule.

"Since we have multiple engines (on these ships) and we only need two or three engines for normal navigation – and we have three large diesel engines and two smaller ones – we will convert the engines from petroleum fuel to dual fuel on the run," Phil Morrell, VP Marine Terminal Operations for the company told *Maritime Magazine*.

Fuel for the vessels will be provided by a single fuelling station located at the Port of Tacoma, he said.

North of the border, Victoria-based B.C. Ferries is following the recommendations of independent ferry commissioner Gordon Macatee and plans to have 16 to 20 of its 35-vessel fleet converted to LNG over the next decade. The corporation is planning to make these conversions by changing over eight to 10 ferries to LNG and bringing in eight to 10 newbuilds to the fleet that use LNG as fuel.

To this end the ferry corporation has undertaken a feasibility study on converting the **Queen of Capilano**, that runs between Horseshoe Bay and Bowen Island, as the fleet's first LNG-powered vessel. The conversion of that ferry is scheduled to be completed sometime between 2014 and 2015.

Both companies deserve to be commended for their vision and major investments in safeguarding the environment of the Pacific Northwest and Canada's West Coast. **M**



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





Anne Legars

Vice-President, Shipping Federation of Canada

Vice-présidente, Fédération maritime du Canada

Croisières sous licence de cabotage: occasions manquées (ou nouvelles)?

Au fil des ans, la Fédération a été mise informellement au courant des défis que représente le régime réglementaire canadien pour les opérateurs de croisières internationales qui souhaitent développer au Canada de nouveaux projets couverts par la définition de cabotage. Ceci compterait pour approximativement 5 à 10 % des projets internationaux de croisière au Canada et représenterait donc un marché latent significatif, mûr pour une exploration plus approfondie.

Bien qu'obtenir une licence de cabotage ne soit pas en soi une difficulté majeure, les conséquences réglementaires qui découlent de l'obtention de cette licence (telles que la gestion de conditions d'immigration et d'impôt sur le revenu pour les membres d'équipage) sont généralement considérées comme très lourdes, au point de compromettre l'attrait du projet. De fait, en raison du nombre élevé de membres d'équipage qui travaillent à bord d'un navire de croisière, et de la courte période de temps qu'ils passeraient en eaux canadiennes, la plupart des compagnies de croisière ne sont pas intéressées à faire face au casse-tête financier et administratif qu'implique le régime réglementaire.

Par conséquent, la plupart des projets internationaux de croisière sous licence de cabotage entre des ports d'escale canadiens ne voient tout simplement pas le jour. Il s'agit là d'un dossier que la Fédération suit depuis quelque temps et que nous avons mentionné dans un mémoire sur les enjeux liés au régime de cabotage, qui fut soumis à Transports Canada et à d'autres ministères en janvier 2011.

Un projet international de croisière vise à obtenir une licence de cabotage parce qu'il n'existe pas de service canadien similaire. Le promoteur d'un tel projet apporterait donc au Canada des touristes internationaux, ce qui bénéficierait non seulement aux ports d'escale, mais aussi à tous les fournisseurs de services locaux concernés par la navigation et l'assistance au navire, et à l'industrie locale du tourisme. Faciliter la gestion des futurs projets internationaux de croisière sous licence de cabotage (le marché cible étant le marché du tourisme international) cadrerait avec les priorités stratégiques du gouvernement fédéral (particulièrement celles contenues au Plan

Coasting trade cruises lost – or new – opportunities?

Over the years, the Shipping Federation has been made informally aware of the disincentives that the Canadian regulatory regime presents for international cruise operators who wish to develop new projects in Canada that would fall under the definition of coasting trade. Given that these account for approximately 5 to 10 percent of international cruise projects in Canada, they represent a significant untapped market that is ripe for further exploration.

Although having to obtain a coasting trade licence is not a major hurdle in itself, the consequences that such a license triggers with respect to other regulatory requirements (such as managing immigration and income tax requirements for crew members) are generally viewed as being so burdensome that they are not worth undertaking. Indeed, the huge number of crew members who work on any given cruise ship, and the relatively short period of time they spend in Canadian waters, all but guarantee that most shipping lines will not be willing incur the administrative and financial headaches that fulfilling these requirements inevitably involves.

As a result, most coasting trade cruise projects between Canadian ports of call simply never get off the ground. This is a subject that the Federation has been tracking for some time, and one which we flagged in a brief on coasting trade issues that we submitted to Transport Canada and other departments back in January 2011.

A cruise project would seek to obtain a coasting trade licence because no similar Canadian service is available. The promoter of such projects is therefore responsible for bringing international tourists to Canada, which benefits not only the Canadian ports that the ship calls, but all the local service providers involved in the ship's navigation and handling, as well as the local tourism industry. Facilitating the management of future coasting cruise projects (the target market being the international tourism market) would also fit with the federal government's strategic priorities (especially those set out in Canada's Economic Action Plan and Canada's Federal Tourism

d'action économique du Canada, ainsi que dans la Stratégie fédérale en matière de tourisme), en plus d'avoir l'appui des provinces.

Il est donc temps de travailler à améliorer les processus réglementaires pertinents afin d'aplanir les difficultés mentionnées ci-dessus, liées à la gestion des équipages. Ceci permettrait une flexibilité additionnelle en matière d'itinéraire de croisières et aiderait à développer la réputation du Canada comme destination de choix auprès des croisiéristes internationaux.

Il est intéressant de souligner qu'une recherche menée pour le compte de Transports Canada en 2005 notait déjà ce qui suit, en rapport avec la façon dont les États-Unis approchent l'activité des navires de croisière étrangers:

«Malgré le contrôle serré qu'ils exercent sur la plupart des activités côtières, les États-Unis accordent de généreuses dispenses aux navires de croisière étrangers, n'exigeant même pas qu'ils fassent escale dans un port étranger à condition qu'ils entrent dans les eaux internationales et ramènent leurs passagers au port d'origine. Il est probable que ces faveurs soient une reconnaissance de la contribution de ces croisières à l'économie américaine et de l'incapacité des compagnies maritimes nationales de concurrencer les compagnies étrangères, en raison des coûts exorbitants de la construction navale aux États-Unis et des coûts élevés du personnel de bord ¹».

Il est temps que le gouvernement canadien démontre une vision semblable pour le Canada en ce, qui a trait à l'industrie de la croisière internationale, et ce en amendant certaines des exigences reliées à l'équipage qui découlent de l'application de la Loi sur le cabotage. Cela mettrait les destinations canadiennes sur un pied d'égalité sur le plan réglementaire avec les destinations américaines, cela reconnaîtrait la contribution significative des croisières internationales à l'économie locale², et cela soutiendrait plusieurs orientations économiques fédérales. 

1. *Research and Traffic Group, Monographie sur la loi sur le cabotage*, 2005, pp. viii et 27 (www.acpa-ports.net/advocacy/pdfs/cta-f.pdf). Ce rapport mentionne également que l'Australie et l'Inde ont assoupli leurs règles de cabotage pour les croisières internationales.

2. Business Research and Economic Advisors, *The Economic Contribution of the International Cruise Industry in Canada*, 2008, 102 p., accessible à: <http://nwcruiseship.org>

Strategy), and would also enjoy support at the provincial level.

The time is right to work on avenues for upgrading the relevant regulatory processes, with a view to removing the crew-related impediments noted above. Such action would provide for more flexibility in cruise itineraries and help develop Canada's reputation as a desirable cruise destination for international tourists.

Interestingly enough, a research study undertaken for Transport Canada back in 2005 already noted the following with respect to the manner in which the U.S. treats the activity of foreign cruise vessels:

Notwithstanding its tight control over most coasting trade activity, the U.S. exempts much of the activity of foreign cruise vessels, not even requiring that they call at a foreign port provided that they enter international waters and return passengers to the port of origin. Presumably,

this exemption recognizes the contribution that cruising makes to the U.S. economy and the inability of a domestic cruise industry to compete successfully in the international market due to the higher cost of U.S. vessel construction and staffing costs.[1]

It is time for the Canadian government to demonstrate similar vision with respect to Canada's international cruise industry by amending the crew-related requirements flowing from Canada's Coasting Trade Act. Not only would such action put Canadian cruise destinations on a more equitable regulatory playing field vis-a-vis US cruise destinations, it would also recognize the significant contribution that international cruises make to local economies[2] and contribute to a number of key federal economic strategies. 

[1] *Research and Traffic Group, Research Study on the Coasting Trade Act*, 2005, p. vi and p. 23 (available at <http://www.acpa-ports.net/advocacy/pdfs/cta-e.pdf>). This report also mentions that Australia and India have relaxed their coasting trade rules for international cruise.

[2] Business Research and Economic Advisors, *The Economic Contribution of the International Cruise Industry in Canada 2007, 2008*, 102 p. (<http://nwcruiseship.org>)



David Bolduc

Executive Director, Green Marine

Directeur général de l'Alliance verte

Cinq ans et ça continue!

2012 marque le cinquième anniversaire de l'Alliance verte, qui a été officiellement lancée le 23 octobre 2007 au terminal de croisières du port de Québec. Depuis, le programme environnemental navigue de succès en succès.

D'abord destinée à l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs, l'Alliance verte accueille maintenant des armateurs, des ports, des terminaux et des chantiers maritimes de partout en Amérique du Nord : du Port Metro Vancouver au Port de Halifax, en passant par les terminaux de Ceres sur la côte Est et dans le sud des États-Unis, les frontières sont sans cesse repoussées.

Notre effectif a d'ailleurs plus que doublé en cinq ans, faisant un bond de 112 %. Mais, il ne suffit pas de grandir en quantité, il faut que la qualité suive la même courbe ascendante. À ce sujet, nous pouvons fièrement dire: mission accomplie! Des cinq enjeux prioritaires ciblés au départ, le programme environnemental en touche maintenant neuf et d'autres indicateurs de rendement sont déjà sur la planche à dessin.

L'amélioration continue de la performance environnementale de nos participants – la pierre d'assise de l'Alliance verte – est aussi au rendez-vous, comme le démontre les derniers résultats publiés cette année. Ainsi la moyenne globale est passée de 2 en 2008 à 3 en 2011, sur une échelle de 1 à 5 (où 1 représente la conformité réglementaire et 5, l'excellence et le leadership).

L'Alliance verte a par ailleurs reçu le prix Environnement aux Grands Prix d'excellence en transport 2012 de l'Association québécoise du transport et des routes, qui vient souligner la pertinence et la rigueur de son programme environnemental. Il s'agit du deuxième prix en moins d'un an pour le programme environnemental qui avait déjà été sacré «Initiative verte de l'année» aux prestigieuses *Sustainable Shipping Awards*, à Londres, en juillet 2011.

S'outiller pour bien gérer la croissance

Afin que la croissance fulgurante du programme se fasse dans le respect de notre mission et de nos principes directeurs, l'Alliance verte s'est dotée d'une nouvelle structure de gouvernance. Le succès et la crédibilité du programme ont beaucoup à voir avec le fait que l'initiative est volontaire et issue de l'industrie. Notre nouveau conseil d'administration (c.a.) formé des dirigeants de nos compagnies participantes démontre l'engagement de l'industrie envers son projet de développement durable. Le président du nouveau c.a. est le président et chef de la direction de

Five Years and Going Strong!

2012 marks Green Marine's 5th anniversary. Officially launched on October 23, 2007 in the Port of Québec's Cruise Ship Terminal, the organization and its environmental program have an ever-growing number of successes to their credit!

Initially focused for the St. Lawrence – Great Lakes marine industry, Green Marine's membership base has broadened to include shipowners, ports, terminals and shipyards throughout North America – from Port Metro Vancouver to the Port of Halifax to eastern seaboard and southern U.S. Ceres terminals.

Membership has more than doubled since Green Marine's inception, increasing 112%. But quantitative growth is not the be-all and end-all; quality must follow the same upward curve. And, we are proud to report: mission accomplished! From the five priority areas targeted at the outset, the environmental program has expanded to encompass nine environmental issues and other performance indicators are in the works.

The continuous improvement of our participants' environmental performance – the cornerstone of Green Marine's program – is evident in the latest results released earlier this year. The overall average rose from 2 in 2008 to 3 in 2011 (on a scale of 1 to 5, where 1 represents regulatory compliance and 5, excellence and leadership).

Green Marine received the "Environment Award" at the Association québécoise du transport et des routes' Excellence in transportation 2012 Awards ceremony – eloquent tribute to its environmental program's relevance and rigour. It was the program's second award in less than a year as it had already been honoured with the "Green Shipping Initiative of the Year" distinction at the prestigious Sustainable Shipping Awards in London (July 2011).

Preparing for effective growth management

So that our program's impressive growth continues to reflect our mission and guiding principles, Green Marine has adopted a new governance structure. Our program's success and credibility are closely linked to the fact that this industry-generated initiative is voluntary.

Our new Board of Directors, composed of heads of participating companies, illustrates the industry's commitment to its sustainable development project. The new Board Chairman, Greg Wight, is the President and CEO of Algoma Central Corporation. Board member distribution is geographically representative and incumbents



Louis Rhéaume

Green Marine has played an important role in protecting the environment on the St. Lawrence/Great Lakes and other marine industry regions in North America.

L'Alliance verte a joué un rôle de premier plan pour la protection de l'environnement sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs ainsi que dans d'autres régions maritimes de l'Amérique du Nord.

Algoma Central Corporation, M. Greg Wight. Les membres assurent une représentativité géographique et par secteur d'activités de tous les participants au programme.

Les comités Environnement, qui démontrent l'esprit d'ouverture et de collaboration au cœur de l'Alliance verte, continuent d'œuvrer sous leur forme actuelle, assoyant à la même table les groupes environnementaux, les législateurs et les représentants de l'industrie maritime. Cette convergence unique au programme environnemental de l'Alliance verte permet de développer de nouveaux indicateurs en ciblant les défis concrètement liés aux opérations maritimes.

Assurer le rayonnement

Les 11 associations du monde maritime membres de l'Alliance verte ont joué un rôle clé dans la création et le développement continu de l'Alliance verte. Leurs représentants formaient l'ancien c.a. Sous la nouvelle structure de gouvernance, les associations continuent d'être primordiales au rayonnement du programme environnemental. Elles demeurent membres et assurent un apport constant d'idées et d'expertise. Le président de la Chambre de commerce maritime, Raymond Johnston, qui présidait l'ancien c.a., agit maintenant à titre de président de l'Alliance verte. D'autre part, les associations continuent d'être les meilleures ambassadrices de l'Alliance verte en promouvant le programme environnemental auprès de leurs membres respectifs et en assurant la diffusion du message de l'Alliance verte.

Notre 5^e colloque annuel, Green Tech 2012, tenu à Québec, a fracassé tous les records et nous sommes déjà à pied d'œuvre pour que Green Tech 2013 soit à la hauteur: rendez-vous à Vancouver les 30 et 31 mai prochains! 

hail from activity sectors typical of all program participants.

The regional advisory committees, characteristic of the spirit of Green Marine's inherent openness and collaboration, continue to operate unchanged alongside environmental groups, legislators and marine industry representatives. The unique convergence marking our environmental program enables us to develop new indicators reflecting the concrete challenges linked to marine operations.

Promoting our organization

The eleven Green Marine marine-sector association members have played a key role in our organization's creation and ongoing development. Our former Board of Directors comprised representatives from their ranks. Under our new governance structure, these associations maintain their important function of promoting the environmental program's visibility and growth. They remain members and continue to contribute their ideas and expertise.

Raymond Johnston, Chairman of the Chamber of Maritime Commerce and former Chairman of the Board is now Green Marine's President. Our member associations continue to be Green Marine's best ambassadors for promoting the environmental program to their respective members and ensuring that Green Marine's message gets around.

Our 5th annual conference—Green Tech 2012—held in Québec City broke all records. We are already hard at work preparing Green Tech 2013 to ensure that it, too, meets these high standards of excellence. We look forward to seeing you next year on the West Coast. Green Tech 2013 is to be held in Vancouver on May 30-31. See you there! 



Fednav offers year-round service between Xstrata's Raglan nickel mine in Deception Bay, northern Québec, and the Port of Québec.

Fednav offre un service à l'année entre la mine Raglan de Xstrata Nickel à la baie Déception dans le Nord québécois et le Port de Québec.

Le ralentissement économique en Chine, la crise des dettes publiques en Europe, le resserrement du crédit sur les marchés financiers, la chute du prix des produits de base et un changement de garde au gouvernement provincial ont quelque peu réfréné l'enthousiasme qui régnait l'an dernier à la perspective de faire du Québec-Labrador le troisième producteur mondial de minerai de fer après le Brésil et l'Australie (production combinée de 850 millions de tonnes). Cependant, pour adopter le vocabulaire du marché boursier, les phases haussières continuent d'excéder largement les phases baissières. Et les retombées seront importantes, tant dans

China's economic slowdown, Europe's public debt crisis, tight financial markets, lower commodity prices and a change of provincial government have cooled some of last year's exuberance about building Quebec-Labrador into the world's third biggest iron ore producing region after Brazil and Australia (combined output of 850 million tonnes). But, to use stock market phraseology, the bulls continue to clearly outnumber the bears. And the spinoffs will be wide-ranging, spreading from remote regions to such economic centres and port cities as Montreal, Quebec City and Sept-Îles on the St. Lawrence River.



Fednav

Quebec's expanding northern horizons

Substantial mining projects promise big economic spin-offs

Le Nord québécois en vedette

De grands projets miniers aux importantes retombées économiques

Robert Gibbens

les régions éloignées que dans des centres économiques et des villes portuaires comme Montréal, Québec et Sept-Îles sur le Saint-Laurent.

La région du Québec-Labrador, qui couvre 1 000 kilomètres du nord-est du Québec jusqu'au Nordlabrador, est le point de mire de l'ambitieux Plan Nord qui devrait déverser sur plusieurs années 80 milliards de dollars en investissements dans tout le Nord. Cependant, au moment de la mise sous presse du présent numéro du *Maritime Magazine* dans la deuxième semaine d'octobre, l'incertitude s'installait quant à la survie du Plan Nord, du moins sous la forme imaginée par le précédent gouvernement libéral. Si le Parti Québécois élu en septembre veut favoriser la mise en valeur des res-

Quebec-Labrador, stretching 1,000 kilometres from northeastern Quebec to Northern Labrador, is the key to the province's ambitious Plan Nord, designed to spur a \$80 billion multi-year investment surge across the North. However, as this issue of *Maritime Magazine* was going to press in the second week of October, uncertainty was gaining ground on the survival of the Plan Nord in the original form conceived by the previous liberal government. While the Parti Québécois government elected in September intends to support resource development in the North, early indications have been pointing in the direction of imposing a 5 % royalty on production and a 30 %

sources du Nord, les premières indications donnent à penser qu'il va imposer une redevance de 5 % sur la production et une taxe de 30 % sur le surprofit et qu'il va resserrer les règles environnementales. Plusieurs inconnues subsistent, notamment les sommes que le nouveau gouvernement pourrait investir dans les projets; elles ne seront connues qu'au dévoilement du nouveau plan d'action détaillé.

En plus d'abriter certains des gisements de minerai de fer les plus riches du monde, la région du Nord québécois, qui s'étend jusqu'à la côte arctique, regorge aussi de diamants, d'or, de métaux communs, d'uranium et de métaux des terres rares.

Les compagnies minières sont optimistes, mais elles surveillent de près l'impact qu'auront de nouveaux stimulants économiques sur le taux de croissance de la Chine – estimé à 7 ou 8 % cette année – ainsi que sur son programme de 250 milliards de dollars US pour mettre à niveau sa gigantesque industrie sidérurgique.

Les producteurs de minerai de fer n'ont pas oublié la mise en garde servie en septembre par le ministre australien des Ressources naturelles, qui affirmait alors que l'explosion des prix mondiaux des produits de base des trois dernières années était terminée et que certains importants projets d'exploitation de minerai de fer seraient étalés dans le temps ou reportés indéfiniment à cause de la chute des prix. La productivité est reine et «il appartient aux gestionnaires, à la main-d'œuvre et au gouvernement de s'assurer que nous soyons compétitifs», a-t-il déclaré.

La Chine, première productrice mondiale d'acier malgré ses réserves de minerai à faible teneur en fer, constitue avec l'Amérique du Nord et l'Europe la principale base de clients de la région du Québec-Labrador. Les Chinois veulent son minerai riche en fer, sa technologie et ses coûts relativement stables, et ils sont prêts à investir à long terme malgré les coûts de transport.

Selon les producteurs du Québec-Labrador, la Chine aura encore en 2012 le meilleur taux de croissance de toutes les grandes économies, même si celui-ci n'excédera pas les 10 % comme dans la dernière décennie. Les retards et les étalements demeurent possibles, mais la construction d'une mine prend des années et la survie des projets déjà en chantier avec des partenaires solides, de bons gestionnaires et des engagements «à exploiter» de clients asiatiques ou autres est assurée.

Les prix mondiaux du minerai de fer sur le marché au comptant ont fluctué entre 120 et 80 \$US la

royalty on profits as well as the tightening of environmental rules. Among other factors, how much the new government is prepared to invest in projects will not be known until a detailed revised vision is unveiled.

Besides some of the world's highest-grade iron ore, Québec's Northern region, extending to the Arctic coast, also hosts diamonds, gold, base metals, uranium and rare earth metals.

The iron ore miners are optimists but they are watching carefully the impact of additional economic stimulus on China's growth rate estimated at 7-8 per cent this year and on its US\$250 billion program to upgrade its massive steel industry.

Iron ore producers have also registered the Australian Resources Minister's warning in September that the three-year global commodity price boom is over and some big iron ore projects will be stretched or delayed indefinitely because of plunging prices. Productivity is king and "the pressure is on management, workforce and government to ensure we can compete," he said.

China, the world's biggest steelmaker and with lower-grade ore reserves, along with North America and Europe, make up Quebec-Labrador's main customer base. The Chinese want its high-grade ore, technology and relatively stable costs and are willing to invest for the long term despite the shipping distance.

China will still report a 2012 growth rate higher than any other major economy though down from the decade's average of 10 per cent or more, the Quebec-Labrador producers say. Delays and stretch-outs are possible but

mines take years to build and projects already under way, with strong partners, good management and "off-take" commitments by Asian or other customers, will survive for the long term.

World iron ore spot market prices have ranged from US\$120 a tonne down to US\$80 or a level making some Quebec-Labrador projects marginal (the 2011 high was almost \$200. Recently they have firmed, along with fourth-quarter ore carrier rates. Many producers see a 2013 average price of \$120-\$130.

"We've got confidence in the long-term economic outlook for China, Asia and India where half the world's population lives," said Dean Journeaux, CEO



The Anna Desgagnés, part of the fleet of Groupe Desgagnés, unloads cargo at a northern destination..

L'Anna Desgagnés, qui fait partie de la flotte du Groupe Desgagnés, décharge des marchandises dans le Nord.



**L'AVENIR EST EN CHACUN DE NOUS.
ENSEMBLE, NOUS CONTRIBUONS
À LA CROISSANCE**

**FUTURE IS IN ALL OF US.
TOGETHER, WE CONTRIBUTE TO
THE GROWTH**

Cliffs Natural Resources est une société d'exploitation minière et de ressources naturelles internationale, un important producteur mondial de minerai de fer et un important producteur de charbon métallurgique.

La stratégie de Cliffs consiste à accroître continuellement son expansion et sa diversification dans le secteur minier, et ce, en concentrant ses activités sur les marchés de l'acier, qui connaissent actuellement un essor fulgurant. Axés sur des valeurs fondamentales d'ordre social et environnemental, et de gestion saine des actifs, tous les collaborateurs de Cliffs à l'échelle internationale assurent la transparence envers l'ensemble des parties prenantes.

Cliffs Natural Resources is an international mining and natural resources company, a major global iron ore producer and a significant producer of metallurgical coal.

Our strategy is to continually achieve greater scale and diversification in the mining industry through a focus on serving the world's largest and fastest growing steel markets. Driven by the core values of social, environmental and capital stewardship, Cliffs associate around the globe endeavor to provide transparency all stakeholders.



CLIFFS

cliffsnaturalresources.com



New Millennium

New Millenium Iron Corp., in partnership with India's Tata Steel, plans to begin shipping ore primarily to steel mills in Europe in 2013.

La New Millenium Iron Corp., en partenariat avec l'indienne Tata Steel, prévoit commencer à expédier du minerai en 2013, surtout vers des aciéries européennes.

tonne, niveau auquel certains projets du Québec-Labrador sont peu rentables (le sommet a frisé les 200 \$ en 2011). Récemment, les prix se sont raffermis, de même que les tarifs des minéraliers au quatrième trimestre. De nombreux producteurs prévoient un prix moyen de 120 à 130 \$ en 2013.

«Nous sommes optimistes concernant les perspectives économiques à long terme pour la Chine, l'Asie et l'Inde où vit la moitié de la population mondiale», a déclaré Dean Journeaux, président et chef de la direction de New Millennium Iron Corp., promoteur de deux importants projets du Québec-Labrador en partenariat avec Tata Steel. L'aciériste indien a besoin d'un approvisionnement à long terme en minerai de fer peu coûteux, surtout pour ses aciéries européennes, et il n'a pas oublié l'envolée des prix de 2010-2011.

«Nous prévoyons une croissance annuelle de la demande mondiale d'acier de 2 % en moyenne, mais l'expansion fulgurante des cinq dernières années est insoutenable», d'affirmer M. Journeaux. «On aura une croissance correspondante de la demande de minerai de fer, mais à cause de la venue de nouveaux acteurs en Inde et en Afrique, il faudra plus de temps que prévu pour que la production totale du Québec-Labrador passe de 45 à plus de 100 millions de tonnes.»

Le président et chef de la direction d'Adriana Resources Inc., Allen Palmiere, qui pilote à 175 kilomètres au nord de

of New Millennium Iron Corp., developer of two big Quebec-Labrador projects in partnership with Tata Steel. The Indian steelmaker needs secure long-term, low-cost iron ore primarily for its European mills and has not forgotten the price run-up of 2010-11.

“We see an average 2 per cent annual growth in world steel demand, but the heady expansion of the past five years can't be sustained,” Mr. Journeaux said. “There'll be matching growth in iron ore demand but new players are coming in India and Africa and it may take Quebec-Labrador longer than expected to raise total output from 45 million tonnes to well over 100 million tonnes.”

Adriana Resources Inc.'s CEO Allen Palmiere, leading Quebec-Labrador's Lac Otnuk project 175 kilometres north of Schefferville, the region's largest single project, said recently that commodity prices and financing are the key factors and he has “a reasonably high degree of comfort at current iron ore prices”.

Port of Sept-Iles sees 100mt cargo volume by 2020

Pierre Gagnon, President and CEO of the Port of Sept Iles, says despite the slowdown in China's growth, the iron ore market's midterm and long-term



COGEMA

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

- La seule liaison du Labrador et du Nord du Québec avec le réseau ferroviaire nord-américain
- Exploitation 24 heures sur 24, 7 jours sur 7
- 25 wagons par traversée
- Traversée de trois heures de Matane à Baie-Comeau – six jours par semaine
- Traversée de huit heures à destination de Sept-Îles – une fois par semaine ou plus, selon les besoins
- Accès au Labrador et au Nord du Québec par la liaison ferroviaire avec le CN
- Labrador and northern Quebec's only connection to the North American railway system
- 24/7 operation
- 25 railcars per crossing
- 3 hour trip from Matane to Baie Comeau - 6 days a week
- 8 hour trip to Sept-Îles - once a week or more, as required
- Access to Labrador and northern Quebec through CN's rail link

Pour plus de renseignements et les tarifs, composez le :

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



COGEMA

Schefferville le projet du lac Otneluk, le plus important projet du Québec-Labrador, déclarait récemment que les prix des produits de base et le financement sont les facteurs clés et disait «ne pas s'inquiéter outre mesure au sujet des prix actuels du minerai de fer».

Cent millions de tonnes de marchandises attendues à Sept-Îles en 2020

Selon Pierre Gagnon, président-directeur général du Port de Sept-Îles, malgré le ralentissement de la croissance en Chine, les fondamentaux à moyen et à long terme du marché du minerai de fer sont bien en place et la demande devrait reprendre progressivement dès l'an prochain. Il est cependant peu probable que les prix reviennent aux niveaux records de 2011.

M. Gagnon prévoit que l'expansion des installations de manutention du port va continuer comme prévu et que la construction de la phase I du quai multiusagers en eau profonde de Pointe-Noire devrait être achevée en 2014 au coût de 220 millions de dollars. La phase II, qui va aussi coûter environ 220 millions, suivrait rapidement, selon lui. Environ 50 % du financement devrait être fourni par les usagers en partenariat avec le fédéral. Le nouveau quai pourra accueillir des minéraliers de 400 000 t.

Environ 30 millions de tonnes de marchandises devraient transiter par le port cette année et ce total atteindrait de 36 à 45 millions de tonnes en 2013-2014 et 100 millions de tonnes ou plus en 2020, estime M. Gagnon.

La compagnie minière IOC, qui possède des mines et des concentrateurs à Labrador City et qui est aujourd'hui le plus important producteur du Québec-Labrador, achèvera l'an prochain une expansion qui portera sa production à 26 millions de tonnes tandis que Cliffs Resources Inc. double la capacité au lac Bloom pour l'amener à 15 millions de tonnes. Ces deux entreprises bien établies se servent du chemin de fer d'IOC pour expédier leur minerai à Sept-Îles d'où il est exporté.

Un autre acteur important, ArcelorMittal Mining Canada Inc., prévoit faire passer la capacité de ses mines du mont Wright de 14 à 24 millions de tonnes et doubler celle de son usine de bouletage de Port-Cartier pour la porter à 18,5 millions de tonnes. ArcelorMittal a son propre chemin de fer entre le mont Wright et Port Cartier, tout juste à l'ouest de Sept-Îles.

Les nouveaux venus qui devraient entrer en production d'ici quelques années sont entre autres New Millennium, Alderon Iron Ore Corp., Champion Iron Mines Ltd. et Century Iron Mines Corp.

New Millennium va commencer à exporter directement

fundamentals are firmly in place and demand should recover gradually starting next year. But prices are not likely to test the 2011 record levels.

He expects expansion of the Port's ore handling facilities will remain on schedule and construction of the Phase I Pointe Noire deepwater multi-user dock to be completed in 2014 at a cost of \$220 million. Phase II, also costing about \$220 million, should follow rapidly, Mr. Gagnon says, and also be financed about 50 per cent by the users in partnership with the Federal Government. The new dock will handle 400,000 tonne ore carriers.

The port should handle about 30 million tonnes of cargo this year, rising to 36 million to 45 million tonnes in 2013-14 and 100 million tonnes or more by 2020, estimates Mr. Gagnon.

Iron Ore Co. of Canada, with mines and concentrators at Labrador City and now the largest producer in Quebec-Labrador, completes an expansion next year to 26 million tonnes while Cliffs Resources Inc. is doubling Lac Bloom's capacity to 15 million tonnes. These established players ship their ore via IOC's common carrier railway to Sept Îles for export.

Another important player is ArcelorMittal Mining Canada Inc., which plans to raise capacity at its Mount Wright mines from 14 million tonnes to 24 million tonnes and double its Port Cartier pelletizing plant to 18.5 million tonnes. It operates its own railway from Mount Wright to Port Cartier, just west of Sept Îles.

The new players slated to reach production over the next few years include New Millennium, Alderon Iron Ore Corp., Champion Iron Mines Ltd. and Century Iron Mines Corp.

New Millennium starts exporting direct shipping ore from Quebec-Labrador and Sept Îles to Europe early next year – a mining and processing project costing about \$450 million – before tackling its much larger Taconite property north of Schefferville that could reach 22 million tonnes capacity.

Major rail/transportation challenges

Industry executives say half a dozen other potential new players have promising properties located beyond Schefferville and even in Ungava but face heavy transportation challenges.

John LeBoutillier, a former head of IOC, remembers vividly when iron ore sold for \$24 U.S.



Leo Ryan

Pierre Gagnon sees dramatic growth for the Port of Sept-Îles.

Pierre Gagnon entrevoit une croissance fulgurante au Port de Sept-Îles.

UNE TAILLE UNIQUE

XXL

ONE SIZE FITS ALL

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



24/7

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



Canada



PORT
SEPT-ÎLES

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



Fednav

The Montreal-based Fednav Group has pioneered year-round shipping in the Arctic region with powerful, icebreaking bulk carriers.

Le Groupe Fednav de Montréal a été un pionnier de la navigation à l'année dans l'Arctique grâce à ses puissants vraquiers brise-glace.

par bateau le minerai du Québec-Labrador et de Sept-Îles vers l'Europe au début de l'an prochain – un projet d'exploitation et de traitement d'environ 450 millions de dollars – avant de s'attaquer, au nord de Schefferville, à l'exploitation de son gisement de taconite beaucoup plus important qui pourrait fournir jusqu'à 22 millions de tonnes.

Le transport: un grand défi

Selon les dirigeants de l'industrie, une demi-douzaine d'autres exploitants éventuels possèdent des gisements prometteurs au-delà de Schefferville et même en Ungava, mais font face à d'importants problèmes de transport.

John LeBoutillier, ancien chef de la compagnie minière IOC, ne se souvient que trop bien de l'époque où le minerai de fer se vendait 24 \$US la tonne. Pour lui, tout nouveau projet au Québec-Labrador devra avoir un coût de production par tonne égal ou inférieur à l'inflation ou il ne verra jamais le jour. Les gisements situés près de la tête de ligne existante et qui peuvent compter sur des promesses de financement et des engagements d'exploitation asiatiques ont les meilleures chances de succès.

Richard Quesnel et son équipe ont démarré le projet de 750 millions de dollars du lac Bloom à la fin de 2010 après que les Chinois furent montés à bord avec un apport de 200 millions de dollars pendant la crise financière mondiale de 2008. Aujourd'hui conseiller principal chez Champion Iron, M. Quesnel souligne que le succès ou la réussite d'un projet peut dépendre du transport. «Vous pouvez avoir le minerai le plus

a tonne. Any new Quebec-Labrador project must hold down its per-tonne cost of production in the face of inflation or it won't see the light of day, he says. Those located near the existing railhead and with Asian offtake and financing commitments have the best chance of success.

Richard Quesnel and his team started up the \$750 million Lac Bloom project late in 2010 after the Chinese stepped in with \$200 million of cash during the 2008 global financial crisis. Now a senior



Express Matane 2012

*The **Georges Alexandre Lebel**, the CN-owned Cogema ferry between Sept-Îles and Matane, transports some 100,000 tonnes of cargo across the St. Lawrence River annually.*

Le **Georges Alexandre Lebel**, le traversier Cogema du CN qui fait la navette entre Sept-Îles et Matane, transporte annuellement quelque 100 000 tonnes de marchandises d'une rive à l'autre du Saint-Laurent.

riche et d'énormes réserves, mais si vous n'amenez pas votre production au port de façon économique, votre projet est voué à l'échec.»

Le gouvernement provincial a annoncé en août une étude menée conjointement par le Canadien National et la Caisse de dépôt, gestionnaire des fonds de pension publics du Québec, sur la construction, entre le Québec-Labrador et Sept-Îles, d'une nouvelle ligne de chemin de fer, qui permettrait de ne plus utiliser le Chemin de fer QNS&L d'IOC, lequel ne fonctionnerait pas à plus de 50 % de sa capacité actuellement.

Cliffs Natural Resources Inc. et Labrador Iron Mines Co., acteur mineur qui va commencer bientôt à exporter directement du minerai de fer par bateau, de même que New Millennium, Cap-Ex Ventures Inc. et Alderon, commanditent l'étude. La voie ferrée s'étendrait sur quelque 800 kilomètres entre un point situé au nord de Schefferville et Sept-Îles.

New Millennium a également un plan pour transporter son minerai par pipeline jusqu'à Sept-Îles, tandis que d'autres ont proposé de se servir du chemin de fer privé d'ArcelorMittal du mont Wright jusqu'à Port-Cartier, puis d'un nouveau prolongement ferroviaire jusqu'à Sept-Îles. Cela nécessiterait toutefois des travaux d'importance pour franchir un cours d'eau. Le CN et ses partenaires estiment que leur voie ferrée coûterait environ 5 milliards de dollars.

«Toutefois, quelle que soit la solution retenue, la voie ferrée doit être financée et son coût, amorti, de sorte que les prix que les utilisateurs devront payer demeurent un élément clé», a noté M. Quesnel.

advisor at Champion Iron, he stresses that transportation can make or break a project. "You may have the best grade and huge reserves, but if you can't get your ore to port economically, your project's dead."

The provincial government in August announced a joint study by Canadian National Railway and the Caisse de dépôt, the Quebec public pension fund manager, covering a new railway from Quebec-Labrador to Sept Iles and bypassing the existing Quebec North Shore and Labrador Railway, owned by IOC and now reportedly running at not much more than at 50 per cent of capacity.

Cliffs Natural Resources Inc. and Labrador Iron Mines Co., a smaller player starting to export direct shipping ore soon, along with New Millennium, Cap-Ex Ventures Inc. and Alderon are supporting the study. The line would run about 800 kilometres from a point north of Schefferville to Sept Iles.

New Millennium also has a plan to transport its ore by pipeline to Sept Iles, while others have suggested moving their ore via ArcelorMittal's privately-owned railway from Mt. Wright to Port Cartier and then via a new rail extension to Sept Iles. This would require a major river crossing. CN and partners estimate their line would cost almost \$5 billion.

"However you cut it, the line must be financed and the cost amortized, so the level of tolls the users would have to pay is a critical factor," noted Mr. Quesnel.



Innovation. Engagement. Développement durable. / Innovation. Engagement. Sustainability.

Découvrez l'Avenir. Découvrez Alouette. / Discover the future. Discover Alouette.



alouette.com
Sept-Îles – Québec – Canada



On trouve également dans le Nord québécois la grande mine de nickel isolée de Raglan qui appartient à Xstrata Canada, de même qu'une deuxième mine exploitée par les Chinois. Le minerai de Raglan contient aussi du cuivre et des métaux du groupe du platine ainsi que du cobalt. Il est transporté par camion jusqu'à la baie Déception puis par bateau à Sudbury pour la fusion avant d'être expédié à l'ancienne raffinerie de Falconbridge en Norvège.

Le prolongement de la route 167 est essentiel

Pour la Stornoway Diamond Corp. et l'exploitant d'uranium Strateco Resources Inc., l'élément le plus important du Plan Nord québécois est le prolongement sur 243 kilomètres de la route 167 pour relier le centre minier industriel de Chibougamau aux monts Otish et à la première mine québécoise de diamants. Stornoway a besoin rapidement de cette liaison routière toutes saisons pour réduire l'étiquette de prix de 800 millions de dollars du projet et transporter de l'équipement lourd et des fournitures à temps pour le début de la production en 2015-2016.

La route va passer près de la mine d'uranium de Strateco, ce qui va réduire les coûts d'exploration et de développement. Elle accélérera également les travaux d'exploration pour trouver de l'or, du cuivre et bien d'autres minéraux que renferme depuis toujours le Nord québécois. 

Northern Quebec also has the big but isolated Raglan nickel mine owned by Xstrata Canada and a second one being developed by the Chinese. Raglan ore also contains copper and platinum group metals and cobalt. It is trucked north to Deception Bay and then shipped to Sudbury for smelting. Finally the matter goes to the former Falconbridge refinery in Norway.

Crucial extension needed for Route 167

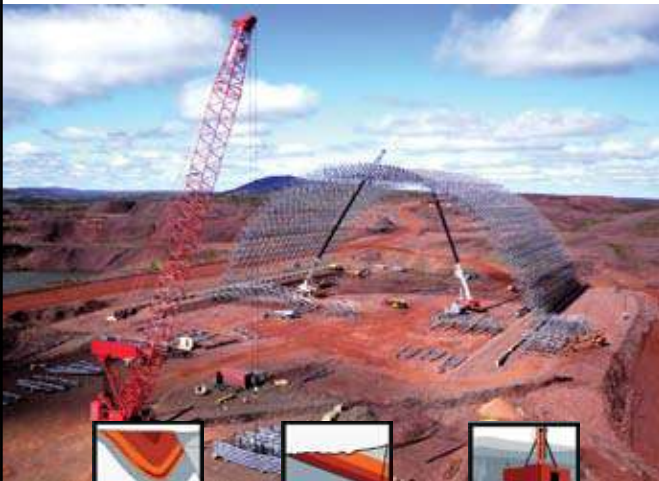
For Stornoway Diamond Corp. and uranium developer Strateco Resources Inc., the most important element of Quebec's Plan Nord is the 243-kilometre extension of Route 167 connecting the mining industry centre of Chibougamau with the Otish Mountains and Quebec's first diamond mine. Stornoway needs that all-season road connection on time to reduce the project's \$800 million price tag and move in heavy equipment and supplies for the start of production in 2015-16.

The road will pass near the Strateco uranium project and help to reduce its exploration and development costs. It will also speed up exploration for gold, copper and many other minerals that have been lying in Northern Quebec since time ad infinitum. 



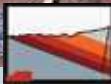
NEW MILLENNIUM IRON

Active Projects Now and Resources For The Future
Projets actifs maintenant et des ressources pour le futur





Direct Shipping Ore:
DSO Project
Minerai de fer à
enfouissement direct:
Projet DSO



Taconite Project
Projet Taconite



New Exploration
Nouvelles cibles
d'exploration

TSX : NML
www.NMLIron.com



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

PLAN NORD FAITS SAILLANTS

- Ébauché en mai 2011 par l'ex-gouvernement libéral du Québec, le Plan Nord prévoit des investissements publics et privés de 80 milliards de dollars sur 25 ans ainsi que la création ou le maintien de 25 000 emplois par année pendant toute sa durée.
- Ce plan de mise en valeur du Nord qui cible un vaste territoire de 320 000 km² – deux fois la superficie de la France – au nord du 49^e parallèle, est principalement axé sur les mines, l'énergie et le tourisme. Ses répercussions s'étendront jusqu'aux 14 villages côtiers arctiques du Nunavik.
- Le Plan Nord est le plus important plan de développement économique mis en œuvre par le gouvernement du Québec depuis l'aménagement du complexe hydro-électrique de la baie James il y a 40 ans.
- Québec a créé un organisme de coordination, la Société du Plan Nord, pour coordonner les investissements publics dans les infrastructures stratégiques et le domaine social.
- Le cadre de mise en œuvre du Plan Nord comprend cinq plans d'action quinquennaux; pour la première phase, jusqu'en 2016, 2,1 milliards de dollars sont alloués, surtout pour l'aménagement de routes et d'aéroports et la construction de nouvelles unités d'habitation dans les communautés inuites.
- La région renferme d'importants gisements de métaux communs très recherchés, surtout par la Chine, notamment du minerai de fer, du nickel et du zinc. On y trouve également du lithium et des métaux des terres rares.
- Le Plan Nord réserve environ 50 % du territoire du Nord québécois pour constituer des aires protégées où toute activité industrielle sera exclue. Des parcs seront aussi créés sur 12 % du territoire.
- Le développement d'un réseau intégré de transport est une grande priorité. À court terme, on prolongera plusieurs routes clés (138 et 167), et on réalisera des études de faisabilité pour l'aménagement d'un port en eau profonde à Whapmagoostui-Kuujuarapik ainsi que d'un lien terrestre jusqu'à Radisson.
- Quatre des ports les plus importants de la province pour le tonnage commercial sont situés sur la Côte-Nord: Sept-Îles, Port-Cartier, Baie-Comeau et Havre-Saint-Pierre. Les villes portuaires de Montréal et de Québec sont elles aussi bien placées pour profiter des retombées du Plan Nord.

PLAN NORD KEY FACTS

- Outlined in May 2011 by the then Québec Liberal government, the Plan Nord entails public and private investments of \$80 billion over 25 years, creating or consolidating an estimated 25,000 jobs a year for the duration.
- Encompassing a vast territory above the 49th Parallel of 320,000 square kms twice the size of France, the northern development blueprint focuses mainly on mining, energy and tourism. Its reach extends to Québec's 14 Nunavik Arctic coastal communities.
- The Plan Nord represents the single most substantial economic development plan initiated by the Québec government since the James Bay hydro-power complex several decades ago.
- The government has established a coordinating body, the Société du Plan Nord, to coordinate public investment in strategic infrastructure and the social sector.
- The Plan Nord has been broken up into five-year increments, with \$2.1 billion allocated for the first phase until 2016, with most being devoted to roads, airports, and new housing units in Inuit communities.
- The region contains large deposits of base metals in high demand especially from China, including iron ore, nickel and zinc. It also has deposits of lithium and rare earth elements.
- The Plan Nord sets aside about 50% of northern Quebec as protected environmental areas where industrial activity will be disallowed. In addition, 12% will be devoted to special parklands.
- Developing an integrated transportation network is a major priority. Initiatives in the short-term include the extension of several key routes (138 and 167), and conducting feasibility studies for a deepwater port in Whapmagoostui-Kuujuarapik and for a land link to Radisson.
- Four of the province's biggest ports in commercial tonnage are located on the North Shore of the St. Lawrence River: Sept-Îles, Port Cartier, Baie-Comeau and Havre Saint-Pierre. The port cities of Montreal and Québec are also well placed to capture new business from the Plan Nord.



Port de Sept-Îles

CSL's laker, the Atlantic Superior, loads iron ore from the Cliffs-Mines Wabush terminal at Pointe-Noire for subsequent transshipment onto an ocean-going vessel in the Bay of Sept-Îles destined for China.

Le laquier Atlantic Superior de CSL charge au terminal de Pointe-Noire de Cliffs-Mines Wabush du minerai de fer qui sera par la suite transbordé dans la baie de Sept-Îles sur un navire océanique qui le transportera en Chine.

L'énorme potentiel du Nord québécois séduit l'industrie maritime

Northern Quebec's vast potential beckons for marine industry

Leo Ryan

Depuis des dizaines d'années, les transporteurs canadiens du corridor maritime Saint-Laurent-Grands Lacs desservent le Nord québécois, soit en participant à des opérations de transport de vrac avec des ports du Saint-Laurent ou en offrant des services de transport maritime vitaux aux communautés arctiques éloignées de la région québécoise du Nunavik. Ces dernières années, la fosse du Labrador au Nouveau-Québec a été le théâtre d'une multiplication phénoménale des projets miniers. Et depuis 2011, le Plan Nord influence encore davantage la planification

For decades, Canadian carriers based on the St. Lawrence/Great Lakes maritime corridor have been offering services to Northern Quebec, either participating in bulk shipping operations with St. Lawrence ports or offering vital sealift services to remote Arctic communities in the province's Nunavik region. In the past few years, Northern Quebec's Labrador Trough especially has been scene of a tremendous surge in mining projects. And the 2011 Plan Nord has further impacted strategic plans of

stratégique de l'industrie maritime, malgré l'émergence d'une certaine retenue à l'égard des changements d'orientation que pourrait décider le gouvernement minoritaire du Parti québécois élu en septembre.

«Nous considérons le Plan Nord comme une excellente initiative de la province de Québec et nous espérons qu'il attirera des investisseurs privés du pays et de l'étranger qui viendront mettre en valeur les abondantes ressources naturelles inexploitées du Nord québécois», a déclaré au *Maritime Magazine* Dennis McPhee, vice-président, Ventes et trafic maritime chez l'ontarienne Algoma Central Corporation.

Selon M. McPhee, Algoma Central Corporation transporte chaque année des millions de tonnes de minerai de fer des mines du Québec jusqu'aux aciéries du Canada et des États-Unis.

«Grâce à l'ajout des 8 nouveaux navires ultramodernes peu polluants de la classe Equinox déjà commandés à sa flotte qui comprend déjà 26 transporteurs de vrac sec (19 autodéchargeurs et 7 cargos sans appareils de manutention) et 7 transporteurs de produits pétroliers, Algoma est bien placée pour tirer profit des nouvelles occasions qu'offre le Plan Nord.»

Pour sa part, Dan McCarthy, vice-président, Marketing et service à la clientèle à la Société maritime CSL, a déclaré: «La collaboration de l'industrie, du gouvernement, des collectivités autochtones et des résidents

the marine industry, although a certain wariness has surfaced over what policy changes may be introduced by the minority Parti Québécois government elected in September.

“We believe Plan Nord is a great initiative by the Province of Quebec, and hopefully it will attract investment from the private sector, both domestic and offshore, to develop vast untapped natural resources in the Northern Quebec region,” Dennis McPhee, Vice-President Sales and Vessel Traffic of Ontario-based Algoma Central Corporation, told *Maritime Magazine*.

He indicated that Algoma Central Corporation currently transports several million tonnes of iron ore each year from Québec mines to steel mills in Canada and the United States.

“With the addition of the eight new, state-of-the-art, environmentally-friendly Equinox Class vessels that we have on order, to our existing fleet of 26 dry bulk vessels (19 self-unloaders and 7 gearless vessels) and our seven product tankers, Algoma is well-positioned to respond to new opportunities that develop through the Plan Nord initiative.”

For his part, Dan McCarthy, Vice-President Marketing and Customer Service of Canada Steamship Lines, stated that “the collaboration of industry, government, Aboriginal communities and local residents to develop the Northern regions of Québec in an environmentally-



Part of the Desgagnés Transarctik fleet, the **Zélada Desgagnés** and the **Sedna Desgagnés**, are pictured here calling at the same time at Salluit.

Le **Zélada Desgagnés** et le **Sedna Desgagnés**, qui font partie de la flotte de Desgagnés Transarctik, sont photographiées ici pendant une escale commune à Salluit.

pour développer les régions septentrionales du Québec de manière commercialement viable tout en protégeant l'environnement peut générer une foule d'occasions stimulantes. Par exemple, la mise en place d'une infrastructure de transport intégrée et durable pour assurer le transport sûr et efficace des minéraux jusqu'aux marchés mondiaux sera nécessaire à la croissance économique de cette région.»

«Depuis de nombreuses années, a poursuivi M. McCarthy, CSL joue un rôle important pour la fourniture de services maritimes et de services de transbordement au Québec, récemment pour le transbordement de minerai de fer sur des navires Capesize dans la baie de Sept-Îles. Nous sommes continuellement à l'affût de nouvelles occasions – y compris celles qui découleront de la mise en œuvre du Plan Nord – d'étendre et de diversifier nos services dans toutes les régions.»

Quatre des ports les plus importants de la province pour le tonnage commercial se trouvent sur la Côte-Nord: Sept-Îles, Port-Cartier, Baie-Comeau et Havre-Saint-Pierre. Les ports de Québec et Montréal bénéficieront aussi des retombées du Plan Nord.

À cet égard, Philip O'Brien, vice-président, Marketing à Arrimage Québec de la ville de Québec, a souligné que le Plan Nord pouvait générer énormément de cargaisons spéciales. «Avant de transporter de gros volumes vrac, il faudra acheminer les éléments nécessaires à l'extraction du minerai de fer et à la construction d'autres mines.»

Chef de file en matière de services maritimes intégrés, le Groupe Océan a récemment accentué sa présence à Sept-Îles pour tirer profit des occasions d'affaires offertes dans le Nord québécois.

Toutefois, le président d'Océan, Gordon Bain, croit qu'il faut bien analyser la situation. «Notre marché, affirme-t-il, est à la toute fin de la chaîne d'approvisionnement. Il faut tout d'abord que d'autres parties construisent la voie ferrée, les routes et les autres infrastructures. Ce n'est qu'ensuite qu'on aura besoin de nos remorqueurs.»

Située à Pointe-Noire du côté sud de la baie de Sept-Îles, la grande Aluminerie Alouette, en pleine expansion, joue un

responsable et commercialement-viable manner presents many exciting opportunities. In particular, the development of an integrated and sustainable transportation infrastructure to enable the safe and efficient movement of minerals to world markets will be necessary for the economic growth of this region.”

“For many years,” Mr. McCarthy added, “CSL has played an important role in providing marine and transshipment services in Québec, most recently transshipping iron ore into Cape-size vessels in the Bay of Sept-Îles. We are continually exploring new opportunities in all regions to expand and diversify our services – including those to derive from the Plan Nord.”

Four of the province's biggest ports in commercial tonnage terms are to be found on the North Shore: Sept-Îles, Port Cartier, Baie-Comeau and Havre-Saint Pierre. The ports of Quebec and Montreal are also counting on new business flowing from the Plan Nord.

In this regard, Philip O'Brien, vice-president of marketing for Quebec Stevedoring in Quebec City, stressed: “The Plan Nord has tremendous ramifications for project cargo. Before you move bulk in volumes, you will need the components to set up the iron ore and other mines.”

A leader in integrated marine services, Ocean Group recently enlarged its presence in Sept-Îles to capitalize on opportunities in Northern Quebec.

However, Ocean President Gordon Bain feels one has to analyze things carefully. “Our market,” he says, “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.”

Located at Pointe-Noire on the southern side of the Bay of Sept-Îles, the big and expanding Aluminerie Alouette is playing an important role in the growth of the Port of Sept-Îles. This has also opened a significant business opportunity for a McKeil Mar-



Algoma Central Corporation

*The **Algoma Mariner** is pictured here transporting iron ore from Québec to steel mills in the Great Lakes.*

On voit ici l'**Algoma Mariner** transportant du minerai de fer de Québec jusqu'aux aciéries des Grands Lacs.



EXPERT

FEDNAV | Partenaire d'affaires
Business partner



www.fednav.com



FEDNAV



SIPA

Iron Ore Company of Canada, presently the largest producer in Québec-Labrador, is slated to complete an expansion next year to 25 million tonnes.

La Compagnie minière IOC, actuellement la plus importante productrice du Québec-Labrador, prévoit porter sa production à 25 millions de tonnes l'an prochain.

rôle important dans la croissance du Port de Sept-Îles. Elle a aussi fourni une occasion d'affaires majeure à McKeil Marine dont les barges remorquées transportent annuellement quelque 200 000 tonnes d'aluminium jusqu'aux Grands Lacs pendant les 9 mois de la saison de la Voie maritime du Saint-Laurent. Pour l'expédition dans le reste du Canada et aux États-Unis en hiver, l'Aluminerie Alouette utilise le traversier-rail Cogema du CN vers Matane.

Les entreprises présentes dans l'Arctique

Trois lignes maritimes offrent depuis longtemps des services de transport de marchandises au Nunavik. La Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS) et Desgagnés Transarctik font du transport maritime de marchandises dans l'Arctique pendant la saison de navigation estivale, tandis que Fednav fournit un service de desserte à longueur d'année unique dans l'est de l'Arctique.

«Une nouvelle entité a été créée avec des partenaires inuits pour tirer parti des nouvelles occasions d'affaires issues du Plan Nord», a déclaré Suzanne Paquin, présidente de la Nunavut Eastern Arctic Shipping NEAS. «Nous transportons déjà de nombreux modules vers le nord depuis notre port d'attache de Valleyfield près de Montréal.»

«Vu la progression de l'activité minière et l'intensification de la construction et de la rénovation domiciliaires dans le Nord, nous nous voyons en mode croissance», a

ine tug/barge service that transports some 200,000 tonnes of aluminum annually to the Great Lakes during the 9-month St. Lawrence Seaway season. For shipments to Canada and the U.S. during the winter months, Aluminerie Alouette uses the CN-owned Cogema rail ferry to Matane.

The Arctic players

Meanwhile, three shipping lines offer long-established cargo services to Nunavik. Nunavut Eastern Arctic Shipping and Desgagnés Transarctik offer Arctic sealift services during the summer shipping window while Fednav provides unique, year-round transport to the Eastern Arctic.

“A new unit has been created with Inuit partners to capitalize on the emerging opportunities of the Plan Nord,” said Suzanne Paquin, President of Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS). “Already, a lot of modules are moving north from our base port of Valleyfield near Montreal.”

“With rising activity in mining operations and community housing, we are preparing for growth,” Ms. Paquin said, recalling that NEAS has increased the capacity of its Arctic sealift fleet of four vessels by 160% in the past five years.

“The Plan Nord has been a positive step forward



Any Cargo. Your Destination.



Innovative Marine Solutions

McKeil Marine is the reliable tug and barge company that specializes in customized cargo shipping throughout the Great Lakes, St. Lawrence Seaway and the Arctic. With over 55 years of providing innovative marine solutions, you can trust McKeil Marine to move any cargo to your destination.

1.800.454. 4780 • www.mckeil.com



déclaré M^{me} Paquin, rappelant que NEAS a augmenté de 160 % depuis cinq ans la capacité de sa flotte de transport maritime qui comprend quatre navires.

«Le Plan Nord constitue un pas en avant positif pour la région du Nunavik», a déclaré en entrevue M^{me} Paquin.

En juillet dernier, le Groupe Desgagnés a annoncé l'acquisition d'un nouveau navire, le 18^e de sa flotte, qui sera employé principalement dans l'est de l'Arctique et sur les marchés internationaux.

Louis-Marie Beaulieu, président du conseil, chef de la direction et actionnaire majoritaire du Groupe Desgagnés, a déclaré que le bâtiment acquis au coût de 25 millions de dollars permettra au Groupe de consolider sa position de chef de file dans les collectivités du Nord où il est présent depuis plus de 45 ans.

Construit dans un chantier naval chinois, le navire a été baptisé en l'honneur du capitaine Claude Desgagnés qui a travaillé pour l'entreprise pendant plus de 50 ans.

«Fednav s'intéresse à l'Arctique depuis bien des années, nous avons notre propre Plan Nord», a commenté pour sa part Tim Keane, vice-président d'Enfotech, filiale du Groupe Fednav de Montréal. «Nous savions donc qu'il était possible de faire du transport maritime dans le Nord – nous le faisons avec succès depuis plus de 50 ans. Nous desservons même le Nunavik pendant toute l'année depuis plus de 15 ans maintenant.»

Le Groupe Fednav, dont le siège se trouve à Montréal, possède et exploite les plus grands et les plus puissants vraquiers brise-glaces du monde, l'**Umiak 1** et l'**Arctic**. Ceux-ci transportent des concentrés de métaux de base de Raglan (Québec) et Voisey's Bay (Labrador) jusqu'à Québec et chargent dans des ports du Saint-Laurent des approvisionnements pour le retour dans le Nord.

Active dans l'Arctique depuis plus de 60 ans, Fednav transporte aujourd'hui plus de deux millions de tonnes de métaux de base de la région. Dans ce demi-siècle, la société a pris part à tous les grands projets miniers dans l'Arctique. L'entreprise est le plus gros armateur et affrèteur de transporteurs long-courriers de vrac sec et elle exploite la plus importante flotte de vraquiers brise-glaces du monde. **M**

for the Nunavik region of Quebec,” Ms. Paquin said in an interview.

Last July, the Groupe Desgagnés announced the acquisition of a new vessel, the 18th in its fleet, for deployment mainly in the Eastern Arctic as well as in international markets.

Louis-Marie Beaulieu, President, CEO and majority shareholder, said the \$25 million acquisition will enhance the leadership position of Desgagnés in northern communities where it has been active for over 45 years,

Built in a Chinese shipyard, the ship was named in honour of Captain Claude Desgagnés who worked for the enterprise for more than 50 years.

“Fednav has had an Arctic focus for many years, in effect our own Plan Nord,” commented Tim Keane, Vice-President of Enfotech, a subsidiary of Montreal's Fednav Group. “As such we are very aware of the feasibility of shipping from northern waters – something we have been doing successfully for more than 50 years, including year-round shipping capability from Nunavik for more than 15 years now.”

The Fednav Group, headquartered in Montreal, owns and operates the world's largest and most powerful ice-breaking bulk carriers, the **Umiak 1** and the **Arctic**. These vessels carry base metal concentrates from Raglan, Québec, and Voisey's Bay, Labrador, to Québec City, returning with re-supply materials loaded in St. Lawrence River ports.

Active in the Arctic for over 60 years, Fednav today transports over two million tonnes of base metals from the region. During this period, it has taken part in all major mining projects in the Arctic. The company is Canada's largest ocean-going, dry bulk, ship-owning and chartering group and operates the biggest fleet of ice-class bulk carriers in the world. **M**



La Société de développement économique du Saint-Laurent,
au cœur de la communauté maritime depuis 1985

Adhérer à la Sodes, c'est collaborer à l'essor de l'industrie maritime

C'est aussi :

- Protéger et promouvoir ses intérêts économiques
- Faire partie du plus important réseau d'acteurs de l'industrie
- Profiter de services exceptionnels adaptés aux besoins des membres
- Rester informé sur l'actualité maritime
- Participer à des événements de promotion
- Et bien plus!

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



Tasiujaq, one of many villages on Ungava Bay, where the tides can attain 55 feet (16.8 metres)!

Tasiujaq, un des nombreux villages sur la baie d'Ungava, où les marées peuvent atteindre 55 pieds (16,8 mètres)!

Les partenariats de la Grande Ourse

Grande Ourse Partnerships

Pierre Lacerte

À près de 2 000 kilomètres de Montréal, Ivujivik détient la palme du village le plus au nord du Québec. Vous trouvez ça loin? Comparez cette distance au chemin que les Nunavimmiut (habitants du Nunavik) ont parcouru depuis la signature de la Convention de la Baie-James et du Nord québécois (CBJNQ) en 1975 et vous conviendrez que ce n'est presque rien.

Rappelez-vous. Quatre ans plus tôt, au moment où le gouvernement du Québec baptisait «projet du siècle» son entreprise d'aménager des cours d'eau de la baie James, les droits des Inuits et des Cris étaient pratiquement inconsidérés. Or, dès la signature de la CBJNQ, les Inuits ont pu commencer à prendre leur destinée en main en fondant la Société Makivik.

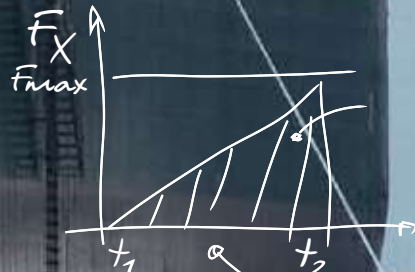
D'abord mandatée pour administrer les 90 millions de dollars versés à titre de compensations financières, l'organisation sans but lucratif fait bien davantage que

Some 2000 kilometres from Montreal, Ivujivik is Quebec's northernmost village. You think that's a long way away? Compare this distance to how far the Nunavimmiut (inhabitants of Nunavik) have come since the signing of the James Bay and Northern Quebec Agreement (JBNQA) in 1975 and you will agree that it is not much.

Recall this. Four years earlier, when the Government of Quebec called its undertaking to harness some of the waters of James Bay "the project of the century," Inuit and Cree rights were more or less disregarded. But with the signing of the JBNQA the Inuit were able to start assuming their destiny by founding the Makivik Corporation.

First mandated to administer the \$90 million paid in financial compensation, this not-for-profit organization does a lot more than protect the rights, interests

ACCUEILLIR LES GRANDS



$$A_{xe} = \int_{t_1}^{t_2} F dt = \frac{1}{2} F_{max} (t_2 - t_1) \textcircled{2}$$

(Hyp. : variation de la force)

GROUPOCEAN.COM

REMORQUAGE PORTUAIRE

CHANTIER NAVAL

DRAGAGE

LOCATION D'ÉQUIPEMENTS MARITIMES

RÉPARATION NAVALE ET INDUSTRIELLE

TRANSPORT MARITIME

OCEAN 40
L'INGÉNIOSITÉ MARITIME
1972-2012

de protéger les droits, les intérêts et les compensations financières des quelque 10 000 Nunavimut vivant dans 14 villages. Makivik veille au développement socioéconomique et culturel des habitants de ce territoire de 507 000 km², ainsi qu'à l'amélioration des conditions de logement. C'est sans compter qu'elle est propriétaire et exploite de grandes entreprises qui génèrent des emplois en partie comblés par ses concitoyens.

Au risque d'étonner plusieurs visages pâles, soulignons que les entreprises de Makivik ne sont pas subventionnées par les gouvernements du Sud et qu'elles sont toutes des propriétés québécoises. Et contrairement à ce que peuvent croire plusieurs, les communautés inuits sont loin de se confiner à la confection de raquettes en babouche et à la sculpture de pierre à savon. À preuve, la Société Makivik a fondé Air Inuit dès 1978.

Naissance d'Air Inuit

Il est loin le temps où les pilotes du premier Beaver demandaient aux citoyens du Grand Nord d'illuminer les pistes avec leurs phares de motoneige et où tout un chacun devait participer au chargement et au déchargement des appareils. Fort d'une flotte d'une trentaine d'appareils (dont deux 737-200C, dix Dash 8-300, sept Twin Otter), de quelque 625 employés et de ses nouvelles installations valant 37,5 millions de dollars à Ville Saint-Laurent (dont un hangar pouvant loger six 737), Air Inuit constitue la voie royale de communication du Grand Nord québécois. Et ce n'est pas un détail que de souligner que l'entreprise est une propriété exclusive du peuple du Nunavik.

Au fil des 30 dernières années, Air Inuit a fait des petits dont First Air n'est pas le plus malingre. En 1990, la société Makivik a fait l'acquisition de cette flotte qui, avec les deux seuls Hercules civils en service en Amérique du Nord et ses quelque 1 000 employés, constitue le troisième transporteur aérien en importance au Canada.

Évidemment, comme les capitaux et l'expertise ne poussent pas sur la banquise, les entreprises du Nord doivent souvent former des partenariats entre eux ou avec des entreprises du Sud. Par exemple, Air Inuit est actionnaire minoritaire avec Nunavik Rotors, une firme détenue et exploitée par des intérêts locaux offrant un service de transport par hélicoptère à large fuselage.

Si la voie des airs est capitale, la voie maritime est, elle, absolument irremplaçable pour une région totalement dépourvue de réseaux routiers et ferroviaires. La nourriture, le carburant et les matériaux de construction sont, par exemple, transportés par quatre navires de la Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS) et acheminés dans une quarantaine de localités disséminées entre le Groenland et les Territoires du Nord-Ouest.

Détenus majoritairement par des firmes locales inuits et à 49 % par la Société Makivik et Transport Nanuk, les navires de la NEAS, d'une capacité totale de transport de près de 52 000 m³, parviennent à faire de trois à quatre voyages entre la fin juin et le début octobre dans les conditions extrêmes de l'été arctique.

and financial compensation of close to 10,000 Nunavimut living in 14 villages. Makivik oversees the socioeconomic and cultural development of the inhabitants of this area of 507,000 km², as well as the improvement of their housing conditions. This, in addition to the fact that it owns and operates some major businesses that generate jobs employing many of their fellow citizens.

Perhaps to the surprise of many palefaces, it is worth mentioning that the businesses of Makivik are not subsidized by the governments in the South and they are all Quebec properties. And contrary to what many may think, the Inuit communities do a lot more than make gut snowshoes and carve soapstone sculptures. One example is the Makivik Corporation, which founded Air Inuit as early as 1978.

Birth of Air Inuit

Times have changed since the first Beaver pilots asked the citizens of the High Arctic to light up the runways with their snowmobile headlights and when everybody had to lend a hand loading and unloading the aircraft. With a fleet of about 30 airplanes (including two 737-200Cs, ten Dash 8-300s and seven Twin Otters), some 625 employees and its new facilities worth \$37.5 million in Ville Saint-Laurent (including a hangar that can accommodate six 737s), Air Inuit became the chief means of communications in Quebec's High Arctic. And it should be noted that this company is the exclusive property of the people of Nunavik.

In the past 30 years, Air Inuit has produced some offspring, of which First Air is not the least significant. In 1990, the Makivik Corporation purchased this fleet, which with the only two civil Hercules aircraft in service in North America and its 1,000 or so employees, is the third largest airline in Canada.

Obviously, since capital and expertise don't grow on pack ice, businesses in the North often have to form partnerships among themselves or with businesses in the South. For instance, Air Inuit is a minority shareholder in Nunavik Rotors, a firm owned and operated by local interests offering wide-fuselage helicopter transportation service.

If air travel is crucial, sea travel is absolutely indispensable for a region totally devoid of any highway or railway networks. Food, fuel and building materials, for instance, are transported by four vessels belonging to Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS) and distributed to some 40 locations spread out between Greenland and the Northwest Territories.

The majority of its shares being held by local Inuit firms, and 49% by the Makivik Corporation and Transport Nanuk, NEAS's ships, with a total shipping capacity of close to 52,000 m³, manages to make three or four voyages between late June and early October in the extreme conditions of the Arctic summer.

ARCTIC SEALIFT YOU CAN DEPEND ON

“RELIABLE”

“OUTSTANDING CUSTOMER SERVICE”



“FLEXIBLE SCHEDULES AND EXPERT PLANNING”

“INUIT OWNERSHIP AND EMPLOYMENT”



Succeed with **NEAS**

Reserve online www.NEAS.ca

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



RELIABLE

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

Suzanne Paquin of NEAS praises the close collaboration with Makivik Corporation and Inuit partners.

Suzanne Paquin de NEAS fait l'éloge de l'étroite collaboration avec la Société Makivik et les partenaires Inuits.



Pierre Lacerte

Les plus hautes marées du monde

Dans ces contrées inhospitalières, l'expression «contre vents et marées» prend tout son sens pour NEAS. Même en juillet, le couvert de glace peut changer en à peine quelques heures selon la direction des vents. Pour y compliquer les choses, c'est dans cette région que l'on enregistre les plus fortes marées du monde. À Iqaluit, elle est de 35 pieds, alors qu'à Tasiujaq, dans la baie d'Ungava, elle atteint... 55 pieds!

«Ces marées créent des pertes de temps énormes», indique Suzanne Paquin, présidente de l'entreprise fondée en 1998. Dans ces localités où les infrastructures sont souvent déficientes, le chargement et le déchargement des marchandises doivent être interrompus deux fois par jour. «Nous n'avons donc pas le choix de travailler jour et nuit, dit-elle. Il ne suffit pas de se rendre dans l'Arctique. Il faut aussi pouvoir en revenir.» Dans ce coin du monde, l'étau des glaces ne pardonne pas.

Ces navires ravitailleurs sont forcés de jeter l'ancre au large et d'avoir à bord leurs propres remorqueurs, tracteurs, monte-charges et barges. Plus étonnant encore, le premier conteneur à être déchargé sur la plage en amont de la ligne de haute marée sert de bureau et de groupe électrogène à l'entreprise. «Non seulement nos capitaines doivent-ils connaître la navigation dans des glaces qui n'ont rien à voir avec celles du Saint-Laurent, déclare Suzanne Paquin, mais ils sont également débardeurs. Croyez-moi, c'est du sport!» Il faut voir les premiers monte-charges s'époumoner à déplacer les montagnes de glace échouées sur les plages avant de commencer le déchargement. En dépit de tous les obstacles, la flotte de l'entreprise s'est accrue de 160 % au cours des cinq dernières années.

Un autre bel exemple de partenariat dans le domaine maritime vient de Desgagnés Transarctik, du Groupe Desgagnés,

The highest tides in the world

In these inhospitable climes, the expression “Come hell or high water!” takes on its full meaning for the NEAS. Even in July, the ice cover can change in scarcely a few hours, depending on the direction of the winds. To make matters worse, it is in this region that the highest tides in the world have been recorded. In Iqaluit, they reach 35 feet, while in Tasiujaq, in Ungava Bay, they can go as high as 55 feet!

“These tides can cause a huge waste of time,” says Suzanne Paquin, President and CEO of the business founded in 1998. In these places, where infrastructures are often lacking, the loading and unloading of goods has to be interrupted two or three times a day. “So we have no choice but to work day and night,” she says. “It’s not enough just to get to the Arctic, we also have to get back.” In this part of the world, the grip of the ice is unforgiving.

These supply ships are forced to anchor at sea and to have on board their own tugs, tractors, hoists and barges. Even more amazing, the first container unloaded on the beach above the tideline serves as the business’s office and electrical power unit. “Not only must our captains know all about navigating in ice, which is entirely different from the ice found in the St. Lawrence,” says Suzanne Paquin, “but they must also act as dockworkers. I can tell you, it’s lots of fun!” It’s really something to see the first hoists groaning under the weight of the mountains of ice accumulated on the beaches before unloading begins. In spite of all the obstacles, the company’s fleet has grown by 160% over the past five years.

Another fine example of partnership in this area



Ship out

REPAIRS CONVERSIONS

Strategically located on the St. Lawrence River.
En route to the ports of Québec City and Montréal.
Ports nearby: Sept-Îles, Baie-Comeau,
Port-Cartier, Havre-Saint-Pierre

DRY DOCK

Length: 800 ft. (244 m) • Width: 90 ft. (27,4 m)

Lat.: 49° 00' 05. N • Long.: 66° 58' 52. W

info@verreaultnavigation.com

verreaultnavigation.com

418 729-3733



VERREAULT NAVIGATION

We go the extra yard.

qui est actif depuis plus de 40 ans dans le nord du Québec et l'est de l'Arctique canadien. Entre les mois de juillet et octobre, des voyages réguliers lui permettent, notamment, d'approvisionner en marchandises diverses les 14 villages inuits situés au Nunavik. Dans cette région, Transarctik est partenaire avec la Fédération des coopératives du Nouveau-Québec dans Tagramut Transport.

Par ailleurs, il ne faut pas oublier, non plus, la présence, en hiver comme en été, des deux navires super-puissantes de Fednav – l'entreprise de transport maritime montréalaise qui depuis des décennies mérite le titre de pionnière de l'Arctique.

Parmi les Inuits qui frétilent en voyant arriver chaque navire, Johnny Adams est certainement l'un des plus fébriles. Âgé de 52 ans, l'ancien maire de Kuujuaq est aujourd'hui aux commandes de plusieurs entreprises inuits dont la Nunavik Rotors (mentionnée plus haut) et la firme de construction et de rénovations d'infrastructures Laval Fortin Adams, la plus importante compagnie privée inuits du Nunavik (50 M\$) dont il est devenu l'actionnaire principal après s'être associé au Groupe Laval Fortin, d'Alma, en 2005.

Depuis la création de ce partenariat, la liste des projets d'envergure réalisés au Nunavik et ailleurs au Québec n'en finit plus de s'allonger: construction de l'aérogare Kuujuaq, nouveau port de mer pour la mine Raglan, travaux de fondation et de mise en place du couvercle de l'entrée de la mine de Xstrata Zinc à Matagami, rénovation de quatre arénas du Nunavik et d'immeubles d'habitation à Kuujuarapik et quoi encore.

En voyant ce prospère homme d'affaires aux commandes de son bateau, de son hélicoptère et de son avion privé, on a peine à croire qu'il est issu de parents nomades et qu'il a vécu ses jeunes années dans une cahute sans eau courante ni électricité. Mais de cela, Johnny ne se plaint aucunement. Ce qui le fatigue, c'est bien davantage de voir certaines entreprises du Sud qui, pour pouvoir se qualifier, se servent de prête-noms. «Il y a eu des centaines de millions de dollars en projets qui n'ont laissé que très peu pour les gens du Nord. Notre région, estime-t-il, doit être partie prenante aux négociations et avoir son mot à dire pour le développement de notre territoire. Nous avons le sentiment que ce Plan Nord a été développé sans nous.»

À venir: le Plan Nunavik

Est-il découragé pour autant? Pas du tout. Johnny Adams compte beaucoup sur le Plan Nunavik rédigé en 2010 par la Société Makivik et l'Administration régionale Kativik avant l'existence du Plan Nord de l'ancien gouvernement Charest. Le Plan Nunavik qui sera présenté en 2014 proposera une vision du développement et des priorités du Nunavik sur un horizon de 25 ans dans de très nombreux domaines tels que le logement, la santé, l'éducation, l'environnement, la culture, les ressources non renouvelables, l'énergie et le transport.

En attendant, les Inuits vont de l'avant. Depuis 15 ans, les corporations foncières Nuvumiut Developments de Salluit et de Kangiqsujuaq forment, avec la Société

comes from Desgagnés Transarctik, part of the Groupe Desgagnés, which has been working for over 40 years in northern Quebec and the eastern Canadian Arctic. Between July and October, regular voyages make it possible, for example, to supply the 14 Inuit villages located in Nunavik with various goods. In this region, Transarctik is partners with the Fédération des coopératives du Nouveau Québec in Tagramut Transport.

Nor must we forget the presence, in winter as in summer, of two super-powerful vessels belonging to Fednav, the Montreal maritime transport company that for decades has rightfully earned the title of pioneer of the Arctic.

Among the Inuit who get excited as they see each boat arrive, Johnny Adams has to be one of the most excited. Aged 52, the former mayor of Kuujuaq is now heads of several Inuit companies, including Nunavik Rotors (mentioned above) and the infrastructure renovation and construction firm Laval Fortin Adams, the largest private Inuit company in Nunavik (\$50 million), whose majority shareholder he became after becoming associated with the Groupe Laval Fortin, in Alma, in 2005.

Since the creation of this partnership, the list of large-scale projects completed in Nunavik and elsewhere in Québec won't stop growing: construction of the Kuujuaq air terminal, a new seaport for the Raglan mine, work to build the foundations and install the cover of the entrance to the Xstrata Zinc mine in Matagami, renovation of four arenas in Nunavik and some housing units in Kuujuarapik, and the list goes on.

Seeing this prosperous businessman at the controls of his boat, his helicopter or his private plane, we have a hard time believing that he is the son of nomadic parents and that he lived his early years in a hut without running water or electricity. But Johnny has no complaints about that. What bothers him much more is seeing certain companies from the South that, in order to qualify, serve as dummies. "There have been hundreds of millions of dollars' worth in projects that have generated very little profit for people in the North. Our region should be a stakeholder in negotiations and have its say in the development of our territory. We get the feeling that this Plan Nord was developed without us."

In the pipeline: Plan Nunavik

Is he discouraged by all this? Not at all. Johnny Adams is banking on Plan Nunavik, drafted in 2010 by the Makivik Corporation and the Kativik Regional Administration before Plan Nord was developed by the former Charest government. Plan Nunavik, to be presented in 2014, will offer a vision of the development and priorities of Nunavik over the next 25 years in a wide range of areas, such as housing, health, education, the environment, culture, non-renewable resources, energy and transportation.

In the meantime, the Inuit are moving ahead. For 15 years now, the land corporations Nuvummiut Develop-



Pictured in front of a chopper, entrepreneur Johnny Adams heads several Inuit enterprises in Nunavik.

L'entrepreneur Johnny Adams ici photographié devant un hélicoptère, dirige plusieurs entreprises inuites au Nunavik.

Makivik, des partenariats avec des entreprises du Sud pour réaliser de la prospection, des forages souterrains ou à ciel ouvert à la mine Raglan, l'unique mine de nickel au Québec.

Au dire de Ron Cameron, le directeur général de la corporation foncière de Salluit, ces partenariats ont bénéficié à toute la communauté du village. «Ça nous a permis de nous faire construire une piscine de 10 millions de dollars, un centre de conférences de 7,2 millions de dollars, une église, un garage et d'acquérir de l'équipement lourd.» Vive les partenariats, alors? À tout prendre, Ron a tout de même une petite réserve. «Les partenariats, c'est bien, mais c'est plus satisfaisant de travailler avec des compagnies privées qu'avec des entreprises publiques. Elles sont trop préoccupées par les profits des actionnaires.»

Tiens! Voilà Michael Cameron, le fils de Ron, qui se joint à l'entrevue téléphonique. «Je m'excuse du retard. Il y avait un loup dans ma cour, ce matin.» Voilà une excuse dont on ne pourrait vraiment pas se servir dans le Sud. **M**

ments in Salluit and Kangiqsujuaq, with the Makivik Corporation, have formed partnerships with businesses from the South, for prospecting and underground or open-mine drilling at the Raglan mine, Quebec's sole nickel mine.

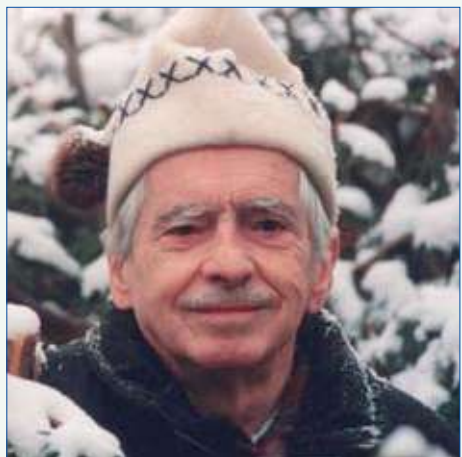
According to Ron Cameron, the CEO of the Salluit land corporation, these partnerships have benefited the village's entire community. "This has enabled us to build ourselves a swimming pool worth \$10 million, a conference centre worth \$7.2 million, a church and a garage, and to acquire some heavy equipment." So long live partnerships? Ron has one small reservation. "Partnerships are all very well, but it's more satisfying to work with private companies than public corporations. They're too concerned about the shareholders' profits."

Hold on. Michael Cameron, Ron's son, joins the telephone interview. "I'm sorry I'm late. There was a wolf in my yard this morning." There's an excuse you wouldn't likely have in the South. **M**

Louis-Edmond Hamelin

The Father of Nordicity Le père de la nordicité

Pierre Lacerte



En 1948, lorsqu'il entreprit ses premiers voyages dans le bassin de la baie de James, Louis-Edmond Hamelin n'avait que 25 ans en bandoulière. Boursier du Royal Canadian Geographical Society et titulaire d'une maîtrise en économie portant sur la géographie sociale, le jeune «Daniel Boone» de Saint-Didace de Maskinongé avait tout sauf froid aux yeux lorsqu'il s'est lancé sur les traces de la nordicité québécoise.

Encore au début des années 1960, au moment où il accompagne René Lévesque dans un voyage de reconnaissance territoriale et avant de fonder le Centre d'études nordiques (CEN), la région arctique était pratiquement une *terra incognita*. Louis-Edmond Hamelin n'aurait alors jamais imaginé que, de son vivant, les calottes glaciaires qu'il avait arpentées rétréciraient comme peau de chagrin et que des grizzlis en viendraient à s'accoupler avec des ours polaires.

Celui que l'on surnommait le père de la nordicité canadienne devra patienter jusque dans les années 1970 avant que les scientifiques et les gouvernements ne commencent vraiment à pointer vers le nord magnétique.

Heureusement, aujourd'hui, cinquante après y avoir enfoncé ses premiers crampons, le CEN est devenu un centre d'excellence interuniversitaire regroupant plus de 200 chercheurs, étudiants, stagiaires et professionnels venant de diverses disciplines. Grâce à ses biologistes, microbiologistes, géographes, géologues, ingénieurs, archéologues et spécialistes en aménagement du territoire, le Centre a pour mission de contribuer au développement durable des régions nordiques en améliorant notre compréhension des changements environnementaux et de leurs enjeux.

Au fil des décennies, l'écrivain géographe a été sacré officier de l'Ordre du Canada (1974) et grand officier de l'Ordre national du Québec (1998). On doit aussi à ce grand humaniste une douzaine de publications dont certaines ont été primées. Il fut le premier directeur de l'Institut de géographie à l'Université Laval et a également occupé le poste de recteur à l'Université du Québec à Trois-Rivières.

Aujourd'hui, à 89 ans, Louis-Edmond Hamelin porte toujours un regard global sur le Québec, un regard qui ne peut nous laisser de glace... 

In 1948, when he first started his travels to the James Bay basin, Louis-Edmond Hamelin was only 25 years old. Already a Fellow of the Royal Canadian Geographical Society, with a master's degree in economics for his work in social geography, this young "Daniel Boone" from Saint-Didace de Maskinongé boldly began his quest for Quebec's Nordicity.

In the early 1960s, when he accompanied René Lévesque on a territorial reconnaissance trip and before he founded the Centre for Northern Studies (CEN), the Arctic was still more or less *terra incognita*. Never at that time would Louis-Edmond Hamelin have imagined that, within his lifetime, the ice caps he had surveyed would be shrinking to such an extent that grizzlies and polar bears would have begun mating together.

The man who would be called the Father of Canadian Nordicity would have to wait until the 1970s before scientists and governments really began to turn their gaze towards the magnetic north.

Happily, today, 50 years after its creation, the Centre for Northern Studies has become an inter-university centre of excellence bringing together over 200 researchers, students, interns and professionals from a whole range of disciplines. With its biologists, microbiologists, geographers, geologists, engineers, archaeologists and land-management specialists, the Centre's mission is to contribute to the sustainable development of northern regions while deepening our understanding of environmental change and related issues.

Since then, the writer and geographer has been made an Officer of the Order of Canada (1974) and Grand Officer of the National Order of Quebec (1998). This great humanist also has a dozen publications to his credit, some of which have won awards. He was the first Director of the Institut de géographie, Université Laval, and is the past President of the Université du Québec à Trois-Rivières.

Now, at the age of 89, Louis-Edmond Hamelin continues to take a far-reaching look at Quebec – a look that can't leave us cold... 



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 CHALLENGES WE MEET

At Logistec, our commitment to provide timely responses and services is enhanced by our ability to monitor real-time performance. We are committed to the new opportunities that the latest technologies provide.

www.logistec.com



Tie your business to the world

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

Port of Montreal
Port de Montréal

www.port-montreal.com



Edith van de Walde

Fourteen villages dot the coastlines of the Ungava and Hudson bays.

Quatorze villages sont disséminés sur les côtes de la baie d'Ungava et de la baie d'Hudson.

De nouvelles responsabilités pour la Commission de la qualité de l'environnement Kativik

New challenges for the Kativik Environmental Quality Commission

Kathlyn Horibe

Note du rédacteur en chef : Le présent reportage est basé sur une interview de Peter Jacobs qui a été réalisée avant l'annonce des changements au Plan Nord que pourrait décider la nouvelle équipe élue à Québec.

Le Nord québécois représente environ 55 % de la superficie totale des terres émergées de la province. En mai 2011, l'ancien gouvernement libéral de Jean Charest a désigné cette immense région aux ressources abondantes comme cible de développement. Le Plan Nord est une ambitieuse stratégie de 80 milliards de dollars pour la mise

Editor's note : This report is based on an interview with Peter Jacobs prior to any detailed public release of possible changes to the Plan Nord announced by the new government in Québec City.

Northern Quebec covers about 55 per cent of the province's total land surface. In May 2011, the previous Liberal government of Jean Charest targeted this immense resource rich area for development. Plan Nord is an ambitious \$80-billion development strategy for the 600,000-square-kilometre area—approximately

Message du ministre des Transports



Cette année, la Journée maritime québécoise a un thème inspirant : Rayonner, développer, prospérer. C'est avec une grande fierté que je m'associe pour la première fois à titre de ministre des Transports à cette journée vouée aux échanges sur les enjeux d'une industrie essentielle à notre économie.

L'industrie maritime a un rayonnement considérable et génère d'importantes retombées économiques dans plusieurs régions du Québec. Selon l'étude d'impact économique de l'industrie maritime au Québec réalisée en 2011, l'industrie maritime a contribué au PIB du Québec à hauteur de 2,3 milliards de dollars en 2010. Au cours de cette même année, plus de 3 milliards de dollars de dépenses ont été engagées par environ 260 entreprises actives dans les opérations de navigation et portuaires ainsi que dans les autres services de soutien.

Un tel dynamisme ne pourrait s'expliquer sans une main-d'œuvre hautement qualifiée. Au Québec, c'est 12 300 emplois directs et 6 000 emplois indirects qui sont générés par le transport maritime. Ils représentent une masse salariale globale de près de 1 milliard de dollars, dont plus de 2 % sont consacrés annuellement à la formation continue. Il s'agit là d'un investissement judicieux pour une industrie qui poursuit son expansion à une cadence soutenue et qui offre d'excellentes perspectives pour la relève dans des carrières aux horizons multiples et aux conditions très alléchantes.

Je tiens également à souligner la contribution de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) et des Armateurs du Saint-Laurent qui participent à l'organisation et à la promotion de la Journée maritime québécoise depuis son instauration par le gouvernement du Québec en 2001.

Soyez tous assurés que le ministère des Transports continuera à collaborer avec ses partenaires et tous les intervenants du milieu maritime afin d'encourager le développement et la prospérité d'une industrie au cœur de l'activité socioéconomique dans plusieurs régions du Québec.

**Le ministre des Transports et ministre des Affaires municipales,
des Régions et de l'Occupation du territoire,**

Sylvain Gaudreault



Transports
Québec 

en valeur de cette région de 600 000 kilomètres carrés – environ deux fois la France – qui s’étend jusqu’à l’Arctique au nord du 49^e parallèle.

Le Plan Nord, dont la mise en œuvre va s’échelonner sur 25 ans, aura de profondes répercussions sur les populations inuite et crie du Nunavik (Nunavik signifie «endroit où vivre» en langue inuktitut). La région, qui comprend le tiers septentrional de la province, est située dans les zones climatiques arctique et subarctique. Quelque 12 000 Inuits habitent 14 villages côtiers des baies d’Ungava et d’Hudson.

Le Plan Nord aura également des conséquences administratives considérables pour la Commission de la qualité de l’environnement Kativik (CQEK), qui surveille les répercussions environnementales et sociales des projets de développement au Nunavik.

«Le Plan Nord va donner plus de travail à la Commission et nous aurons assurément plus de projets à examiner qu’en temps normal», a déclaré au *Maritime Magazine* le président Peter Jacobs. «Notre rôle est d’être attentifs aux milieux humain et physique ainsi qu’à la façon dont les projets proposés peuvent les influencer. Si certains projets sont relativement mineurs, il y en a eu récemment plusieurs qui étaient majeurs, qu’il s’agisse de l’établissement de parcs nationaux dans le Nord québécois ou d’énormes projets miniers.»

Architecte-paysagiste et professeur à l’Université de Montréal, M. Jacobs, préside la Commission depuis plus de 30 ans.

Créée en 1979, la Commission se réunit six fois par année pour examiner annuellement une trentaine de projets. Parmi les plus récents et les plus importants, on peut citer la mine Raglan d’Xstrata Nickel à 100 km au sud de la baie Déception, d’où on extrait annuellement 150 000 tonnes de concentré de nickel, et le projet Nunavut Nickel de Canadian Royalties.

Conditions biophysiques et sociales

La Commission se penche sur un large éventail d’enjeux biophysiques, comme la flore et la faune, l’archéologie et l’histoire naturelle, de même que les questions sociales. M. Jacobs a ajouté: «Les questions sociales sont extrêmement complexes et on ne peut jamais y répondre par oui ou par non.»

Dans presque tous les cas, la Commission fixe des conditions, tant biophysiques que sociales, pour qu’un projet puisse aller de l’avant. Elle peut exiger, par exemple,

twice the size of France—located north of the 49th parallel and extending to the Arctic.

Plan Nord, which will take 25 years to implement, will have a profound effect on the Inuit and Cree population of Nunavik, which

means “place to live” in the Inuktitut dialect. Comprising the northern third of the province, the region lies in both the Arctic and subarctic climate zones. Some 12,000 Inuit inhabit 14 villages along the coasts of the Ungava and Hudson bays.

Considerable administrative consequences will also be felt by the Kativik Environmental Quality Commission, which oversees the environmental and social impacts of proposed development projects in Nunavik.

“Plan Nord will increase the Commission’s workload and there will undoubtedly be more projects than we might normally have to review,” said chair Peter Jacobs who was interviewed by *Maritime Magazine*. “Our role is to be sensitive to both the social and physical environment and how the proposed projects might impact that environment. Some of the projects are relatively small. Recently a number of them have been quite large, ranging from the provision

of national parks in Northern Quebec to huge proposed mining projects.”

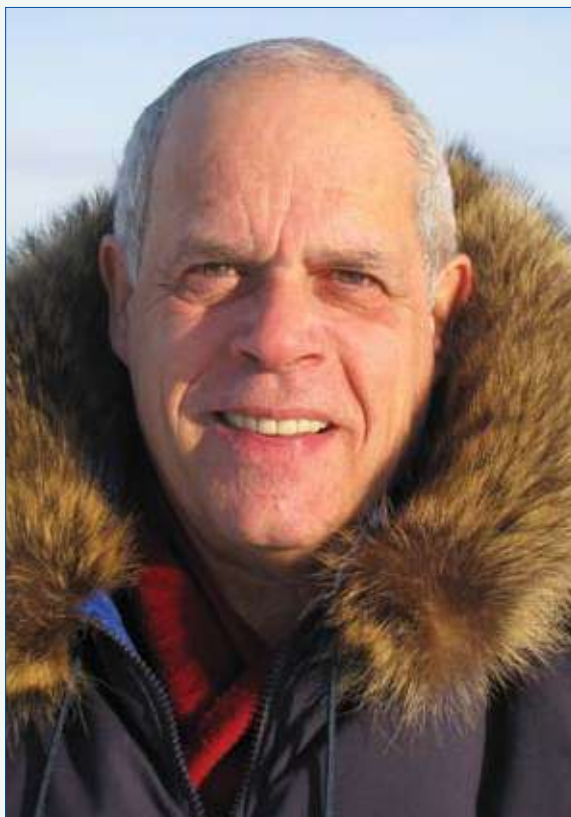
A landscape architect and Université de Montréal professor, Mr. Jacobs has chaired the Commission for over three decades.

Established in 1979, the Commission meets six times a year to review about 30 projects annually. Some of the larger more recent projects included Xstrata Nickel’s Raglan Mine located 100 km south of Deception Bay, which mines 150,000 tonnes annually of nickel concentrates, and Canadian Royalties’ Nunavut Nickel project.

Biophysical and social conditions

A large range of biophysical issues are reviewed, such as flora and fauna, archaeology and environmental history as well as social issues. Mr. Jacobs added, “The social issues are extremely complex and they are not subject to yes and no answers.”

In virtually all instances, the Commission states conditions, both biophysical and social, for any project



Scott Heyes

Peter Jacobs,
Chair of the Kativik Environmental Quality Commission.

Peter Jacobs, président de la Commission de la qualité de l’environnement Kativik.

que soit formé, pour surveiller la réalisation du projet, un groupe de travail composé de membres des collectivités touchées. «Ce n'est que l'une des 30 ou 40 conditions que nous pouvons prescrire», d'expliquer M. Jacobs.

Un exemple de condition physique: restreindre l'expédition de minerai dans un port pendant la période de mise bas des phoques. En parallèle, la compagnie minière et la Société Makivik peuvent s'entendre sur les répercussions et les avantages. M. Jacobs a indiqué: «Cette entente et nos conditions représentent, de façon générale, nos outils pour gérer les questions sociales.»

La Société Makivik est une organisation sans but lucratif qui gère les fonds du patrimoine pour le bénéfice économique des Inuits du Nunavut comme le prévoit la Convention de la Baie-James et du Nord québécois de 1975 et l'Accord de 2008 sur les revendications territoriales des Inuits du Nunavik.

En ce qui concerne les recommandations de la Commission, M. Jacobs a déclaré: «Le gouvernement s'est toujours scrupuleusement conformé à nos décisions et recommandations au cours des 33 années d'existence de la Commission.»

Des projets bien plus considérables sont à l'étude

Toutefois, le Plan Nord, c'est une tout autre affaire. «Certains projets miniers issus du Plan Nord sont véritablement colossaux», a déclaré M. Jacobs.

to proceed. One condition might be a working group comprised of the affected communities, which would review the project's progress. "That's one of about 30 or 40 conditions that we might stipulate," Mr. Jacobs explained.

A physical condition might restrict the shipment of ore from a port when seals are calving. In parallel, there could also be an Impact Benefit Agreement between the mining company and Makivik Corporation. Mr. Jacobs said, "This agreement and our conditions are by and large the way in which the social issues are managed over time."

Makivik is a not-for-profit organization that manages the heritage funds for the economic benefit of Nunavut's Inuit provided for in the 1975 James Bay and Northern Québec and the offshore 2008 Nunavik Inuit Land Claim Agreements.

Regarding the Commission's recommendations, Mr. Jacobs said, "In the 33 years, it has operated, our decisions and recommendations have been scrupulously followed by the government."

Much larger projects under consideration

However, Plan Nord is a whole other kettle of fish. "Some of the mining projects related to Plan Nord are truly gigantic," Mr. Jacobs said.

The proposed Oceanic Iron Ore project, for ex-



**Le transport maritime
courte distance,**
partenaire du dynamisme
économique régional

Shortsea Shipping:
*A Partner in Dynamic Regional
Economic Activity*

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

L'association représente une flotte de près
de 120 navires battant pavillon canadien.
The Association represents nearly
120 Canadian-flagged vessels.

www.armateurs-du-st-laurent.org

Photo: Thierry Richard



Groupe Desgagnés

A Desgagnés ship brings vital supplies to an Arctic coastal community.

Un navire du Groupe Desgagnés livre des fournitures vitales à une localité côtière arctique.

Le projet d'Oceanic Iron Ore, par exemple, porte sur la production annuelle de 10 à 20 millions de tonnes de minerai sur une période de 48 ans, avec un taux quotidien moyen d'extraction qui pourrait atteindre les 144 tonnes. Le site en question est voisin d'Aupaluk, 190 habitants, le plus petit des 14 villages. Exploitée 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, la mine emploiera de 650 à 1 400 travailleurs, 3 à 7 fois la population d'Aupaluk.

«Je crois savoir que dans la collectivité, il y en a beaucoup qui ont hâte que le projet soit mis en œuvre, a indiqué M. Jacobs, parce que le manque d'emplois dans le Nord est un problème très grave, pour les jeunes surtout.» Au moins la moitié des habitants du Nunavik a moins de 18 ans.

«Au village, par contre, il y a des inquiétudes, car on parle ici d'une communauté traditionnelle, qui vit de chasse, de pêche et de trappage. Si la mine fonctionne jour et nuit, l'éclairage va affecter les espèces sauvages, il va y avoir du bruit et bien d'autres répercussions sur la culture.»

Un volet de la stratégie du Plan Nord, c'est d'aller de l'avant de façon «très dynamique» pour établir des parcs nationaux dans le Nord. «Nous nous sommes penchés sur quatre d'entre eux jusqu'ici, a indiqué M. Jacobs. Nous parlons de superficies vraiment énormes qui sont vouées à la conservation – une façon de faire contrepoids aux vastes régions exploitées par les compagnies minières.»

En ce qui concerne l'engagement de consacrer 50 % du territoire du Plan Nord à la protection de l'environnement et au développement non industriel, M. Jacobs se demande: «Comment va-t-on gérer cela? Même à l'intérieur des parcs nationaux, qui constituent environ 15 % des 50 %, il n'est pas évident que le territoire pourra être géré de la façon dont on gère habituellement un parc national. Il s'agit d'étendues immenses, immenses.»

Et il a ainsi conclu: «Pas mal d'emplois vont être créés par les mines – pas autant que les gens l'espéraient; il ne serait ni exact ni honnête de ne parler que des tensions ou des contraintes, il y a également des avantages.» **M**

ample, is to produce 10 to 20 million tonnes of ore annually over a period of 48 years with an average daily extraction rate of up to 144 tonnes. The project is situated near Aupaluk with a population of 190, the smallest village of the 14. Operating 24/7, the mine will require 650 to 1,400 workers, more than three to seven times the population of Aupaluk.

“There are many in the community, from what I understand, who are anxious that the project be developed,” Mr. Jacobs said, “because jobs in the North are a very serious concern, particularly for the youth.” At least half of Nunavik’s population is under 18 years of age.

“From the village point of view,” he indicated, “some people are concerned because the community is a traditional one oriented toward hunting, fishing and trapping. If the mine operates day and night, the lights will affect wild life, there’ll be noise and a number of other impacts on the culture.”

Part of the Plan Nord strategy has been to move “very aggressively” to establish national parks in the North. “We’ve reviewed four of them so far,” Mr. Jacobs said. “We’re talking about really large areas that are being put into conservation—something of a counterbalance to the large areas being operated by the mining companies.”

As for the commitment to dedicate 50 per cent of the Plan Nord territory to environmental protection and non-industrial development, Mr. Jacob wondered: “How’s that going to be managed? Even within the national parks, which account for about 15 per cent of the 50 per cent, it’s not clear that that territory can be managed in the sense we usually attribute to national park management. It’s just an immense, immense area.”

And he concluded: “There will be quite a number of jobs created by the mines—not as much as people hoped—but it would be not at all accurate or fair to deal only with the additional stresses, there are advantages as well.” **M**

Leo Ryan

Arezki Belounis, André M. Benoît, Ernest Drolet

Guide d'application des Règles et des principes Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer incluant les modifications canadiennes

Depuis des siècles, la sécurité en mer est une préoccupation et une priorité des marins à cause de la place de plus en plus grande qu'occupe la navigation maritime dans le transport commercial et non commercial. Il n'existait cependant pas encore de guide détaillé et facile à consulter sur les règles pour prévenir les abordages en mer édictées dans le Règlement international et les modifications canadiennes. Cette lacune est désormais comblée grâce à l'initiative d'Arezki Belounis, longtemps capitaine au long cours et aujourd'hui professeur à l'Institut maritime du Québec, du pilote du Saint-Laurent à la retraite Ernest Drolet et d'André Benoît, un passionné de la navigation de plaisance.

Émaillé d'illustrations, de photographies et de tableaux, le guide de 510 pages se veut un outil indispensable pour tous ceux qui s'intéressent, directement ou indirectement, à la navigation maritime. Le Règlement s'applique à toutes les catégories de bateaux, sans distinction de longueur, de taille et de tirant d'eau – des plus imposants chalutiers et cargos marchands aux plus petites embarcations de plaisance.

Dans les eaux canadiennes et en particulier dans certaines sections du Saint-Laurent, les chenaux étroits et les forts courants constituent des risques majeurs pour la sécurité de la navigation.

Dans la préface, le capitaine Michel Pouliot, ex-président de l'Association des pilotes maritimes du Canada et de l'International Maritime Pilots' Association, fait un éloge enthousiaste du guide pour sa facilité et sa rapidité d'utilisation. On espère une traduction en anglais le plus tôt possible. **M**

Arezki Belounis, André Benoît et Ernest Drolet. *Guide d'application des Règles et des principes – Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer*. Wilson & Lafleur ltée, Montréal. ISBN 978-2-89689-073-6

For several centuries, safety at sea has been a pre-occupation and priority of mariners as maritime navigation has become a growing activity in commercial shipping and non-commercial forms. What has lacked up to the present, however, is a publication that offers a detailed, easy-to-consult guidebook on the prevention of collisions according to international regulations and their Canadian modifications. This gap has now been filled thanks to the combined initiative of Arezki Belounis, a longtime captain on the high seas and today professor at the Institut maritime du Québec, retired St. Lawrence River pilot Ernest Drolet, and André Benoît, an impassioned pleasure boater.

Filled with illustrations, photographs and tables, the 510-page guidebook is conceived as an essential tool for all parties interested in marine navigation, directly or indirectly. The regulations apply to all categories of boats, regardless of their length, size and draught – from the largest commercial freighters and fishing trawlers to the smallest pleasure boat.

In Canadian waters, the narrow channels and strong currents in sections of the St. Lawrence in particular can represent major challenges in navigation safety.

In the preface, Capt. Michel Pouliot, past President of the Canadian Marine Pilots Association and of the International Marine Pilots Association, glowingly praises the guidebook for its timeliness and practicality. One hopes that an english translation will be available as soon as possible. **M**

Arezki Belounis, André Benoit and Ernest Drolet. *Guide d'application des Règles et des principes – Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer*. Wilson & Lafleur ltée, Montréal. ISBN 978-2-89689-073-6





PROJECT CARGO CARGAISONS SPÉCIALES



Ces dernières années, le transport de cargaisons spéciales était au ralenti un peu partout dans le monde à cause d'un manque de financement, situation aggravée par la crise financière dans l'Union européenne et l'«attentisme» régnant au Congrès des États-Unis jusqu'à l'issue de la prochaine élection présidentielle.

Au Canada pourtant, ce secteur a le vent en poupe. L'éolien a connu une année record en 2011 avec des investissements de 3,1 milliards de dollars et 2012 devrait être aussi être une bonne année, selon l'Association canadienne de l'énergie éolienne. On assiste également, dans l'ouest

In recent years, major project cargo ventures worldwide have stalled waiting for financing, which has been exacerbated by the European Union financial crisis and the “do-nothing” American Congress because of the upcoming presidential election.

Canada, however, is on a roll. The wind energy industry enjoyed a record year in 2011 with investments of \$3.1 billion with another boom year expected this year, according to the Canadian Wind Energy Association.



Project cargo activity surges in Canada

Augmentation des cargaisons spéciales au Canada

Kathlyn Horibe

Fednav vessels call frequently at Great Lakes ports on project cargo and heavy lift shipments..

Des navires de Fednav font fréquemment escale dans des ports des Grands Lacs pour le transport de cargaisons spéciales et de colis lourds.

du Canada, à une reprise de la croissance de la production de pétrole classique ainsi qu'à de nouveaux investissements dans les sables bitumineux, selon l'Association canadienne des producteurs pétroliers (ACPP). On peut lire dans *Crude Oil Forecast, Markets and Pipelines Outlook* de 2012 de l'ACPP que la production canadienne de pétrole brut va plus que doubler d'ici 2030 pour atteindre 6,2 millions de barils par jour (3 millions en 2011). «La réputation mondiale du pétrole canadien n'est plus à faire et la croissance prévue fera du Canada un des trois ou quatre principaux pays producteurs de pétrole», a déclaré

There's also resurging growth in Western Canada's conventional oil production and new oilsands investments, said the Canadian Association of Petroleum Producers. Canadian crude oil production by 2030 will more than double to 6.2 million barrels per day from 3 million barrels per day in 2011, according to CAPP's 2012 Crude Oil Forecast, Markets and Pipelines Outlook.

"Canadian oil is clearly on the global stage and this forecast growth will put Canada in the top three or four oil producers in the world," said Greg Stringham, CAPP's Vice-President, Markets and Oil Sands.

Greg Stringham, vice-président, Marchés et sables bitumineux à l'ACPP.

En ce qui concerne l'exploitation minière, les perspectives à long terme au Yukon et au Nunavut restent bonnes, selon le Conference Board of Canada. Au Yukon, les travaux de construction devraient débuter pour trois nouvelles mines tandis qu'au Nunavut, les investissements affluent pour deux grands projets: la mine de fer à ciel ouvert de Baffinland à Mary River et la mine d'or Meliadine d'Agnico-Eagle près de Rankin Inlet.

Les grands bénéficiaires de cette explosion de l'exploitation des ressources sont les sociétés transitaires comme Gillespie Munro, Albacor Shipping et Rohde + Liesenfeld Canada.

«Notre division des cargaisons spéciales a connu une autre année faste et nous nous attendons à ce que la croissance continue pendant au moins une couple d'années encore», a déclaré Maurice Vézina, vice-président exécutif chez Gillespie Munro. Les projets qui génèrent ces cargaisons sont reliés à l'exploitation de mines du Nord du Québec et de l'Ontario ainsi qu'à des projets de pipeline dans l'Ouest canadien.

«Nous avons une croissance soutenue des cargaisons spéciales entrantes depuis quelques années à cause du taux de change favorable, a-t-il expliqué. Mais il va sans dire que cela freinait aussi les exportations – auparavant le pain et le beurre de nombreux transitaires.»

Pour Albacor, «2011 a été une excellente année», a

As for mining, the Conference Board of Canada says longer-term prospects in the Yukon and Nunavut are still strong. In the Yukon, construction on three new mines is expected to begin, while in Nunavut, investments are flowing into two major projects, Baffinland's Mary River open-pit iron mine and Agnico-Eagle's Meliadine gold mine near Rankin Inlet.

Benefiting from the resource boom are freight forwarding companies like Gillespie Munro, Albacor Shipping and Rohde + Liesenfeld Canada.

"The project division had another successful year and we expect continued growth for at least the next couple of years," said Maurice Vezina, Executive Vice President of Gillespie Munro. Its project activities are concentrated in Northern Quebec and Northern Ontario mines and pipeline projects in Western Canada.

"We're seeing continued growth of inbound projects over the last several years due to the favorable currency exchange," he explained. "But needless to say this has also somewhat slowed down the export projects—something which most project forwarders have relied on in the past."

For Albacor, "2011 was an excellent year for us," said Wolfgang Spillner, President. The company has co-ordinated project cargo movements for the oilsands in Alberta, the aerospace industry in Quebec, the automotive sector in Ontario and, across the U.S. for the power sector with the delivery of transformer units up



Rohde + Liesenfeld

Generator building for a drilling rig destined for Western Canada's energy sector being unloaded from a Chinese vessel at Port Metro Vancouver.

Génératrice pour un engin de forage destiné au secteur de l'énergie dans l'Ouest canadien déchargée d'un navire chinois à Port Metro Vancouver.



Paul Beesley/Shiphotos.com

*The multi-purpose **Flintersun**, operated by the Dutch Flinter group, heads upbound from the Cote Ste. Catherine Lock on the St. Lawrence Seaway.*

Le navire polyvalent **Flintersun** du groupe néerlandais Flinter quitte l'écluse Côte-Sainte-Catherine pour continuer vers l'amont dans la Voie maritime du Saint-Laurent.

déclaré le président Wolfgang Spillner. La compagnie a coordonné le transport de cargaisons spéciales pour les sables bitumineux albertains, l'industrie aéronautique québécoise et le secteur ontarien de l'automobile, de même que pour des centrales aux États-Unis. Albacor y a livré des transformateurs d'un poids pouvant atteindre les 350 tonnes ainsi que des tunneliers.

L'an dernier, Albacor a ouvert des bureaux à Los Angeles et à Edmonton. Au sujet du bureau d'Edmonton, M. Spillner a déclaré: «Nous avons l'occasion d'entrer dans certains secteurs d'activité pour exporter du matériel d'exploitation pétrolière en Europe et dans le Pacifique Sud et compte tenu également de nos activités pour l'industrie des sables bitumineux, il nous fallait absolument un bureau à Edmonton. Nous entrevoyons aussi d'autres occasions d'affaires en Alberta qui vont permettre de raffermir la situation de nos bureaux d'Edmonton et de Calgary.»

Jan Beringer, président et chef de la direction de Rohde + Liesenfeld Canada de Calgary, a déclaré: «Nous avons enregistré une bien plus forte augmentation pour les cargaisons spéciales acheminées entre des points situés à l'étranger que pour celles qui entraient en Amérique du Nord ou en sortaient.» Ces cargaisons comprennent notamment cette année 100 000 tonnes fret d'équipement venant surtout de Chine et destiné à une nouvelle mine de Vale en Argentine, ainsi que 80 000 tonnes d'équipement de production d'électricité de Thaïlande et de Corée pour une centrale de Reliance Power en Inde.

to 350 tons a piece and tunnel boring machines.

Last year, Albacor opened offices in Los Angeles and Edmonton. Regarding the Edmonton office, Mr. Spillner said, "We had the opportunity to move into some business sectors to export oil field-related equipment to Europe and the South Pacific, and combined with our activities for the oilsands industry, it was essential to have an office in Edmonton. We also see further business opportunities in Alberta that will strengthen our offices in Edmonton and Calgary."

Jan Beringer, President and CEO of Calgary-based Rohde + Liesenfeld Canada, said, "We've seen a large increase in our handling of project cargos for foreign to foreign locations as opposed to just in and out of North America." Shipments this year included 100,000 freight tons (FRTs) of equipment, primarily from China, to a newly constructed Vale mine in Argentina as well as 80,000 FRTs of power equipment from Thailand and Korea to India for a Reliance power plant project.

Project cargo opportunities for Rohde + Liesenfeld are focused in Western and Eastern Canada and the United States in mining, power, oil and gas in the oilsands and conventional drilling operations and in the plant relocation sector such as automotive plants and press units for closed GM plants.

A rising trend that Rohde + Liesenfeld has noticed is "Canadian trained project freight forwarders

Rohde + Liesenfeld transporte des cargaisons spéciales pour des projets concentrés surtout dans l'ouest et l'est du Canada et aux États-Unis. Il s'agit d'exploitation minière, de production d'électricité, d'exploitation pétrolière et gazière dans les sables bitumineux et d'opérations de forage classiques, sans oublier le déménagement de matériel comme de l'outillage automobile et des presses pour les usines fermées de GM.

Il est de plus en plus fréquent, selon M. Beringer, de voir des transitaires formés au Canada prendre en charge des cargaisons spéciales expédiées outre-mer. «Ce n'est plus la chasse gardée de transitaires européens envoyant leur propre personnel outre-mer pour s'occuper de ces cargaisons.»

M. Vézina, quant à lui, est «extrêmement optimiste» pour l'avenir. Plusieurs projets de pipeline pour lesquels la compagnie participe aux études par l'entremise de son bureau de Vancouver sont sur le point de passer à l'étape suivante et de voir leur réalisation confirmée. On surveille aussi de près plusieurs projets miniers au Québec et en Ontario; il s'agit soit de nouveaux projets ou d'ajouts à des contrats de conception-achat-construction (CAC) déjà adjugés aux principaux clients de l'entreprise dans les deux provinces.

En dépit de l'optimisme qui règne, certains motifs

handling project cargo movements for overseas projects," Mr. Beringer said. "It's no longer the exclusive domain of European-based freight forwarders who would send trained personnel to overseas offices to handle these projects."

Regarding future prospects, Mr. Vezina is "extremely optimistic" several pipeline project studies the company is involved in through its Vancouver office will move to the next stage and become firm projects. Also being closely monitored are several mining projects in Quebec and Ontario, which are either new projects or extensions to current Engineering, Procurement and Construction (EPC) contracts awarded to its main client base in the two provinces.

In spite of the optimism, there are some issues. The main challenges, Mr. Vezina said, are staying competitive and having a sound global project agency base to help identify upcoming projects as well as handle awarded contracts. One disquieting challenge is "the increasing trend for most traditional forwarders to consider themselves project forwarders despite having no real long-term experience," Vezina said.

"Everyone wants to get involved in project cargos," Mr. Beringer said.

"Project freight forwarders are increasingly see-



Paul Breesley/Shutterstock.com

Wagenborg's Dutch-flag MV **Americaborg**, sailing on the St. Lawrence River downbound between Cornwall and Brockville..

Le bâtiment néerlandais **Americaborg** de Wagenborg Shipping descendant le Saint-Laurent entre Cornwall et Brockville.

1,600 kilometers closer inland
1,527 meters of berth space
60 hectares of terminal operations
9 high-speed Gantry Cranes
Modern fleet of container handling equipment
Linked to all major rail & truck routes
Environmentally friendly
Secure
Cost-competitive lift rates
Certified ISO 14001



**STRATEGIC LOCATION
COST EFFICIENT
RAPID TURNAROUND
YEAR-ROUND OPERATION**



MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP

305, rue Curatteau
Montreal (Quebec)
Canada H1L 6R6
Tel: 514.257.3040
Fax: 514.257.3056
adm@mtrtml.com
www.mtrtml.com



**Montreal Gateway Terminals Partnership
Société Terminaux Montréal Gateway**



d'inquiétude subsistent. Le grand défi, indique M. Vézina, c'est de rester concurrentiels et d'avoir une bonne base mondiale d'agences pour repérer les projets à venir et prendre en charge les contrats adjugés. «La tendance croissante de la plupart des transitaires spécialisés dans les cargaisons classiques à se considérer comme aptes à prendre en charge des cargaisons spéciales même s'ils sont dépourvus de toute véritable expérience à long terme» est inquiétante, a déclaré M. Vézina.

«Tous veulent des cargaisons spéciales», a indiqué M. Beringer.

«Les transitaires font face à une concurrence de plus en plus vive des entreprises de CAC ainsi que de sociétés possédant leurs propres actifs comme des chemins de fer et des transporteurs océaniques. Celles-ci font du marketing direct chez les fournisseurs et les promoteurs des projets. Les entreprises de CAC embauchent du personnel étranger aux transitaires pour s'occuper de la logistique à l'interne car il est financièrement avantageux d'inclure le fret dans le processus global d'approvisionnement pour faire payer les heures-hommes aux promoteurs des projets – ce qui n'est malheureusement pas à l'avantage de ces derniers. Les entreprises de CAC et les compagnies à base d'actifs n'ont aucun intérêt à innover pour réduire les coûts comme peut le faire un transitaire chevronné pour un projet important.»

Les ports investissent pour la croissance

Les transitaires font peut-être face à une concurrence effrénée, mais la manutention des cargaisons spéciales a connu une croissance fulgurante dans les ports du Canada.

L'année qui se termine a été très occupée pour le Port de Thunder Bay. À la fin d'août, le port avait manutentionné 125 000 tonnes fret de cargaisons spéciales, éclipsant le record de 100 000 tonnes établi en 2011. Les cargaisons destinées aux sables bitumineux, aux mines et aux parcs éoliens de l'Ouest canadien augmentent régulièrement depuis huit ans et le port est devenu la porte occidentale du Canada.

«Nous avons mis sur pied une porte très concurrentielle et nous offrons des charges de retour de céréales pour les navires étrangers qui viennent livrer les cargai-

ing competition from EPCs, from asset-based companies like railroads and ocean carriers that are extending their marketing directly to project owners and suppliers. Engineering companies are hiring personnel away from freight forwarders to handle logistics in-house as there are financial benefits to including cargo movements in the overall procurement process and charging out the respective man hours to project owners—a trend that unfortunately is not benefiting the project owner. Engineering and asset-based companies are not interested in innovative cost saving initiatives that an experienced freight forwarder can orchestrate for a major project.”

Ports invest for growth

Competition may be rampant for freight forwarders, but for Canada's ports, growth in project cargo handling has surged.

This year has been the Port of Thunder Bay's busiest for project cargo. By the end of August, the port handled 125,000 freight tons of project cargo, topping the 2011 record of 100,000 freight tons. Its project cargo business destined for Western Canada's wind farms, mines and oilsands has been growing steadily for the past eight years and the port is gaining recognition as Canada's Gateway to the West.

“We've developed a very competitive gateway and offering back-haul grain for foreign ships delivering project cargo is certainly a benefit for the shipper,” said Tim Heney, CEO of the Thunder Bay Port Authority.

“Most shipments this year were wind tower components that were staged at Keefer Terminal's intermodal yard for rail shipment to the Western United States,” he said. “With major future investment expected in the oil-sands and mining sectors in Western Canada, the Port of Thunder Bay is looking forward to handling increasing volumes of project cargo for the west.”

In preparation for growth, the Port Authority recently acquired a new Liebherr LHM 320 Mobile Harbour Crane. Standing 10 stories high, the crane has a 104-tonne lifting capacity at an 18.5 metre reach, that is, a wind turbine nacelle can be lifted out of the middle of a ship and placed directly onto a truck or railcar on the dock.

 ROHDE & LIESENFELD <i>Project Freight Forwarding</i>			Rohde & Liesenfeld Canada Inc. 144 – 4th Ave SW, Calgary, AB T2P 3N4 403-514-6907 projects@rolicanada.com www.rolicanada.com	
Innovative Project Cargo Handling	Reliable Project Specific Solutions	Friendly Knowledgeable Experienced Personnel		
				



Paul Beesley/Shutterstock.com

*The **BBC Rhine** calling at the Port of Valleyfield on a project cargo shipment.*

The **BBC Rhine** faisant escale dans le port de Valleyfield pour y prendre une cargaison spéciale.

sons spéciales, ce qui est assurément avantageux pour l'expéditeur», a déclaré Tim Heney, PDG de l'Administration portuaire de Thunder Bay.

«La plupart des cargaisons étaient composées cette année de pièces d'éoliennes qui étaient déchargées à la gare intermodale du terminal Keefer pour être expédiées par train dans l'Ouest des États-Unis, a-t-il indiqué. Grâce aux investissements massifs attendus dans les sables bitumineux et les mines de l'Ouest canadien, le Port de Thunder Bay prévoit manutentionner encore plus de cargaisons spéciales.»

Afin de se préparer à cette croissance, l'Administration portuaire vient d'acquérir un nouveau portique mobile Liebherr LHM 320. Haut de 10 étages, le portique a une capacité de levage de 104 tonnes à 18,5 mètres, ce qui signifie qu'il peut prendre une nacelle d'éolienne au milieu d'un navire pour la placer directement à bord d'un camion ou d'un wagon sur le quai.

«Ce portique va changer les choses, il va améliorer notre capacité de manutention, a déclaré M. Heney. C'est le seul du genre à l'ouest de Montréal sur la Voie maritime.» Ce portique polyvalent peut manutentionner des cargaisons spéciales, des marchandises générales, des conteneurs et du vrac.

M. Heney a souligné: «Le nouveau portique a modernisé la manutention des marchandises au port de Thunder Bay, ce qui accroît la compétitivité de la route de la Voie maritime comme chaîne d'approvisionnement de l'Ouest canadien.»

Depuis quelques années, des cargaisons spéciales très diverses transitent par le port de Halifax. «Quelques cargaisons importantes comprenaient des pièces d'éoliennes,

“This crane will make a difference in our cargo handling efficiency,” said Mr. Heney. “It’s the only one of its kind west of Montreal on the Seaway.” The versatile crane is capable of handling project cargo, breakbulk, containers and bulk materials.

Mr. Heney stressed: “The new crane has modernized cargo handling in the Port of Thunder Bay, adding to the competitiveness of the Seaway route as a supply chain to Western Canada.”

In the last couple of years, the Port of Halifax has been handling a wide range of project cargo. “Some major shipments have included wind turbine components, oversized project cargo destined for the oilsands and frequent shipments of telephone poles, to name a few examples,” said George Malec, Vice President of Business Development and Operations.

Over the years, Halifax has invested heavily to ensure adequate facilities for diverse cargo handling. Currently a \$73-million project, co-funded by the federal government and Halifax Port Authority, is underway to enhance Richmond Terminals. Malec said, “We’re extending and strengthening the piers plus shed space to provide more laydown area and berthing options for breakbulk and bulk cargo.”

At the end of the second quarter of 2012, the port was handling 13 per cent more general cargo year-over-year. To maintain its double digit growth, it continues to pursue global and domestic opportunities.

“We’re primarily focused on Northern Europe,” Mr. Malec indicated. “We see growth potential in many of the commodities we handle today and we’re working with



Paul Beesley/Shutterstock.com

*The 17,300-DWT **Sjard** of BBC Chartering is pictured below Lock 1 on the Welland Canal.*

Le **Sjard** de 17 300 tpl de BBC Chartering en aval de l'écluse no 1 du canal Welland.

des marchandises hors gabarit pour les sables bitumineux et fréquemment, des poteaux téléphoniques, pour ne donner que quelques exemples», a indiqué George Malec, vice-président, Développement des affaires et exploitation.

Année après année, Halifax a beaucoup investi afin de se doter de bonnes installations pour la manutention de diverses marchandises. Un projet de 73 millions de dollars, financé conjointement par le gouvernement fédéral et l'Administration portuaire de Halifax, est en cours pour améliorer le terminal Richmond. M. Malec a déclaré: «Nous prolongeons et renforçons les jetées et nous agrandissons les hangars pour offrir plus d'aires de dépôt et plus d'options pour les marchandises diverses et le vrac.»

À la fin du deuxième trimestre de 2012, le port avait manutentionné 13 % plus de marchandises générales que l'année précédente. Afin de soutenir cette croissance, il continue d'être à l'affût de toutes les occasions au pays et ailleurs dans le monde.

«Nous surveillons surtout l'Europe du Nord», a indiqué M. Malec. «Nous croyons qu'il existe un potentiel de croissance pour la plupart des marchandises que nous manutentionnons aujourd'hui et nous travaillons avec nos clients actuels et éventuels tout en cherchant de nouveaux marchés de niche.»

Selon Andrew Dixon, premier vice-président, Planification et développement au Port de Saint John, le Port cible,

existing and potential customers, while we identify new niche markets to pursue.”

For the Port of Saint John, the focus areas for current and future project cargo opportunities, said Andrew Dixon, Senior Vice President of Planning and Development, include green energy resources, such as wind and tidal energy projects. One of the latter projects being undertaken in Minas Basin, Nova Scotia, is the harnessing of the Bay of Fundy tides, the world's highest, to produce tidal energy. For this project, a tidal turbine—four more are upcoming—was recently handled by the port.

Saint John has “excellent facilities to handle project cargo,” Dixon said. Facilities and equipment include a 40,000-square-foot warehouse, 45-tonne gantry cranes and an 18-acre open pier. “We continually monitor the capacity of our piers to sustain the loading and offloading of large parcels of cargo. Long-term and continual planning also includes expansion of existing facilities to increase this capacity.”

Though Northern British Columbia currently has no terminals to house project cargo, that could soon change. In January, Don Krusel, president of the Prince Rupert Port Authority, outlined a proposal for a 150-acre terminal after the B.C. government announced a \$90-million investment to construct a

pour attirer des cargaisons spéciales, le secteur des énergies renouvelables, par exemple les énergies éolienne et marémotrice. Un des derniers projets mis en chantier dans le bassin Minas en Nouvelle-Écosse, c'est l'exploitation des marées de la baie de Fundy, les plus hautes du monde, pour produire de l'énergie marémotrice. Le port a récemment manutentionné une turbine marémotrice pour ce projet – et quatre autres devraient suivre.

Saint John a «d'excellentes installations pour manutentionner les cargaisons spéciales», a déclaré M. Dixon. Le port dispose notamment d'un entrepôt de 40 000 pieds carrés, de portiques de 45 tonnes et d'un quai ouvert de 18 acres. «Nous surveillons continuellement la capacité de nos quais de supporter le chargement et le déchargement de colis lourds. La planification continue et à long terme s'intéresse également à l'expansion des installations actuelles pour accroître cette capacité.»

Il n'existe actuellement pas, dans le nord de la Colombie-Britannique, de terminaux pour recevoir des cargaisons spéciales, mais cela pourrait bientôt changer. En janvier, Don Krusel, président de l'Administration portuaire de Prince Rupert, a présenté une proposition pour l'aménagement d'un terminal de 150 acres après que le gouvernement de la C.-B. a annoncé un investissement de 90 millions de dollars pour la construction à l'île Ridley d'un corridor routier, ferroviaire et de services publics en vue de faciliter la circulation des marchandises diverses.

À Port Metro Vancouver, dans les installations de la Fraser Surrey Docks, transitent des cargaisons spéciales destinées à des projets d'exploitation pétrolière, gazière et minière ainsi qu'à des activités d'exploration dans l'Ouest canadien. Bill Wehnert, vice-président, Ventes et marketing, a déclaré: «Grâce à la taille de notre terminal et à la compétence de notre main-d'œuvre, nous avons pu élargir ce secteur d'activité et cette croissance devrait se poursuivre dans les prochaines années.»

Beaucoup de transport d'éoliennes sur la Voie maritime

Le secteur du transport des cargaisons spéciales se porte aussi très bien sur la Voie maritime. Pour la période du 22 mars au 31 juillet, les cargaisons d'éoliennes étaient en hausse de 32 %.

«Juillet est ordinairement un mois calme pour le transport maritime sur le réseau Grands Lacs-Voie maritime, mais nous continuons d'avoir de la croissance dans certains de nos secteurs clés», a déclaré Bruce Hodgson, directeur du Développement des marchés à la Corporation de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Juillet a aussi été un bon mois pour McKeil Marine de Hamilton, qui arme des remorqueurs et des barges. Il y a eu abondance de demandes de transport de cargaisons spéciales.

Fin juillet, le remorqueur **Molly M** a quitté Port Weller avec la barge SVM/86 transportant l'équipement nécessaire pour décharger la cargaison de génératrices d'un navire mouillé dans la baie d'Iqaluit au Nunavut. Le matériel de manutention de charges lourdes a ensuite été embarqué sur le bâtiment pour le retour à Iqaluit. De plus, la compagnie continue de transporter des marchan-

road, rail and utility corridor for breakbulk and general cargo facilities at Ridley Island.

Moving through Port Metro Vancouver's Fraser Surrey Docks is project cargo destined for the oil, gas, mining and exploration sectors in Western Canada. Bill Wehnert, Vice-President, Sales and Marketing, said: "Our terminal size and proficient labour have allowed us to grow this business sector, and we foresee that it will continue to grow in the coming years."

Seaway wind turbine shipments hit brisk pace

Project cargo through the St. Lawrence Seaway is also going gangbusters. Year-to-date shipments of wind turbines from March 22 to July 31 were up 32 per cent.

"July is a traditionally slower month for shipping on the Great Lakes-Seaway system. But we are continuing to see growth in some of our key sectors," said Bruce Hodgson, Director of Market Development for the St. Lawrence Seaway Management Corporation.

July was also a good month for Hamilton-based McKeil Marine, which operates tugs and barges. It saw a flurry of demand for special project cargo shipments.

In late July, the tug Molly M left Port Weller towing the SVM/86 barge loaded with equipment to offload generators from a ship docked in Iqaluit Bay, Nunavut. The vessel then reloaded the heavy lift equipment for

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



TBPA

A recently-installed Liebherr mobile harbor crane, with 104-tonne lifting capacity, has added a significant new dimension to overall cargo handling at the Port of Thunder Bay.

L'installation récente d'un portique mobile Liebherr d'une force portante de 104 tonnes a ajouté une importante nouvelle dimension à la manutention des cargaisons au Port de Thunder Bay.

dises hors gabarit comme des citernes et des modules entre diverses régions des Grands Lacs ainsi qu'à Terre-Neuve pour la construction de l'usine de traitement du nickel de Vale à Long Harbour.

Steve Fletcher, président de McKeil Marine, a déclaré: «Nous avons été occupés à transporter, par le canal Welland et la Voie maritime du Saint-Laurent, des marchandises à exemplaire unique chargées dans différents ports des Grands Lacs car les clients sont de plus en plus nombreux à prendre conscience des avantages du transport par eau. Les entreprises ne peuvent pas toujours expédier leurs marchandises par camion ou par train à cause des limites de poids ou de gabarit, mais la Voie maritime leur offre une solution économique et écologique.»

Au port de Hamilton, Federal Marine Terminals (FMT) manutentionne des cargaisons spéciales pour l'industrie de l'éolien et celle du pétrole, a déclaré le vice-président exécutif Michel Tosini, pour qui l'année en cours s'annonce «un peu meilleure» que la précédente. L'exploitant de terminal prend également en charge des cargaisons sur les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent, de même que sur la côte Est et la côte du golfe.

its return trip from Iqaluit. In addition, the company continues to move oversized cargo such as tanks and modules from various parts of the Great Lakes to Newfoundland for the construction of the Vale Long Harbour nickel processing plant.

Steve Fletcher, President of McKeil Marine, said: "We've been busy moving one off cargoes from various ports around the lakes through the Welland Canal and the St. Lawrence Seaway as more and more customers are realizing the benefits of shipping by water. Companies don't always have the luxury of transporting their cargo by road or rail due to weight or size restrictions, but travelling via the Seaway provides a cost effective and environmentally sound solution for them."

Federal Marine Terminals' Hamilton location handles project cargoes for the wind and petroleum industries, said Executive Vice-President Michel Tosini, who indicated this year is looking "a little better" than last year. The terminal operator also handles cargoes in the Great Lakes and St. Lawrence River and along the east and Gulf coasts.

Transport de cargaisons spéciales: difficultés et tendances

Une des difficultés auxquelles se heurte FMT est que «de nombreuses compagnies veulent soumissionner pour le transport de cargaisons spéciales, ce qui fait chuter les taux et les prix», a déclaré M. Tosini.

La pratique actuelle des entreprises CAC d'évaluer les offres en comparant les pourcentages des frais de service et les taux de fret des articles «incite les sociétés transitaires à présenter des soumissions basses, a noté M. Beringer, et celles-ci n'ont ensuite pas d'autre choix que d'affecter du personnel de bureau inexpérimenté au projet, ce qui force le promoteur du projet à payer quantité d'heures-hommes pour l'encadrement du transitaire et quantité de frais supplémentaires pour du transport mal organisé».

«Pour savoir s'il est utile ou non d'avoir des navires munis d'engins de manutention pour charges lourdes, s'il faut choisir le train, le camion ou une combinaison des deux modes, pour déterminer l'acheminement géographique des marchandises et pour bien s'adapter aux calendriers de montage sur place, il faut un transitaire professionnel aguerri et cette expertise a un prix.»

Une autre tendance que M. Beringer a notée, c'est la modularisation dans les sables bitumineux. «Les modules qui sont conçus et construits pour être "prêts à l'emploi"»

Project cargo challenges and trends

One challenge FMT is encountering is that "many companies are willing to quote on project cargoes, which is driving the rates and pricing down," Mr. Tosini said.

The current practice of EPCs tabulating bids by comparing service fee percentages and line item freight rates "invites freight forwarding companies to bid low," Mr. Beringer noted, "and then they have no choice but to throw a lot of inexperienced clerical personnel at the project, leaving the project owner paying a lot of man hours to the EPC for babysitting the freight forwarder and a lot of extra freight costs for poorly planned out project transportation.

"Decisions like knowing when to use heavy-lift geared vessels versus non-geared vessels, rail instead of truck or a combination of both, determining geographical routing of cargos and working in accordance with erection schedules on site are the domain of seasoned project freight forwarding professionals and that expertise has a cost."

Another trend he's noticed is modularization in the oil sands. "Modules that are built to a "plug and play" design criteria with built-in piping can reduce field erection costs and the footprint of a facility sub-



DNV is a global provider of services for managing risk, helping maritime customers to safely & responsibly improve their business performance. Our purpose is Safeguarding Life, Property & the Environment.

Classification * Certification * Statutory Services * Maritime Advisory

Det Norske Veritas (Canada) Ltd.

DNV Halifax halifax@dnv.com

DNV Montreal montreal@dnv.com

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

DNV Vancouver vancouver@dnv.com

DNV Ottawa Ottawa@dnv.com

www.dnv.com



MANAGING RISK

avec de la tuyauterie intégrée réduisent considérablement les coûts de montage sur place ainsi que l'empreinte d'une installation», a déclaré M. Beringer. Cependant, les coûts élevés de main-d'œuvre et le manque de capacité des usines de fabrication au Canada et aux États-Unis forcent les promoteurs à se tourner vers des sources de fabrication outre-mer.

Et M. Beringer d'ajouter: «Cela signifie qu'il faut aller chercher outre-mer un volume important de marchandises qui doivent être transportées en Amérique du Nord, ce qui amène à mettre davantage l'accent sur des corridors hors gabarit. Thunder Bay et Vancouver (WA), réunissent toutes les conditions pour devenir d'importants ports d'entrée des cargaisons spéciales à cet égard.»

Une autre difficulté, a indiqué M. Tosini, c'est qu'il faut adapter le matériel et l'équipement pour manutentionner des colis de tailles, gabarits, cubages, poids, etc., différents.

M. Spillner abonde dans le même sens: «La principale difficulté pour le transport des cargaisons spéciales, c'est l'augmentation constante du gabarit et du poids de certains éléments. Cela n'est pas nouveau. Toutefois, afin de pouvoir construire de l'équipement selon certains gabarits maximaux pour obtenir l'économie optimale, il faut trouver un équilibre – en tenant compte des préoccupations environnementales et des restrictions matérielles.»

Les critères d'autorisation des chargements lourds et hors gabarit sur les routes nord-américaines deviennent de plus en plus imprévisibles, d'ajouter M. Beringer. «Chaque État des États-Unis, chaque province du Canada et chaque municipalité a ses propres critères pour régir le transport de charges hors gabarit sur ses routes. Il est donc très difficile de donner des critères définitifs aux fabricants d'ici et d'outre-mer concernant les dimensions et le poids maximaux du matériel pour le transport jusqu'au chantier. L'expérience passée sur une route donnée ne constitue pas une garantie pour des autorisations futures.»

Malgré les embûches, M. Spillner est optimiste quant à la croissance dans le secteur. «Le remplacement du vieux matériel désuet dans l'industrie pétrolière et dans le secteur de la production d'électricité sera un phénomène permanent. Les vieilles technologies vont céder la place aux technologies nouvelles dans les secteurs de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport collectif et dans les autres industries. Il y aura donc un flux régulier, voire croissant, de cargaisons spéciales dans l'avenir.» **M**

stantially,” Mr. Beringer said. However, high labour costs and the lack of fabrication shop capacity in Canada and the U.S. is forcing project owners to look for overseas fabrication sources.

He added, “That means a larger volume of cargo needs to be shipped from offshore into North America and more emphasis is placed on project high-wide corridors. Thunder Bay and Vancouver, WA, have all the ingredients to become major project entry ports in that respect.”

Another challenge, Mr. Tosini said, “is the need to adapt equipment and gear to handle different sizes, dimensions, cubic measurements, weights, etc.”

Mr. Spillner agrees. “The main challenge in moving project cargo is the ever increasing size and weight of certain components. This is not a new challenge. However, to be able to build equipment to certain maximum sizes in order to be the most economic, there has to be a balance found to move these cargoes—considering the environmental concerns and physical restraints.”

The permitting of over-dimensional and heavy loads on North American highways is becoming increasingly unpredictable, Mr. Beringer added. “Each state in the U.S., each province in Canada and each local jurisdiction have their own permitting rules regarding the movement of oversize loads over their roadways. This makes it very difficult to give definitive criteria to domestic and overseas fabricators on the maximum dimensions and weight of equipment to allow for transportation through to the final job-site. Past experience with permitting on a given route is no guarantee of future approvals.”

In spite of the challenges, Mr. Spillner is optimistic about growth in the sector. “The replacement of old and obsolete equipment in the oil industry as well as in the power generation industry will be ongoing. Old technology will make room for new technology in the automotive sector, aerospace, mass transportation and other industries. Therefore, we will see a steady, if not increasing, flow of project cargoes in the future.” **M**



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



Shiphotos.COM

Visit us on-line

ACPA Annual General Meeting and Conference
Assemblée générale annuelle et conférence de l'AAPCCanadian ports assess
'game-changing' challenges

Les ports canadiens face au changement

Leo Ryan

*In midst of strong growth, the host Port of Hamilton offered a striking setting in the year of its 100th anniversary.**En forte expansion, le Port de Hamilton, qui célèbre cette année son centième anniversaire, a été un hôte remarquable..*

Leo Ryan

Organisée par l'Administration portuaire de Hamilton (APH) qui célèbre cette année son 100^e anniversaire, la 54^e conférence annuelle et AGA de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) portait au mois d'août sur le thème des «agents de changement», thème que différents conférenciers ont abordé, parfois de façon provocatrice.

Parmi ces conférenciers, on peut citer l'économiste et auteur Jeff Rubin, l'un des plus grands spécialistes mondiaux de l'énergie; la ministre fédérale du Travail, l'honorable Lisa Raitt; l'honorable Ted Menzies, ministre d'État aux Finances; Perrin Beatty, président et chef de la direction de la Chambre de commerce du Canada; et le réputé entrepreneur de Hamilton Ron Foxcroft (inventeur du siflet sans bille Fox 40 qui est vendu aujourd'hui dans 140 pays et approuvé par une foule d'organisations sportives et militaires).

«Le changement est la seule constante», a déclaré Bruce Wood, président-directeur général de l'APH, dans son allocution de bienvenue.

L'avenir des ports canadiens, a-t-il affirmé, dépend largement de «leur capacité de devenir des agents de changement».

Hosted by the Hamilton Port Authority (HPA) on the occasion of its 100th anniversary, the 54th Annual Conference and AGM of the Association of Canadian Port Authorities in August revolved around the theme of "game-changers" which various speakers addressed – sometimes in provocative fashion.

Speakers included economist and author Jeff Rubin, one of the world's leading energy experts; federal Minister of Labour Lisa Raitt; Ted Menzies, Minister of State, Finance; Perrin Beatty, President and CEO of the Canadian Chamber of Commerce; and noted Hamilton entrepreneur Ron Foxcroft (inventor of the Fox 40 Pealess Whistle today sold in 140 countries and sanctioned by many sports organizations and military entities).

"Change is the only constant," declared Bruce Wood, the HPA President and CEO, upon welcoming the delegates.

The future of Canadian ports, he said, hinges to a large extent on "how they can become agents of change."

ACPA Chair Robin Silvester underlined the role of ports as key indicators for the local, regional and national economies. "We have all expanded capacity and



Leo Ryan

The well-attended 54th ACPA annual gathering featured high-profile speakers.

La très courue 54^e réunion annuelle de l'AAPC présentait des conférenciers prestigieux..

Le président du conseil de l'AAPC, Robin Silvester, a souligné le rôle clé des ports dans les économies locales, régionales et nationale. «Nous avons tous augmenté la capacité et réduit l'empreinte carbone, de sorte que nous pouvons être concurrentiels – et réussir!»

Dans son dernier livre, *La Fin de la croissance*, M. Rubin, l'un des premiers économistes à prédire l'envolée des prix du pétrole en 2000, se penche sur ce que l'avenir nous réserve. Sa vision, qui donne matière à réflexion, n'est pas totalement pessimiste même si elle s'écarte des sentiers battus.

Sa thèse centrale, c'est qu'un pétrole à plus de 100 \$ n'est pas le symptôme des problèmes économiques mondiaux, c'est plutôt la cause.

«Que les prix du pétrole baissent et l'économie se portera comme un charme», affirme M. Rubin. Chaque récession mondiale des dernières décennies, de 1973 à 2008, avait une «empreinte carbone».

En 2008 par exemple, le prix mondial du pétrole a brusquement grimpé de 30 à 147 \$US le baril.

M. Rubin conteste la théorie classique voulant que la récession de 2008-2009 ait été provoquée par l'effondrement du marché des prêts hypothécaires à risque. C'est plutôt une inflation énergétique atteignant les 30 % qui en a été la cause.

«Nous sommes à court de pétrole que nous pouvons nous payer», a noté M. Rubin, et il a ajouté: «Fort McMurray ne rime à rien à 50 \$ le baril.»

Les gouvernements tentent de stimuler la croissance économique en maintenant les taux d'intérêt à des niveaux historiquement bas.

Pour M. Rubin toutefois, aucun incitatif financier ne remplace le pétrole bon marché.

Jusqu'à tout récemment, le coût du transport longue distance des marchandises constituait une part relativement minime des coûts totaux. Ce n'est plus le cas aujourd'hui.

«Pensons à ce que la Chine doit faire pour vendre son acier sur les marchés mondiaux», de poursuivre M. Rubin,

reduced the carbon footprint so we can compete – and win!”

Among the first economists to accurately predict soaring oil prices in 2000, Mr. Rubin, in his latest book, *The End of Growth*, paints a sobering, out-of-the-box but not totally bleak picture of what the future holds.

His central thesis is that high oil prices near or at triple-digit levels are not the symptom of global economic problems – they are the cause.

“Feed the economy cheap oil and it runs like a charm,” Mr. Rubin said. But every global recession in the past few decades, from 1973 to 2008, has “an oil imprint.”

In 2008, for instance, the world price of oil surged from about US\$30 a barrel to up to US\$147 a barrel.

Mr. Rubin contests the conventional theory that the 2008-2009 recession was largely sparked by the collapse of the U.S. sub-prime mortgage market. What blew things up was energy inflation running at 30%.

“We are running out of oil we can afford to burn,” Mr. Rubin noted, adding: “Fort McMurray does not make sense at \$50 a barrel.”

Through historically low interest rates, governments are trying to spur economic growth.

But Mr. Rubin estimated that “no fiscal stimulus is a substitute for cheap oil.”

Until the recent past, the cost of transporting goods across long distances represented a relatively minor share of total costs. This is no longer the case.

“Consider what China has to do to sell its steel on global markets,” Mr. Rubin said, evoking the high iron ore prices for feeding its mills as well as the high bunker fuel costs.

According to Mr. Rubin, this trend “will breed new life” in North America’s Rust Belt.

The impact of Canada’s continuing rise as a major world oil producer?

First of all, Mr. Rubin sees this taking the Canadian dollar, currently trading near or just above par with the

faisant allusion aux prix élevés du minerai de fer qui alimente les aciéries chinoises et à la cherté du diesel marine.

Selon M. Rubin, cela va «insuffler une vie nouvelle» dans la Rust Belt en Amérique du Nord.

Qu'en est-il des conséquences de la montée continue du Canada parmi les grands producteurs mondiaux de pétrole?

D'abord et avant tout, M. Rubin estime que cela amènera le dollar canadien, qui se transige actuellement près de la parité avec le billet vert américain ou juste au-dessus, «à des sommets encore jamais atteints».

Les ports doivent se méfier de l'appréciation du dollar canadien

À son avis, l'appréciation de notre dollar constitue une menace non seulement pour le secteur manufacturier, mais aussi pour les ports canadiens.

Sur un plan plus général, M. Rubin a déclaré: «Les limites d'un monde fini sont en train de nous rattraper. Vivre avec moins est préférable à vouloir toujours plus.»

Comme il l'écrit dans son livre, M. Rubin estime qu'une croissance économique faible ou nulle a ses bons côtés: une moins grande consommation d'hydrocarbures pourrait écarter les pires scénarios de réchauffement planétaire.

Dans son discours portant sur l'évolution des tendances commerciales mondiales, Perrin Beatty a soutenu que le Canada devrait s'adapter rapidement aux réalités nouvelles issues de sa place dans l'économie mondiale.

«Il y a une réalité très claire: si nous ne profitons pas de nos occasions, nous allons être distancés.

«Grâce à notre capacité d'exploiter les chaînes d'approvisionnement mondiales, nos entreprises peuvent croître et embaucher plus de travailleurs. Cela se traduit par de meilleurs salaires, une amélioration de notre niveau de vie, plus de choix pour les consommateurs et du soutien pour les 20 % des emplois qui dépendent du commerce au Canada. Le commerce nous rend plus concurrentiels.»

Selon M. Beatty, le succès de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) et l'intégration étroite avec les États-Unis ne suffisent pas à assurer un avantage concurrentiel.

Évoquant la faible croissance aux États-Unis et le marasme des marchés européens dans le sillage de la récession de 2008-2009, il a servi l'avertissement suivant: «Non seulement faisons-nous face à une plus grande concurrence de l'Asie, mais les économies de nos partenaires

U.S. greenback, "to places where it has never been before."

Ports should be wary of high Canadian dollar

Moreover, in his view, the premium exchange rate poses challenges not only for the Canadian manufacturing sector but also for Canadian ports.

On the overall outlook, Mr. Rubin stated: "The boundaries of a finite world are closing in on us. Living with less is better than always wanting more."

As outlined in his book, Mr. Rubin sees some silver lining when economies show little or no growth: much less consumption of hydrocarbons could help avoid the worst forecasts on global warming.

In his speech on the evolution of world trade trends, Perrin Beatty said that Canada must rapidly adjust to new realities of its place in the world economy.

"One truth is abundantly clear: if we do not take advantage of the opportunities before us, we will get left behind.

"Our ability to tap into global supply chains allows businesses to grow and hire more workers. This in turn increases wages and improves our standard of living. It also improves consumer choice and supports the one-in-five Canadian jobs that depend on trade. Trade makes us more competitive."

Mr. Beatty said that success with the North American Free Trade Agreement (Nafta) and deep integration with the United States are not enough to retain a competitive edge. Referring to slow growth in the United States and floundering European markets in the wake of the 2008-2009 recession, he warned: "Not only are we faced with growing competition from Asia, but the economies of our traditional trading partners remain on their knees."

Mr. Beatty said protectionist forces remain strong in the United States, citing the Buy American policy and the recent

inconclusive investigation by the Federal Maritime Commission on so-called container cargo diversion through Canadian ports on the West Coast.

While America will remain Canada's largest trading partner by far, Canadian business has no choice but to diversify trade "and look for opportunities elsewhere, particularly in high growth markets."

Mr. Beatty noted approvingly that Canada was currently in the midst "of one of the most aggressive trade expansions in Canadian history."

He expressed the hope that a free trade pact being



Economist/author Jeff Rubin stirred much interest in his provocative comments on the impact of energy prices on global economic trends..

Les observations de l'économiste et auteur Jeff Rubin sur l'impact des prix de l'énergie sur les tendances économiques mondiales donnent matière à réflexion et elles ont suscité beaucoup d'intérêt.

commerciaux traditionnels connaissent toujours des ratés.»

Selon M. Beatty, les forces protectionnistes sont toujours vigoureuses aux États-Unis, et il a cité comme exemple la politique «Buy American» ainsi que la récente enquête peu concluante de la Federal Maritime Commission sur un prétendu détournement des cargaisons conteneurisées dans les ports canadiens de la côte Ouest.

Même si les États-Unis vont demeurer le plus important partenaire commercial du Canada, et de loin, les entreprises canadiennes n'ont pas d'autre choix que la diversification et elles doivent «être à l'affût de nouveaux créneaux, spécialement dans les marchés à forte croissance».

M. Beatty a noté avec satisfaction que le Canada était au beau milieu «d'une des expansions commerciales les plus dynamiques de son histoire».

Il a dit souhaiter que le pacte de libre-échange qui est en cours de négociation avec l'Union européenne – un marché de 500 millions de consommateurs – soit signé d'ici la fin de l'année.

Il a rappelé incidemment que le Canada n'avait pas encore réussi à conclure une seule entente de libre-échange en Asie. Il a également évoqué les grandes possibilités qu'offre le Partenariat transpacifique.

La demande commerciale exige de meilleures infrastructures

En conclusion, M. Beatty a souligné que l'une des clés de la réussite c'est de «nous doter d'infrastructures modernes et compétitives. Comment faire face à l'intensification prévue du commerce dans nos ports si nos réseaux de transport ne suffisent pas à la demande?»

Pour lui, les investissements massifs faits outre-mer dans les infrastructures, même dans de petites économies comme celle du Vietnam (170 milliards de dollars sur 10 ans), «font paraître dérisoires nos propres efforts».

«Nous avons bien travaillé pour promouvoir nos portes d'entrée, mais il faudra beaucoup plus pour suivre l'allure du reste du monde et faire du Canada la porte d'entrée nord-américaine.»

Après avoir résumé les raisons pour lesquelles le Canada s'était mieux tiré de la récession mondiale que les autres pays industrialisés, Ted Menzies a fait observer qu'en sa qualité de membre actif de l'industrie agricole albertaine, il était très conscient de l'utilité des ports pour l'acheminement des produits vers les marchés. «Les ports jouent un rôle clé dans l'économie canadienne.»

De son côté, la ministre du Travail, l'honorable Lisa Raitt, a souligné que «le maintien de relations étroites entre les employeurs et les employés, selon des formules novatrices au

negotiated with the European Union – a market of 500 million consumers – will be achieved by the end of this year.

Otherwise, he recalled that Canada has yet to conclude a single free trade agreement in Asia. He evoked the big potential as well of the Trans Pacific Partnership.

More competitive infrastructure needed for trade demand

In concluding, Mr. Beatty stressed that one of the keys to success will be to “arm ourselves with modern and competitive infrastructure. How will we be able to handle the projected increases in trade if our ports and transportation networks are unable to keep up with demand?”

He suggested that massive infrastructure investments overseas, including in such small economies as Vietnam (\$170 billion in 10 years), “put our own efforts to shame.”

“We’ve done some good work in promoting our gateways, but we need to do much more if we want to keep pace with the rest of the world and if we want Canada to be North America’s gateway to the world.”

In addition to summing up the reasons why Canada was able to weather the global downturn in better shape than all other industrialized states, Ted Menzies observed that as a participant himself in the agricultural industry in Alberta, he was well aware of the role of ports in getting products to markets. “Ports are a pivotal part of the Canadian economy.”

For her part, Labour Minister Lisa

Raitt emphasized that “maintaining innovative and strong relationships between labour and management are key factors in ensuring a healthy and competitive marine industry.”

“Virtually all of our Canadian exports are channeled through federally-regulated ports, airports, railways and trucking companies,” she said before observing that, fortunately, labour strife is the exception, not the rule.”

Over the past five years, more than 94% of collective agreements within the federal jurisdiction were settled without a work stoppage when the Department of Labour’s Federal Mediation and Conciliation Service (FMCS) was involved.

With the assistance of the FMCS, these have



Perrin Beatty, President of the Canadian Chamber of Commerce, spoke on trade and infrastructure challenges.

Perrin Beatty, président de la Chambre de commerce du Canada, a parlé des enjeux touchant le commerce et les infrastructures.

Leo Ryan



can become



Qualify as New Business on the Seaway and you save 20% on tolls

If your cargo qualifies as New Business, you can add to your savings by shipping via the Great Lakes St. Lawrence Seaway System.

New Business can include cargo that has a new origin, a new destination, or that was previously moving via a different mode of transportation. Or cargo that has not been previously shipped via the Seaway in the last 5 years in a volume larger than 10,000 tonnes.

Visit our website for details and an application to qualify.

www.hwyh2o.com

besoin, est crucial pour garantir la santé et la compétitivité de l'industrie maritime».

«À peu près toutes nos exportations canadiennes sont acheminées par des entreprises de camionnage, des chemins de fer, des aéroports et des ports sous réglementation fédérale», a-t-elle indiqué, avant de souligner qu'«heureusement, les conflits de travail sont l'exception et non la règle».

Dans les cinq dernières années, plus de 94 % des conventions collectives de compétence fédérale se sont réglées sans arrêt de travail lorsque le Service fédéral de médiation et de conciliation (SFMC) du ministère du Travail est intervenu.

L'aide du SFMC a permis la signature de conventions collectives historiques de 8 ans pour 4 500 débardeurs et 500 contremaîtres en Colombie-Britannique, ainsi que de différentes ententes dans les ports québécois, à la Voie maritime du Saint-Laurent et à la Seaspán Marine Corporation.

Pour demeurer concurrentielle au niveau mondial, a poursuivi M^{me} Raitt, l'industrie portuaire du Canada doit investir dans la meilleure technologie et partager les innovations ainsi que les pratiques exemplaires des homologues étrangers.

Les ports canadiens doivent s'inspirer de l'Europe

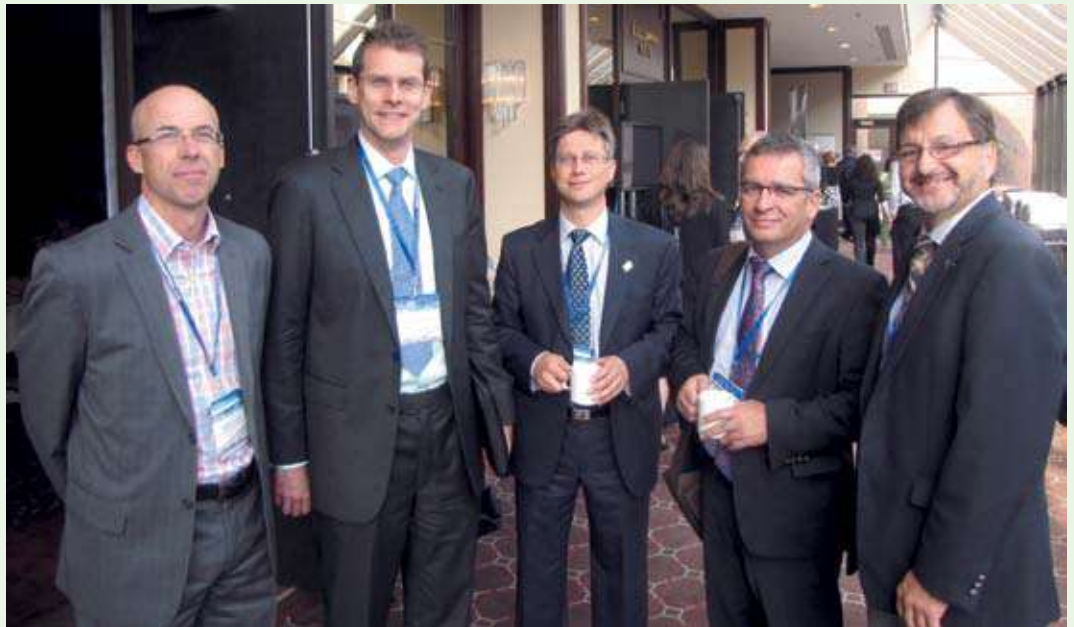
À cet égard, la ministre a cité un rapport du spécialiste des transports Michael Ircha de l'Université du Nouveau-Brunswick, qui compare les pratiques du travail en Europe avec celles du Port de Montréal.

«Nous n'avons plus affaire comme autrefois à une main-d'œuvre composée de travailleurs occasionnels masculins, mais plutôt à une main-d'œuvre de plus en plus permanente et diversifiée, constituée de professionnels polyvalents qui ont choisi de travailler dans le transport maritime. Aujourd'hui, les ports européens privilégient une formation axée sur les compétences pour leurs travailleurs.»

Dans les ports d'Europe, a souligné M^{me} Raitt, les employés reçoivent une formation multidisciplinaire qui les rend polyvalents.

Première femme capitaine de port au Canada (Port de Toronto), M^{me} Raitt est bien placée pour affirmer que «les femmes sont largement sous-exploitées dans l'industrie portuaire».

Le Port de Valence en Espagne, par exemple, a obtenu beaucoup de succès en embauchant des femmes comme opératrices de machines. On y a constaté que l'usure et la



Leo Ryan

Among the many delegates in attendance were, from left to right, Pierre Allen (Port of Trois-Rivières), Robin Silvester (Port Metro Vancouver), Pierre Gagnon (Port of Sept-Îles), Mario Girard (Port of Québec), and Gaetan Boivin (Port of Trois-Rivières).

On remarquait, parmi les nombreux délégués présents, de gauche à droite, Pierre Allen (Port de Trois-Rivières), Robin Silvester (Port Metro Vancouver), Pierre Gagnon (Port de Sept-Îles), Mario Girard (Port de Québec), et Gaëtan Boivin (Port de Trois-Rivières).

included historic, eight-year collective agreements involving 4,500 longshoremen and 500 foremen in British Columbia, and various agreements at Quebec ports, the St. Lawrence Seaway and Seaspán Marine Corporation.

To remain globally competitive, Lisa Raitt said the port industry in Canada must invest in the best technology and share innovations and best practices deployed by international counterparts.

Canadian ports urged to emulate European labour innovations

In this regard, she referred to a report by transportation expert Michael Ircha at the University of New Brunswick, comparing labour practices in Europe with those at the Port of Montreal.

“We are no longer looking at the casually-employed male, general labourer workforce of the past, but moving towards a more permanent, diverse workforce of multi-skilled professionals who have chosen to work in the maritime shipping industry. Today's European ports are focusing more than ever on competency-based training for their workers.”

Port employees in Europe, Ms. Raitt pointed out, are being cross-trained so they can perform several tasks.

As the first female harbourmaster of a Canadian port (Toronto), Ms. Raitt said she was well placed to testify that “women are a largely untapped resource in the port industry.”

“The Port of Valencia, in Spain, for example, has had great success in hiring women to work as machine operators. They found that female operators have produced less wear and tear on the equipment – meaning



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

détérioration des machines étaient moindres avec des opératrices féminines – ce qui augmentait la durée de fonctionnement de l'équipement.

Selon M^{me} Raitt, les obstacles reliés, par exemple, à la force physique requise et à la sécurité dans les installations portuaires après les heures ouvrables peuvent être aplanis. À son avis, il n'y a que des avantages à accroître la diversité de l'effectif.

Un groupe d'experts représentant des industries qui ont connu des changements dramatiques réunissait Juergen Schachler, président et chef de la direction d'ArcelorMittal Dofasco, David Cardin, président de Maersk Canada Inc., et Jean-Marc Ruest, vice-président, Affaires générales et avocat général chez Richardson International Inc.

M. Ruest a parlé du rôle important de sa compagnie dans la transformation de l'industrie agricole canadienne. Parlant de l'actuel Examen fédéral des services de transport ferroviaire de marchandises, il a évoqué la frustration des expéditeurs de céréales qui se plaignent de l'absence d'imputabilité pour les défaillances des services ferroviaires. Il a en revanche souligné «l'optimisme généralisé qui règne à tous les niveaux de l'industrie concernant les perspectives des marchés mondiaux».

M. Schachler ne prévoit pas de croissance significative au Canada de la demande d'acier laminé à plat cette année. Aux États-Unis, celle-ci pourrait être de 5 à 10 %.

M. Cardin a fait un bref survol de l'histoire de la société Maersk de Copenhague, la plus importante ligne maritime mondiale. Il s'est ensuite attardé sur les grands défis financiers et autres auxquels doit actuellement faire face l'industrie du transport maritime conteneurisé: envolée des prix du combustible, volatilité des taux de fret, surcapacité et infrastructures dépassées à cause des innovations touchant les navires.

L'avenir du transport maritime dans l'Arctique? Sur ce point, M. Cardin a clairement indiqué que pour Maersk, il était loin d'être certain que le réchauffement planétaire allait éliminer les nombreux obstacles à la navigation. Ainsi donc, aucune priorité à cet égard.

Par ailleurs, il a fait ce commentaire concernant les perspectives d'une intensification du transport maritime dans la Voie maritime du Saint-Laurent: «Des écluses plus larges et l'exploitation pendant toute l'année, cela changerait la donne.»

Prochain rendez-vous annuel: Nanaimo

Comme à l'habitude, il y a eu remise de plusieurs prix, dont la Médaille du mérite de l'AAPC, décernée à Blair McKeil (voir autre article).

Des certificats d'éloges ont été attribués à Bob Hennessy, qui a tenu la barre du Port de Hamilton de 1984 à 1999; Donna Taylor, qui, au terme d'une longue campagne, a conduit cette année le Port d'Oshawa, dernière Commission portuaire du Canada, au statut d'APC; et Gary LeRoux, qui vient de quitter son poste de directeur général de l'AAPC après avoir piloté l'Association avec dynamisme pendant plus de 10 ans.

L'été prochain, du 18 au 21 août, les membres de l'AAPC se réuniront au port de Nanaimo. Établi sur un site superbe de l'île de Vancouver, le port offre trois postes de mouillage en eau profonde, des liaisons rail-route-mer et le plus récent terminal de croisière de la côte Ouest. 

longer-running machines.”

Ms. Raitt opined that such issues as physical strength requirements and safety at port facilities after hours for women could be addressed. In her view, “the benefits of increasing diversity in the workforce can be directly tied to the bottom line.”

A business panel comprising industries that have undergone dramatic changes brought together Juergen Schachler, President and CEO of ArcelorMittal Dofasco, David Cardin, President of Maersk Canada Inc, and Jean-Jacques Ruest, Vice-President, Corporate Affairs and General Counsel, Richardson International Inc.

Mr. Ruest commented on his company's substantial role in the transformation of the Canadian agriculture industry. And alluding to the present federal rail freight service review, he noted the frustration of grain shippers over the lack of accountability for rail service failures. Otherwise, he singled out “widespread optimism at all levels of the industry in the global market outlook.”

Mr. Schachler foresaw no significant growth this year in Canada for flat rolled steel demand compared to the United States, where it could range between 5% and 10%.

Mr. Cardin briefly described the history of Copenhagen-based Maersk as the world's largest shipping line. He then dwelt at some length on the current major financial and other challenges facing the container shipping industry – including soaring fuel prices, volatile freight rates, overcapacity and vessel infrastructure exceeding infrastructure.

The future of Arctic shipping? Here, Mr. Cardin made it clear that Maersk was not overly confident that the many existing navigational constraints could be overcome, despite global warming. Thus, not high on the radar screen.

On the other hand, he made this observation on the prospect for greater shipping on the St. Lawrence Seaway: “Wider locks and year-round operations, that would change things.”

Next annual rendez-vous: Nanaimo

As is the custom, various awards were presented, starting with the ACPA Medal of Merit to Blair McKeil (see separate report).

Certificates of Commendation were awarded to Bob Hennessy, who was at the helm of the Port of Hamilton between 1984 and 1999; to Donna Taylor, who guided the Port of Oshawa to CPA status this year after a long campaign as the last remaining Harbour Commission in Canada; and to Gary LeRoux, who recently departed as ACPA Executive Director after running the Association in dynamic fashion for more than a decade.

Next summer, on August 18 -21, ACPA members look forward to gathering at the Port of Nanaimo. Situated in a spectacular setting on Vancouver Island, the port offers three deep-sea berths, rail-road-sea connections and the west coast's newest cruise terminal. 

New Executive Director of ACPA has full agenda

La nouvelle directrice générale de l'AAPC a un agenda chargé

Leo Ryan



Leo Ryan

Wendy Zatylny, ACPA's new Executive Director.

Wendy Zatylny, nouvelle directrice exécutive de l'AAPC.

Le conseil d'administration de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) a récemment nommé une nouvelle directrice générale basée à Ottawa, M^{me} Wendy Zatylny. Celle-ci succède à Gary LeRoux, qui a occupé le poste pendant un peu plus de 10 ans. M^{me} Zatylny a été présentée aux dirigeants des ports qui étaient réunis à Hamilton du 19 au 22 août pour assister à l'AGA et conférence de l'AAPC.

M^{me} Zatylny s'est jointe à l'AAPC après avoir occupé pendant sept ans un poste de direction chez Rx&D, une association de compagnies de recherche pharmaceutique de pointe. Auparavant, elle avait dirigé sa propre firme de communications au service de clients de l'administration fédérale.

En annonçant la nomination, le président sortant de l'AAPC et PDG de Port Metro Vancouver, Robin Silvester, a

The Board of the Association of Canadian Port Authorities recently appointed Wendy Zatylny as its new, Ottawa-based Executive Director, succeeding Gary LeRoux who held the post for just over a decade. She was introduced to port officials while attending the ACPA AGM and Conference held on August 19-22 in Hamilton.

Ms. Zatylny joined ACPA after seven years as a senior executive at Rx&D, the association representing Canada's brand name pharmaceutical companies. Previously, she ran her own communications firm, serving clients in the federal government.

In announcing the appointment, ACPA outgoing Chair Robin Silvester, President and CEO of Port

déclaré: «Wendy est bilingue, c'est une professionnelle aguerrie des communications et des relations gouvernementales qui possède plus de 25 ans d'expérience dans les domaines des relations avec les intervenants, des affaires publiques, des relations avec les médias et des relations gouvernementales.»

Dans son allocution aux délégués, M^{me} Zatylny a souligné: «Les administrations portuaires canadiennes ont un message convaincant à livrer, surtout compte tenu de l'importance que le gouvernement fédéral attache au commerce et au développement économique».

Ses premiers contacts lui ont permis d'observer «un consensus généralisé sur le besoin de changement», ce qui lui facilite beaucoup la tâche et laisse beaucoup de place pour une activité à valeur ajoutée.

Elle a également noté «un fort sentiment d'appartenance à la communauté et une grande fierté du travail accompli.»

Pour les prochains mois et l'année à venir, M^{me} Zatylny voit plusieurs grandes priorités.

«La première, c'est la mobilisation des membres. Des membres engagés sont la base d'une association forte et c'est quelque chose qui ne doit jamais être tenu pour acquis. Cela signifie aussi que tous les membres doivent avoir le sentiment que leur association les écoute et tient compte de leur opinion.

«Ma deuxième priorité sera de travailler avec vous pour que nous en arrivions à parler d'une même voix», a déclaré M^{me} Zatylny avant de souligner le rôle clé des ports, piliers de l'économie canadienne. «Nous avons énormément de travail à faire pour élaborer une vision commune des ports et des administrations portuaires au Canada.»

Un troisième objectif prioritaire sera de faire en sorte que l'AAPC offre à ses membres une foule d'activités et de services, par exemple des forums en ligne où des comités pourront discuter des dossiers. «Il faudra trouver un juste équilibre: bien répondre à vos besoins sans vous inonder d'information».

Un plan stratégique quinquennal

Par ailleurs, les membres de l'AAPC ont adopté de nouveaux règlements et une structure de gouvernance révisée.

De plus, M^{me} Zatylny a déclaré au *Maritime Magazine* qu'un plan stratégique quinquennal préparé en consultation avec les membres de l'AAPC devrait être terminé «dans la première moitié de l'année prochaine».

En plus d'élaborer un plan stratégique, l'Association pourra contribuer au vaste examen de la politique maritime actuellement en cours à Transports Canada. Cette contribution pourrait prendre la forme d'un exposé de principes sur les enjeux stratégiques des administrations portuaires et les actions recommandées. Les thèmes proposés comprennent la souplesse financière, l'empiètement des villes sur les terrains portuaires, les besoins en matière d'infrastructures et le rôle des ports dans les portes d'entrée. 

Metro Vancouver, stated: "Wendy is a seasoned, bilingual communications and GR (government relations) professional who brings with her 25+ years experience in stakeholder relations, public affairs, media relations and government relations."

Addressing the conference, Ms. Zatylny stressed that "Canadian port authorities have a compelling story to tell, especially given federal government priorities" on trade and economic development.

From her initial contacts, she observed "an across-the-board consensus on the need for change. This makes my job much easier. There is great scope for value-added activity."

She also noted "a strong sense of community which takes fierce pride in the job it does."

Turning to the coming months and the year ahead, Ms. Zatylny evoked several top priorities.

"The first is membership engagement. An engaged membership is the foundation of a strong association, and this something that can never be taken for granted. It also means ensuring that all members feel that they have been heard by their association, and that their opinions are being taken into account.

"My second priority will be to work with you to help us find our collective voice," Ms. Zatylny said before noting the key role of ports as an essential pillar of the Canadian economy. "We have tremendous scope to develop a shared vision of ports and port authorities within Canada."

A third, important priority will be to ensure that ACPA delivers strong value to its members through various activities and services such as possible online forums for committees to discuss issues. This will mean "finding a balance between burying you with information and properly serving your needs."

Five-year strategic plan being mapped

Meanwhile, the ACPA membership has adopted new by-laws and a revised governance structure.

In addition, Ms. Zatylny told *Maritime Magazine* that a five-year strategic plan being elaborated in consultation with ACPA members should be completed "in the first half of next year."

Apart from developing a strategic plan, the Association has an opportunity to provide input into Transport Canada's current, wide-ranging marine policy review. This is expected to take the form of a position paper on port authority policy issues and recommendations. Topics identified include financial flexibility, urban encroachment on port lands, infrastructure needs, and the role of ports within gateways. 

Blair McKeil reçoit la Médaille du mérite de l'AAPC



Blair McKeil awarded ACPA Medal of Merit

Leo Ryan

Lors de la 54^e AGA et conférence de l'AAPC tenue à Hamilton du 19 au 22 août, Blair McKeil, président du conseil et chef de la direction de McKeil Marine, a reçu la Médaille du mérite de 2012 de l'Association des administrations portuaires canadiennes pour sa contribution exceptionnelle à l'industrie maritime.

En rendant hommage au récipiendaire, Bruce Wood, président-directeur général de l'Administration portuaire de Hamilton, a souligné «l'énergie et l'innovativité» de M. McKeil qui en ont fait l'un des plus éminents «initiateurs de changement» du milieu maritime.

«Depuis plus de 50 ans, a rappelé M. Wood, le Port de Hamilton bénéficie de l'énergie, de l'éthique de travail et de la clairvoyance en affaires de la famille McKeil.»

La compagnie, qui portait le nom d'Evans McKeil Work Boats Limited lors de sa fondation, est aujourd'hui devenue chef de file dans son domaine. Elle appartient à la famille depuis 56 ans.

«McKeil Marine est un nom bien connu partout sur les Grands Lacs, au Québec et dans les Maritimes, et plus récemment jusque dans l'Arctique», a souligné M. Wood.

Blair McKeil s'occupe activement des affaires de la famille depuis la mi-vingtaine. Il a pris les commandes de la compagnie à l'âge de 32 ans.

«Sous la direction de Blair, McKeil Marine continue de fournir des solutions novatrices et personnalisées à sa clientèle», a poursuivi M. Wood.

Au fil des ans, M. McKeil a amené la compagnie à participer à de nombreuses initiatives industrielles et communautaires.

McKeil Marine est notamment active dans Marine Delivers, l'Alliance verte et McKeil Cares.

Ex-président du Marine Club et de l'Association des en-

Blair McKeil, Chairman and CEO of McKeil Marine, was awarded the 2012 Medal of Merit of the Association of Canadian Port Authorities for outstanding service to the marine industry on the occasion of ACPA's 54th AGM and Conference held in Hamilton on August 19-22.

In paying tribute to the recipient, Bruce Wood, President and CEO of the Hamilton Port Authority, underlined Mr. McKeil's "energy and innovative spirit" that has ranked him among the most prominent "game-changers" in the marine sector.

"For more than 50 years," Mr. Wood recalled, "the Port of Hamilton has benefited from the energy, work ethic and business wisdom of the McKeil family."

Today a leader in its field, the company was originally established as Evans McKeil Work Boats Limited. It has been family-owned for 56 years.

"McKeil Marine is a name known throughout the Great Lakes, Quebec and the Maritimes and most recently, the Arctic," noted Mr. Wood.

Blair McKeil has been deeply involved in the family business since his mid-twenties. He assumed full leadership of the company at the age of 32.

"Under Blair's leadership, McKeil Marine continues to provide customized and innovative solutions for its customers," Mr. Wood said.

Through the years, Mr. McKeil has led the company's participation in numerous industry and community initiatives.

Among other things, McKeil Marine is active

trepreneurs en remorquage de l'est du Canada, Blair McKeil a été honoré par la Chambre de commerce de Hamilton à la remise des Outstanding Business Achievement awards.

Le Collège Mohawk de Hamilton a donné l'automne dernier le nom de McKeil School of Business à sa nouvelle école commerciale. M. McKeil, qui a fait des dons personnels et mené des campagnes de financement pour le Collège, est le premier entrepreneur en résidence de l'établissement.

Au Port de Hamilton, la route du corridor est-ouest sur le quai 15 a été rebaptisée Evans McKeil Way en l'honneur du fondateur de la compagnie.

McKeil Marine se spécialise dans le transport de marchandises, la construction maritime, le remorquage, l'assistance aux navires, les services de frètement et de sauvetage. La compagnie exploite une flotte de 21 navires, qui comprend 11 remorqueurs et 10 barges. McKeil a récemment fait équipe avec des partenaires de la côte Est pour fournir un service de transport par barges pour des projets de forage en mer à Terre-Neuve. Plus près de sa base de Hamilton, la compagnie collabore avec Heddle Marine pour déménager un sous-marin de 2 500 tonnes de l'époque de la guerre froide à un nouvel emplacement à Port Burwell.



in Marine Delivers, Green Marine and McKeil Cares.

A past president of the Marine Club and the Eastern Canada Tug Owners Association, Blair McKeil has garnered Outstanding Business Achievement awards from the Hamilton Chamber of Commerce.

Hamilton's Mohawk College last fall named its new business school as the McKeil School of Business. Mr. McKeil, who has made personal donations and undertaken fundraising efforts on behalf of the College, serves as the school's first entrepreneur-in-residence.

At the Port of Hamilton, the East-West corridor road on Pier 15 has been renamed Evans McKeil Way in honour of the company founder.

McKeil Marine specializes in cargo shipping, marine construction, towing, vessel assistance, chartering and salvage services. It operates a fleet of 21 vessels, including 11 tugs and 10 barges. Recently, McKeil teamed up with East Coast partners to provide barge service to Newfoundland offshore drilling projects. Closer to its Hamilton base, the company is working with Heddle Marine to move a 2,500-tonne Cold War era submarine to a new home in Port Burwell.

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 durable et innovation

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

JOURNAL

Océan baptise la drague Océan Traverse Nord

La bénédiction de la plus imposante drague jamais construite dans l'est du Canada a eu lieu le 16 août aux installations Océan dans le bassin Louise du port de Québec.

Premier navire commercial privé construit au Québec depuis 1982, alors que les Chantiers Davie livraient **L'Érable No.1** à la Branch Line, cette drague à élinde trainante d'une longueur de plus de 64 mètres a été construite dans la dernière année au chantier naval Industries Océan à l'île aux Coudres, au coût de 25 millions de dollars.

La traditionnelle cérémonie de bénédiction s'est tenue en présence du président et du premier vice-président et directeur général d'Océan, MM. Gordon Bain et Jacques Tanguay, ainsi que de la directrice générale du chantier naval, M^{me} Manon Lavoie, également marraine du navire.

Cette dernière affirmait qu'après avoir doublé la quantité de travailleurs, c'est «grâce à une équipe motivée, acharnée, novatrice, jeune, dynamique, qui a le goût de se dépasser et qui est fière de ce qu'elle accomplit, que nous avons réussi à construire ce navire hors du commun». «Et à l'intérieur du budget», de renchérir avec enthousiasme M. Bain, qui a insisté sur la synergie entre les diverses compagnies sœurs d'Océan pour expliquer cette réussite effectuée en un temps record. Il a aussi souligné le

fructueux transfert technologique issu du partenariat avec Damen Dredging Equipment, de même qu'une collaboration remarquable avec la firme d'architecture espagnole, Faustino Carceller, S.L.

Pour Jacques Tanguay, «Océan démontre son savoir-faire et son statut de chef de file dans l'industrie maritime en utilisant des méthodes de travail innovatrices et des équipements avant-gardistes».

Capable de draguer jusqu'à une profondeur de 30 mètres avec une capacité de pompage de 5 500 mètres cube à l'heure, la drague auto-pro-

Ocean christens its dredge Ocean Traverse Nord

The christening of the largest dredge ever built in eastern Canada took place on August 16 at the Ocean facilities located on Bassin Louise in the Port of Quebec.

The first private commercial vessel built in Quebec since 1982, when Davie Shipbuilding delivered **L'Érable No.1** to the Branch Line, this trailing suction hopper dredge measuring over 64 metres was built this past year at the Ocean Industries shipyard on Île aux Coudres at a cost of \$25 million.

This traditional christening ceremony was held in the presence of President Gordon Bain, First Vice-President and General Manager Jacques Tanguay and the shipyard's General Manager, Manon Lavoie, who is also the vessel's godmother.

Ms. Lavoie said that Ocean doubled the number of its employees and it was «thanks to the company's motivated, driven, innovative, young and dynamic team, whose members always seek to excel themselves and take pride in their achievements, that we succeeded in building this extraordinary ship.» «And within budget,» added Mr. Bain enthusiastically. He also attributed the success of this endeavour, completed in record time, to the synergy among the various Ocean sister companies. He also paid tribute to the transfer of technology arising from the productive partnership with Damen Dredging Equipment and the remarkable collaboration with the Spanish architectural firm Faustino Carceller, S.L.

For Jacques Tanguay, «Ocean has demonstrated its know-how and status as a leader in the maritime industry through its use of innovative work methods and cutting-edge equipment.»

Capable of dredging up to 30 metres deep with a 5,500 m³ hourly pumping



Pierre Terrien

The traditional christening ceremony was held in the presence of President Gordon Bain (centre), First Vice-President and General Manager Jacques Tanguay and the shipyard's General Manager, Manon Lavoie, who is also the vessel's sponsor.

La traditionnelle cérémonie de bénédiction s'est tenue en présence du président et du premier vice-président et directeur général d'Océan, MM. Gordon Bain (au centre) et Jacques Tanguay, ainsi que de la directrice générale du chantier naval, M^{me} Manon Lavoie, également marraine du navire.



The seven year contract for maintenance dredging of the North Traverse (our photo) and an area in the vicinity of Bécancour, obtained by Océan through its subsidiary Dragage St-Maurice, is directed at reestablishing the depth of the waterway by removing accumulated sediments. With an estimated total annual volume of 70,000 cubic metres, it's the most important dredging undertaking in the St. Lawrence between Montreal and l'Isle-aux-Coudres and is essential in ensuring continuous security of commercial navigation on the St. Lawrence.

Le contrat de sept ans pour le dragage d'entretien de la traverse du Nord (notre photo) et aux environs de Bécancour, obtenu par Océan par l'entremise de sa division Dragage St-Maurice, vise à rétablir les profondeurs annoncées en enlevant les accumulations de sédiments. Avec son volume annuel total estimatif de 70 000 mètres cubes, c'est le plus important ouvrage de dragage de la voie navigable entre Montréal et l'Isle-aux-Coudres et il est essentiel afin d'assurer la sécurité de la navigation commerciale sur le Saint-Laurent.

pulsée a été mise en service prestement pour entamer le contrat d'entretien de la traverse du Nord, un secteur d'une longueur d'environ 30 kilomètres en aval de Québec. La période de rodage du nouveau navire s'est effectuée sans encombre majeur et le régime de croisière des opérations a été atteint très rapidement.

Compte tenu de la polyvalence de l'**Océan Traverse**

Nord, qui peut même être transformée en drague avec excavatrice ou utilisée à la restauration et à la protection de berges grâce à son puissant équipement de déchargement par pompage, la direction d'Océan travaille à décrocher d'autres contrats au Canada et à l'étranger afin de rentabiliser cet important investissement.

capacity, this self-propelled dredge was promptly put into service under a contract to maintain the North Traverse, a roughly 30-mile stretch downstream from Quebec City. The new ship completed its break-in period without any major hitches and its operations very quickly reached cruising speed.

Since the **Ocean Tra-**

verse Nord is a very versatile vessel that can even be transformed into a dredge with an excavator for use in the restoration and protection of banks with its powerful pump unloading equipment, Ocean management is working on securing other contracts in Canada and abroad to maximize its returns on this major investment.

Anvers bien placé pour commercer davantage avec le Canada

Premier port européen pour le commerce transatlantique avec l'Amérique du Nord, Anvers est bien placé pour se tailler la part du lion de la forte augmentation du commerce maritime avec le Canada, surtout via Montréal, que devrait entraîner la signature, entre le Canada et l'Union européenne, d'un accord de libre-échange dont les négociations sont très avancées.



Eddy Bruyninckx, CEO of the Antwerp Port Authority, sees a strong future for Europe's second biggest maritime gateway.

Eddy Bruyninckx, administrateur délégué de l'Autorité portuaire d'Anvers, entrevoit un bel avenir pour la deuxième porte maritime d'Europe.

Antwerp Port Authority

Antwerp well-placed to expand maritime trade with Canada

The leading European port in trans-Atlantic trade with North America, Antwerp is well positioned to capture potentially big increases in maritime freight traffic with Canada, especially via Montréal, under a free trade agreement currently at an advanced stage of negotiations between Canada and the European Union.



Antwerp Port Authority

Aerial view of a section of the Port of Antwerp which handled 187 million tonnes of cargo in 2011, with container volume alone accounting for 56%.

Vue aérienne d'une section du port d'Anvers qui a manutentionné en 2011 187 millions de tonnes de marchandises, dont 56 % en volume de marchandises conteneurisées.

«Nous entrevoyons assurément de nouvelles occasions d'affaires», a déclaré Eddy Bruyninckx, administrateur délégué de l'Autorité portuaire d'Anvers, lors de son passage à Montréal pour une mission commerciale qui l'a aussi conduit à Chicago et à Houston.

Au moment de mettre sous presse le présent numéro du *Maritime Magazine*, les négociateurs de Bruxelles et d'Ottawa s'employaient à conclure une entente définitive avant la fin de l'année.

Lors d'une interview qui a porté sur de multiples sujets, l'administrateur général du deuxième port européen après Rotterdam a passé en revue la situation actuelle et l'évolution prévue, les tendances du trafic marchandises, les importantes améliorations côté accessibi-

lité qui ont attiré les plus gros porte-conteneurs du monde, la performance en matière de productivité ainsi que le projet d'ajouter une écluse sur l'Escaut.

Le port d'Anvers occupe un emplacement central d'un intérêt stratégique exceptionnel à l'intérieur des terres, à 80 km de la mer du Nord, et ses quais profitent de liaisons ferroviaires, routières et maritimes avec un riche arrière-pays.

En 2011, 187 millions de tonnes de marchandises ont transité par le port, 5 % de plus que l'année précédente. Le fret conteneurisé, 105 millions de tonnes, constituait le gros de ce trafic, 56 %, pour un total record de 8,6 millions d'EVP. Les autres catégories d'importance étaient, en ordre décroissant, le vrac liquide, le vrac sec et les

“We definitely see new opportunities that will arise,” Eddy Bruyninckx, CEO of the Antwerp Port Authority, said while passing through Montreal during a port trade mission that also included Chicago and Houston.

As this issue of *Maritime Magazine* was going to press, negotiators from Brussels and Ottawa were striving to conclude a final agreement by the end of this year.

During a wide-ranging interview, the chief executive of Europe's second largest port after Rotterdam reviewed current and future developments, cargo trends, major improvements in accessibility that have attracted the world's

biggest containerships, productivity performance and plans for an additional lock on the right bank of the Scheldt River.

Situated 80 kms inland from the North Sea, Antwerp enjoys an exceptionally central location – with its docks connected to a rich hinterland by rail, road and waterway.

In 2011, the port handled 187 million tonnes of cargo, representing a 5% increase over the previous year. Container freight dominates overall volume at 105 million tonnes., or 56%. This translated into a record 8.6 million TEUs. The other categories of importance are, in descending order, liquid bulk, dry bulk, conventional breakbulk and

marchandises diverses transportées par cargos classiques et par rouliers. Plus de 15 000 navires océaniques ont visité le port en 2011, entre autres les navires de Fednav dont le service FALLine assure la liaison avec les Grands Lacs et le Saint-Laurent en utilisant Anvers comme pôle d'échange européen, notamment parce que c'est le premier port d'Europe pour les marchandises générales (12,7 millions de tonnes).

Selon M. Bruyninckx, dans le couloir commercial nord-américain (É.-U. et Canada) pour les marchandises conteneurisées, Anvers occupe 36 % du marché, suivi de Brême, 26 %, et de Rotterdam, 21%.

Les échanges conteneurisés dans les deux sens entre Montréal et Anvers ont totalisé près de 285 000 EVP en 2011. Cela signifie qu'environ 20 % de tous les conteneurs manutentionnés à Montréal sont expédiés vers Anvers ou en arrivent.

Dans la première moitié de 2012, Anvers a enregistré une baisse de 2,1 % de son trafic marchandises total, surtout à cause de la suspension des opérations de la Belgian Refining Corporation. En revanche, le Port a moins souffert que d'autres ports d'Europe du Nord de la détérioration croissante des économies européennes. Anvers, de fait, a affiché une augmentation de près de 1 % des trafics conteneurisés.

M. Bruyninckx attribue en partie la solide performance du Port à la réalisation récente d'un important programme de dragage. Le creusage du chenal permet aux porte-conteneurs géants de 16 mètres de tirant d'eau de faire escale à Anvers depuis le début de 2011. Ainsi,

le plus gros porte-conteneurs à relâcher dans le port a été l'**Edith Maersk**, d'une capacité de charge estimée à 15 200 EVP.

«Je suis convaincu que cette meilleure accessibilité va nous aider à améliorer notre position dans Far East Trade Services, qui est actuellement de 12 contre 28 pour Rotterdam», a déclaré M. Bruyninckx.



*The awesome presence on the Scheldt River of the **Edith Maersk**, a mega-containership with capacity exceeding 15,000 TEUs, demonstrated the Port of Antwerp's significant evolution as a result of major recent channel deepening allowing for the accommodation of vessels with draught up to 16 metres.*

La présence imposante sur l'Escaut du **Edith Maersk**, un méga-porte-conteneurs d'une capacité de plus de 15 000 EVP, illustre bien la situation nouvelle du Port d'Anvers depuis le creusage du chenal qui lui permet désormais d'accueillir des navires d'un tirant d'eau de 16 mètres.

D'autres éléments qui contribuent énormément à la compétitivité du Port sont une productivité de 38 mouvements de portiques à l'heure en moyenne et des frais de manutention aux terminaux qui sont parmi les plus bas d'Europe.

Par ailleurs, pour répondre à la demande future, l'Autorité portuaire d'Anvers a réservé la zone de développement de Saeftinghe, sur une superficie de plus de 1 000 hectares, pour des activités maritimes et logistiques. Cela inclurait la construction d'un nouveau terminal pour conteneurs (*tidal container dock*).

ro/ro. More than 15,000 seagoing ships visited the port in 2011. These include the vessels of Fednav's FAL-Line service with the Great Lakes/St. Lawrence system, which uses Antwerp as its European hub due notably to its significant breakbulk operations (largest in Europe) amounting to 12.7 million tonnes.

cargo decline by 2.1% as it was negatively impacted chiefly by the suspension by Belgian Refining Corporation of its operations. Otherwise, it appeared less hard hit than other ports in northern Europe, by escalating downturns in European economies. Antwerp, in fact, managed to post a nearly 1% increase in container volume.

Mr. Bruyninckx attributes the port's continued strong performance, in part, to the recent completion of a substantial dredging program. The channel deepening has allowed ultra-large container-ships with a draught of up to 16 metres to call at Antwerp since early 2011. For instance, the biggest box vessel to call has been the **Edith Maersk**, with an estimated capacity of 15,200 TEUs.

"I am convinced that this greater accessibility will help us improve our position in Far East trade services from the present 12 compared to 28 for Rotterdam," Mr. Bruyninckx said.

Other key elements contributing to the port's competitiveness, he said, are a productivity of 38 crane movements per hour on average and terminal-handling charges that are among the lowest in Europe.

Meanwhile, to meet future demand, the Antwerp Port Authority has earmarked the Saeftinghe Development Area of more than 1,000 hectares for maritime and logistics activities. This would include the construction of a new tidal container dock.

On the North America (U.S. and Canada) trade lane for container cargo, Mr. Bruyninckx pointed out that Antwerp holds a 36% market share, followed by Bremen at 26% and Rotterdam at 21%.

Container cargo in both directions between Montreal and Antwerp totaled nearly 285,000 TEUs in 2011. This means that approximately 20% of all containers handled at Montreal are coming from or going to Antwerp.

In the first half of 2012, Antwerp saw its total

Antwerp Port Authority



CSA

Robert Lewis-Manning succeeds Bowie at CSA helm

Robert Lewis-Manning succède à Bruce Bowie à la tête de l'AAC

Le conseil d'administration de l'Association des armateurs canadiens (AAC) annonçait récemment la nomination de Robert Lewis-Manning à la présidence de l'AAC. Le nouveau président est entré en fonction le 1^{er} août. Il succède à un vieux routier de l'industrie maritime, Bruce Bowie, qui occupait le poste depuis six ans.

M. Lewis-Manning s'est joint à l'Association des armateurs canadiens en 2010 à titre de vice-président des opérations après une carrière de 24 ans à la Marine royale canadienne, où il a accédé à des postes supérieurs.

En ce qui concerne son nouveau mandat, M. Lewis-Manning s'est dit « impatient d'accroître la visibilité de cette industrie importante et novatrice et d'en faire un chef de file reconnu en matière de durabilité et de prospérité au Canada ».

Les membres de l'AAC tiennent à rendre hommage à M. Bowie pour le « dévouement et la conscience professionnelle » qui l'ont caractérisé pendant son séjour à la tête de l'association établie à Ottawa qui défend les intérêts des armateurs canadiens s'occupant de transport maritime courte distance en Amérique du Nord.

The Board of Directors of the Canadian Shipowners Association recently announced the appointment of Robert Lewis-Manning as the new CSA President, effective August 1. He has succeeded marine industry veteran Bruce Bowie who held the post for six years.

Mr. Lewis-Manning joined the CSA in 2010 as Vice-President, Operations after a 24-year career in senior corporate positions in the Royal Canadian Navy.

Regarding his new mandate, he stressed he was "eager to increase the profile of this important and innovative industry and ensure that it is recognized as a leader in sustainability and prosperity in Canada."

CSA members extended their strong appreciation of Mr. Bowie's "dedication and commitment" during his period at the helm of the Ottawa-based association representing the interests of Canadian shipowners engaged in shortsea shipping within North America.



Armateurs du Saint-Laurent

Daniel Bélisle new chairman of St. Lawrence Shipoperators

Daniel Bélisle, nouveau président des Armateurs du Saint-Laurent

Le conseil d'administration des Armateurs du Saint-Laurent a récemment annoncé la nomination de Daniel Bélisle à la présidence de l'association. Premier vice-président d'Oceanex, M. Bélisle succède à Carole Campeau du Groupe Océan.

Depuis 1979, M. Bélisle a occupé diverses fonctions de direction dans l'industrie maritime, dont celles de directeur général adjoint de CP Ships, de vice-président Finances de

Terminus Racine (Montréal) ltée et de vice-président Marketing d'Agences Canada Maritime limitée.

En 2002, il s'est joint à l'équipe d'Oceanex à titre de directeur financier. Il exerce la fonction de premier vice-président depuis 2008.

M. Bélisle siège aussi au conseil d'administration de l'Association des employeurs maritimes et de l'Association pour assurance mutuelle des armateurs canadiens.

The Board of Directors of the St. Lawrence Shipoperators (SLS) recently announced the appointment of Daniel Bélisle as its new Chairman. Senior VP of Oceanex, he succeeds Carole Campeau from the Ocean Group.

Since 1979, Mr. Bélisle has held various executive positions in the marine industry, including Associate General Manager for CP Ships, Vice-President, Fi-

nance for Terminus Racine, and Vice-President, Marketing for Canada Maritime Agencies.

In 2002, he joined Oceanex as Financial Manager and since 2008 has been its Senior Vice-President.

Mr. Bélisle also sits on the boards of the Maritime Employers Association and the Canadian Shipowners Mutual Assurance Association.

Sous-investissement dans les infrastructures aux É.-U.

Reston (Virginie) – Le vieillissement des infrastructures des ports de mer, des voies navigables intérieures et des aéroports menace plus d'un million d'emplois aux États-Unis, selon un rapport intitulé *Failure to Act* que vient de diffuser l'American Society of Civil Engineers (ASCE).

Les besoins d'investissements dans les ports et les voies de navigation intérieures du pays d'ici 2020 totalisent 30 milliards de dollars alors que les dépenses programmées ne sont que d'environ 14 milliards, soit un déficit de près de 16 milliards.

Pour les aéroports, les investissements prévus d'ici 2020 sont de 95 milliards de dollars alors que les besoins seraient plutôt de l'ordre de 114 milliards, soit 19 milliards de plus, sans parler de l'implantation de NextGen qui exigerait 20 autres milliards.

Le rapport publié en septembre conclut qu'à moins que ces manques à investir ne soient comblés, le transport des marchandises va coûter plus cher, les prix vont augmenter et les États-Unis deviendront moins compétitifs sur le marché mondial, ce qui va entraîner une chute de l'emploi, du revenu personnel et du PIB.

«À cause de la congestion et des retards, les marchandises attendent sur les quais et dans les entrepôts, ce qui fait augmenter le coût du transport et le prix des produits sur les rayons», a déclaré le président de l'ASCE Andrew W. Herrmann, ing. «Si nous ne remédions pas à ce sous-investissement, tous en subiront les conséquences négatives car nous risquons de perdre plus d'un million d'emplois et au-delà d'un billion en revenus personnels d'ici 2020.»

Les ports et les voies de navigation intérieures du pays sont des liens cruciaux qui rendent possible le commerce international. À

cause de l'expansion prévue du canal de Panama en 2015, la taille moyenne des porte-conteneurs est probablement appelée à augmenter de façon importante, ce qui va influencer sur l'exploitation de la majorité des grands ports étasuniens par où transitent des marchandises conteneurisées. Il est nécessaire d'investir dans les ports pour le dragage des rades et des chenaux et il faudrait construire ou remettre en état des écluses et des barrages dans les voies de navigation intérieures.

Il y a aux États-Unis 300 ports de commerce, 12 000 milles de voies navigables intérieures et intra-côtières et quelque 240 sas d'écluses, par où passent plus de 70 % en tonnage et un peu plus de la moitié en valeur des importations des États-Unis.

Les retards dans le réseau de voies de navigation intérieures du pays ont coûté 33 milliards de dollars en 2010. Ce coût se répercute dans toute l'économie à cause des conséquences de la dépendance étroite des intrants énergétiques comme le pétrole et le charbon sur le transport par les voies de navigation intérieures. On prévoit que ce coût va augmenter à près de 49 milliards de dollars d'ici 2020.

'Under-investment' in U.S. infrastructure



The Los Angeles Harbour Commission recently approved \$7.5 million for the final phase of a main channel deepening to a 53-ft depth.

La Commission du Port de Los Angeles vient d'approuver une dépense de 7,5 millions de dollars pour la dernière phase de l'approfondissement du chenal principal à 53 pieds.

Reston, VA – Aging infrastructure for marine ports, inland waterways, and airports threatens more than 1 million U.S. jobs according to a new *Failure to Act* report from the American Society of Civil Engineers (ASCE).

Between now and 2020, investment needs in the nation's marine ports and inland waterways sector total \$30 billion, while planned expenditures are about \$14 billion, leaving a total investment gap of nearly \$16 billion.

Similarly, with airports, between now and 2020 there is an investment need of about \$114 billion, while anticipated spending is \$95 billion, leaving a gap of nearly \$19 billion, as well as an additional need of about \$20 billion to implement NextGen.

Released in September, the report concludes that unless America's infrastructure investment gaps are filled, transporting goods will become costlier, prices will rise, and the United States will become less competitive in the global market. As a result, employment, personal income, and GDP will all fall due to inaction.

"Congestion and delays lead to goods waiting on docks and in warehouses for shipment, which in turn leads to higher transportation costs and higher-priced products on store shelves," said Andrew W. Herrmann, P.E., president of ASCE. "If we don't close the investment gaps, everyone is going to feel the negative impacts because we are on course to lose more than one million jobs and more than \$1 trillion in personal income by 2020."

The nation's marine ports and inland waterways are critical links that make international commerce possible. However, with the scheduled expansion of the Panama Canal by 2015, the average size of container ships is likely to increase significantly, affecting the operations of most of the major U.S. ports that handle containerized cargo. Needed investment in marine ports includes harbor and channel dredging, while inland waterways require new or rehabilitated lock and dam facilities.

The United States has 300 commercial ports, 12,000 miles of inland and intra-coastal waterways and about 240 lock chambers, which carry more than 70 percent of U.S. imports by tonnage and just over half of the imports by value.

Costs attributable to delays in the nation's inland waterways system were \$33 billion in 2010. These costs in particular reverberate throughout the economy given the heavy reliance of energy inputs like petroleum and coal on inland waterway transportation. This cost is expected to increase to nearly \$49 billion by 2020.

A CN freight train on a regular route through the Rocky Mountains.

Un train de marchandises du CN sur une route régulière traversant les Rocheuses.



Le CN grossit son parc et agrandit l'atelier de Prince George

Le Canadien National a récemment annoncé un achat important de nouveaux wagons et de conteneurs, de même que l'agrandissement de son atelier de la traction de Prince George.

En septembre, le CN de Montréal a annoncé l'acquisition en 2012 de 2 200 nouveaux wagons et de 1 300 nouveaux conteneurs afin de pourvoir à l'augmentation du trafic et d'améliorer le service à la clientèle.

«La stratégie d'acquisition de matériel roulant du CN suit l'évolution des conditions du marché de manière à fournir des chaînes d'approvisionnement fiables et prévisibles à nos clients», a déclaré Jean-Jacques Ruest, premier VP et chef du Marketing.

Les nouveaux wagons et conteneurs seront utilisés pour desservir divers marchés et transporter, par exemple, des produits forestiers, des métaux, des minéraux, du charbon, du minerai de fer, de l'acier, des biens de consommation, des véhicules assemblés et des céréales.

Le CN investit 12 millions de dollars afin d'agran-

dir son atelier de la traction de Prince George pour faire face à l'augmentation du trafic marchandises dans le corridor Edmonton-Prince Rupert.

Le Centre de fiabilité du parc (CFP) a assuré l'entretien des locomotives de quelque 9 000 trains du CN qui ont traversé cette ville du nord de la C.-B. l'an dernier.

Selon Keith Creel, premier VP et chef de l'exploitation, avec trois quarts de travail par jour, sept jours par semaine, le CFP a atteint le maximum de sa capacité et doit être agrandi pour répondre à la croissance actuelle et prévue.

La surface utile de l'atelier de Prince George augmentera de 50 %, pour passer à près de 50 000 pieds carrés, ce qui permettra d'ajouter quatre aires de réparation.

Dans un autre communiqué fin septembre, le CN annonçait aussi un programme de formation des employés repensé pour répondre aux besoins d'apprentissage des cheminots actuels et futurs. Le programme sera donné dans des centres de formation modernes qui seront construits à Winnipeg et à Chicago.

CN expanding fleet and Prince George locomotive facility

Canadian National Railway recently announced a big acquisition of new freight cars and containers as well as an expansion of its Prince George locomotive shop.

In September, Montreal-based CN announced the acquisition of more than 2,200 new freight cars in 2012 as well as 1,300 new containers to support traffic growth and improve customer service.

"CN's rolling stock acquisition strategy is responding to evolving market conditions and is intended to ensure reliable, predictable supply chains for our customers," said Jean-Jacques Ruest, Executive VP and Chief Marketing Officer.

He indicated that the new freight cars and containers will serve a range of markets, including forest products, metals, minerals, coal, iron ore, steel, consumer goods, finished vehicles and grain.

CN is investing \$12 million for the expansion of its Prince George loco-

motive shop as freight traffic increases along the Edmonton-Prince Rupert corridor.

The Locomotive Reliability Centre serviced locomotives for some 9,000 CN trains that transited the northern B.C. city last year.

Keith Creel, Executive VP and Chief Operating Officer, pointed out that the centre has attained maximum capacity with three shifts per day, seven days a week. Thus expansion is needed to meet existing and forecast growth.

The floor space at the facility will increase by 50% to nearly 50,000 square feet, permitting the addition of four repair bays.

In another development, in late September, CN also announced a revitalized company-wide employee-training program to meet the learning needs of current and future railroaders. The initiative will be anchored by modern training centres to be built in Winnipeg and Chicago.

Logistec prend de l'expansion aux États-Unis en faisant l'acquisition de CrossGlobe Transport



Madeleine Paquin.

Logistec Corporation de Montréal a récemment annoncé qu'elle avait acquis, par l'entremise de sa filiale en propriété exclusive, Logistec USA Inc., la totalité des actions émises et en circulation de CrossGlobe Transport Ltd., ce qui lui permet d'accroître sa présence aux États-Unis.

CrossGlobe offre des services de logistique portuaire pour la manutention de produits forestiers, de pièces automobiles et d'autres marchandises dans trois terminaux au Port of Virginia, en plus d'exploiter un terminal situé hors de la zone portuaire. Les services qu'elle offre à ses clients industriels

comprennent l'empotage et le dépotage, l'entreposage et la distribution de conteneurs ainsi que d'autres services à valeur ajoutée.

«Les activités de CrossGlobe s'intègrent naturellement au réseau de terminaux portuaires de Logistec puisqu'elles nous permettent non seulement d'étendre notre présence géographique à des ports de la Virginie, mais également d'élargir notre gamme de services offerts au secteur industriel», a commenté Madeleine Paquin, présidente et chef de la direction de Logistec Corporation.

Logistec expands U.S. operations by acquiring CrossGlobe Transport

Virginia and also operates an off-dock facility. Services include container stuffing and destuffing, warehousing and distribution, and other value added services to industrial customers.

“CrossGlobe’s operations are a natural fit to Logistec’s network of terminals as they extend not only our footprint to ports of Virginia but also provide an increased scope of services to our industrial market,” said Madeleine Paquin, Logistec President and CEO.

Logistec Corporation of Montreal recently announced that it has acquired, through its wholly-owned subsidiary, Logistec USA Inc., 100% of the issued and outstanding shares of CrossGlobe Transport Ltd., thereby expanding its U.S. operations.

CrossGlobe provides port logistics services for forest products, auto parts and other cargoes in three terminals in the Port of

La viabilité d'une desserte maritime régulière de la Côte-Nord nécessite une analyse plus poussée

La faisabilité du service maritime régulier proposé entre le centre du Québec et les ports de la Côte-Nord doit être analysée plus à fond et dans l'intervalle, il faudrait intensifier les efforts de promotion du transport maritime courte et moyenne distance (TMCMD) sous la coordination d'Armateurs du Saint-Laurent (ASL).

Il s'agit de la principale recommandation d'un groupe de travail constitué principalement de six armateurs membres d'ASL à la suite d'une étude de marché réalisée le printemps et l'été derniers sur la faisabilité de la création d'une entreprise

3PL (tierce partie logistique) et de la formation d'une entité appelée l'Autoroute bleue Côte-Nord réunissant différents partenaires. Ce sont les projets en cours et prévus dans le Nord québécois ainsi que le Plan Nord du gouvernement québécois qui ont poussé à entreprendre l'étude.

Le rapport du groupe de travail indiquait que malgré la présence de volumes de marchandises importants, les conditions générales n'étaient pas propices à un transfert modal du transport routier au transport maritime.

En février dernier, la prin-

Further analysis needed on viability of regular maritime service to North Shore

A proposed regular maritime service between the center of Québec and North Shore (Cote-Nord) ports requires further feasibility analysis and, in the meantime, expanded promotional efforts on shortsea shipping should be undertaken under the umbrella of the St. Lawrence Shipoperators (SLS).

This is the key recommendation reached by a Working Group of six shipping lines and members of the SLS following a market study carried out in this past spring and summer on the feasibility of establishing a

Third Party Logistics (3PL) company and of becoming partners in what would be called Autoroute Bleue Cote-Nord (North Shore Blue Highway). The catalyst for the study was the current and planned projects in northern Quebec as well as the provincial government's Plan Nord.

The report by the Working Group indicated that although substantial cargo volumes exist, the overall conditions favouring a modal transfer from highway transport to the maritime mode were not sufficient.

Last February, the main

cipale conclusion d'une étude réalisée conjointement par Transports Québec, Hydro-Québec et Armateurs du Saint-Laurent était que la viabilité financière d'un service régulier était hypothéquée par les retours à vide trop nombreux escomptés.

Les auteurs de l'étude estimaient que sur l'horizon 2012-2020, les grands projets généreraient à eux seuls 10 000 voyages de camion par année et uniquement sur l'axe Sept-Îles-Port-Cartier, 1 000 voyages par semaine. Le volume annuel atteint 140 000 voyages de camion si l'on inclut le trafic régulier.

À la lumière des conclusions de l'étude de marché, le groupe de travail a proposé le

plan d'action suivant:

1. Confier à ASL, appuyé par la Table sur le transport maritime courte distance (TMCMD) du gouvernement du Québec, le mandat de mener une vaste campagne de promotion des avantages du TMCMD pour favoriser le développement des marchés et la consolidation des marchandises.
2. Utiliser les capacités de transport existantes pour répondre à la demande (actuelle et future) de desserte maritime de la Côte-Nord.
3. Réexaminer, après la campagne de promotion et le développement du TMCD, la recommandation de créer une entité de type 3PL.

conclusion of a joint study by Transports Québec, Hydro Québec and the St. Lawrence Shipoperators was that the financial viability of a regular service was undermined by an anticipated significant lack of backhaul cargo.

Within the framework of the 2012-2020 period, the study estimated that major projects alone would generate 10,000 trips annually by truck, and 1,000 trips per week on just the Sept-Îles-Port Cartier axis. The trucking volume rises to 140,000 trips a year if one includes regular traffic.

In light of the conclusions of its market study, the Working Group proposed the

following action plan:

1. Confide to the SLS, backed by the Québec Shortsea Shipping Council (Table du Québec sur le TMCD), the mandate of carrying out a large promotional campaign on the benefits of shortsea shipping to favour market development and cargo consolidation.
2. Utilize the capacities and existing services of the shipping firms in order to meet the demand (present and future) for maritime transport with the North Shore.
3. Revisit, following the promotional efforts and shortsea developments, the recommendation to create a 3PL-type entity.

Le Port de Halifax signe un PE avec l'Autorité du canal de Panama



Karen Oldfield.

Port of Halifax signs MOU with Panama Canal Authority

L'Administration portuaire de Halifax a récemment signé un protocole d'entente (PE) avec l'Autorité du canal de Panama (ACP). Il s'agit du premier port canadien à signer un PE avec l'Autorité du canal de Panama.

Selon un communiqué de presse du 18 septembre, le protocole d'entente a pour objet de déterminer les occasions d'affaires, de faire connaître les ports, d'échanger de l'information et de mener des initiatives de marketing conjointes.

«Les cargaisons asiatiques augmentent au port de Halifax et dès que l'expansion du canal de Panama sera achevée, les grands navires disposeront d'une autre route pour le transport de fret à partir et à destination de l'Amérique du Nord et du port de Halifax», a déclaré Karen Oldfield, PDG de l'Administration portuaire de Halifax.

«Comme Halifax offre des temps de transit plus courts

pour nos marchés asiatiques cibles, nous avons tout intérêt à établir un partenariat stratégique avec l'Autorité du canal de Panama et ce PE nous sera mutuellement bénéfique», a poursuivi M^{me} Oldfield.

«Le protocole d'entente avec l'Administration portuaire de Halifax vient confirmer l'importance de la route "entièrement maritime" qui passe par le canal de Panama», a affirmé l'administrateur de l'ACP, Jorge Quijano. «Dans le climat économique actuel, il est plus important que jamais d'offrir un service optimal à la clientèle et cette entente nous permettra de bien coopérer et de travailler ensemble à la facilitation du commerce entre l'Asie et la côte est du Canada.»

The Halifax Port Authority recently signed a Memorandum of Understanding with the Panama Canal Authority. Halifax is

the first port in Canada to sign an MOU with the Panama Canal Authority.

The purpose of the Memorandum of Understanding is to identify business opportunities, increase awareness of the ports, exchange information, and undertake joint marketing initiatives, stated a press release on Sept. 18.

«Asian cargo is growing over the Port of Halifax and with the Panama Canal expansion nearing completion, large ships will soon have another route option available to and from North America

and the Port of Halifax," said Karen Oldfield, President & CEO, Halifax Port Authority.

"With Halifax's transit time advantages for our Asian target markets, it makes sense for us to establish a strategic partnership with the Panama Canal Authority and this MOU will be mutually beneficial," said Ms. Oldfield.

"The Memorandum of Understanding with the Halifax Port Authority reinforces the importance of the 'All-Water Route' through the Panama Canal," said Panama Canal Authority (ACP) Administrator Jorge Quijano. "With the current economic climate, it has never been more important to provide optimal customer service, and this agreement will enable us to fully cooperate and work together for continued trade between Asia and the East Coast of Canada."

La page de l'AGGIMQ

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

www.aggimq.ca

Assemblée générale des membres et banquet 2013

L'AGGIMQ fêtera cette année son 50^e anniversaire. Pour l'occasion, nous vous invitons à venir célébrer avec nous au cours de l'Assemblée générale des membres et le banquet qui auront lieu à l'hôtel Plaza Québec le 2 février prochain. Votre conseil d'administration vous prépare quelques surprises pour souligner l'événement. Nous sommes aussi à la recherche de photos et anecdotes permettant de se remémorer de bons moments.

Pendant cette soirée, les membres des promotions de 1988, 1963 et 1953 seront à l'honneur et recevront respectivement leur bordée d'argent, d'or et de diamant. L'invitation officielle vous sera envoyée vers la mi-novembre. Pour toutes questions ou informations supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec nous à info@aggimq.ca. Nous vous attendons en grand nombre.

Nouveau local pour l'AGGIMQ

Nous sommes heureux de vous annoncer que l'AGGIMQ aura désormais un local désigné dans les bureaux de l'IMQ. En effet, le directeur de l'école, monsieur Alain Richard, nous a gentiment offert de partager les espaces de la Fondation de l'Institut maritime du Québec pour nos besoins d'entreposage et autres. Ce sera aussi l'occasion pour l'Association d'afficher son logo à l'entrée, ce qui permettra d'obtenir une visibilité supplémentaire auprès des étudiants de l'IMQ.

Nouveau site Internet de l'Association

Comme annoncé dans la dernière édition du *Maritime Magazine*, le développement du nouveau site Internet de l'AGGIMQ est en cours et avance bien. Vous serez en mesure de naviguer sur une toute nouvelle plateforme, agréable et actuelle, d'ici quelque temps. Nous vous contacterons pour vous inviter à le visiter dès sa mise en ligne.

CHRONIQUE DÉCOUVERTE

Signature d'une entente entre l'IMQ et Canada Steamship Lines (CSL)

Les membres de l'AGGIMQ ont toujours été sensibles à l'importance de la formation des élèves-officiers pour assurer une relève maritime compétente. C'est pourquoi nous sommes heureux de vous informer, pour cette chronique découverte, d'une entente unique qui a été signée le 17 septembre dernier entre CSL et l'IMQ.

En effet, CSL a mis sur pied un programme de parrainage

pour les étudiants de l'IMQ. Ce programme vise à offrir un soutien financier et un système de mentorat pour les candidats choisis afin de les aider à progresser rapidement dans leur carrière grâce au soutien d'officiers expérimentés, et ce, sans avoir de soucis financiers. En contrepartie, les élèves s'engagent à effectuer leurs stages en mer exclusivement sur des navires de l'entreprise. V. Ships Canada sera le gestionnaire de l'entente pour CSL.

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

7 et 8 NOVEMBRE

JOC Canada Maritime Conference

Delta Meadowvale Hotel and Conference Center
Mississauga, ON, Canada
events@joc.com

10 au 14 NOVEMBRE

NITL 105th Annual Meeting & Exhibition

Anaheim, CA, USA
www.nitl.org

11 au 13 NOVEMBRE

Intermodal Expo 2012

Anaheim Convention Center
Anaheim, CA, USA
www.freight-expo.net

20 et 21 NOVEMBRE

1st annual Breakbulk India Congress

The Leela Mumbai
Mumbai, India
www.breakbulkevents.com

29 NOVEMBRE

Diner-Conférence de la SODES

Montreal, QC, Canada
catherine.houle@st-laurent.org

29 NOVEMBRE

Maritime Security Round Table

Brussels, Belgium
capacitybuilding@parliamentarystudies.org.uk

4 et 5 DÉCEMBRE

Breakbulk South America Congress 2012

Renaissance Sao Paulo Hotel
Sao Paulo, Brazil
www.breakbulkevents.com

7 DÉCEMBRE

Dîner annuel du Grunt Club

Hotel Hilton Bonaventure
Montréal, QC, Canada
www.gruntclub.org

18 JANVIER

Dîner annuel du Marine Club

Fairmont Royal York Hotel
Toronto, ON, Canada
sectreas@thmarineclub.org

30 et 31 JANVIER

4th Maritime Piracy & Security Summit

London, UK
jkorfanty@acieu.co.uk

22 FÉVRIER

Banquet annuel des Armateurs du Saint-Laurent

Château Frontenac
Québec, QC Canada
ariane.charette@portquebec.ca

NOVEMBER 7-8

JOC Canada Maritime Conference

Delta Meadowvale Hotel and Conference Center
Mississauga, ON, Canada
events@joc.com

NOVEMBER 10-14

NITL 105th Annual Meeting & Exhibition

Anaheim, CA, USA
www.nitl.org

NOVEMBER 11-13

Intermodal Expo 2012

Anaheim Convention Center
Anaheim, CA, USA
www.freight-expo.net

NOVEMBER 20-21

1st annual Breakbulk India Congress

The Leela Mumbai
Mumbai, India
www.breakbulkevents.com

NOVEMBER 29

Diner-Conférence de la SODES

Montreal, QC, Canada
catherine.houle@st-laurent.org

NOVEMBER 29

Maritime Security Round Table

Brussels, Belgium
capacitybuilding@parliamentarystudies.org.uk

DECEMBER 4-5

Breakbulk South America Congress 2012

Renaissance Sao Paulo Hotel
Sao Paulo, Brazil
www.breakbulkevents.com

DECEMBER 7

Annual Grunt Club Dinner

Montreal Bonaventure Hilton
Montreal, QC, Canada
www.gruntclub.org

JANUARY 18

Annual Marine Club Dinner

Fairmont Royal York Hotel
Toronto, ON, Canada
sectreas@thmarineclub.org

JANUARY 30-31

4th Maritime Piracy & Security Summit

London, UK
jkorfanty@acieu.co.uk

FEBRUARY 22

St. Lawrence Shipoperators Annual Banquet

Chateau Frontenac
Québec City, QC Canada
ariane.charette@portquebec.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	9
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE THUNDER BAY	65
ALGOMA CENTRAL CORPORATION..... Couverture extérieure arrière	
ALUMINERIE ALOUETTE.....	29
ARMATEURS DU SAINT-LAURENT.....	53
CN/COGEMA – COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX	
DU CANADA.....	25
CSEM – CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE	
MARITIME	Couverture intérieure arrière
CSL – CANADA STEAMSHIP LINES	1
CLIFFS NATURAL RESOURCES	23
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME	
DU SAINT-LAURENT	73
CORPORATION DES PILOTES	
DU BAS-SAINT-LAURENT	Couverture intérieure arrière
DNV – DET NORSKE VERITAS (CANADA).....	67
DILTS PISTON HYDRAULICS	8
FEDNAV	35
GROUPE DESGAGNÉS	Couverture intérieure avant
GROUPE OCÉAN	41
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	80
LOGISTEC	49
MGT – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY	61
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	75
MCKEIL MARINE.....	37
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC.....	51
NEAS – NUNAVUT EASTERN ARCTIC SHIPPING.....	43
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE	68
NEW MILLENNIUM IRON	30
OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE	5
PORT DE HALIFAX	11
PORT DE MONTRÉAL.....	49
PORT DE SEPT-ÎLES.....	27
PORT DE TROIS-RIVIÈRES	39
PRINCE RUPERT PORT AUTHORITY	15
ROHDE & LIESENFELD	62
SIMEC – SOCIÉTÉ D'INTERVENTION MARITIME EST DU CANADA.....	30
SODES - SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	
DU SAINT-LAURENT	38
SHIPPHOTOS.COM	68
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	8
URGENCE MARINE.....	8
VERREAULT NAVIGATION	45

ABS	9
ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	Back cover
ALUMINERIE ALOUETTE.....	29
CN/COGEMA – CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY	25
CSL – CANADA STEAMSHIP LINES	1
CLIFFS NATURAL RESOURCES	23
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE	
PILOTS.....	Inside back cover
DNV – DET NORSKE VERITAS (CANADA).....	67
DILTS PISTON HYDRAULICS	8
ECRC – EASTERN CANADA RESPONSE CORPORATION	30
FEDNAV	35
GROUPE DESGAGNÉS	Inside front cover
IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION	5
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	80
LOGISTEC	49
MGT - MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP	61
MSRC – MARITIME SIMULATION	
AND RESOURCE CENTRE	Inside back cover
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	75
MCKEIL MARINE.....	37
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC.....	51
NEAS – NUNAVUT EASTERN ARCTIC SHIPPING.....	43
NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE	68
NEW MILLENNIUM IRON	30
OCEAN GROUP	41
PORT OF HALIFAX	11
PORT OF MONTREAL	49
PORT OF SEPT-ÎLES.....	27
PORT OF TROIS-RIVIÈRES	39
PRINCE RUPERT PORT AUTHORITY	15
ROHDE & LIESENFELD	62
SODES – ST. LAWRENCE ECONOMIC	
DEVELOPMENT COUNCIL.....	38
ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS.....	53
SHIPPHOTOS.COM	68
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	8
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT	
CORPORATION.....	73
THUNDER BAY PORT AUTHORITY	65
URGENCE MARINE.....	8
VERREAULT NAVIGATION	45

World-class Maritime Simulation and Resource Centre

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



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

For over 150 years,
Guardians of a great continental waterway

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



MADE IN CANADA....

418.692.0444 • www.pilotesbsl.com

418.692.0183 • www.sim-pilot.com

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

