

Nº64

# Maritime Magazine

[www.maritimemag.com](http://www.maritimemag.com)

**CENTENNIAL OF GREAT PROMISE**

**PORT of/de HAMILTON**  
**UN CENTENAIRE REMPLI DE PROMESSES**



*Canada-Mediterranean  
trade rising strongly*

*Commerce florissant  
Canada-Méditerranée*

8,95 \$



64

71766 85866 1

# DESGAGNÉS

## CHARTING A COURSE ON THE SEAS OF THE WORLD



PASSENGER MARITIME TRANSPORTATION ■ GENERAL CARGO AND LIQUID BULK MARITIME TRANSPORTATION,

COASTAL AND INTERNATIONAL ■ SHIOPWNERS, FREIGHTERS, CHARTERERS AND BROKERS ■

RENTAL AND OPERATION OF CRANES AND HEAVY MACHINERY ■ INTERMODAL TRANSHIPMENT ■ ROAD TRANSPORTATION

[WWW.DESGAGNES.COM](http://WWW.DESGAGNES.COM)



**Groupe  
Desgagnés Inc.**

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

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



# OCEAN



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

[www.groupocean.com](http://www.groupocean.com) | 418 694-1414

Éditeur / Publisher:  
**Pierre Terrien**  
*pterrien@maritimemag.com*

Rédacteur en chef / Editor:  
**Leo Ryan**  
*lryan@maritimemag.com*

Collaborateurs / Contributing editors:  
**Alison Bate, Bill Beck, Paul Beesley,**  
**Terence F. Bowles, Michael Broad, Stephen J. Brooks,**  
**Stephen Brown, Kathryn Horibe, Raymond Johnston,**  
**Pierre Lacerte, Tom Peters, Leo Quigley,**  
**Allan Swift, Nicole Trépanier**

Traducteurs / Translators:  
**Joanne McCracken, Yvan Rompré, Sébastien Stavrinidi**

Correctrice / Proofreader:  
**Marie-Andrée L'Allier**

Infographiste / Electronic publishing:  
**Denis Landry Contraste**

#### RÉDACTION / EDITORIAL OFFICE

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

#### ADMINISTRATION

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

#### SERVICE AUX ABONNÉS / SUBSCRIBER SERVICE

[mdawson@maritimemag.com](mailto:mdawson@maritimemag.com)  
 Tel.: 418 694 6903 Fax: 418 694 6904

**MARKETING / PUBLICITÉ / ADVERTISING**  
**Sophie Belina Brzozowska**  
*marketing@maritimemag.com*  
**Tel.: 514 937-5080 Fax: 514 937-1426**

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 Articles must be typed and unpublished.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

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

Dépôt légal / Copyright:  
 Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2006  
 ISSN-1201-5415

**ANNUAL MAIL SUBSCRIPTIONS**, 1 year (4 issues) are \$ 32 in Canada, \$ 42US in the US and \$ 46US in other countries.  
 Please add 5% GST and 8.5% QST.  
**L'ABONNEMENT PAR LA POSTE**, pour 1 an (4 numéros) est de 32 \$ au Canada, de 42 \$US aux États-Unis et de 46 \$US dans les autres pays. Ajoutez 5 % de TPS et 8,5 % de TVQ aux prix indiqués. Imprimé au Canada / Printed in Canada

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

We acknowledge the financial support of the Government of Canada through the Canada Periodical Fund (CPF) for our publishing activities.  
 Nous reconnaissons l'aide financière du gouvernement du Canada par l'entremise du Fonds du Canada pour les périodiques (FCP) pour nos activités d'édition.



## CHRONIQUES / COLUMNS

### 4 FIRST WATCH PREMIÈRE BORDÉE

Leo Ryan

### 10 ATLANTIC HORIZONS ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE

Tom Peters

### 13 PACIFIC HORIZONS ÉCHOS DU PACIFIQUE

Leo Quigley

### 16 ST. LAWRENCE SHIOPERSATORS ARMATEURS DU SAINT-LAURENT

Martin Fournier

### 18 GREEN MARINE HORIZONS HORIZONS ALLIANCE VERTÉ

Greg Wight

## COUVERTURE / COVER

In this spring issue of Maritime Magazine, we are pleased to highlight two major features, in addition to our regular columns and news reports. One is the first-ever review of the strong rise of maritime trade between Canada and the strategic Mediterranean region. Carriers calling at the Port of Montreal are the leading players in this growing niche commerce. The second is an in-depth dossier on 100th anniversary of the Port of Hamilton, which in recent years has emerged as an economic powerhouse on the Great Lakes. The cover photo is a spectacular aerial shot of the Port City of Hamilton.

Dans ce numéro du printemps du *Maritime Magazine*, nous ménageons une place de choix à deux grands reportages qui s'ajouteront à nos nouvelles et aux chroniques régulières. Le premier porte sur l'essor considérable du commerce maritime entre le Canada et une région stratégique, celle de la Méditerranée. Des transporteurs qui font escale au Port de Montréal sont les principaux acteurs de ce commerce de niche en pleine croissance. Le second est un dossier étoffé sur le 100<sup>e</sup> anniversaire du Port de Hamilton. Ce port est devenu ces dernières années une locomotive économique dans la région des Grands Lacs. La page couverture est illustrée d'une spectaculaire photo aérienne de la ville portuaire de Hamilton.

Photo: Dave Walker, Big Sky Aerial Photography

## ERRATA

The origin of photographs appearing on pages 69, 88, 89, 99 and 100 in MM63 was incorrectly identified. All should have been credited to **Fisheries and Oceans Canada** which we thank for its assistance for the historic Dossier on the 50<sup>th</sup> Anniversary of Winter Navigation on the St. Lawrence River up to Montreal.

L'origine des photos apparaissant aux pages 69, 88, 89, 99 et 100 du *MM63* a été incorrectement indiquée. Elles proviennent toutes de la banque de photos de **Pêches et Océans Canada** que nous remercions pour son aide dans la préparation du dossier historique sur le 50<sup>e</sup> anniversaire de la navigation hivernale sur le Saint-Laurent jusqu'à Montréal.

**22**

Dossier

PORT of/de HAMILTON

**CENTENNIAL OF GREAT PROMISE  
UN CENTENAIRE REMPLI  
DE PROMESSES**

Leo Ryan  
Brent Kinnaird

**60**

Dossier

*Growing Canada-Mediterranean maritime trade  
Expansion du commerce maritime Canada-Méditerranée*

Leo Ryan



**75 JOURNAL**

**85 La page de l'AGGIMQ**

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

**87 Advertisers / Annonceurs**



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

## Les transporteurs naviguent sur une mer agitée

S'il faut une preuve que survivre dans le transport maritime international requiert de l'ingéniosité et de la rapidité d'adaptation, on n'a qu'à regarder les tendances actuelles. Les mers agitées ont été la norme en 2011 et 2012 ne s'annonce guère meilleure à cause des taux de fret anémiques et de la surcapacité.

Côté économie, la conjoncture est meilleure ce printemps, du moins en Amérique du Nord, tandis que la Chine, malgré un certain ralentissement, continue d'afficher une croissance relativement élevée, quoique sous les 10 % – ce sont de bonnes nouvelles pour les exportations de minerai de fer du Canada vers les aciéries chinoises ainsi que pour le commerce maritime canadien avec l'Asie via Vancouver et Prince Rupert. Par contre, la zone euro est toujours embourbée dans une quasi-récession et de graves problèmes d'endettement.

Dans un environnement aussi volatil, le commerce maritime mondial va néanmoins continuer de faire mieux que la moyenne des PIB mondiaux.

Toutefois, le négatif – à commencer par les bilans des transporteurs – excède le positif, ce qui va probablement entraîner de nouvelles fusions.

On rapporte que les transporteurs océaniques mondiaux auraient perdu plus de 5 milliards de dollars US l'an dernier – un véritable bain d'encre rouge.

### Le facteur Maersk

Mais le plus gros choc a probablement été l'annonce que Maersk Line, le plus grand armement conteneurisé du monde, déclarait une perte de 537 millions de dollars US en 2011 et ne s'attendait pas à revenir en zone bénéficiaire en 2012. Face à cette situation, le géant danois a donc décidé de réduire la capacité sur les routes Asie-Europe cruciales et d'augmenter les tarifs marchandises en avril (décision qui pourra ou non être maintenue).

Les tarifs marchandises généraux étaient 8 % plus bas en 2011 qu'en 2010. Ces tarifs inférieurs, conjugués à un combustible de soute de 35 % plus cher, ont réduit radicalement les marges bénéficiaires, malgré l'augmentation des volumes.

Pour remettre les choses en perspective, rappelons que Maersk a étonné les milieux maritimes en passant une commande de plusieurs milliards de dollars à un chantier maritime coréen pour 10 navires Triple-E d'une capacité de 18 000 EVP chacun. Et la société en a commandé 10 autres en juin. Jusque-là, l'Emma Maersk de 15 000 EVP était le plus gros porte-conteneurs sur les mers.

Ces monstres, plus longs que trois terrains de football et

## *Global carriers fighting turbulent seas*

If any proof were needed that survival in international shipping requires a nimble approach and rapid adjustments, one just has to review current trends. Turbulent seas were the norm in 2011 and don't look much better in 2012 amidst weak freight rates and overcapacity.

On the economic front, there has been, at least, improved conditions this spring in North America, while China, despite some slowdown, remains on a relatively high single-digit growth path – which is good news for iron ore exports from Canada for Chinese steel mills and Canadian maritime trade with Asia via Vancouver and Prince Rupert. The whole Eurozone, on the other hand, remains immersed in near-recession and severe debt problems.

Within such a volatile environment, world maritime trade will, nevertheless, continue to outpace average global GDP.

But the negatives, starting with carrier balance sheets, outweigh the positives – with likely implications for renewed consolidation in the industry.

Global ocean carriers are reported to have lost more than US\$5 billion last year – a veritable financial bloodbath.

### The Maersk Factor

But the biggest shock was probably the announcement that Maersk Line, the world's leading container operator, posted a loss of US\$537 million in 2011 and is unlikely to turn a profit this year. As a result, the Danish giant decided to cut capacity on the critical Asia-Europe trades and to raise freight rates this April (which may, or may not hold...).

The overall freight rates were an estimated 8% lower in 2011 than in 2010. However, combined with 35% higher bunker prices, this reduced profit margins sharply, although there was increased volume.

Putting matters into perspective, one should recall that Maersk last year stunned the shipping world with a multi-billion dollar order from a Korean yard for 10 Triple E vessels offering a capacity of 18,000 TEUs. Another ten were ordered in June. Until then, the 15,000-TEU Emma Maersk was the largest box ship on the high seas.

These behemoths, longer than three football fields and slated for delivery beginning in 2013, will



**150** years  
Tradition in safety



## Setting the Standard for Service

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

[www.eagle.org](http://www.eagle.org)

FOUNDED 1862



Maersk artist drawing

*By announcing a future generation of huge 18,000-TEU containerships, Maersk Line has sparked major changes in the global shipping industry.*

En annonçant la future génération de porte-conteneurs géants de 18 000 EVP, Maersk Line a provoqué de profonds bouleversements dans les milieux mondiaux du transport maritime.

dont la livraison devrait débuter en 2013, vont produire 50 % de moins de dioxyde de carbone que la moyenne de l'industrie tout en consommant environ le tiers moins de combustible par conteneur que les bâtiments de 13 000 EVP qui sont actuellement livrés aux autres transporteurs. Les détracteurs n'ont pas tardé à souligner le très petit nombre de ports capables d'accueillir de tels méganavires, mais tous admettent les avantages financiers éventuels sur le plan de la rentabilité pour Maersk.

L'été dernier, Maersk a aussi attiré l'attention internationale en dévoilant son manifeste de la *Nouvelle normalité* (*New Normal Manifesto*). À l'automne, la société a lancé son service Daily Maersk sur les routes Europe-Asie. Les expéditeurs y sont indemnisés en cas de retard de livraison. La fiabilité est devenue le nouveau mantra.

Selon le chef de la direction Soren Skou, le service Daily Maersk a beaucoup contribué à augmenter à un sommet de 19,4 % la part de marché de Maersk sur les routes Asie-Europe à la fin de 2011.

Pour relever cet important nouveau défi, d'autres transporteurs océaniques se sont empressés d'unir leurs forces dans des regroupements de services (il ne s'agit pas de véritables fusions). Les principaux adhérents ont été MSC, CMA CGM, la Grande Alliance, la New World Alliance, CKYH et Evergreen.

### Les regroupements ne sont pas des mariages d'amour

«Ces regroupements de transporteurs ne sont pas des mariages d'amour», a admis sans ambages Otto Schacht, cadre supérieur de la division du fret maritime chez Kuehne & Nagel, lors d'une conférence maritime à Long Beach en mars. Il a ajouté qu'il y avait moins de choix pour les expéditeurs parce que le regroupement des services avait pour effet de réduire le nombre des départs et de comprimer les horaires.

Largement à cause des économies d'échelle qui poussent les transporteurs à remplacer les bâtiments de leurs flottes par des méganavires, la vague de fusions dans l'industrie, qui s'était interrompue ces dernières années, semble devoir reprendre en 2015, voire avant, selon certains analystes. En fait, il pourrait ne rester que 7 à 10 armements conteneurisés

generate 50% less carbon dioxide than the industry average and will consume about one third less fuel per container than the 13,000-TEU ships presently being delivered to other carriers. Critics were quick to underline the few number of ports that could handle such mega-ships, though the slot cost benefits for Maersk were widely acknowledged.

Last summer, Maersk also drew international attention by unveiling what was called its *New Normal manifesto*. In the fall, it launched its Daily Maersk service on the Europe-Asia trades which compensates shippers for late deliveries. Reliability became the new mantra.

According to CEO Soren Skou, the Daily Maersk service played a key role in boosting Maersk's Asia-Europe market share to a record 19.4% by the end of 2011.

Responding to this important new challenge, other ocean carriers have rushed to join forces in service consolidations (not actual formal mergers). The major participants have been MSC, CMA CGM, the Grand and New World Alliances, and CKYH and Evergreen.

### Consolidations 'not marriages made of love'

“These carrier consolidations are not marriages made of love,” bluntly remarked Otto Schacht, a top seafreight executive with Kuehne & Nagel, at a maritime conference in Long Beach in March. He added that there is less choice for shippers because the consolidated services offer reduced sailings and departure times.

Due in significant part to the economies of scale that are driving carriers to replace their fleets with mega-ships, industry consolidation which has stalled in recent years appears poised to start again by 2015, or even earlier, some analysts feel. Indeed, the container shipping industry could shrink to seven to 10 carriers by the mid-2020s, suggested Lars Jensen of Seaintel Maritime Analysis.

Efficient

Safe

Environmentally smart

# MARINE DELIVERS



[www.cmc-ccm.com](http://www.cmc-ccm.com)



CHAMBER OF  
MARINE COMMERCE  
CHAMBRE DE  
COMMERCE MARITIME

vers le milieu des années 2020, avance Lars Jensen de Seaintel Maritime Analysis.

Malgré ce contexte assez peu encourageant, il est intéressant de noter que les exploitants de terminaux à conteneurs du monde font beaucoup mieux que les lignes de navigation.

À cet égard, on peut citer une observation assez frappante que l'on trouve dans une étude récente que le cabinet de conseillers en gestion McKinsey & Co a réalisée pour le Port de Rotterdam – le plus grand port d'Europe.

Faut-il s'en surprendre à notre ère de regroupements et de porte-conteneurs géants, l'étude conclut que Rotterdam est le mieux placé de tous les ports de la zone Hambourg-Le Havre pour s'imposer comme pôle d'échanges.

Mais une autre conclusion clé de l'étude est particulièrement révélatrice: les terminaux à conteneurs peuvent dégager un petit bénéfice même avec un taux d'utilisation de 55 à 65 %.

Rappelons que les lignes maritimes ont été incapables d'éviter des pertes catastrophiques l'an dernier malgré des niveaux d'utilisation frisant les 90 % sur les routes Asie-Asie!

On peut prévoir que les nouveaux regroupements vont faire fortement pression dans les prochains mois pour faire réduire les tarifs d'escale. 

Against this dark background, it is interesting to note that global container terminal operators are faring much better than the shipping lines.

In this connection, one can point to a rather striking observation to be found in a recent study undertaken for the Port of Rotterdam – Europe's biggest - by McKinsey & Co. management consultants.

No surprise was the study's assessment that in an era of consolidation and ultra-large containerships, Rotterdam was the best placed across the Hamburg-Le Havre range of ports to maintain in hub status.

But another key conclusion was particularly eye-opening: container terminals can show a small profit even with a capacity utilization rate of between 55% and 65%.

Compare this with ocean shipping lines who were unable to avoid horrendous losses at utilization levels of up to 90% in the Asia-Asia trades last year!

As a consequence, one can expect the new alliance groups to exert intense pressure in the coming months for rate reductions on vessel calls. 



**Ensemble au service du secteur Maritime**

**Together serving the Maritime Sector**

<b>NOS CHAMPS D'EXPERTISE</b>	<b>OUR FIELDS OF EXPERTISE</b>
Techniques maritimes	Maritime techniques
Gestion portuaire et transport maritime	Port management and maritime transport
Interventions sous-marines et hyperbariques	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
<b>Des solutions intégrées et adaptées à vos besoins de formation et de recherche</b>	<b>Integrated solutions adapted to your training and research needs</b>

**Institut maritime du Québec**  
Cégep de Rimouski

418 835-1621  
stc@imq.qc.ca  
[www.imq.qc.ca/partenaire](http://www.imq.qc.ca/partenaire)  
[www.imq.qc.ca/eng/partner](http://www.imq.qc.ca/eng/partner)

**MARITIME INNOVATION**  
INSTITUT MARITAINE DU QUÉBEC

418 725-3525  
imar@imar.qc.ca  
[www.innovationmaritime.ca](http://www.innovationmaritime.ca)  
[www.maritimeinnovation.ca](http://www.maritimeinnovation.ca)

## INSPECTEUR DE NAVIRES

Dans le cadre de la planification de la relève, la Corporation de Gestion de la Voie Maritime désire se constituer une banque de candidatures qualifiées pour le poste d'inspecteur de navires pour la Rive-Sud de Montréal ainsi que pour St-Catharines en Ontario.

Le rôle d'inspecteur de navires est de fournir une expertise maritime à notre clientèle: ceci inclut inspecter les navires pour prévenir les accidents, détecter leurs défauts, évaluer leur navigabilité, facilitant ainsi le passage sécuritaire des navires à travers le réseau maritime. L'inspecteur veille aussi au respect des règlements de la voie maritime.

### Critères d'admissibilité:

- certificat de brevet de capitaine au long cours reconnu à bord de tout navire canadien;
- minimum de huit (8) ans d'expérience dans les opérations maritimes; particulièrement dans l'inspection maritime et l'enquête d'accidents;
- une bonne connaissance des lois maritimes, des règlements de la Voie maritime, des règlements relatifs aux marchandises dangereuses (maritime) et de l'opération de divers types de navires;
- connaissance des « règlements de sécurité du transport maritime »;
- capacité de rencontrer les exigences de Transport Canada en accréditation de sûreté (R2);
- permis de conduire valide;
- bilingue (pour la Rive-Sud de Montréal seulement).

La corporation de Gestion de la Voie Maritime du St-Laurent offre à ses employés un équilibre travail/vie personnelle, un environnement de travail stimulant, une rémunération concurrentielle, ainsi qu'une vaste gamme d'avantages sociaux.

Toute personne intéressée à poser sa candidature pourra le faire en visitant notre site carrière à l'adresse suivante:

[www.carrieres.seaway.ca](http://www.carrieres.seaway.ca)

## SHIP INSPECTOR

As part of our succession planning, The St. Lawrence Seaway Management Corporation is calling for applications to create a bank of qualified candidates for the position of Ship Inspector for the South Shore of Montréal and St. Catharines, Ontario.

The role of Ship Inspector is to provide marine expertise to our customers. This includes inspecting the ships to prevent accidents, detecting their defects, and evaluating their navigability which will facilitate the safe passage of ships in the Seaway. The inspector will also ensure compliance with the regulations of the Seaway.

### Eligibility criteria:

- certificate of competency as Master Mariner valid for all Canadian ships;
- minimum of eight (8) years experience in marine operations, particularly in marine surveying, inspections and accident investigations;
- comprehensive knowledge of marine legislation, Seaway Practices and Procedures, Dangerous Goods Regulations (Marine) and the operation of various types of ships;
- knowledge of the Marine Transport Security Regulations;
- ability to meet the requirements of Transport Canada Security Clearance (R2);
- valid driver's license;
- bilingual (for the South Shore of Montréal only).

The St. Lawrence Seaway Management Corporation offers its employees a balanced work/personal life approach, an exciting work environment, a competitive salary as well as a wide range of benefits.

To apply for this position, please visit our careers site at  
[www.careers.seaway.ca](http://www.careers.seaway.ca)



Corporation de Gestion  
de la Voie Maritime  
du Saint-Laurent

The St. Lawrence  
Seaway Management  
Corporation



Tom Peters

## La hausse des tarifs de Marine Atlantique indispose les camionneurs

Jean-Marc Picard transporte son combat à Ottawa. Le directeur exécutif de l'Atlantic Provinces Trucking Association n'est pas très heureux de l'augmentation récente des tarifs de Marine Atlantique.

Marine Atlantique est une société d'État fédérale qui exploite à l'année un service de traversier entre North Sydney (N.-É.) et Port-aux-Basques, (T.-N.-L.) ainsi qu'un service saisonnier entre Argentia (T.-N.-L.) et North Sydney. Le service transporte plus de 50 % des marchandises livrées à l'île, dont la majorité voire la totalité est transportée sur des camions qui ont besoin des traversiers.

M. Picard en a tout particulièrement contre la forte hausse de 50 % qui porte les frais de gestion des remorques sans tracteur à 260 \$ (aller simple).

«Les transporteurs commerciaux sont les plus grands clients de Marine Atlantique qui, sans nous, serait incapable de maintenir un service de traversier pour desservir la population de Terre-Neuve. La société veut maintenant nous faire payer pour ses erreurs et ses insuffisances et le gouvernement fédéral est de son côté. Quel fiasco!»

En 2010-2011, Marine Atlantique a transporté 100 620 véhicules commerciaux dont 52 020 remorques sans tracteur.

Il y a une seule autre option pour les camionneurs, Oceanex, une entreprise privée qui exploite un service de transport maritime entre Montréal et Corner Brook (T.-N.-L.) et Halifax et St. John's, mais les camionneurs disent que Marine Atlantique répond mieux à leurs besoins. Oceanex n'offre pas de service quotidien.

Même si cela ne lui plaît pas, M. Picard dit qu'il comprend toutefois pourquoi Marine Atlantique augmente ainsi ses prix.

«En fin de compte, son mandat est assez clair, elle doit récupérer 65 % de ses coûts. Si elle n'y parvient pas, son financement va être coupé.»

M. Picard fait allusion aux millions de dollars de subventions que Marine Atlantique reçoit chaque année d'Ottawa. En 2010-2011, les subventions fédérales incluaient 134 millions de fonds de fonctionnement et 67 millions de fonds d'immobilisations.

M. Picard et son organisation ont rencontré les responsables de Marine Atlantique au sujet de la hausse de 24 % des frais de gestion des remorques sans tracteur, mais sans résultat. Maintenant, M. Picard dit qu'il va aller à Ottawa voir s'il peut obtenir satisfaction sur la Colline parlementaire.

## *Marine Atlantic fee hikes upset trucking sector*

Jean Marc Picard is taking his fight to Ottawa. The executive-director of the Atlantic Provinces Trucking Association is not pleased with recent increases in Marine Atlantic fees.

Marine Atlantic is a federal crown corporation that operates year-round ferry service between North Sydney, NS and Port aux Basques, NL and seasonal service between Argentia, NL and North Sydney. The service carries over 50 % of all goods to the Island and most, if not all, is on trucks that need the ferries.

The big ticket increase of \$50 on drop trailers has Mr. Picard particularly upset. That takes the drop trailer fee up to \$260 (one-way).

“The commercial carriers are Marine Atlantic's largest customers and without us they would not be able to sustain having a ferry service to serve the population in Newfoundland. Now they are making us pay for their mistakes and inadequacies and the federal government is supporting them. What a fiasco!”

In 2010/2011 Marine Atlantic carried 100,620 commercial vehicles which included 52,020 drop trailers.

There is one option for the truckers and that is Oceanex, a private company that operates a shipping service between Montreal and Corner Brook, NL and Halifax and St. John's, but the truckers say Marine Atlantic better serves their needs. Oceanex does not offer daily service.

However, even though he doesn't like it, Mr. Picard says he does understand where Marine Atlantic is coming from with the increased rates.

“At end of day their mandate is pretty straight forward, they need to recover 65% of their costs. If they don't, their funding is going to be cut,” he said.

His reference to funding is the millions of dollars in subsidies Marine Atlantic gets from the federal government annually. In 2010/11, the federal subsidy included \$134 million in operational funding and \$67 million in capital funding.

Mr. Picard and his organization have met with Marine Atlantic officials over the 24% increase in the drop trailer fee but to no avail. Now he says he is going to take his case to Ottawa to see if he can get some satisfaction on Parliament Hill.

## **Le Port de Belledune veut un service de traversier avec Argentia**

Toutefois, si M. Picard veut voir réduire les frais de gestion des remorques sans tracteur, pour d'autres, la hausse des tarifs constitue plutôt une occasion à saisir. Les dirigeants du Port de Belledune dans le nord du Nouveau-Brunswick sont des observateurs intéressés.

L'Administration portuaire de Belledune (APB) cherche quelqu'un pour lancer un service commercial de traversier entre Belledune et Argentia. L'APB a déclaré que le service proposé offrirait «une option concurrentielle pour desservir Terre-Neuve et notamment la presqu'île Avalon avec des remorques sans tracteur du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario».

Tant à Belledune qu'à Argentia, c'est avec impatience qu'on attend la mise sur pied d'un service régulier desservant les deux ports à l'année.

La directrice du Marketing de Belledune, M<sup>me</sup> Jenna MacDonald, pense que les prix plus élevés de Marine Atlantique rendront l'option Belledune-Argentia plus attrayante et elle affirme que des discussions sont en cours avec «plusieurs exploitants intéressés».

David Bellefontaine, ancien président-directeur général de l'Administration portuaire d'Halifax qui est consultant pour Belledune, a déclaré qu'on a travaillé sur un modèle de coûts pour un service Belledune-Argentia. Selon lui, le modèle «a démontré que le nouveau service serait meilleur marché que ceux de Marine Atlantique et d'Océanex et par

## **Port of Belledune eyes ferry service with Argentia**

But while Picard wants the drop trailer charge reduced, there are those who may see the increased Marine Atlantic fares work to their advantage. Interested observers are the people who run the Port of Belledune in northern New Brunswick.

The Belledune Port Authority is looking for someone to start a commercial ferry service between Belledune and Argentia. The Belledune authority has declared that the proposed service would offer “a competitive option to service Newfoundland and particularly the Avalon Peninsula, with drop trailers from New Brunswick, Quebec and Ontario.”

Both Belledune and Argentia are anxious to move on this plan with the objective of having a regular, year-round service calling both ports.

Belledune's director of marketing Jenna MacDonald thinks Marine Atlantic's increasing prices will make the Belledune-Argentia option more attractive and said meetings are ongoing with “several interested operators.”

David Bellefontaine, former president and CEO of the Halifax Port Authority and now a consultant working with Belledune, said work was done on a cost model for a Belledune to Argentia service. He said the model “showed that the new service would be cheaper than Marine Atlantic and Oceanex by a good margin. The issue is to get someone to invest the money into a



**No matter what – no matter where.**

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

**Get it there.**



[HalifaxGetsItThere.ca](http://HalifaxGetsItThere.ca) | 902.426.2620



BPA

*Port of Belledune eyes ferry service project with Argentia, Newfoundland.*

Le Port de Belledune veut un service de traversier avec Argentia (T.-N.).

une bonne marge. Le problème c'est de convaincre quelqu'un d'investir de l'argent dans un navire pour lancer le service. Le plan était de débuter avec une escale aux cinq jours, puis de passer à un service bihebdomadaire régulier à longueur d'année.»

La possibilité d'un nouveau service intrigue M. Picard. «Nous sommes toujours ouverts à d'autres possibilités, tout dépend de ce dont il s'agit et de qui investirait les capitaux pour mettre sur pied le service», a-t-il déclaré.

Et comme on pouvait s'y attendre, l'homme qui dirige Océanex n'est pas exagérément enthousiaste face à l'éventualité d'un nouveau service. Le président exécutif d'Océanex, le Capt. Sid Hynes, ancien PDG de Marine Atlantique, ne croit pas qu'il y ait un volume commercial suffisant pour un troisième service de transport maritime desservant Terre-Neuve.

De surcroît, M. Hynes, qui doit connaître la situation de Marine Atlantique, n'est pas du côté des camionneurs. «Les camionneurs n'ont pas de raison d'être mécontents, Marine Atlantique ne récupère qu'environ 30 % de ses coûts réels. Un de ces jours, la société va se réveiller et demander ce que cela vaut réellement. C'est cela que les gens ne comprennent pas», affirme-t-il.

De plus, M. Hynes n'est pas entiché de Belledune. L'Administration portuaire a obtenu beaucoup d'argent pour construire son infrastructure. M. Hynes affirme qu'environ 70 millions de dollars de cet argent viennent de l'État et servent maintenant à concurrencer l'entreprise privée. **M**

vessel to start the service. The plan was to start with one call every five days and then move to a twice weekly regular, year-round service.”

The possibility of a new service intrigues Mr. Picard. “We are always open to other possibilities, it depends on what it looks like and who would be investing the capital to put a service in place,” he said.

And as would be expected, the man who runs Oceanex isn't overly enthused about a new service. Oceanex's executive chairman Capt. Sid Hynes, a former president and CEO of Marine Atlantic, doesn't feel there is enough commercial volume for a third shipping service to Newfoundland.

And Mr. Hynes, who should know the inside workings of Marine Atlantic, isn't siding with the truckers. “The truckers don't have any reason to be unhappy. Marine Atlantic is recovering only about 30% of their true costs. One of these days Marine Atlantic is going to wake up and charge what it is really worth. This is what people are not understanding,” he affirms.

Plus, Mr. Hynes has issues with Belledune. The port authority has been pumping a lot of cash into building its infrastructure. Mr. Hynes says about \$70 million of that cash is government money which he says is now being used to compete against private business. **M**



Leo Quigley

## Croissance du commerce de GNL avec l'Asie à Prince Rupert et Kitimat

La première ministre de la Colombie-Britannique, M<sup>me</sup> Christy Clark, a ouvert la porte aux exportations de gaz naturel liquéfié (GNL) par la côte ouest du Canada et pour rendre cela possible, elle a modifiée la politique d'autosuffisance de la province en matière d'énergie électrique.

Ce n'est que logique puisqu'à l'heure actuelle, le gaz naturel coûte moins cher que le pétrole et qu'il est du jour au lendemain devenu très abondant grâce aux nouvelles technologies. De fait, l'une des installations de GNL devant être construites à Kitimat devait servir à l'importation, mais la fracturation a entraîné un tel renversement de situation côté offre de l'équation qu'on a décidé de construire plutôt en fonction de l'exportation.

La fracturation a soudainement créé une abondance de gaz naturel, un gaz qui brûle sans résidu et qui peut chauffer des maisons, alimenter des industries et remplacer l'essence et le gazole comme carburant pour les automobiles, les camions, les locomotives et même les navires qui le livrent en Chine, au Japon et dans d'autres pays aux grands besoins énergétiques.

Non seulement le GNL satisfait-il aux exigences environnementales actuelles concernant les émissions de carbone (fumées d'échappement), mais le port de Kitimat - et éventuellement le port de Prince Rupert - sont des sites idéaux pour l'établissement d'usines de liquéfaction qui compriment le gaz naturel pour le transport en abaissant sa température sous le point de congélation. La principale raison, c'est que les méthaniers qui transportent le GNL utilisent ordinairement comme carburant une partie de leur cargaison.

### La proximité de l'Asie, un atout capital

Ainsi donc, plus le port nord-américain d'où le GNL est expédié est près de l'Asie, moins grande est la quantité du produit que le navire va consommer et plus importante est la proportion de GNL qui atteindra le port de destination. Comme Kitimat et Prince Rupert sont les ports nord-américains les plus près de l'Asie, ils sont de parfaits candidats pour le commerce du GNL entre l'Amérique du Nord et l'Asie.

Cependant, s'il semble que le GNL va être la prochaine grande exportation énergétique du Canada après le charbon, le pétrole et l'uranium, il existe, du point de vue environnemental, des inquiétudes relatives au processus de fracturation qui peut contaminer la nappe phréatique dans certains cas et dans d'autres, peut provoquer une explosion comme

## *Prince Rupert and Kitimat: growing prospects in LNG trade with Asia*

British Columbia's Premier, Christy Clark, has thrown the door open to LNG exports through Canada's West Coast and has altered the province's self sufficiency policy for electrical energy to make it happen.

That's only logical since natural gas right now is low priced compared to oil and new technology has suddenly made it extremely plentiful. In fact, one of the LNG facilities to be built at the Port of Kitimat was originally intended to be an LNG import facility, however with the dramatic change on the supply side of the equation due to fracking it is now being constructed as an LNG export facility.

Fracking has suddenly created an abundance of natural gas; a clean burning fuel that can heat homes, power industries and replace gasoline and diesel as a fuel for automobiles, trucks, locomotives and even the ships that deliver it to China, Japan and other energy-starved nations.

LNG not only meets today's environmental requirements for carbon emissions (read exhaust fumes), the Port of Kitimat and, possibly the Port of Prince Rupert are ideal locations for LNG plants that compress natural gas to below freezing temperatures for transport. The primary reason being the fact that the LNG vessels that carry the product are usually powered by a portion of the LNG they're carrying.

### Proximity to Asia a vital asset

For this reason, the closer the North American port with the LNG is to Asia, the less product the ship will consume and the more LNG it is able to deliver to the destination port. Since Kitmat and Prince Rupert are the closest North American ports to Asia, they make ideal candidates for the LNG trade between North America and Asia.

While LNG appears to be Canada's next big energy export in addition to our full meal deal of coal, oil and uranium there are environmental concerns related to the fracking process which can have an impact on groundwater supplies in some instances and, in others, the possibility of an explosion such as the one that occurred in Cleveland, Ohio on October 20, 1944.

celle du 20 octobre 1944 à Cleveland en Ohio.

Ce jour-là, des vapeurs de gaz s'échappèrent par un joint non étanche d'une cuve de stockage de surface contenant du GNL. Le gaz naturel étant plus lourd que l'air, il a coulé sur le sol et pénétré dans les égouts de la ville où il a formé un mélange hautement explosif avec l'air et les gaz d'égout. Ce mélange a fini par atteindre un point d'inflammation et des jets de flamme ont jailli des égouts, projetant à des milles à la ronde les plaques de regard. Les flammes ont ensuite pénétré dans les immeubles par les canalisations d'égout, transformant maisons, magasins et bureaux en brasiers si intenses qu'il fut

impossible de dénombrer précisément les morts à cause du nombre inconnu de victimes vaporisées dans les explosions.

On estime toutefois qu'il y a eu plus de 130 morts sur une superficie d'un mille carré et l'explosion a aussi fait 600 sans-abri et détruit 70 maisons et 2 usines.

Malgré tout, le GNL semble être la source d'énergie de l'avenir, surtout depuis que le président Obama lui-même en fait la promotion dans la nouvelle loi en cours de rédaction qui s'intitule «New Alternative Transportation to Give Americans Solutions Act» ou NAT GAS Act, qui devrait être présentée au Congrès ce printemps et qui prévoit des mesures d'encouragement à l'utilisation du gaz naturel dans les véhicules, à l'achat de véhicules propulsés au gaz naturel, à l'installation de postes de ravitaillement en gaz naturel et à la production de véhicules au gaz naturel en Amérique.

Au nord de la frontière, en Colombie-Britannique, le gouvernement provincial met de l'avant un plan pour augmenter les exportations de GNL. La majeure partie du gaz naturel de la province est aujourd'hui exportée. Selon Victoria: «Des trois milliards de pieds cubes de gaz par jour produits en C.-B., 16 % sont consommés dans la province, 41 % sont exportés aux États-Unis via deux réseaux de gazoduc et 43 % sont expédiés dans d'autres régions du Canada, également par gazoduc.»

Comme le gaz naturel est soudainement devenu une source d'énergie abondante, que la C.-B. possède un avantage géographique sur les autres ports nord-américains et



Port de Kitimat

*The privately-owned deepwater Port of Kitimat on Canada's West Coast, where five new marine terminals are planned, offers an excellent location for LNG operations.*

Le port en eau profonde privé de Kitimat sur la côte ouest du Canada, où on prévoit construire cinq nouveaux terminaux maritimes, constitue un emplacement idéal pour l'expédition du GNL.

On that date, an above ground storage tank containing LNG emitted gas vapour from a leaking seam in the tank. Since natural gas is heavier than air, the gas sank to the ground and into the city's sewer lines where it mixed with air and sewer gases, creating a highly explosive mixture. Eventually this mixture found a point of ignition and jets of flame shot out of the sewers, blasting manhole covers several miles. The fire then followed the sewer lines and found its way into homes, engulfing houses, stores and offices in flames so intense that there was never an accurate count of the dead due to the fact that an unknown number of people were vapourized in the explosions. However, according to reports, it was estimated that over 130 people within a square mile area were killed, 600 people were suddenly homeless, 70 houses and two factories were destroyed in the blast.

Nevertheless, LNG appears as though it will be the energy source of choice for the future, particularly since it is being promoted by no less than President Obama who is now drafting legislation called the “New Alternative Transportation to Give Americans Solutions Act”, or the NAT GAS Act, that will likely be introduced in Congress this spring and will provide incentives for using natural gas in vehicles, purchasing vehicles powered by natural gas, installing natural gas refueling stations and producing natural gas

vehicles in America.

North of the border in B.C. the provincial government is promoting a plan to ramp up LNG exports. At present, most of the province's natural gas is exported. According to Victoria: "Of the three billion cubic

feet per day of gas currently produced in B.C., 16 per cent is consumed within B.C., 41 % is exported to the U.S. through two pipeline systems and 43 % is delivered to other regions of Canada by pipeline."

Because natural gas has suddenly become an abundant energy source and because B.C. has a geographical advantage over other North American ports and because our neighbours to the south have endorsed natural gas as a clean fuel, the temptation being offered by LNG is tough to resist.

"Demand for natural gas is growing in Asia and Europe, primarily for electricity generation and heating purposes, as well as in transportation. China and Japan are both pursuing new supply options – China to fuel its massive modernization and Japan to diversify its fuel supply," the province says in its promotional literature. "With demand growing quickly, prices in Asia are up to four times higher than they are in North America. Export of B.C. liquefied natural gas could significantly lower global greenhouse gas emissions by replacing coal-fired power plants and oil-based transportation fuels with a much cleaner alternative."

Clearly, there is growing momentum for LNG even though there are concerns about the way it's being extracted from the ground and, in some quarters, safety issues, but it provides a quick and easy answer to the world's environmental problems and something tangible politicians can ride to the finish line in election periods. 

que nos voisins du Sud considèrent le gaz naturel comme un combustible propre, il est difficile de résister à la tentation du GNL.

«La demande de gaz naturel augmente en Asie et en Europe, surtout pour la production d'électricité et le chauffage, ainsi que pour le transport. La Chine et le Japon sont à la recherche de nouveaux fournisseurs – la Chine pour alimenter sa modernisation massive et le Japon pour diversifier ses sources d'approvisionnement», affirme la province dans son matériel promotionnel. «Avec la croissance rapide de la demande, les prix sont jusqu'à quatre fois plus élevés en Asie qu'en Amérique du Nord. Les exportations de gaz naturel liquéfié de la C.-B. pourraient diminuer énormément les émissions mondiales de gaz à effet de serre en fournissant un combustible plus propre aux centrales au charbon ainsi qu'aux véhicules propulsés par des carburants à base de pétrole.»

De toute évidence, il existe un courant favorable au GNL. Malgré les inquiétudes suscitées par la façon dont il est extrait et, dans certains milieux, les craintes pour la sécurité, il s'agit d'un moyen facile et rapide de s'attaquer aux problèmes environnementaux du monde et d'un cheval de bataille sur lequel les politiciens peuvent compter pour les mener à la victoire en campagne électorale. 

**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 (specialy 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](mailto:marine@urgencemarine.com)



[www.urgencemarine.com](http://www.urgencemarine.com)



Martin Fournier

*Executive Director*

Directeur général

## Contexte favorable au transport maritime de courte distance

De tous les temps, le fleuve Saint-Laurent a été au cœur du développement du Québec et du Canada. Le Saint-Laurent a été fortement utilisé pour le transport et le commerce des nombreuses marchandises entre les diverses régions de l'est du pays, contribuant grandement au développement socio-économique de ces régions.

Depuis les années 1960-1970, le développement du réseau de chemins de fer et l'amélioration des infrastructures routières ont freiné l'utilisation du cabotage comme mode de transport de marchandises. Bien qu'aujourd'hui le transport maritime de courte distance (TMCD) occupe toujours une place importante dans les activités de transport – que ce soit pour le transport de matières premières (produits forestiers, céréales, minéraux, etc.), de marchandises diverses et de produits pétroliers –, son poids relatif face aux autres modes de transport a diminué.

Au cours des dernières années, plusieurs projets visant à relancer le TMCD ont été mis de l'avant, et de nouveaux services ont vu le jour, mais la vive concurrence des autres modes de transport et la méconnaissance du maritime par les expéditeurs freinent le développement du TMCD.

Contrairement au réseau routier, le fleuve Saint-Laurent est sous-utilisé et peut recevoir une part importante des marchandises qui sont transportées entre les différentes régions du Québec, les Grands Lacs et les provinces maritimes.

### Promesses du Plan Nord

Dans le contexte actuel du Plan Nord et des projets hydroélectriques de La Romaine et Petit-Mécatina, la Côte-Nord entre dans une ère de développement sans précédent. Selon une étude réalisée par les Armateurs du Saint-Laurent et Transports Québec, en collaboration avec Hydro-Québec, ces projets généreront des dizaines de milliers de mouvements de camions chaque année dans une région où les représentants provinciaux et locaux sont préoccupés par l'augmentation du trafic et la pression exercée sur les infrastructures routières.

L'étude visant à évaluer le niveau et les conditions de faisabilité et de viabilité logistique et économique d'un service de transport maritime vers la Côte-Nord démontre que les volumes de marchandises transportées vers la Côte-Nord sont suffisants pour justifier techniquement la mise en place d'un service maritime régulier.

Le rapport recommande la mise en place d'un service hebdomadaire utilisant les capacités et infrastructures portuaires actuelles, de même que les navires disponibles au sein

## *Shortsea Shipping: The Time is Ripe*

The St. Lawrence River has always been central to Québec's and Canada's growth, playing a key role in goods transport and trade between the country's different regions and contributing significantly to their socioeconomic development.

Since the 1960-70s, railway network expansion and infrastructure improvements have curbed the use of cabotage as a means of cargo transportation. While shortsea shipping continues to be instrumental—for carrying raw materials (forest products, grains, ore, etc.), goods and petroleum products—its relative importance vis-à-vis other transportation modes has declined.

In recent years, many projects designed to revitalize shortsea shipping were put forward and new services were created. However, keen competition from road and rail carriers and forwarders' misconceptions about the marine sector stunted shortsea shipping's growth.

Unlike the road network, the St. Lawrence is underutilized and can take on a large part of the freight traffic between the different regions of Québec, the Great Lakes and the Maritime provinces.

### Plan Nord promises

In the context of the Plan Nord and the La Romaine and Petit-Mécatina hydropower projects, the North Shore is entering an unprecedented development phase. According to a study conducted by the St. Lawrence Shipoperators and Transports Québec (MTQ), in conjunction with Hydro-Québec, these projects will generate tens of thousands of truck movements annually in a region where provincial and local representatives are worried about increased traffic and pressure on road and highway infrastructures.

A study conducted to evaluate the feasibility and logistical viability of a marine transport service to the North Shore shows that the cargo volumes headed there are sufficient to technically justify the existence of a regular maritime service.

The report recommends implementing a weekly service using current port capacities/facilities and vessels available within the Canadian fleet. Since it would not require major investments,

de la flotte canadienne. Ne nécessitant pas d'investissement majeur, ce service pourrait être mis en place prochainement et offrirait un service porte-à-porte puisque l'industrie du camionnage sera également appelée à participer à titre de partenaire de ce projet.

Une récente étude intitulée *NCFRP 5: North American Marine Highways*, réalisée pour le compte du Transportation Research Board dans le cadre du National Cooperative Freight Research Program, présente les conditions de succès à l'établissement d'un service de TMCD. Parmi ces conditions figurent l'utilisation de petits navires adaptés et la mise en place d'un service régulier et fréquent, permettant de répondre adéquatement aux besoins des clients.

Les conclusions de cette étude concordent parfaitement avec les recommandations de l'étude de faisabilité réalisée par les Armateurs du Saint-Laurent et Transports Québec. S'inscrivant dans une volonté et une dynamique de transport durable, l'étude démontre que Québec a tout intérêt à regarder les avantages qu'offre le transport maritime: meilleure efficacité énergétique, sécurité et réduction des coûts d'entretien du réseau routier.

Le secteur maritime, en partenariat avec l'industrie du transport routier, doit profiter de l'occasion exceptionnelle qu'offre le Plan Nord afin de mettre en place un service de TMCD et valoriser l'intermodalité. Il s'agit d'une occasion que l'industrie ne peut se permettre de laisser passer. 

this service could be up and running soon, offering door-to-door service since the trucking industry would also be invited to come on board as a project partner.

The recent study *NCFRP 5: North American Marine Highways*, conducted for the Transportation Research Board under the National Cooperative Freight Research Program, lists the conditions for successfully establishing a shortsea shipping service. One such condition is the use of small ships adapted to implementing a regular, frequent service that meets customer's needs.

This study's conclusions line up perfectly with the recommendations of the St. Lawrence Shipoperators/MTQ feasibility study. Reflecting a will and a sustainable development dynamic, the study shows that it is in Québec's best interests to weigh the advantages that shipping offers: enhanced energy efficiency, greater security and reduction in road network maintenance costs.

The marine sector, working with the road transport industry, must seize the incredible opportunity the Plan Nord offers to set up a shortsea shipping service and promote intermodality. It's just too good a chance for the industry to pass up. 



Transport Desagnés

*Experienced carriers based on the St. Lawrence River are well-equipped to handle a variety of shortsea shipping challenges.*

Les transporteurs expérimentés du Saint-Laurent sont bien équipés pour faire face aux aléas du transport maritime courte distance.



Greg Wight

*President and CEO, Algoma Central Corporation  
Président et chef de la direction, Algoma Central Corporation*

## Rôle prédominant de l'Alliance verte dans l'industrie maritime

Voilà déjà presque cinq ans que l'Alliance verte a été créée, et le moment semble bien choisi pour porter un regard sur ce programme et sur notre partenariat avec celui-ci. La société Algoma faisait partie des membres fondateurs du programme, et a pu y participer à plusieurs égards par la suite, c'est-à-dire comme participant ou encore au sein du Conseil de gouvernance et des divers comités sectoriels et techniques. À ce titre, nous disposons sans doute de la perspective nécessaire pour procéder à ces quelques observations.

Dès le départ, l'Alliance verte a adopté une vision – «guider l'industrie maritime nord-américaine vers l'excellence environnementale» – qui correspondait parfaitement à la philosophie d'Algoma. De fait, la responsabilité environnementale et l'excellence opérationnelle sont au cœur de notre stratégie en faveur du développement durable. Notre participation à l'Alliance verte a permis de faire progresser notre stratégie, puisque ce programme nous incite continuellement à améliorer notre rendement sur le plan environnemental en surpassant les exigences réglementaires. Par ailleurs, de tels principes épousent parfaitement ceux qui caractérisent notre système de gestion environnementale conforme à la norme ISO 14001.

Du reste, l'Alliance verte et la certification à la norme ISO 14001 ont poussé notre entreprise à prendre certaines initiatives dans divers domaines. À titre d'exemple, nous avons apporté des améliorations à la plupart de nos navires en ce qui touche aux technologies de gestion des eaux de cale. De même, nous avons remplacé les tubes d'étambot lubrifiés à l'huile par des systèmes de lubrification à l'eau, nous avons amélioré nos systèmes de traitement des eaux d'égout, et nous avons instauré des programmes de récupération à bord des navires. Toutes ces initiatives contribuent à réduire notre empreinte environnementale. Il importe également de souligner qu'Algoma a publié son tout premier rapport environnemental en 2011. Accessible à partir de notre site Web, ce rapport met évidemment en relief notre participation à l'Alliance verte, mais il rend compte également de l'ensemble de nos efforts, de nos résultats et des défis à relever en matière de développement durable.

Les efforts d'Algoma pour favoriser son caractère durable s'incarneront dans les nouveaux navires de classe

## *Green Marine's major contribution to environmental improvement*

It has been almost five years since the launch of Green Marine and so this seems to be a good time to reflect on the program and our partnership. Algoma was one of the founding members of the program and has been involved in all of its aspects, both as a participant and also as a member of the Governance Board and various stakeholder and technical committees. This gives us a somewhat unique perspective from which to comment.

From the start, Green Marine's vision - "to lead the environmental industry in North America to environmental excellence" - has been aligned with our thinking at Algoma. Environmental responsibility and operational excellence are cornerstones of our Sustainability Strategy. Participation in Green Marine has helped to advance our strategy, as the program challenges us to continually improve our environmental performance beyond regulatory compliance. These principles also go hand in hand with our ISO 14001 certified environmental management system.

Green Marine and ISO 14001 have encouraged us to take initiatives in a number of areas. For example, bilge water management technologies have been upgraded on most of our vessels. Other initiatives include replacing oil-lubricated stern tubes with water-lubricated systems, upgrading sewage treatment systems and providing recycling programs on board. All of these initiatives contribute to reducing our environmental footprint. Also of note, Algoma published its first ever Environmental Report in 2011. This report, available on our website, highlights not only our Green Marine participation, but also our overall environmental efforts, results and challenges.

The highlight of our sustainability efforts will be embodied in Algoma's new Equinox class vessels due to begin operating in the Great Lakes region starting in 2013. Throughout development of the vessel design, our team considered environmental aspects in all decisions and the result is what we believe will be the greenest and most efficient vessels operating on the Great Lakes.

For example, SOx emissions will be reduced by 97% with the installation of exhaust gas scrubbers, and greenhouse gases reduced by 40% per cargo tonne car-

**GREEN MARINE  
ALLIANCE VERTE**

[www.green-marine.org](http://www.green-marine.org)

# GREEN TECH 2012

GREEN MARINE ANNUAL CONFERENCE  
COLLOQUE ENVIRONNEMENTAL DE L'ALLIANCE VERTE

**GREEN TECHNOLOGIES AND INNOVATION  
IN MARITIME TRANSPORTATION**

**MAY 29 & 30 MAI**

**TECHNOLOGIES VERTES POUR LE  
TRANSPORT MARITIME**

**HÔTEL LOEWS LE CONCORDE, QUÉBEC**

Registration / Inscription  
[www.green-marine.org/annual-conference](http://www.green-marine.org/annual-conference)  
[www.allianceverte.org/colloque-environnemental](http://www.allianceverte.org/colloque-environnemental)  
 418 263-5067  
 greentech2012@allianceverte.org



## 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](http://www.ecrc.ca) [www.simec.ca](http://www.simec.ca)



**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](http://www.diltpiston.com)

Serving the Hydraulic needs of the Marine industry since 1988

Equinox qui devraient être à flot dans la région des Grands Lacs dès 2013. Au cours de la conception de ces navires, nos équipes ont tenu compte de l'aspect environnemental dans chacune des décisions qu'elles ont dû prendre, si bien que les bâtiments de cette flotte seront, à notre avis, parmi les plus écologiques et les plus efficaces à apparaître sur les Grands Lacs. Ainsi, l'installation d'épurateurs de gaz d'échappement permettra de réduire les émissions d'oxydes de soufre (SOx) de l'ordre de 97 %.

De même, la production de gaz à effet de serre sera 40 % moins importante pour chaque tonne de marchandise comparativement à la moyenne des navires actuels. Nous pourrons par ailleurs réduire ou éliminer la production de déchets solides et liquides, et nous veillerons à ce que les systèmes de traitement installés à bord soient à la fine pointe de la technologie. Bref, ces nouveaux navires seront garants de notre excellence environnementale.

### Importants forums de communications

Même si la plupart des lecteurs sont déjà au fait de la démarche d'optimisation que l'Alliance verte propose à ses participants, il est néanmoins pertinent de souligner quelques-uns des autres avantages que comporte le programme dans son ensemble. On n'a qu'à penser aux communications, tant au sein de l'industrie maritime qu'avec les intervenants extérieurs. Qu'il s'agisse des divers comités, du colloque annuel ou d'autres occasions d'échanger, les intervenants répartis sur un large territoire ont l'occasion de se rassembler pour discuter de préoccupations communes sur le plan environnemental, ou d'aborder d'autres enjeux. La société Algoma contribue pleinement à ces précieux échanges. Les participants y ont la possibilité de partager leur expérience et de l'information au sujet des pratiques exemplaires et des technologies novatrices ou émergentes, et aussi d'y découvrir le point de vue de groupes environnementaux, d'organismes de réglementation, de représentants du milieu universitaire et d'autres intervenants. On notera également la reconnaissance internationale dont jouit désormais l'Alliance verte, depuis qu'on lui a décerné la distinction «Sustainable Shipping Award» pour l'année 2011, soit une marque de crédibilité qui rejaillit sur le programme et sur ses membres.

En s'arrêtant un peu pour repenser au parcours de l'Alliance verte et à notre propre participation, nous nous rendons compte que l'Alliance verte a joué un rôle prédominant dans la concrétisation des améliorations environnementales au sein de l'industrie maritime dans cette région, y compris celles d'Algoma. D'ailleurs, l'expansion récente du programme concrétisée afin d'élargir sa portée au-delà des Grands Lacs et de l'axe du Saint-Laurent témoigne du travail acharné de l'Alliance verte et de ses membres. Nous espérons que ce partenariat avec l'Alliance verte saura se perpétuer, et nous souhaitons au programme et à ses participants de connaître encore beaucoup de succès. **M**



Algoma Central Corporation

*Algoma's new Equinox class vessels due to enter service in 2013 are a highlight of the company's sustainability efforts.*

Les nouveaux navires de la classe Equinox d'Algoma qui devraient entrer en service en 2013 témoignent de l'importance que la compagnie attache à la durabilité.

ried compared to an average existing ship. Liquid and solid wastes will be reduced or eliminated and treatment systems on board will be state of the art. These new vessels will ensure we achieve environmental excellence.

### Valuable new communications forums

While most readers are likely familiar with the improvement structure that Green Marine provides to participants, you may not be aware of some of the other benefits of the overall program. Communication, both within and about the marine industry comes to mind. Stakeholders from a wide region come together at the various committees, the annual conference and other venues to discuss common environmental concerns and issues of interest. Algoma participates fully in these valuable forums, where industry participants can share experience and information on best practices and new and emerging technologies, and hear perspectives from environmental groups, regulators, academics and others. Also of note is the international recognition that Green Marine now enjoys, with the awarding of a 2011 Sustainable Shipping Award, bringing credibility to both the program and its members.

In thinking back on the history of the Green Marine program and our participation, we can see that Green Marine has played a prominent role in promoting many of the environmental improvements that are taking place in the marine industry in this region, including those of Algoma. Recent successful expansion of the program beyond the Great Lakes and St. Lawrence corridor is a testament to the hard work of both Green Marine and its members. We look forward to continued partnership with Green Marine and the continued success of both the program and its participants. **M**

# UNE TAILLE UNIQUE

# XXI.

## 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  
1418 968-1231  
[portsi.com](http://portsi.com)



Canada



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



*100<sup>th</sup> Anniversary of the Port of Hamilton*

**Metamorphosis  
of a Canadian powerhouse  
on the Great Lakes**

100<sup>e</sup> anniversaire du Port de Hamilton

**Métamorphose  
d'une locomotive canadienne  
sur les Grands Lacs**

Leo Ryan

Brent Kinnaird



*Canada's biggest port on the Great Lakes is exceeding the targets of its 2008 Strategic Plan as the waterfront industry expands significantly and diversification dominates cargo trends.*

Le premier port canadien des Grands Lacs est en avance sur les objectifs de son Plan stratégique de 2008 : le secteur riverain bourdonne d'activité industrielle et la tendance est à la diversification des cargaisons.

**C**haque jour, semble-t-il, apporte une nouvelle preuve que la ville portuaire de Hamilton est devenue une locomotive économique. Le secteur riverain bourdonne toute l'année d'une activité industrielle comparable à celles de Chicago sur les Grands Lacs. L'expansion rapide d'une grappe agro-industrielle est particulièrement remarquable. Tout ça, la ville le doit à l'affirmation de sa vocation de plaque tournante de transport et à son emplacement stratégique. Le port, qui s'est imposé depuis quelques années comme le principal port canadien des Grands Lacs, est une destination importante pour les navires canadiens et étrangers pendant la saison d'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent de la fin mars et la fin décembre. En somme, il y a bien des raisons de célébrer, d'autant plus que le Port de Hamilton célèbre en 2012 son 100<sup>e</sup> anniversaire.

À la barre de l'Administration portuaire de Hamilton (APH) depuis mars 2008, Bruce Wood, président-directeur général, pilote, avec son vice-président Ian Hamilton, une véritable métamorphose propulsée par la croissance et la diversification.

Interviewé par le *Maritime Magazine*, M. Wood a passé en revue les principaux développements des dernières années dans le contexte du Plan stratégique de 2008 et de ses volets terrestre et maritime.

D'emblée, il a qualifié 2011 de «la meilleure année de nos 100 ans d'histoire».

«Côté développement des affaires, nous avons signé pour 32 millions de dollars de baux à long terme – dont le plus important, un contrat de 20 ans avec Lafarge qui a regroupé toutes ses opérations de fabrication de ciment de laitier au quai 22. Le mur du quai a été prolongé pour leur permettre d'améliorer la logistique avec leurs navires.»

Grâce à son accès direct au port et à une liaison ferroviaire, le nouvel emplacement pourrait retirer annuellement plus de 15 000 camions des rues de Burlington.

«Fluke a été une autre bonne affaire pour nous en

**E**ach day, it seems, brings new evidence that the port city of Hamilton has become an economic powerhouse. The waterfront is bustling with rising industrial activity year-round that is comparable to Chicago on the Great Lakes. Especially noteworthy: a fast-expanding agribusiness cluster. This has been driven, in part, by a strong profile as a transportation hub as well as strategic location. The harbour, which in recent years has emerged as Canada's top Great Lakes port, is an important destination for foreign and domestic vessels during the annual St. Lawrence Seaway season between late March and late December. In short, there is much to celebrate as 2012 marks the Port of Hamilton's 100th anniversary.

At the helm of the Hamilton Port Authority (HPA) since March 2008, Bruce Wood, President and CEO, together with Vice-President Ian Hamilton, have been spearheading a veritable metamorphosis centered on growth and diversification.

During an interview with *Maritime Magazine*, Mr. Wood reviewed key developments of the past few years within the context of the 2008 Strategic Plan and its land and water components.

First of all, he qualified 2011 as “the biggest year of our 100-year history.”

“From a business development perspective, we signed \$32 million in long-term lease contracts – the largest being a 20-year deal with Lafarge which has consolidated all its slag operations at Pier 22. The dock wall has been extended so they can have better logistics with their ships.”

With direct harbour access and rail service, the new location has the potential to take more than 15,000 trucks off Burlington street annually.

“Fluke was another big deal for us in 2011,” Mr. Wood said, stressing that “we have created a hub in Hamilton where we are trying to attract customers that need warehousing.”

Fluke Transportation Group, a Hamilton trucking



Bruce Wood, President and CEO of the Hamilton Port Authority, sees a bright future for a port whose success in the past few years has resulted in virtually ‘sold out’ land space on the waterfront.

Bruce Wood, PDG de l'Administration portuaire de Hamilton, est optimiste quant à l'avenir du Port. En raison du succès des dernières années, il ne reste à peu près pas d'espace libre dans le secteur riverain.



*Bunker supplier Provmar Fuels and Richardson International are close neighbours at the eastern end of the Port of Hamilton.*

Le fournisseur de combustible de soute, Provmar Fuels, est établi tout près, à l'extrémité Est du Port de Hamilton.

2011», a déclaré M. Wood, avant de souligner: «Nous avons créé à Hamilton un pôle d'échanges où nous tentons d'attirer des clients à la recherche d'espace d'entreposage.»

Le Fluke Transportation Group, entreprise de camionnage et d'entreposage de Hamilton, et l'APH ont conclu un accord de partenariat concernant de l'espace d'entreposage sur les terrains de la rue Sherman. Cette entente est un gage de réussite commune pour les deux entreprises.

M. Wood a estimé que l'APH tirait environ 80 % de ses revenus du volet terrestre et 20 % du volet commerce-transport maritime.

### **Les cibles du Plan stratégique pour 2020 sont largement dépassées**

En raison de l'afflux de nouveaux locataires, il n'y a à peu près plus d'espace disponible.

«Nous sommes complets», de s'exclamer M. Wood, avant de se hâter d'ajouter: «C'est une bonne chose, mais c'est aussi un problème.»

L'APH a récemment acquis le dernier tiers d'un bâtiment qui abritait autrefois une brasserie dans l'espoir que s'y établisse un nouveau locataire ayant des liens dans le domaine du biodiesel avec une compagnie européenne.

Selon M. Wood, le niveau des capitaux d'investissement a largement excédé la cible de 500 millions de dollars fixée

and warehousing firm, and the HPA have concluded a partnership agreement for warehouse space on Sherman Avenue property that allows both entities to share in the success of the business.

Mr. Wood estimated that about 80% of HPA's revenues stem from the land side and the remaining 20% from the water/marine shipping side.

### **Targets of 2020 Strategic Plan well exceeded**

Because of the surge of new tenants, there is today virtually no space available.

“We are sold out,” exclaims Mr. Wood, who promptly acknowledges: “That’s a good thing, but also a bit of a problem.”

Recently, the HPA purchased the last third of an old brewery building amidst the prospect of a new tenant offering a biodiesel opportunity with a European company.

The level of the investment flow, Mr. Wood said, has considerably exceeded the target of \$500 million by 2020 in the Strategic Plan. “We are definitely ahead of the curve, approaching \$250 million in investments so far.”

The biggest single challenge, nevertheless? A Hamilton industry executive put it in these words:

dans le Plan stratégique pour 2020. «Nous sommes assurément en avance sur notre objectif, nous atteignons aujourd’hui les 250 millions de dollars d’investissement.»

Le plus grand défi par ailleurs? Un dirigeant de l’industrie le décrit ainsi: «Il faudra beaucoup d’ingéniosité pour trouver comment optimiser l’utilisation de terrains qui se font de plus en plus rares.»

Le secteur agricole-céréaliер connaît une forte expansion. Richardson International a investi 5,5 millions de dollars pour agrandir son terminal portuaire de Hamilton afin d’accroître sa capacité de manutention et d’expédition. Et Parrish and Heimbecker a construit de grandes installations céréalieries (voir autre article).

McAsphalt Industries Limited est devenue la dernière en date des nouvelles présences importantes après l’inauguration officielle le 1<sup>er</sup> avril d’un terminal d’approvisionnement en asphalte de 30 millions de dollars au quai 24 du port de Hamilton.

La construction de ces installations de mélange ultra-modernes fait suite à la fermeture du terminal de Basin



McAsphalt

*A major Canadian player in its sector, McAsphalt Industries Limited is the latest big new presence on the waterfront following the opening of a \$30 million asphalt supply terminal at Pier 24.*

Entreprise canadienne de premier plan, McAsphalt Industries Limited est la dernière en date des nouvelles présences importantes dans le port depuis l’inauguration d’un terminal d’approvisionnement en asphalte de 30 millions de dollars au quai 24.

**“How to best utilize land that is more and more scarce will require a lot of imaginative solutions.”**

As mentioned earlier, the agricultural/grain sector is undergoing marked expansion. Richardson International has invested \$5.5 million to enlarge its Hamilton port terminal to increase handling and shipping capacity. And Parrish and Heimbecker has constructed a large grain facility (see separate report).

McAsphalt Industries Limited is the latest substantial new presence following its official opening on April 1 of a \$30 million asphalt supply terminal in the Port of Hamilton at Pier 24.

The state-of-the-art, asphalt-blending facility follows the closure of the firm’s Basin Street Terminal in Toronto. It is also the new home for McAsphalt Marine Transportation’s operational offices.

The company noted that the strategic location provides excellent dock facilities for its two 11,000-tonne ATBs (articulated tugs and barges) and direct access to the Great Lakes/St. Lawrence waterway and the East Coast.

In another recent development, CareGo, a Canadian enterprise that got its start in warehousing steel products from a Hamilton base, is broadening its activities by taking its expertise in supply chain management to England. In the first quarter of this year, it opened a new division called CareGo Logistics U.K. which is slated to install its warehousing technology at a U.K. port.

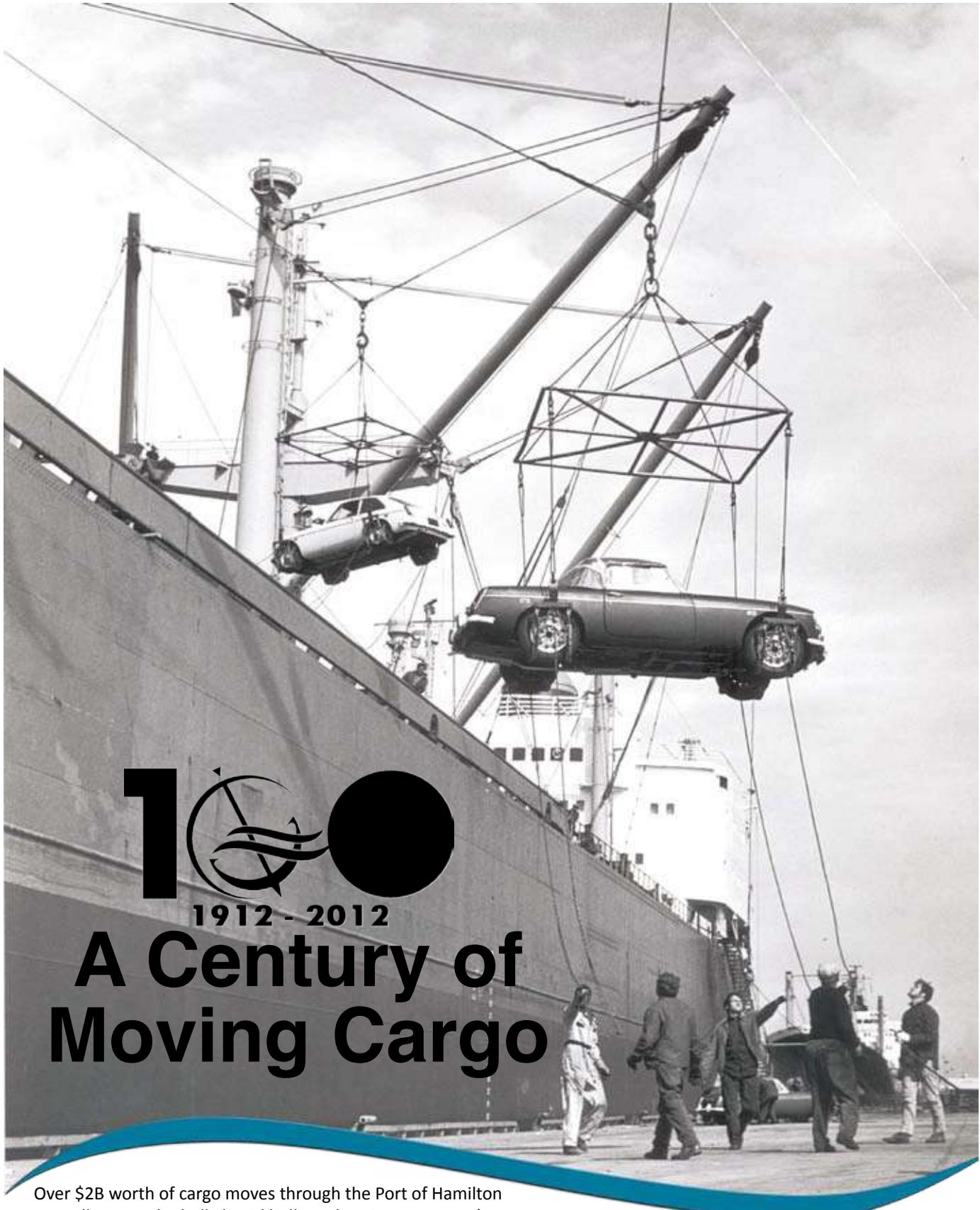
Remarked CareGo President Demetrius Tsafaridis: “Industry people in the U.K. are very interested in



HPA

*After being located in Hamilton’s downtown core for decades, the port’s headquarters have been situated at the foot of James Street facing the waterfront since the 1950s.*

Les bureaux du Port, situés en plein centre-ville de Hamilton pendant des décennies, ont été déménagés au bout de la rue James, face au lac, dans les années 1950.



**100**  
1912 - 2012  
**A Century of  
Moving Cargo**

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

[www.hamiltonport.ca](http://www.hamiltonport.ca)  
905 525-4330 or 800 263-2131

**HAMILTON  
PORT AUTHORITY**  
Administration Portuaire de Hamilton  
Canada



David Walker

*Aerial view of the FMT facility in Hamilton that was established in 1991. The largest facility on the whole FMT network handles some 70 vessels annually transporting bulk and breakbulk products.*

Vue aérienne des installations de FMT à Hamilton où l'entreprise est née en 1991. Ces installations, les plus importantes du réseau de FMT, accueillent chaque année quelque 70 navires chargés de produits en vrac et de marchandises générales.

Street de la société à Toronto. Les bâtiments hébergeront également les bureaux opérationnels de McAsphalt Marine Transportation.

La compagnie a indiqué que l'emplacement stratégique offrait d'excellentes installations d'accostage pour ses deux ATB (ensembles remorqueurs-chalands articulés) de 11 000 tonnes ainsi qu'un accès direct à la voie de navigation Grands Lacs-Saint-Laurent et à la côte Est.

Autre développement récent, CareGo, une entreprise canadienne qui a débuté dans l'entreposage de produits de l'acier dans une base de Hamilton, élargit ses activités en offrant son savoir-faire en gestion de la chaîne d'approvisionnement jusqu'en Angleterre. Au premier trimestre de 2012, la compagnie a ouvert une nouvelle division appelée CareGo Logistics U.K. qui projette d'implanter sa technologie de l'entreposage dans un port du Royaume-Uni.

Le président de CareGo, Demetrius Tsafaridis, a observé: «Les milieux industriels du Royaume-Uni sont très intéressés par notre capacité de créer des installations automatisées qui protègent mieux le produit tout en diminuant aussi bien les coûts que l'empreinte carbone.»

CareGo utilise ses propres produits et procédés brevetés, y compris des systèmes robotiques et des applications logicielles, pour améliorer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement.

our ability to create an automated plant that reduces costs and the Carbon Dioxide footprint while better protecting the product.”

CareGo uses its own patented processes and products, including robotic systems and software applications, to make the supply chain run more efficiently.

Strongly bullish over Hamilton's future is John Dolbec, President and CEO of TransHub Ontario, an economic development corporation that promotes Southern Ontario as a hub for transportation and logistics. “It's become impossible to overestimate the impact of Hamilton's commercial industrial port to the regional economy.”

When linked with the substantial transportation assets, the supply chain sector jobs in the Hamilton/Burlington area now stand at over 18,000, Mr. Dolbec points out, adding that this translates into a growth rate of more than 8% in the past decade.

#### Trending to less steel-related cargo

Looking at the evolution of port cargo trends, Mr. Wood recalled that “for generations, this port was mainly focused on steel -related products, iron ore and coal. They are still number one in volume terms.

John Dolbec, président et chef de la direction de TransHub Ontario, société de développement économique qui fait la promotion du sud de l'Ontario comme plaque tournante de transport et logistique, envisage l'avenir de Hamilton avec beaucoup d'enthousiasme. «Il est devenu impossible de surestimer les retombées dans l'économie régionale du port industriel commercial de Hamilton.»

M. Dolbec souligne que grâce aux liens avec d'importants atouts de transport, le secteur de la chaîne d'approvisionnement fournit désormais plus de 18 000 emplois dans la région de Hamilton-Burlington, ce qui a rendu possible un taux de croissance supérieur à 8 % dans la dernière décennie.

### Tendance vers une diminution des cargaisons sidérurgiques

Considérant l'évolution des tendances du trafic marchandises dans le port, M. Wood a rappelé: «Depuis des générations, l'activité du port était principalement axée sur les produits sidérurgiques, le minerai de fer et le charbon. Ceux-ci dominent toujours en termes de volume. Toutefois, nous nous efforçons activement, et avec des résultats positifs, à réduire la dépendance à l'égard des produits sidérurgiques.»

«Les chiffres le confirment. La proportion de cargaisons sidérurgiques a diminué de 76 % en 2009, à 74 % en

But we are actively pursuing, with positive results, an alternative strategy of reducing the dependency on steel-related products.”

“The figures bear this out. The percentages of steel-related cargo have declined from 76% in 2009 to 74% in 2010 and 71% in 2011. It could be in the mid-sixties in 2012!”

Vessels visiting Hamilton carry cargoes ranging from iron ore, coal, salt, sand, grains, liquid fertilizer, jet fuel and project cargo.

In 2011, the port's throughput dropped to just over 10 million tonnes from 11.5 million tonnes in 2010, due largely to the shutting down of the U.S. Steel blast furnace.

On the shipping outlook, Mr. Wood said: “The biggest piece we see coming forward now is solid backhaul for all kinds of customers. There are opportunities today that did not exist before. This encourages a lower cost structure for the carriers.”

### Promising stevedoring horizons

For leading Canadian stevedoring enterprises, the Port of Hamilton represents an important strategic base in the Great Lakes.

“Hamilton is the biggest terminal on our whole network in terms of volume and investment,” Paul Gourdeau, VP Operations and Fleet Development

## The City of Hamilton congratulates the Port of Hamilton on its 100th anniversary!

The movement of goods through the Port is a \$6 Billion industry, an instrumental piece of Hamilton's economy and the Port itself is recognized time and again as an outstanding community partner.



investinhamilton.ca  
hamiltonport.ca

HAMILTON  
ECONOMIC  
DEVELOPMENT

100 HAMILTON  
PORT AUTHORITY

Canada

2010, et à 71 % en 2011. Et elle pourrait ne pas dépasser les 65 % en 2012!»

Les navires qui font escale à Hamilton transportent des marchandises très diverses: minerai de fer, charbon, sel, sable, céréales, engrains liquides, carburant aviation et cargaisons spéciales.

En 2011, le tonnage total des mouvements dans le port a chuté à un peu plus de 10 millions de tonnes contre 11,5 millions de tonnes en 2010, surtout à cause de la fermeture du haut fourneau de la U.S. Steel.

Concernant les perspectives de transport maritime, M. Wood a déclaré: «La principale pièce dont nous entrevoions maintenant la mise en place, c'est une excellente charge de retour pour toutes les sortes de clients. Il existe aujourd'hui des occasions qui n'existaient pas avant. Cela favorise l'abaissement de la structure de coûts des transporteurs.»

### Perspectives prometteuses pour l'arrimage

Pour les grandes entreprises de manutention canadiennes, le port de Hamilton représente une importante base stratégique sur les Grands Lacs.

«Hamilton est le plus gros terminal de notre réseau en termes de volume et d'investissements», a déclaré au *Maritime Magazine* Paul Gourdeau, vice-président aux Opérations et au Développement de la flotte chez Fednav Ltd. et président de Federal Marine Terminals (FMT).

Il a rappelé que FMT avait vu le jour à Hamilton en 1991, et que Fednav avait alors décidé concurremment de faire de Hamilton le principal port d'escale du sud de l'Ontario pour son service FALLline avec l'Europe continentale. L'installation est desservie par le Southern Ontario Railway, dont les voies sont reliées à celles du CN et qui a aussi accès au réseau du CP.

Avec l'Administration portuaire de Hamilton, FMT a investi dans un important programme d'amélioration



*The Hamilton terminal of Great Lakes Stevedoring, a subsidiary of QSL, is doing brisk business in bulk, steel and project cargo.*

Le terminal de Hamilton de Great Lakes Stevedoring, filiale de CAQ, fait de bonnes affaires dans la manutention des cargaisons de vrac et d'acier ainsi que des cargaisons spéciales.

for Fednav Ltd. and President of Federal Marine Terminals (FMT), told *Maritime Magazine*.

He recalled that FMT began in Hamilton in 1991, and then simultaneously Fednav decided to make Hamilton its main port of call for Southern Ontario for its FALLline service with Continental Europe. The facility is serviced by Southern Ontario Railway, which connects to CN and can also access to CP tracks.

Together with the Hamilton Port Authority, FMT invested in a major upgrade program of its facilities in 2005/2006. "Old sheds were taken down and a new 80,000 sq.ft. clear span shed was erected, and Pier 14, where we handle most of our steel products, was completely repaired and resurfaced," Mr. Gourdeau said.

In addition, resurfacing work was done on Pier 12, the access road, and in lighting and security.

"Our yearly average is over 70 vessels, with more than 700,000 tonnes of bulk and breakbulk products handled," Mr. Gourdeau indicated.

Great Lakes Stevedoring Ltd., a subsidiary of Quebec Stevedoring (QSL), which became a tenant of the HPA in 1998, is doing brisk business in bulk, steel and project cargo.

Bruce Graham, General Manager, is enthusiastic over the evolution of the maritime trade accompanied by a strong financial performance by the HPA, "If the Port is healthy, then it means marine is not carrying the whole cost burden."

Last year, he noted, Great Lakes Stevedoring handled some one million tonnes of cargo through 44 ves-

de ses installations en 2005-2006. «Les vieux hangars ont été démolis et un nouvel hangar à aires ouvertes de 80 000 pieds carrés a été construit. Le quai 14, où nous manutentionnons la majeure partie de nos produits d'acier, a été complètement réparé et le revêtement a été refait», a déclaré M. Gourdeau.

On a également refait le revêtement du quai 12 et de la route d'accès, de même qu'amélioré l'éclairage et la sécurité.

«Nous avons une moyenne annuelle de plus de 70 navires et d'au-delà de 700 000 tonnes de vrac et de marchandises générales manutentionnées», a indiqué M. Gourdeau.

Great Lakes Stevedoring Ltd. (GLS), filiale d'Arrimage Québec, qui est devenue locataire de l'APH en 1998, fait de bonnes affaires dans la manutention des cargaisons de vrac et d'acier ainsi que des cargaisons spéciales.

Bruce Graham, directeur général, envisage avec beaucoup d'enthousiasme l'évolution du commerce maritime et l'excellente performance financière de l'APH. «Si le Port est en bonne santé, cela signifie que la marine ne supporte pas la totalité du fardeau des coûts.»

L'an dernier, a-t-il noté, Great Lakes Stevedoring a manutentionné un million de tonnes de marchandises environ à la faveur de 44 escales de navires. «Notre équipement est utilisé pour toutes les sortes de marchandises et transbordé directement sur les camions ou les trains.»

L'exploitant du terminal possède des installations sur les quais 12 et 14 et il se sert au besoin du quai 26 pour l'entreposage des produits excédentaires. 



Artist drawing, HPA

*The complex Randle Reef remediation project has significant environmental and shipping benefits.*

Le projet complexe de restauration de Randle Reef a des retombées importantes, tant pour la navigation que pour l'environnement.

sel calls. “Our equipment is used on all sorts of commodities and transferred directly on trucks or rail.”

The terminal operator has facilities on Pier 12 and Pier 14, and uses Pier 26 when the need arises for storage of surplus products. 

#### Port of Hamilton

	Cargo Volume (in millions of tonnes)	Tonnage annuel (en millions de tonnes)
2011	10.04	10,04
2010	11.47	11,47
2009	8.4	8,4
2008	11.1	11,1
2007	11.8	11,8

Source: Hamilton Port Authority

INDUSTRY'S MOST RELIABLE PARTNER...

Customer focused  
Delivery  
Consistent quality

**RÜTTERS**

*Tip of the Hat to the  
Port of Hamilton  
on its 100<sup>th</sup> Anniversary!*

[www.ruetgers-group.com/en](http://www.ruetgers-group.com/en)

## FAITS SAILLANTS

- Le 1<sup>er</sup> avril 1912, la Commission du havre de Hamilton était créée par une loi du Parlement et après une réforme de la structure du réseau portuaire, l'Administration portuaire voyait le jour le 1<sup>er</sup> mai 2001.
- Le port de Hamilton est situé à environ 26 milles marins de l'entrée du canal Welland et à 151 milles marins du fleuve Saint-Laurent. Le canal de Burlington le relie au lac Ontario.
- De tous les ports canadiens des Grands Lacs, c'est le port de Hamilton qui reçoit aujourd'hui le plus important volume de marchandises et accueille le plus de trafic maritime. En 2010, on a manutentionné 11,5 millions de tonnes de fret, et reçu plus de 600 navires.
- En ce qui concerne l'activité économique globale, le port de Hamilton ne le cède qu'à Chicago dans la région des Grands Lacs.
- Selon une étude récente, le port de Hamilton génère 5,9 milliards d'activité économique et 38 000 emplois en Ontario.
- Des 98 000 emplois créés au Canada par le réseau Grands Lacs–Saint-Laurent, près de 40 % proviennent du port de Hamilton.
- Le port offre plus de 11 000 mètres de front d'accostage et 2 millions de pieds carrés d'espace d'entreposage.
- Le port de Hamilton se trouve au croisement de grands corridors routiers, ferroviaires et maritimes et très près du plus grand aéroport à système intégré de manutention du fret du Canada.
- Le port offre un accès stratégique à un marché de 150 millions de personnes en plein cœur de l'Amérique du Nord.
- Quelque 500 000 personnes vivent à Hamilton et Burlington.
- Hamilton est de loin le plus gros port industriel canadien des Grands Lacs. Cela explique la présence de différentes industries, manufacturières et autres, dont Columbian Chemicals, ArcelorMittal Dofasco, U.S. Steel, Provmar Fuels, Lafarge, Bitumar, Canadian Salt Company Limited, Sunrise Metals, Birmingham Foundation Solution et le CareGo Group.
- Une grappe agroalimentaire est en développement. On remarque parmi les participants, Parrish & Heimbecker, Bunge Canada, Agrico-Canada Limited, Richardson International Limited et Sylvite Agri-Services.

## KEY FACTS

- On April 1, 1912, an Act of Parliament created the Hamilton Harbour Commissioners, and, following a reform of Canada's port structure, the Hamilton Port Authority came into being on May 1, 2001.
- Hamilton Harbour is located approximately 26 nautical miles from the entrance of the Welland Canal and 151 nautical miles from the St. Lawrence River. The harbour is connected to Lake Ontario by the Burlington Shipping Canal.
- The Port of Hamilton today handles the largest volume of cargo and shipping traffic among all of the Canadian Great Lakes ports. In 2010, cargo throughput was 11.5 million tonnes, and more than 600 vessels visited the port.
- In terms of overall economic activity, the port of Hamilton is second only to Chicago in the Great Lakes region.
- According to a recent study, the Port of Hamilton generates \$5.9 billion of economic activity and 38,000 jobs in Ontario.
- Of the 98,000 jobs created in Canada by the Great Lakes/St. Lawrence System, the Port of Hamilton accounts for nearly 40%.
- The Port offers over 11,000 metres of dockwall and 2 million square feet of warehousing.
- The Port of Hamilton sits at the convergence of major road, rail and marine corridors, and within close proximity to Canada's largest integrated cargo airport.
- Strategic access to a market of 150 million people in the heartland of North America.
- About 500,000 residents live in the Hamilton and Burlington communities.
- As an industrial port on the Great Lakes, Hamilton is, by far, the biggest in Canada. This is illustrated by the presence of various manufacturing and other industries, including Columbian Chemicals, ArcelorMittal Dofasco, U.S. Steel, Provmar Fuels, Lafarge, Bitumar, Canadian Salt Company Limited, Sunrise Metals, Birmingham Foundation Solution, and the CareGo Group.
- An agribusiness cluster is expanding. Notable participants are Parrish & Heimbecker, Bunge Canada, Agrico-Canada Limited, Richardson International Limited, and Sylvite Agri-Services.

# 100 YEARS...

*When you are in business for this long, clients become partners. Partners become friends.*

# 100 ANS...

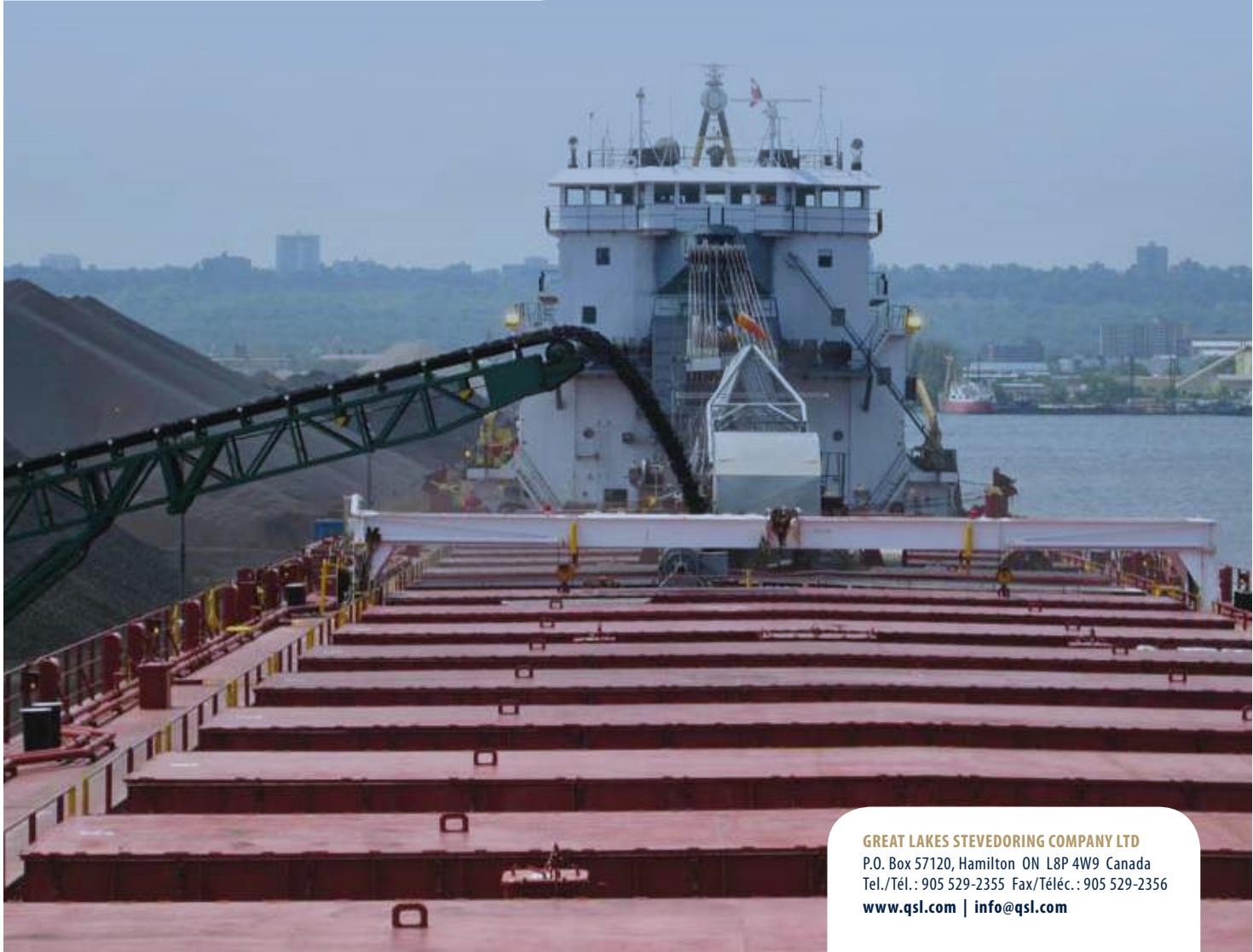
*Quand on est en affaires depuis si longtemps, nos clients deviennent nos partenaires. Nos partenaires deviennent nos amis.*



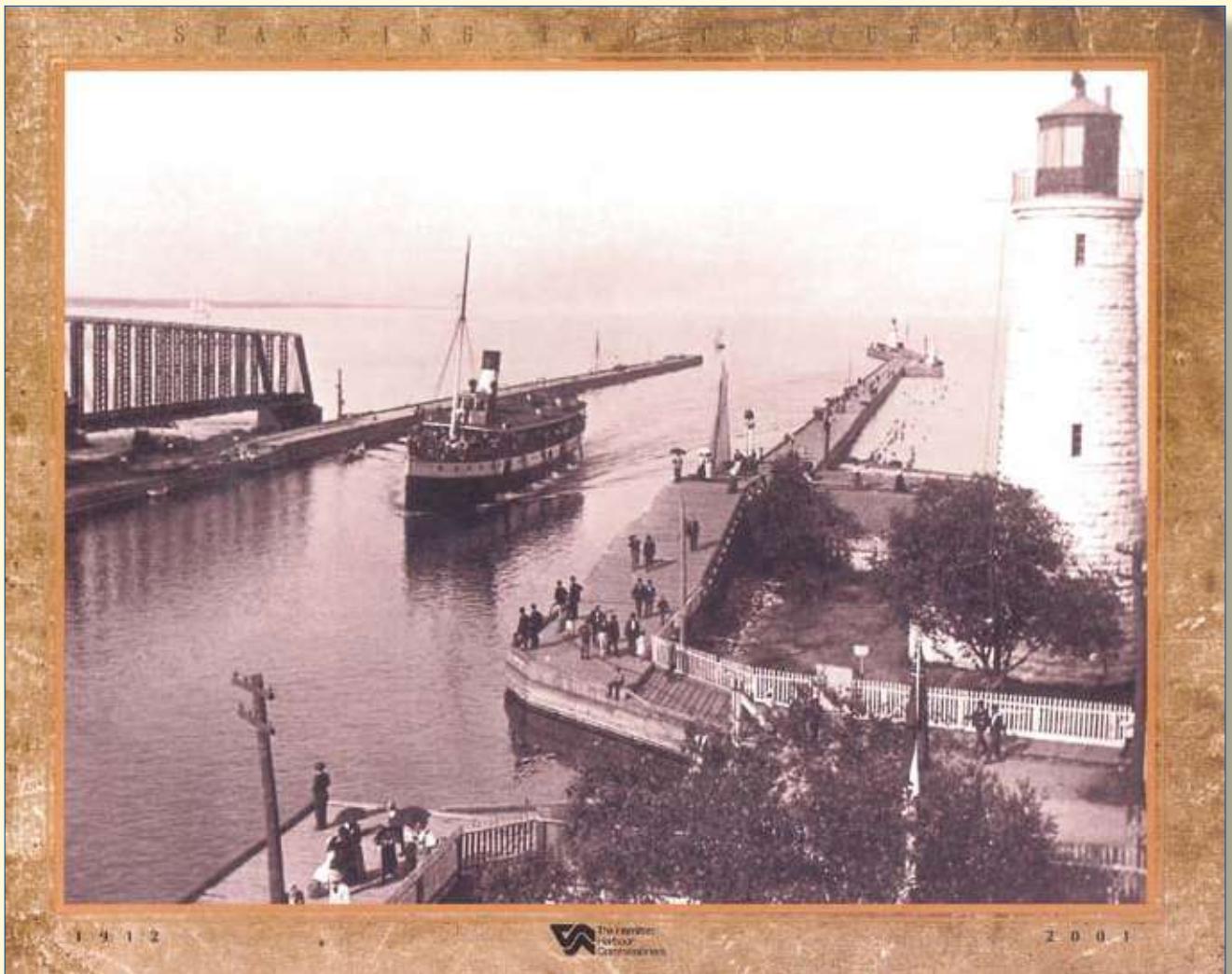
GREAT LAKES  
STEVEDORING

Great Lakes Stevedoring  
is proud to celebrate  
the Port of Hamilton's  
100<sup>th</sup> anniversary.

Great Lakes Stevedoring  
est très fière de célébrer  
le 100<sup>e</sup> anniversaire  
du Port de Hamilton.



GREAT LAKES STEVEDORING COMPANY LTD  
P.O. Box 57120, Hamilton ON L8P 4W9 Canada  
Tel./Tél.: 905 529-2355 Fax/Téléc.: 905 529-2356  
[www.qsl.com](http://www.qsl.com) | [info@qsl.com](mailto:info@qsl.com)



*View in the 1920s of the Burlington Shipping Canal which connects Hamilton Harbour with Lake Ontario.*

Vue du canal de Burlington, qui relie le port de Hamilton au lac Ontario, tel qu'il était dans les années 1920.

Archives HPA

## A port history spanning two centuries Deux siècles d'histoire

Leo Ryan

Occupant un plan d'eau naturellement protégé qui date de la dernière période glaciaire, à un emplacement stratégique de l'extrême ouest du lac Ontario, le port de Hamilton a une riche histoire qui s'étend sur deux siècles. C'est aujourd'hui un port maritime intérieur nord-américain de premier ordre auquel on accède par un petit canal connu sous le nom de canal de Burlington.

Baptisé à l'origine par les Européens Head-of-the-Lake et même lac de Genève, le secteur du port a, dès le début du XIX<sup>e</sup> siècle, pris le nom de baie de Burlington.

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, le conseil municipal s'est rendu compte que le port n'était plus capable de s'administrer effi-

A naturally protected body of water that was created during the last glaciation period and strategically located at the western tip of Lake Ontario, Hamilton Harbour has an eventful history that spans two centuries. Today one of the finest inland seaports in North America, the Port of Hamilton is accessible through a short channel known as the Burlington Shipping Canal.

Europeans initially referred to the area as Head-of-the-Lake and even as Lake Geneva. But by the early 19th century, the harbour was geographically identified as Burlington Bay.

cacement lui-même. L'expansion commerciale et industrielle rapide nécessitait de toute évidence la création d'un organisme qui prendrait en main la gestion de plus en plus complexe du port. D'ailleurs, un journal de Hamilton qualifiait alors l'état de la façade portuaire de «disgrâce pour la ville».

### Création de la Commission du havre de Hamilton

Le conseil municipal adressa donc en 1911 une requête au gouvernement fédéral pour qu'il finance la mise sur pied d'un organisme indépendant qui administrerait toutes les activités portuaires. En réponse, la Ville de Hamilton et Ottawa conclurent une entente prévoyant que la gouvernance du port serait confiée à une nouvelle commission publique.

Le 1<sup>er</sup> avril 1912, le Parlement adoptait la Loi des commissaires du Havre de Hamilton (CHH). La nouvelle commission comprenait trois membres – deux commissaires nommés par Ottawa et un troisième, par le conseil municipal de Hamilton. Un mois plus tard exactement, les trois premiers commissaires, George Guy, Hugh Wallace et William Clark, prêtaient leur serment d'office.

À l'été 1913, la CHH adoptait un règlement instituant un code vestimentaire pour la baignade et interdisant de se baigner nu dans le port. L'adoption de ce règlement faisait suite aux nombreuses plaintes de passagers de bateaux de croisière locaux. En 1916, les commissaires réservèrent officiellement

In the early twentieth century, City Council recognized that harbour property could no longer be effectively administered on its own. Rapid commercial and industrial expansion had clearly dictated the need for a separate governing body to handle the increasing complexities of Harbour management. Indeed, a Hamilton newspaper described the state of the harbourfront as "a disgrace to the city."

### Hamilton Harbour Commissioners swing into action

Consequently, in 1911, City Council petitioned the Federal Government to fund an independent agency which would assume executive administration of harbourfront activity. In consideration of this appeal, the City of Hamilton and Ottawa came to an agreement whereby governance of the port would vest in a newly created public commission.

On April 1<sup>st</sup>, 1912, an Act of Parliament created the Hamilton Harbour Commissioners (HHC), consisting of three Commissioners - two appointed by the Federal Government and one appointed by Hamilton City Council. Precisely a month later, the first three Commissioners, George Guy, Hugh Wallace and William Clark, took their oaths of office.



Archives HPA

*The large facilities of the Steel Company of Canada (Stelco) in the early 1950s.*

Les vastes installations de la Steel Company of Canada (Stelco) au début des années 1950.



Archives HPA

*Six decades ago, the Port of Hamilton overtook Toronto's tonnage figures and was soon recognized as Lake Ontario's primary port.*

Il y a une soixantaine d'années, le Port de Hamilton surclassait celui de Toronto pour le tonnage manutentionné et fut rapidement considéré comme le premier port du lac Ontario.

à la baignade pour les résidants de Hamilton une plage dans le vieux parc Lansdowne, au bout de la rue Wentworth.

L'influence de la crise de 1929 semble avoir été minime voire nulle sur le développement du port. L'ouverture long-temps attendue du canal Welland en 1932 a provoqué un boum prodigieux du transport maritime vers les industries de Hamilton.

En prévision de l'arrivée des grands laquiers et cargos océaniques, la Commission avait déjà élargi et creusé l'entrée du canal entre le lac Ontario et le port de Hamilton. Et pour accueillir les gigantesques minéraliers et charbonniers désormais capables de pénétrer directement dans le port, la Steel Company of Canada et la Hamilton By-Product Coke Ovens construisirent de plus grands quais.

Le résultat: entre 1929 et 1934, le tonnage total manutentionné dans le port doubla pour passer de un à deux millions de tonnes par année. Hamilton était devenu le quatrième port le plus occupé du pays, derrière Montréal, Vancouver et Toronto.

En 1938, les commissaires s'intéressèrent à nouveau au volet loisirs du plan de développement du port. Pour répondre aux besoins des plaisanciers et des petits bâtiments commerciaux, ils firent construire un ber roulant et une

In the summer of 1913, the HHC passed a by-law which established swim-suit dress codes and prohibited bathing in the nude in harbour waters. This came in the wake of numerous complaints from passengers on local cruise boats. By 1916, the Commissioners established an official swimming area for Hamilton residents at a beach in old Lansdowne Park at the foot of Wentworth street.

The Great Depression seemed to have little, if any, effect on Harbour development. The long-awaited completion of the Welland Ship Canal in 1932 brought a tremendous boost in shipping to Hamilton industry.

Anticipating the arrival of larger Great Lakes vessels and ocean freighters, the Commissioners had already widened and deepened the canal entrance from Lake Ontario into Hamilton Harbour. In order to accommodate the huge ore and coal ships which now had direct access to Harbour waters, the Steel Company of Canada and the Hamilton By-Product Coke Ovens constructed larger docks.

The result: between 1929 and 1934 total tonnage in the harbour doubled from one to two million tonnes annually, making Hamilton the fourth-busiest port in



# IRUST

FEDNAV | Reliable Partner

[www.fednav.com](http://www.fednav.com)



**FEDNAV**

| FMT | FALLine | Fednav Direct |



To view our environmental policy, visit [www.fednav.com](http://www.fednav.com)  
Pour visionner notre politique environnementale, voir [www.fednav.com](http://www.fednav.com)

cale au bout de la rue James.

Le début de la Seconde Guerre mondiale en 1939 marqua une recrudescence d'activité à cause de la mobilisation des industries locales pour soutenir l'effort de guerre.

En 1940, un nouveau terminal fut construit à l'est de la rue Wellington et en 1941, de nouvelles voies d'évitement et de nouvelles routes d'accès furent aménagées et on agrandit le quai entre la rue Catherine et la rue John. Au cours de cette période également, les travaux de dragage s'intensifièrent dans les chenaux de la rue Ottawa et de la Stelco.

#### **Hamilton surclasse Toronto après la guerre**

Dans les premières années de l'après-guerre, la rapidité de la reprise du transport océanique en provenance d'Europe dépassa les attentes. En 1949, le port de Hamilton surclassait le port de Toronto pour le tonnage manutentionné et ne tarda pas à devenir le principal port du lac Ontario. C'est aussi cette année-là qu'on entreprit de grands travaux d'assèchement sur sept hectares de terrains riverains acquis pour l'expansion du port. Le terminal 2 y fut aménagé et l'installation ainsi agrandie est aujourd'hui baptisée quai 12.

Au milieu du siècle, les bureaux de la CHH se trouvaient encore en plein centre-ville. En 1951, on acheta des terrains au bout de la rue James. Quelques années plus tard, le siège de la Commission déménagea dans un nouveau bâtiment administratif que l'on coiffa d'un sixième étage en 1957.

En prévision d'une intensification de l'activité maritime avec l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent, un nouveau terminal de fret sur la rue Wellington fut inauguré en 1958, tandis que le quai 14 était construit au bout de la rue Wentworth – il s'agissait du premier quai entièrement sur pilotis à Hamilton.

Lors de l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959, le premier navire à remonter dans le nouveau réseau accosta à Hamilton. Dans cette première année



Archives HPA

*Shipping activity on Pier 8 around 1960.*

Activité maritime au quai 8 vers 1960.

the country, behind Montreal, Vancouver and Toronto.

In 1938, the Commissioners once more directed their attention towards the recreational aspects of the Harbour Development Plan. To meet the needs of pleasure boaters and small commercial craft, they built a marine railway and dockyard specifically for their use at the foot of James Street.

The outbreak of the Second World War in 1939 signaled renewed activity as local industry geared up to meet Canada's war effort.

In 1940, a new terminal dock was built east of Wellington Street and by 1941 new rail sidings, roadways and an extension of the dock running from Catherine to John Street had been constructed. During this period, too, dredging operations

intensified in the area of Ottawa Street and the Stelco channels.

#### **Hamilton overtakes Toronto in early postwar years**

In the early postwar years, ocean shipping from Europe rapidly recovered, surpassing expectations. By 1949, Hamilton had exceeded the Port of Toronto's tonnage figures and soon became recognized as Lake Ontario's primary port. It was also in 1949 that a huge reclamation project was undertaken in which seven hectares of waterfront property was acquired for harbour development. Terminal 2 was completed on the reclaimed land, and this since-expanded facility is now called Pier 12.

At mid-century, the HHC offices were still located in the downtown core. Finally, in 1951, property was purchased near the foot of James Street. A couple of years later, the offices moved to a newly-erected administration building where a sixth floor was added in 1957.

Anticipating an increase in shipping activity with the planned launch of the St. Lawrence Seaway, a



Archives HPA

*A broad view of how the Port of Hamilton looked in May, 1974.*

*Aperçu général du Port de Hamilton en mai 1974.*

d'exploitation de la Voie maritime, on a manutentionné au port de Hamilton plus de fret que dans tout autre port canadien ou étasunien des Grands Lacs.

Au printemps 1962, les travaux commencèrent pour la construction d'un quai de plusieurs millions de dollars au bout de la rue Catherine ainsi que d'un terminal qui allait prendre le nom de Centennial Pier. En ajoutant sept nouveaux postes d'accostage aux huit qu'offraient déjà les quais de la rue Wellington, ainsi que deux entrepôts, le Centennial Pier ne tarda pas à établir des records de tonnage.

### **Eastport: une réalisation importante**

La conception et l'aménagement, à la fin des années 1980 et dans les années 1990, du parc industriel Eastport

new Wellington Street freight terminal was opened in 1958, while Pier 14 was constructed at the foot of Wentworth Street – the first Hamilton pier built entirely on pilings.

When the St. Lawrence Seaway opened in 1959, the first ship traveling up the new system berthed in Hamilton. Cargo tonnage after the first year of Seaway operation was higher in Hamilton than at any other Canadian or U.S. Port on the Great Lakes.

During the spring of 1962, work began on the multi-million dollar Catherine Street pier and terminal project later known as Centennial Pier. Through the addition of seven new berths to an existing eight at Wellington Street docks and two warehouses, the Centennial Pier was soon setting tonnage records.

**Supplying your vessel energy needs  
via the M/V Hamilton Energy**

Call us for reliable service & quality products  
**24 hours a day - 7 days a week**

**PROVMAR  
FUELS  
INC.**

**Products**

- Bunker C
- Intermediate
- All Grade
- Marine Diesel
- Sludge Oil Removal

**Servicing the ports of...**

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Clarkson</li> <li>• Hamilton</li> <li>• Mississauga</li> <li>• Oshawa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Port Credit</li> <li>• Port Weller</li> <li>• Anchorage</li> <li>• Toronto</li> </ul>
---	--

**Provmar Fuels Inc.**  
Suite 302, 605 James Street North  
Hamilton, Ontario L8L 1K1  
Telephone: (905) 549-9402 Fax: (905) 549-9929  
amitterhuber@provmar.com

[www.provmar.com](http://www.provmar.com)

de 50 hectares constituent, aux yeux de plusieurs, la réalisation par excellence de la CHH dans la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Les nouvelles installations furent suivies de la construction des quais 25, 26 et 27 – aujourd’hui destinés à jouer un rôle clé dans les opérations commerciales et de transport futures.

Depuis la création de la CHH en 1912, les rapports de l’organisme avec la Ville de Hamilton ont parfois été orageux. Le contrôle du développement du port a suscité des litiges. À cet égard, un règlement extrajudiciaire prévoyant un transfert substantiel de propriétés portuaires à la Ville est intervenu en 2000. Essentiellement, l’entente réservait la partie ouest du port pour la population et les loisirs et la moitié est pour les besoins de l’industrie et du transport maritime.

Le 1<sup>er</sup> mai 2001, les 89 années d’histoire de la Commission du havre de Hamilton se sont achevées en douceur avec la création de la nouvelle Administration portuaire de Hamilton.

De nos jours, le port de Hamilton manutentionne quelque 12 millions de tonnes de marchandises et reçoit chaque année environ 700 navires. C'est le plus occupé de tous les ports canadiens des Grands Lacs. 

- Basé sur des dossiers de l’Administration portuaire de Hamilton.

### Major future focus on Eastport

Regarded by many as the crowning achievement of the HHC in the latter half of the 20th century was the conception and construction of the 50-hectare Eastport Industrial Park in the late 1980s and 1990s. This led to the development of Piers 25, 26 and 27 – which today remain earmarked to play a key role in future commercial and transportation operations.

Since the inception of the HHC in 1912, the relationship with the City of Hamilton had sometimes been stormy. Contentious issues included control of harbour development. In this connection in recent times, an out-of-court settlement providing for substantial transfer of waterfront properties to the city was reached in 2000. In essence, the agreement reserved the western end of the harbour for people and recreation, and the eastern half for industry and shipping interests.

On May 1, 2001, the 89 year history of the Hamilton Harbour Commissioners came to a quiet conclusion and the new Hamilton Port Authority came into being.

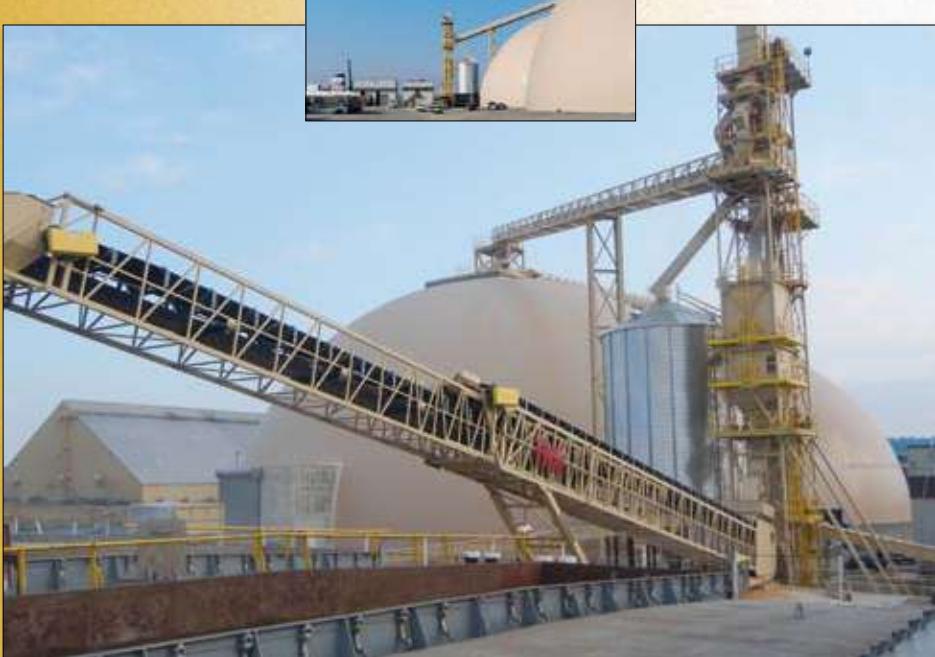
Today, the Port of Hamilton handles some 12 million tonnes of cargo and is visited by some 700 vessels each year. This ranks Hamilton as the busiest of all Canadian Great Lakes ports. 

- With files from the Hamilton Port Authority.



**Parrish and Heimbecker**  
would like to take this  
opportunity to wish the  
**Hamilton**  
**Port Authority**  
**and entire staff**  
our sincerest  
congratulations  
as they celebrate their  
**100<sup>th</sup> Anniversary**  
milestone.

With our latest terminal investment,  
we are proud to be a new tenant and look forward to being  
a part of the Port's continued success in the next century.



[www.parrishandheimbecker.com](http://www.parrishandheimbecker.com)



# 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.mcaspahlt.com](http://www.mcaspahlt.com)

**The Black Oil Experts**

# ***City of Hamilton values economic impact of port industries***

## **La Ville de Hamilton est consciente des retombées économiques des industries portuaires**

Brent Kinnaird

L'économie est en effervescence à Hamilton grâce surtout à l'emplacement stratégique et aux réseaux de communications du port.

Dans sa stratégie de développement économique, la Ville de Hamilton désignait en 2010 la circulation des marchandises comme l'un des six secteurs clés et une proportion considérable du temps du personnel a été consacrée à la liaison avec l'Aéroport international de Hamilton, l'Administration portuaire de Hamilton et une multitude d'utilisateurs.

Consciente de l'effet multiplicateur des transports en tant que moteur économique, la Ville a optimisé ceux-ci dans ses efforts pour développer d'autres secteurs comme la fabrication de pointe, les aliments et boissons ainsi que la recherche et l'innovation. «Nos atouts côté transports ont été déterminants pour attirer Maple Leaf et Canada Bread dans notre ville», a déclaré le directeur Norm Schleehahn. «Ce sont nos réseaux routiers et ferroviaires de même que nos installations portuaires qui les ont décidés à s'établir ici.»

Hamilton fut la première ville canadienne à s'inscrire au programme Autoroute H<sub>2</sub>O lancé en 2004. Les réseaux d'éducation ainsi que les investissements dans la technologie, les infrastructures et la recherche font de Hamilton un milieu propice à la circulation des marchandises et des personnes. La durabilité est tributaire du désir de faire des transports le pilier de la prospérité économique future. Hamilton continue d'améliorer proactivement le réseau de transport en commun

**B**usiness is booming in Hamilton and the port's strategic land assets and transportation links are credited with making a major contribution.

The 2010 City of Hamilton economic development strategy identified goods movement as one of its six key sectors; the department has devoted considerable staff time acting as liaison with Hamilton International Airport, the Hamilton Port Authority and a multitude of users.

Realizing the multiplier effect of transportation as an economic driver, the City has leveraged these in the pursuit of other sector development in advanced manufacturing, food and beverage and research and innovation. "Transportation assets were instrumental in the attraction of Maple Leaf Foods and Canada Bread to the city," said manager Norm Schleehahn. "Highway networks, rail lines and port facilities all boosted the case for locating here."

Hamilton was the first Canadian city to become a member of the Highway H<sub>2</sub>O program launched in 2004. Linkages to education combined with investment in technology, infrastructure and research are making Hamilton a desirable community for goods and people movement. Sustainability depends on a vision to make transportation the lynchpin of the future economic prosperity. Hamilton continues its proactive



pour le mieux-être de la collectivité et une meilleure circulation des marchandises.

Les efforts combinés pour alimenter l'expansion et le développement de nouvelles entreprises se sont traduits concrètement par les investissements de plusieurs compagnies dans les limites du port. La ville cite notamment Parrish and Heimbecker (voir autre article de ce numéro) et Sunrise Metals, deux compagnies qui ont combiné leurs ressources pour assurer l'investissement et l'expansion. Sunrise Metals a déménagé d'un parc industriel de l'extrême-est de Hamilton au quai 15 pour se rapprocher des installations multimodales du port. Birmingham Foundation Solutions et Fluke Transport sont d'autres compagnies profondément enracinées dans la communauté qui ont tiré profit des terrains libres dans le port pour étendre leurs activités.

Les investissements dans le port sont complétés par la Red Hill Creek Expressway reliant le corridor 403/401 aux voies QEW vers Toronto et Niagara qui aboutit à Eastport. Ces réseaux routiers relient à des corridors industriels dans la ville, ce qui attire dans le parc commercial de nouveaux revenus et des investissements qui à leur tour ont pour effet de raffermir l'infrastructure de transport.

La collaboration avec les transporteurs a donné lieu à de nouvelles campagnes de marketing menées conjointement; la participation à des foires commerciales, la publicité imprimee et des événements partenaires ont mis en évidence le rôle des transports dans la croissance économique et le développement des entreprises dans la ville. Hamilton a obtenu quatre prix à la Conférence de 2012 de l'Economic Development Council of Ontario (EDCO) plus tôt cette année.

La ville se fait de plus en plus remarquer dans la province et au Canada pour ses efforts proactifs d'aide aux entreprises. L'Economic Development Achievement of the Year Award de l'Association canadienne de développement économique (ACDE) et de RBC Groupe financier a été décerné au LEED Grant Program et au City's LEEDing the Way Community Improvement. Le projet de développement économique communautaire encourage le partage des coûts de construction, de consultation, d'études énergétiques et d'agrément. Les candidats retenus obtiennent l'agrément LEED. Les subventions sont calculées en se fondant sur l'agrément LEED du Conseil du bâtiment durable du Canada.

enhancements pursuing Rapid Transit for the betterment of the community and resultant benefits for goods movement.

Combined efforts to drive expansion and new business development have materialized in investment by several companies on port lands. The city singles out Parrish and Heimbecker (see separate report in MM64) and Sunrise Metals as two companies where resources were mutually combined to drive investment and expansion. Sunrise Metals moved to Pier 15 from an industrial park in the east end of Hamilton to link with the port's multimodal assets. Birmingham Foundation Solutions and Fluke Transport are further examples of companies with deep local roots who leveraged available port lands to expand existing operations.

Investments across the port are complimented by the Red Hill Creek Expressway linking the 403/401 corridor with the Toronto and Niagara bound QEW lanes converging at Eastport. These road networks link to industrial corridors within the city attracting business park investment and new revenue that all circle back to a tight transportation infrastructure.

Collaboration with transportation entities has yielded new campaigns for joint marketing; trade exhibit participation, print advertising and partner events have highlighted the connectivity of transportation to broader business and economic growth for the city. The City was recognized with four marketing awards at the 2012 Economic Development Council of Ontario (EDCO) Conference earlier this year.

Hamilton has increasingly found itself on the radar across the province and Canada for its proactive business development efforts. The City's LEEDing the Way Community Improvement Plan and LEED Grant Program was awarded the Economic Developers Association of Canada/RBC Financial Group Economic Development Achievement of the Year Award. The community-driven economic development project promotes cost sharing in construction, consultation, energy modeling and certification fees while successful applicants achieve LEED certification in the process. Grants are calculated utilizing LEED certification rating by the Canadian Green Building Council.



De surcroît, Intelegia a classé Hamilton comme l'une des deux meilleures villes du Canada pour le marketing et l'utilisation du Web et des médias sociaux. Hamilton a bâti une plateforme florissante de médias sociaux à l'aide de blogs, de bulletins électroniques et en faisant appel à Facebook, Twitter, LinkedIn, YouTube, Flickr et Foursquare pour attirer chez elle personnes et entreprises.

L'an dernier, le Real Estate Investment Network (REIN) de Calgary classait Hamilton en première place en Ontario et en troisième place au Canada des meilleurs endroits pour investir. Pour le président du REIN, Don Campbell, ce classement témoigne du potentiel de Hamilton pour attirer des emplois et des entreprises dans les cinq prochaines années. De son côté, le *Site Selection Magazine* d'Atlanta a classé Hamilton parmi les deux meilleures villes canadiennes pour attirer les investissements d'entreprises en 2011. C'était la deuxième année que Hamilton apparaissait dans la liste des meilleures villes du Canada pour investir dressée par le magazine.

«Le centenaire du port constitue une étape importante et montre comment les entreprises durables peuvent stimuler le développement», affirme M. Schleehahn. «Comme la croissance se poursuit à l'extérieur de la région du Grand Toronto et que la congestion des routes augmente, le recours à des modes de transport alternatifs comme le transport maritime et le transport ferroviaire prend de plus en plus d'importance.» 

Additionally, Intelegia ranked Hamilton as one of the top two cities in Canada in marketing and leveraging web and social media technology. Hamilton has built a thriving social media platform using blogs, newsletters, Facebook, Twitter, LinkedIn, YouTube, Flickr and Foursquare to attract people and businesses to the city.

Last year, Calgary based Real Estate Investment Network (REIN) ranked Hamilton the top place in Ontario and the third top place in Canada in which to invest. REIN president Don Campbell says the ranking is a testament to Hamilton's potential to attract jobs and business over the next five years. Further, Atlanta's *Site Selection Magazine* ranked Hamilton in the top two Canadian cities in attracting corporate investment in 2011. This was the second year Hamilton ranked among the top cities in the magazine's Canada Best to Invest list.

“The port marking 100 years serves as a major milestone and demonstrates how sustainable businesses can incent new development,” says Mr. Schleehahn. “As growth continues outward from the Greater Toronto Area and road congestion increases, the need for alternative modes of transportation like water and rail will continue to gain greater prominence.” 



## A Full Service Shipyard with a Commitment to Quality

Proud to be an ISO 9001:2008 Registered Company

Small or large mandate...

For 25 years, our attention to service and detail has made us an industry leader in:

- Ship, Tug and Barge Repairs
- Vessel Fabrication
- A.T.B. Connection Systems
- Naval Architecture
- Steel Fabrication
- Sandblasting & Painting
- Machining
- Electrical Repairs
- Hydraulic Repairs
- Piping and Plumbing Repairs
- Tank Cleaning and Gas Freeing
- Woodworking



*Many  
Happy Returns  
to the  
Port of Hamilton  
on its  
100<sup>b</sup> Anniversary!*

**Heddle Marine Service Inc.**  
208 Hillyard St. Pier 14  
Hamilton, ON L8L 6B6  
Phone: 905 528-2635  
Fax: 905 522-5230  
[heddemarine@bellnet.ca](mailto:heddemarine@bellnet.ca)  
[www.heddemarine.com](http://www.heddemarine.com)

# Danny Slade

## 38 years with Port of Hamilton and still counting!

## 38 ans au Port de Hamilton et ce n'est pas fini!

Leo Ryan

Parmi les plus anciens employés du Port de Hamilton, toutes catégories confondues, une personne semble dans une classe à part. Il s'agit de Danny Slade, directeur des Opérations maritimes et capitaine de port – bien connu pour son affabilité, son dévouement et son souci du détail dans la surveillance du transport maritime et de la sécurité.

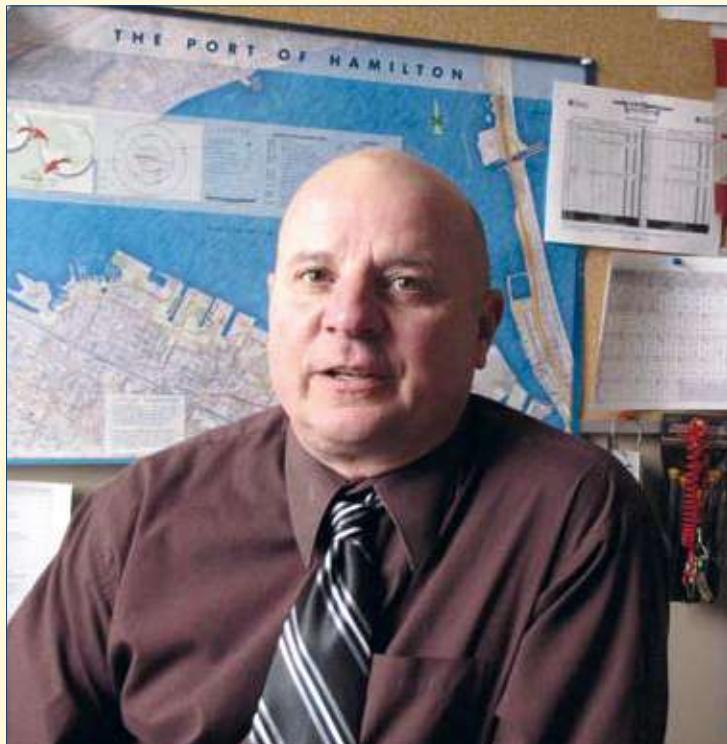
Son «territoire» est vaste. Le bassin versant du port de Hamilton englobe une région de 500 kilomètres carrés délimitée par 45 kilomètres de littoral. Quelque 700 navires s'amarrent chaque année aux 11 000 mètres de front d'accostage. On accède au port à partir du lac Ontario par un petit canal, le canal de Burlington.

Hamilton n'est pas seulement le principal port canadien des Grands Lacs avec ses 12 millions de tonnes de marchandises manutentionnées. La ville héberge également le plus important ensemble industriel de tous les ports canadiens des Grands Lacs.

Comment M. Slade a-t-il abouti pour son premier emploi dans un port?

Eh bien son parcours n'est pas atypique pour l'adolescent qu'il était dans les années 1970.

«Je voulais à tout prix une voiture! J'étais encore en 11<sup>e</sup> année à l'école et je me cherchais un emploi pour travailler à temps partiel, l'après-midi, le soir ou les week-ends», a-t-il déclaré au *Maritime Magazine*.



Danny Slade has been working for the port since 1974.

Danny Slade est au service du Port depuis 1974.

In terms of who may be the longest-serving employee in various capacities with the Port of Hamilton, one individual appears to be in a league all of his own. It's Danny Slade, Manager of Marine Operations and Harbour Master – well-known for his affability, dedication and attention to detail while overseeing shipping and security.

His “territory” is considerable. The watershed of Hamilton Harbour comprises an area of 500 square kilometers, encompassed by a shoreline of 45 kilometers long. Some 700 vessels berth annually along 11,000 metres of dockwall. The harbour is accessible from Lake Ontario through the

short Burlington Canal.

Hamilton is not only the leading Canadian port on the Great Lakes, handling about 12 million tonnes of cargo, it is home to the largest industrial complex among Canada's Lakes ports.

What drew Mr. Slade to his first port waterfront job?

Well here, the answer is not untypical for the teenager he was back in the 1970s.

“Pretty much, I wanted a car! I was still at grade 11 in school and was looking for a job where I could work part-time - on afternoon, night or weekend shifts,” he told *Maritime Magazine*.

Par un ami de la famille à Hamilton, où il est né et a vécu, M. Slade a entendu dire que le service de police de la Commission du havre de Hamilton cherchait quelqu'un.

Il a obtenu le poste, grâce en partie à ses habiletés de nageur (il faisait de la compétition au niveau régional) et à son brevet de maître-nageur. «Les habiletés de nageur et le brevet de maître-nageur étaient essentiels pour leurs canots de secours.»

La Commission du havre a embauché M. Slade comme membre d'équipage, le niveau juste au-dessus de celui d'aspirant policier. Son premier jour de travail a été le 26 mars 1974.

Certains de ses camarades d'école travaillaient dans les aciéries locales et M. Slade admet qu'à l'époque, il était bien loin de penser à devenir policier. Toutefois, le poste à la Commission du havre semblait lui convenir parfaitement.

Dans les années 1980, bien des corps de police portuaire furent démantelés, y compris celui de la Commission du havre de Hamilton et les services de police municipaux créèrent leurs propres divisions d'intervention et de secours portuaires.

M. Slade resta au port, mais changea de fonctions. «Je passai à la marina comme opérateur de machines et réparateur de bateaux. Je m'occupais de l'entretien. Puis j'allai apprendre le contrôle de la circulation maritime au bureau du capitaine de port.»

Nommé capitaine de port adjoint en 2003, M. Slade est directeur des Opérations maritimes et capitaine de port depuis 2008. Il gère un effectif de cinq personnes à temps plein: quatre affectées au contrôle de la circulation maritime et à la sécurité des navires et une à la surveillance des procédures et des équipements de sécurité.

### **La dynamique des ports a changé «de façon radicale»**

En jetant un regard 40 ans en arrière, M. Slade rappelle: «Quand j'ai commencé à travailler ici, on n'avait que des importations d'acier et de vrac. La dynamique a changé du tout au tout, les exportations prennent beaucoup plus de place, on dépend moins du minerai de fer.»

Au fil des ans, M. Slade a été témoin de nombreux projets: travaux de dragage, agrandissement des quais et développement important du secteur Eastport. «Je me souviens d'une époque où il n'y avait qu'un seul locataire à Eastport, une petite entreprise de soudure. Maintenant, on y trouve de multiples installations maritimes et des industries importantes.»

M. Slade note que le port a connu, depuis quatre ou cinq ans, «une croissance sans précédent – et c'est vraiment plaisant d'y contribuer».

«Il n'y a pas deux jours pareils », a déclaré M. Slade, avant d'ajouter: «Chaque matin, j'ai hâte de venir au bureau.»

M. Slade, qui est à peine dans la mi-cinquantaine, ne songe pas encore à la retraite. Et pour l'avenir, il voit «d'immenses possibilités pour le Port de Hamilton, non seulement pour l'activité commerciale mais aussi pour le volet récréatif». 

From a family friend in Hamilton, where he was born and lived, Mr. Slade heard that the police department of the Hamilton Harbour Commission was looking to hire.

He got the job, thanks in part to his swimming skills (he was a competitive swimmer regionally) and lifeguard certificate. "Swimming skills and lifeguard certificates were requirements for the rescue boats they used to have."

Mr. Slade was hired by the Harbour Commission as a crewman, one step below a police cadet. His first day on the job was March 26, 1974.

While some of his school friends found employment with the local steel plants, Mr. Slade admits that becoming a police officer at the time was "the farthest thing from my mind. But it just seemed to be a good fit with the Harbour Commission police."

In the 1980s, many port police departments were dismantled, including at the Hamilton Harbour Commission, and municipal police created their own port rescue and response divisions.

Mr. Slade stayed with the port, but in different capacities. "I went to the marina as a machine operator and boar repairman. I went to maintenance. Then, I went to the Harbour Master's office to learn about ship traffic control."

Appointed Assistant Harbour Master in 2003, Mr. Slade has been Manager of Marine Operations and Harbour Master since 2008. He manages a full-time staff of five – four on ship security and traffic control, and one monitoring security equipment and procedures.

### **Port's dynamics have changed 'dramatically'**

Looking back almost four decades, Mr. Slade recalled: "When I started working here, it was all import bulk and steel. The dynamics have changed dramatically, with a greater focus on exports and diversification and less reliance on iron ore."

Through the years, Mr. Slade has witnessed such undertakings as dredging projects, dock expansion, and major development of the Eastport area. "I remember when there was only a single tenant in the Eastport area, a small welding company. Now there's multiple marine facilities and big industries down there."

Over the past 4-5 years, Mr. Slade notes the port has gone through "unprecedented growth – and it's really been fun to help with that process."

"No two days are alike," Mr. Slade said, adding: "I look forward to coming to the office every morning."

Still just in his mid-fifties, Mr. Slade, thus, entertains no immediate thoughts of retirement. And for the future, he sees what he called "vast potential for Hamilton harbour, not only in commercial activity but also in recreational dimension." 

# PROUD TO BE A PART OF YOUR COMMUNITY.

At Richardson, we understand that a key part of our enduring success is the strength of the communities in which we do business. Richardson is proud to be a part of the Port of Hamilton, now and into the future.

Congratulations on your 100th anniversary!



**RICHARDSON**

[www.richardson.ca](http://www.richardson.ca)





McKeil Marine

Formerly a tank barge and converted into a deck barge by McKeil Marine, the **Alouette Spirit** offers an excellent example of shipping innovation.

Ancien chaland-citerne transformé en chaland à pont par McKeil Marine, l'**Alouette Spirit** est un excellent exemple d'innovation.

## McKeil Marine innovates from Hamilton home

## McKeil Marine innove à Hamilton

Brent Kinnaird

On peut sans aucune hésitation reconnaître que McKeil Marine fait œuvre de pionnier pour l'avancement des moyens techniques de la flotte. «Nos succès dans le transport maritime courte distance tiennent à notre approche novatrice. La plupart des occasions qui s'offrent ne sont pas d'emblée idéales. Il faut de l'ingéniosité, beaucoup de travail et de l'engagement», a déclaré le vice-président au développement des affaires, Transports, John Grech. McKeil se signale par sa capacité de produire des solutions sur mesure pour ses différents clients. Au départ, il faut investir du temps pour apprendre à connaître la clientèle afin de pouvoir fournir le service le plus efficace possible. Pour McKeil, les relations avec la clientèle ne sont pas des opérations ponctuelles. La compagnie mise plutôt sur une relation à long terme. Des relations mutuellement bénéfiques sont devenues la marque de commerce de la compagnie.

There's no shying away from recognizing McKeil Marine as a pioneer in advancing fleet technology. "The successes we have had in short sea shipping stem from our innovative approach. Most opportunities do not present themselves in perfect form. It takes innovation, hard work and dedication," says vice president business development, transportation John Grech. McKeil is recognized for their ability to generate customized solutions for their varied customers. This begins with an investment of time learning about our customer to provide the most effective service. Rather than viewing customer relations as transactional, McKeil chooses to take a long term relationship approach. Mutually beneficial relationships have become a cornerstone of what they do.

There are numerous examples to site of custom-

On peut citer plusieurs cas d'adaptation ou de modification d'actifs de la flotte dans l'histoire de la compagnie. Bien sûr, ce genre d'approche comporte toujours des risques et il faut que l'entreprise pèse le pour et le contre. Les plus ingénieruses solutions sont toujours à la merci des forces du marché et des changements dans la dynamique de l'industrie. L'**Alouette Spirit**, un chaland-citerne, a été converti en chaland à pont doté de murs-caissons de 18 pieds et d'un toit rétractable pour protéger les cargaisons vulnérables. On l'a aussi muni d'une rampe avant pour faciliter le chargement et déchargement ainsi que de bêches d'ancrage pour assurer la stabilité. C'est ce genre d'investissement calculé qui a caractérisé McKeil dans les récentes années de croissance.

L'Aluminerie Alouette utilise le bâtiment depuis 2005. Le **Niagara Spirit** à toit rétractable a aussi été construit spécialement pour protéger les bobines d'acier laminé à froid pendant le transport. Presque toujours, les clients participent activement à la conception et à la prise de décisions lorsqu'il faut modifier ou adapter un navire pour une marchandise ou un itinéraire particulier. «Chaque fois que nous évaluons un projet, c'est dans l'optique de trouver des méthodes efficaces et de retrancher des coûts dans la chaîne logistique. Nous cherchons à abaisser les tarifs de fret, mais nous voulons aussi aider les clients à repérer d'autres façons de réduire le coût de leurs opérations.»

McKeil est bien connue pour son rôle dans le succès du projet Sea3 de collecte et distribution de conteneurs de l'APH en 2009. Elle a fourni plusieurs navires pendant la phase expérimentale et dans la première saison d'exploitation, laquelle fut ponctuée de plusieurs voyages réussis entre Hamilton et Montréal. Les dirigeants de McKeil sont constamment à la recherche de débouchés pour exploiter le transport maritime courte distance. M. Grech observe: «Nous devons continuer à faire la promotion des avantages de l'Autoroute H<sub>2</sub>O auprès de l'industrie et des partenaires éventuels. Ce faisant, nous serons en mesure de prendre des décisions éclairées concernant les endroits où il faut fournir un service nécessaire.»

En 2011, la compagnie a déployé le **Labrador Spirit** sur la côte Est et elle exploite aujourd'hui un service de ligne fiable qui répond à plusieurs besoins de la clientèle en transportant des granulats, du sel et des charges spéciales. Elle compte ajouter trois ou quatre autres bâtiments à sa flotte d'ici cinq ans pour continuer sur la même lancée.

La relation de l'APH avec McKeil remonte à plus de 50 ans, à la fondation de la compagnie par Evans McKeil. McKeil reconnaît aussi que la géographie du port de Hamilton se prête parfaitement à une activité soutenue. Sa situation centrale sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent fournit à l'entreprise une base d'attache d'où elle peut desservir de vastes régions. Le président du conseil, M. Blair McKeil, a élargi son rayonnement dans la collectivité locale en faisant don de 1 million de dollars au Mohawk College et en fournissant de l'encadrement spécialisé pour l'établissement de la McKeil School of Business sur le campus. Il y a personnellement dirigé plusieurs séminaires et y a introduit d'autres membres du milieu des affaires. L'entrepreneuriat est un secteur en pleine croissance à Hamilton et McKeil reconnaît que le partage des connaissances est capital pour la continuité des succès.

Le Port de Hamilton s'est révélé très propice à l'établis-

ization or modifications to existing fleet assets over the company's history. Of course, the inherent risk in taking this approach is also something that the company has had to balance. Market forces and changes to industry dynamics are always a threat to undermine the most innovative approach. The **Alouette Spirit**, a former tank barge was converted to a deck barge with 18 foot bin walls and a retractable roof for weather sensitive cargo. It was also fitted with a bow ramp to facilitate easier loading and unloading and a pinning system to insure reliability. These types of calculated investment are what has defined McKeil through some recent growth years.

Alouette Aluminere has been utilizing the vessel since 2005. The **Niagara Spirit** with retractable roof was also purpose built for protecting cold rolled coils in transit. In most cases customers are active in the design and decision making process for vessel modifications and customization to suit a particular routing or commodity. All of the projects we evaluate are intended to uncover new cost effective methods and cut additional costs from the supply chain. In addition to lower cargo rates, the focus is also on helping customers identify other operational savings.

McKeil is well known for their role in advancing the HPA's container feeder plans during the Sea3 endeavour in 2009. They provided different vessels throughout the trial phase as well as the first season of operation which saw – successful voyages between Hamilton and Montreal. The leadership at McKeil is constantly looking for markets to leverage short sea movements. Grech comments, "We need to continue to educate industry and potential partners on the benefits of Hwy H2O. As we do this we can make good decisions on where we need to provide a necessary service."

In 2011 they introduced the **Labrador Spirit** to the east coast and now run a reliable liner service where several customer requirements are being fulfilled through the carriage of aggregates, salt and project loads. Following this same logic and commitment, the company is aimed at growing the fleet by three or four units over the next 5 years.

The HPA relationship with McKeil extends more than 50 years when founder Evans McKeil began the company. McKeil also acknowledges the geography of the Port of Hamilton lends perfectly to sustained activity. Being central in the Great Lakes and St. Lawrence, we are able to service broad regions from the home base. Chairman Blair McKeil has extended his reach in the local community, donating \$1 million to Mohawk College along with mentorship expertise in establishing the McKeil School of Business on the campus. He has personally conducted several seminars at the school and has introduced others in the business community to the school. Entrepreneurship is a growing sector in the city and McKeil recognizes the value in gained knowledge from others as pivotal to the pursuit of success today.

The Port of Hamilton has proven fertile for the establishment of relationships with other port part-

sement de liens avec d'autres entreprises et partenaires. Le transport de brames d'acier de l'usine ArcelorMittal Dofasco voisine est un bon exemple d'une combinaison de ressources dans l'intérêt de la chaîne logistique locale. Au départ, les perspectives n'étaient guère encourageantes, mais on a fini par trouver à la fois des partenaires et une solution. Des ouvertures ont été percées dans les murs-caissons latéraux de deux chalands pour rendre possible un service porte-à-porte. Tous chez ArcelorMittal Dofasco ont contribué à la réussite du projet.

«LAPH a appuyé nos initiatives et a montré qu'elle était prête à faire ce qu'il fallait», a déclaré M. Grech. «Elle a mis ses ressources à notre disposition et elle a proposé des solutions à certains de nos problèmes». LAPH a le mérite de favoriser l'esprit de collaboration entre les fournisseurs de transport et les terminaux. La Great Lakes Stevedoring et Federal Marine Terminals ont aussi contribué à attirer de nouveaux clients chez McKeil. Chez sa voisine d'à côté, Heddle Marine, McKeil peut compter sur une équipe de spécialistes fiables pour l'entretien de sa flotte. La proximité de ces ressources facilite l'exécution, pendant la période de fermeture hivernale de la Voie maritime, d'un programme de radoub pour lequel le temps est compté. 

ners and businesses. The movement of steel slabs into neighbouring ArcelorMittal Dofasco demonstrates the combining of resources for local supply chain solutions. Initially, the prospects for this work looked bleak however together as partners a solution was found. Two barges were fitted with side openings through the bin walls to accommodate a pass/pass operation providing a door to door service. Everyone at ArcelorMittal Dofasco was instrumental in making the project a success.

“HPA have supported our initiatives and have shown a willingness to do whatever it takes,” says Grech. “They have made their resources available to us and have offered solutions to some of our challenges.” The port is credited for helping foster the spirit of collaboration among transportation providers and terminals. Great Lakes Stevedoring and Federal Marine Terminals have been also contributed to winning new business for McKeil. In next door neighbours Heddle Marine, McKeil has a reliable and expert team for fleet maintenance. During the winter close of the Seaway a time sensitive schedule for winter vessel repairs is eased with this resource close at hand. 



## TransHub Ontario

**Moving the World  
through Southern Ontario**

*Are you involved in the transportation  
and logistics industry?  
Then you need to be a member of  
TransHub Ontario.*

John R. Dolbec, President & CEO  
T : 905.667.8770 C : 289.682.8770 F : 905.667.2696  
ceo@transhub.ca

C/O McMaster Innovation Park  
175 Longwood Road South, Suite 304A  
Hamilton, Ontario, Canada L8P 0A1

[www.transhub.ca](http://www.transhub.ca)

## SODERHOLM MARITIME SERVICES INC.

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

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

*Over 30 years experience*

**24 Hour Emergency Response**

**Inspections – In Water Surveys**

**Surveys in Lieu of Drydocking**

**Recognized by Lloyd's Register of Shipping**

**Divers Certified by CWB "Class B" All Position U/W Welding**

**U/W Video**

**U/W Thickness Measurements**

Leif Soderholm, President and General Manager  
lsoderholm@soderholmmaritime.com  
Mobile Direct: (905) 572.0845

Toll Free (Canada and USA): + 1 800.319.3556  
Phone: (905) 529.1344  
Fax: (905) 529.1370  
[www.SoderholmMaritime.com](http://www.SoderholmMaritime.com)  
Hamilton, Ontario – Canada

# Any Cargo. Your Destination.

McKeil Marine is the reliable tug and barge company that specializes in customized cargo shipping into the Great Lakes. With over 50 years of providing innovative marine solutions, you can trust McKeil Marine to move any cargo to your destination.



**NIACARA**

**MCKEIL MARINE**

**Innovative Marine Solutions**  
**Toll Free: 1.800.454.4780 • [mckeil.com](http://mckeil.com)**

The logo for McKeil Marine features a stylized silhouette of a bird in flight, positioned above the company name "MCKEIL".



HPA

*The striking twin domes of P&H on the Hamilton waterfront symbolize the port's growing importance as a grain centre.*

Les deux dômes d'entreposage de P&H symbolisent l'importance croissante du port de Hamilton comme centre de transbordement des céréales.

## Prominent P&H addition boosts Hamilton's grain vocation

### Plus de céréales à Hamilton grâce à P&H

Brent Kinnaird

Longtemps identifié aux aciéries qui dominent le paysage industriel dans la partie est du port, le port de Hamilton est aujourd'hui un important centre de transbordement des céréales. La capacité de manutention céréalier y a régulièrement augmenté depuis 15 ans et la construction en 2011 de deux dômes d'entreposage de 90 pieds sur 190 pieds par Parrish and Heimbecker Limited (P&H) augmente encore la capacité d'accueil de produits agricoles.

Pour la compagnie, c'est la présence de solides liaisons ferroviaires, routières et maritimes qui constitue le principal atout du terminal situé dans le port de Hamilton. Attirer une gamme diversifiée de marchandises est un défi commun à la plupart des ports des Grands Lacs.

Le flux naturel des marchandises est clairement déterminé par la destination finale ainsi que par différents autres facteurs: présence de centres de fabrication, grands

While long identified by the steel mills which dominate the industrial landscape in the east Harbour, Hamilton's emergence as a grain centre has become the new trend. The last 15 years have seen the port's grain capacity steadily boosted and the 2011 addition of twin 90 x 190 foot storage domes constructed by Parrish and Heimbecker Limited (P&H) are the latest development supporting the agricultural commodity sector.

The company points to the presence of well-established rail, road, and marine connections as a primary incentive for the terminal located in Hamilton's port. Attracting a diverse range of cargo is a challenge common to most Great Lakes ports.

The natural flow of cargo aligns clearly with final destination stemming from factors including manufacturing centres, major project development planning and geographic sector expertise. Farming capacity across

projets de développement, connaissance du milieu géographique, etc. La capacité de production agricole du sud de l'Ontario fait du port un centre naturel pour recevoir, emmagasiner et transporter toute une gamme de produits agricoles.

P&H a construit le terminal de Hamilton dans une optique d'intégration complète des modes de transport: ponts-bascules automatiques, allées de chargement et de déchargement pour wagons et navires capables de traiter 15 chargements de camion à l'heure et de charger les navires au rythme de 800 tonnes métriques à l'heure. Les modes opératoires rationalisent les opérations et maximisent la croissance du débit pour desservir efficacement la collectivité agricole et atteindre les marchés d'exportation internationaux.

«La présence de capacités de manutention du fret de qualité, fiables, économiques et concurrentielles est un atout capital pour livrer des marchandises sur les marchés mondiaux», note le directeur des transports, Brad Wallaker. P&H privilégie également les relations à long terme avec sa clientèle.

La compréhension des besoins des différents fournisseurs est une première étape, mais le souci constant de satisfaire ces besoins et de répondre aux attentes élève la qualité du service à un niveau supérieur.

### **Augmentation de la demande de capacité dans l'agro-industrie**

On reconnaît généralement dans l'agro-industrie qu'un ajout considérable de capacité sera nécessaire pour faire face à la croissance prévue de la population mondiale et à l'augmentation de la demande de nourriture qui va en découler. Les 60 000 tonnes de capacité d'entreposage que P&H a ajoutées sont un premier pas pour faire face à cette augmentation. La division du terminal et de la chaîne logistique de P&H facilite l'accès concurrentiel aux matières premières et la livraison de produits finis sur les marchés d'exportation internationaux.

Le producteur agricole du sud de l'Ontario peut tabler sur cette nouvelle capacité pour mieux prévoir les ventes internationales. «La confiance dans le réseau de la Voie maritime est une autre raison pour laquelle P&H a décidé de construire à Hamilton. La situation géographique est idéale pour expédier les exportations agricoles de l'Ontario et elle ouvre aussi

*P&H has expanded the capacity of its Hamilton facilities with a view to full integration of transportation modes.*

P&H a augmenté la capacité de ses installations de Hamilton dans une optique d'intégration complète des modes de transport.

southern Ontario has made the port a natural centre to receive, store and transport a range of agricultural cargoes.

P&H has constructed the Hamilton terminal for full integration of transportation modes; automated truck scales, railcar and vessel load and unload lanes able to receive as many as 15 truckloads per hour while loading vessels at 800 metric tonnes per hour. Operational process streamlines and maximizes throughput capacity growth to efficiently serve the farming community and reach international export markets.

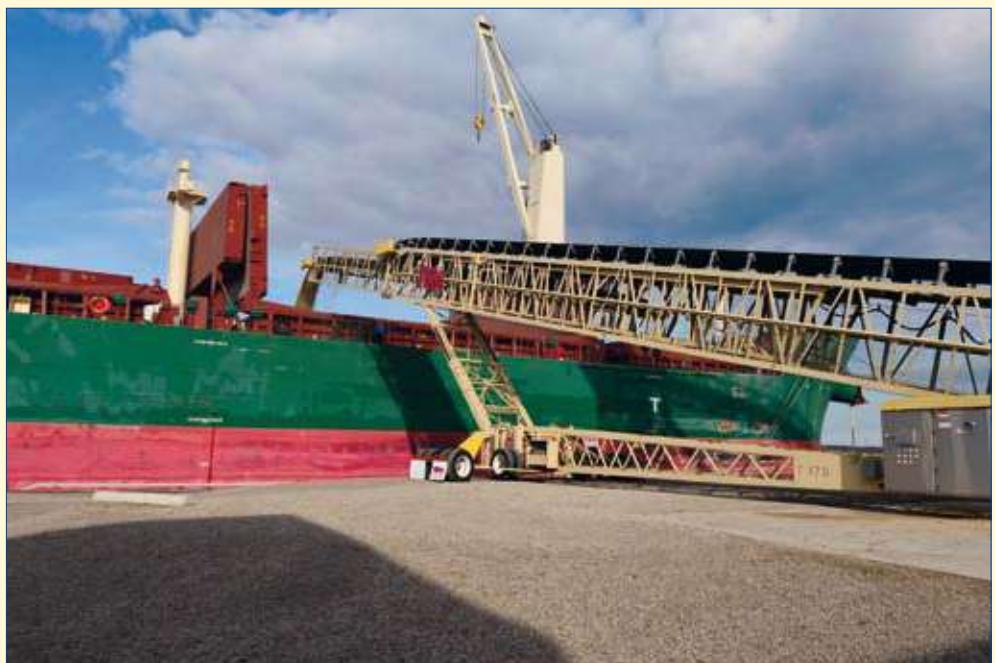
“Access to reliable, quality, cost effective and competitive freight is a key component for delivering goods to world markets,” notes transportation manager Brad Wallaker. P&H’s terminal investment is also one of fostering long term customer relationships.

Understanding needs of individual suppliers is one degree, a keen focus on delivering on these needs and meeting expectations ratchets service to a new level.

### **Rising capacity demand in agri-industry**

There is a common realization in the agri-industry that significant added capacity will be needed to keep pace with projected world population growth and the subsequent demand for food. P&H’s 60,000 tonnes of added storage capacity represents steps to anticipating this rise. The terminal and supply chain division of P&H business facilitates competitive access to raw materials as well as delivery of finished products to international export markets.

The southern Ontario farmer is able to leverage the new capacity to better forecast international sales. “Our confidence in the Seaway System also supported the P&H decision to build in Hamilton. It offers an



HPA

accès à plusieurs marchés intérieurs et étasuniens clés», affirme M. Wallaker. «La capacité d'accueillir et d'attirer le fret des laquiers et des navires océaniques est déterminante pour la réussite d'installations comme les nôtres.»

Pour P&H, les rapports avec l'Administration portuaire de Hamilton (APH) sont cruciaux et la compagnie souligne le formidable appui reçu pour l'expansion de ses activités céréalier dans le port de Hamilton. Le Port a investi beaucoup de temps pour bien comprendre les plans stratégiques de la compagnie et il a collaboré à fond pour répondre aux besoins de celle-ci.

Par contre, si on vise la personnalisation des flux et des procédés, le terminal doit être capable de desservir de multiples segments de clientèle et une grande diversité de marchés de produits de base. Les installations céréalier classiques ont une polyvalence limitée alors que chez nous, on peut prendre en charge des tourteaux oléagineux de même que d'autres produits et sous-produits de vrac sec.

### **L'atteinte de nombreux marchés étrangers**

Cela est devenu particulièrement avantageux pour P&H qui peut atteindre des marchés internationaux d'exportation de marchandises spécialisées en Europe, en Afrique, dans la région méditerranéenne et en Asie. Les producteurs agricoles et les centres intérieurs de manutention ont accès à de l'expertise en merchandising et à des services de manutention, ou simplement à un canal de la chaîne logistique pour rejoindre leurs clients puisque les flux de marchandises ne se limitent pas aux produits de P&H.

Par ailleurs, le démantèlement de la Commission canadienne du blé (CCB) en août prochain éliminera le système de guichet unique de commercialisation et élargira l'accès au marché. S'il faudra un certain temps pour que les conséquences du démantèlement de la CCB se fassent vraiment sentir, il est clair que l'ouverture du marché aura des répercussions positives et sera lourde de conséquences. À court terme, les activités de mouture de P&H seront touchées car les terminaux d'exportation et les producteurs utilisent le réseau de manutention primaire de l'Ouest canadien. L'industrie peut aussi raisonnablement s'attendre à des changements dans le développement de l'offre de marketing des producteurs.

L'an dernier, la table a été mise pour une croissance des marchés agricoles nord-américains. Le monde ayant les yeux tournés vers l'offre nord-américaine et sa capacité d'exécuter les commandes mondiales, des pressions nouvelles s'exercent sur ceux que nourrit le secteur agricole. L'insuffisance des investissements dans les infrastructures pour répondre à la demande a été mise en évidence et P&H Hamilton a fait un grand pas en avant pour régler ce problème. Une foule d'industries agricoles prestataires envisage d'accroître l'utilisation des Grands Lacs alors que d'autres, dont P&H, prévoient une évolution du marché nord-américain qui entraînera des effets négociables comme les contrats à terme standardisés et les contrats à options. 

ideal geographical location for agricultural exports from Ontario while being tributary to several key domestic and US markets," says Mr. Wallaker. "The ability to access and attract both ocean and lake vessel freight is instrumental to the success of facilities such as ours."

P&H identify the relationship with the Hamilton Port Authority as critical to the development's success, noting the tremendous support for expanding grain business in the Port of Hamilton. The port spent considerable time understanding the company's strategic plans and worked collaboratively to meet requirements.

In counterbalance to process and flow customization is the terminal's ability to service multiple customer segments and a broad range of commodity markets. Traditional grain handling facilities are restricted where here oilseed meals and other dry bulk products and by-products can be accommodated.

### **Reaching many foreign markets**

This has become particularly advantageous to P&H who can reach international export markets for specialized cargo in Europe, Africa, the Med and Asia. Both farmers and inland handling operations can access merchandising expertise and handling services or simply as a conduit in the supply chain to reach their existing individual customers since cargo flows are not restricted exclusively to P&H owned product.

Meanwhile, Canadian Wheat Board changes coming into effect this August eliminate the single desk marketing system and create broader market accessibility. While some time must pass before the impact of the dissolution of the desk is fully realized, it is clear that opening the market will have many far reaching positive implications. In the short run, P&H's milling activity will be impacted as export terminals and producer origination move through the primary handling network in Western Canada. The industry can also reasonably expect changes in the development of producer marketing offerings.

Last year the benchmark was set for intensification of North American agricultural markets. With the world looking more closely at North American supply and its viability in filling global orders, new pressures are being placed on those that feed the agricultural sector to sustain opportunities. In some respects a lack of investment in infrastructure to handle demand was exposed, and P&H Hamilton has taken a significant step towards addressing this issue. Improved utilization of the Great Lakes is on the radar for many servicing agriculture industries while those including P&H anticipate an evolution of the North American market for tradeable instruments such as futures and options. 



HPA

*The takeover of the former Dofasco steelworks by ArcelorMittal, the world's leading integrated steel and mining enterprise, marked a major new chapter in Hamilton's industrial history. The local steel factory is now known as ArcelorMittal Dofasco.*

L'acquisition de l'aciérie Dofasco par ArcelorMittal, numéro un mondial de l'exploitation sidérurgique et minière intégrée, ouvrira un nouveau chapitre de l'histoire industrielle de Hamilton. L'aciérie locale est désormais connue sous le nom d'ArcelorMittal Dofasco.

## **Major changes in big local steel industry**

### **Changements majeurs dans l'industrie locale de l'acier**

Brent Kinnaird

Le très important secteur de l'acier s'est radicalement transformé depuis quelques années: des usines appartenant à des canadiens ont été intégrées aux opérations mondiales d'entités étrangères.

Dofasco a été acquise par ArcelorMittal et a pris le nom d'ArcelorMittal Dofasco tandis que Stelco passait aux mains d'U.S. Steel pour devenir U.S. Steel Canada.

ArcelorMittal Dofasco célèbre aussi son 100<sup>e</sup> anniversaire cette année. ArcelorMittal Dofasco produit des laminés plats de haute qualité et Hamilton est l'un des cinq endroits au Canada où la compagnie fabrique des produits d'acier tubulaire. U.S. Steel Canada produit traditionnellement de l'acier laminé à chaud et à froid ainsi que de l'acier galvanisé pour les secteurs de l'automobile et de la construction.

The substantial local steel sector has evolved dramatically in recent years - transitioning from Canada-owned facilities to becoming part of broader global operations of foreign entities.

Dofasco was acquired by ArcelorMittal and now operates as ArcelorMittal Dofasco while Stelco moved into U.S. Steel ownership to be known as U.S. Steel Canada.

ArcelorMittal Dofasco is also marking their 100<sup>th</sup> anniversary this year. ArcelorMittal Dofasco produces high quality flat rolled steel and represents one of five Canadian locations for the company's tubular steel products. U.S. Steel Canada has traditionally produced hot and cold rolled steel as well as galvanized sheet for the automotive and construction sectors.

L'Administration portuaire de Hamilton (APH) a acquis le quai 22 de Stelco en 2006. L'ancien laminoir à fil machine n° 2 de Stelco a été démantelé pour permettre un nouvel usage conforme aux plans de développement du port. Après une évaluation environnementale d'envergure, on y a construit un nouveau débarcadère auquel a été adjointe une dalle en asphalté.

La superficie de 102 acres, la proximité des opérations d'ArcelorMittal Dofasco et l'accès routier direct contribuent à offrir de l'espace supplémentaire aux exploitants de terminaux reliés à l'industrie de l'acier.

Les centres de traitement de l'acier, les entreprises de camionnage et de logistique possédant des flottes destinées au transport de l'acier ainsi que les négociants de métaux foisonnent à Hamilton et dans la région. Les aciéries ont toujours alimenté ces activités connexes et continuent de contribuer énormément au développement industriel.

Lafarge Hamilton Slag a déménagé dans ses nouveaux locaux du quai 22, ce qui lui a permis de regrouper ses activités et de réaliser des gains d'efficacité sur les plans de la liaison avec les clients et de la rationalisation des débits. L'APH et Lafarge ont investi ensemble 20 millions de dollars pour l'amélioration des lieux. Lafarge compte occuper ultimement plus de 2 millions de pieds carrés avec des expéditions de plus de 1 000 000 de tonnes par année. Ce déménagement améliore l'efficacité du transport des marchandises dans la ville et les environs en retirant jusqu'à 15 000 camions par année du réseau routier.

Federal Marine Terminals et Great Lakes Stevedoring (division d'Arrimage Québec) fournissent le savoir-faire en manutention. Le gros du tonnage annuel manutenu provient régulièrement des importations et exportations d'acier. Les laquiers locaux qui arrivent aux aciéries et en repartent représentent une part substantielle de l'activité de transport maritime totale dans le port.

Par ailleurs, ArcelorMittal Dofasco (AMD) finance une variété de programmes communautaires, y compris le programme Sustain Our Great Lakes qui a financé la restauration de milieux humides et de bassins hydrologiques dans le havre de Hamilton. AMD et U.S. Steel Canada contribuent de façon importante à la Campagne Centraide et AMD a lancé une initiative pour jeunes professionnels baptisée «Shift» destinée à attirer de jeunes travailleurs dans la compagnie. 

Hamilton Port Authority (HPA) purchased Pier 22 from Stelco in 2006, the site of the steel company's former No. 2 Rod Mill which was dismantled making way for new usage as part of port development plans. After extensive environmental assessment, a new shipping wharf was constructed with adjacent asphalt pad.

The 102 acres and the pier's proximity to ArcelorMittal Dofasco operations as well as direct highway access have combined to offer new space to terminal operators connected to the steel industry.

Steel processing centres, trucking and logistics firms with dedicated steel hauling fleets and metals traders are in abundance in Hamilton and around the region. The mills have traditionally fed these connecting operations and continue to form a substantial mass of industrial development.

Lafarge Hamilton Slag has made the move to their new home on Pier 22, consolidating operations and finding greater efficiencies in connecting to customers and streamlining the flow of materials. Joint investment by the HPA and Lafarge tallied \$20 million on site improvements. Lafarge expect to eventually occupy more than 2 million sq. ft. of pier space, shipping as much as 1,000,000 tonnes annually. This move aligns with efficient goods movement throughout the city and the surrounding region, potentially shifting 15,000 trucks a year off the roads.

Stevedoring operations at Federal Marine Terminals and Great Lakes Stevedoring (division of Quebec Stevedoring) provide handling expertise, with regular annual tonnage movements attributed to both import and export steel movements. Domestic laker traffic in and out of both steel mills provides a substantial volume of the total shipping activity at the port.

Meanwhile, ArcelorMittal Dofasco funds a variety of community based programs, including the Sustain Our Great Lakes program which has provided funding for wetland and watershed restoration in Hamilton Harbour. Both AMD and U.S. Steel Canada are significant contributors to the local United Way campaign and AMD has launched a young professionals initiative called 'Shift' which is aimed at engaging the new, young workforce at the company. 



**NAVTECH**<sup>U</sup>  
NAVAL ARCHITECTURE NAVALE

105, Côte de la Montagne, bureau 701  
Québec, Québec  
G1K 4E4

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



# Together

we've built a partnership that delivers.

As a long-standing partner, CN is proud to congratulate the Port of Hamilton on the occasion of its 100th anniversary and we look forward to many more years of working together.

[www.cn.ca](http://www.cn.ca)



**NORTH AMERICA'S RAILROAD**



# **HPA pursues vigorous environmental initiatives**

## **L'APH multiplie les mesures environnementales énergiques**

Leo Ryan

Comme en témoigne une série d'initiatives, l'Administration portuaire de Hamilton (APH) a fait de l'écosalubrité du port et du littoral une priorité. L'APH participe aussi activement sur une base volontaire depuis le début au programme de l'Alliance verte et elle a obtenu sa certification en 2008.

Créé au début des années 1970, le Spill Control Group du Port de Hamilton a été remplacé par ce qu'on connaît maintenant sous le nom de Hamilton Harbour Remedial Action Plan (Plan d'assainissement du havre Hamilton). Le plan comprend une stratégie détaillée qui vise à retirer d'ici 2015 le havre de la liste des «secteurs préoccupants» établie par la Commission mixte internationale.

Les terrains du port sont paysagés pour les rendre visuellement plus attrayants et plus conviviaux. Des mesures permanentes sont mises en œuvre pour protéger et restaurer l'habitat du poisson et de la faune, en collaboration avec des groupes environnementaux et des organismes d'État.

De nombreux projets portuaires sont soumis à des examens environnementaux préalables qui permettent d'en atténuer les effets négatifs et d'y inclure des effets positifs.

Fait très significatif, l'APH joue, dans le cadre de son plan d'assainissement, un rôle de premier plan dans la restauration de Randle Reef, un site fortement contaminé des Grands Lacs.

En 2002, l'APH s'est associée à Environnement Canada et au ministère ontarien de l'Environnement pour trouver une solution privilégiée afin de circonscrire et de recouvrir la zone contaminée. Les sédiments de Randle Reef contiennent du goudron de houille dont la teneur en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) est très élevée.

La restauration proposée prévoit la construction d'une digue de retenue d'environ 9,5 hectares pour recouvrir *in situ* environ 230 000 mètres cubes de sédiments contaminés aux HAP.

L'utilisation finale envisagée serait un mélange d'activités portuaires (deux tiers) et d'espaces verts naturalisés (un tiers).

As illustrated by a series of initiatives, the Hamilton Port Authority (HPA) has made the environmental health of the harbour and its shoreline a priority. The HPA has also been an active participant in the voluntary Green Marine program from the outset, receiving certification in 2008.

Launched in the early 1970s, the Port of Hamilton Spill Control Group has been replaced by what is now known as the Hamilton Harbour Remedial Action Plan (RAP). The latter comprises a detailed strategy aimed at the harbour's delisting as an International Joint Commission "area of concern" by 2015.

Port lands are being landscaped to make them more visually attractive and eco-friendly. Measures

to protect and restore fish and the wildlife habitat are continuing in cooperation with environmental groups and government agencies.

Many port projects undergo federal environmental screenings so that negative effects are minimized and positive effects are introduced.

Of special significance, the HPA is playing a lead role in the remediation of Randle Reef, a toxic hot spot in the Great Lakes, as part of its Remedial Action Plan.

In 2002, HPA partnered with Environment Canada and the Ontario Ministry of the Environment to develop a preferred option of containing and capping the contaminated area. Randle Reef sediments contain polynuclear aromatic hydrocarbons (PAH) in very high concentrations of coal tar.

The proposed remediation involves the construction of a dry cap dyked containment facility approximately 9.5 hectares in size. It would cover *in-situ* about 230,000 cubic metres of sediments contaminated with PAHs.

The end use would be two thirds port activities and one third naturalized open space.

- With files from the Hamilton Port Authority

# 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](http://www.pilotesbsl.com)

418.692.0183 • [www.sim-pilot.com](http://www.sim-pilot.com)



Le Port de Montréal mène la charge

## *Expansion du commerce maritime Canada-Méditerranée*

Leo Ryan

**A**ccessible par le détroit de Gibraltar à l'ouest et par le canal de Suez et le Bosphore à l'est, la Méditerranée est un des corridors maritimes les plus fréquentés du monde, tant pour le nombre annuel d'escales dans les ports (15 % du total mondial) que pour le port en lourd total des navires (10 %). Selon les prévisions, le nombre de navires marchands, qui est actuellement d'environ 13 000,

devrait augmenter de près de 20 % d'ici 10 ans. Malgré un climat politique volatil néanmoins tempéré par quelques solides exemples de stabilité, les perspectives économiques à long terme de la région sont excellentes – ce qui explique l'expansion récente du commerce maritime canadien, spécialement via Montréal, avec les ports méditerranéens.

Il y a une dizaine d'années à peine, les échanges avec



Leo Ryan

*Italy's great port city of Genoa*  
La ville portuaire de Gênes en Italie.

Port of Genoa

*Port of Montreal leading the assault*

## **Growing Canada-Mediterranean maritime trade**

Leo Ryan

**B**ound by the Straits of Gibraltar on the west side and the Suez Canal and the Bosphorus Straits on the east side, the Mediterranean Sea is among the world's busiest corridors of maritime activity, accounting for an estimated 15% of global shipping by the number of annual port calls and 10% by vessel deadweight tonnes. Overall merchant shipping, currently some 13,000 ves-

sels, has been projected to increase by nearly 20% within 10 years. Although a politically-volatile region with nevertheless some solid examples of stability, it holds considerable economic promise in the long-term – a fact that is illustrated through expanding Canadian maritime trade, especially via Montreal, with Mediterranean ports in recent years.

l'Europe du Nord représentaient près des trois quarts du nombre total de conteneurs manutentionnés au port de Montréal. Bien que ces volumes soient restés stables, ils ne représentent plus que 62 % du total.

La principale raison de ce changement: la diversification des marchés et, tout spécialement, une progression substantielle du marché méditerranéen.

De fait, pour le commerce maritime entre la Méditerranée et le Midwest, le port de Montréal occupe une impressionnante seconde place derrière le port de NY/NJ, selon les calculs de l'équipe économique du Port.

Mme Sylvie Vachon, PDG de l'Administration portuaire de Montréal, a souligné que les liaisons directes avec la Méditerranée ont fourni à elles seules en 2010 3,94 millions de tonnes, près de 33 % du volume total de cargaisons conteneurisées. «En cinq ans, ces volumes ont explosé pour atteindre 89 %», déclarait Mme Vachon devant la Chambre de commerce italienne du Canada l'automne dernier. La tendance à la hausse a persisté en 2011.

Tout a commencé il y a 26 ans lorsque Canada Maritime, aujourd'hui rattachée à Hapag-Lloyd, a lancé un service méditerranéen bimensuel avec deux partenaires. En 1996, Canada Maritime a formé une alliance avec Senator Lines, aujourd'hui Hanjin Shipping, pour créer le Service conjoint Canada-Méditerranée (SCCM).

Les ports méditerranéens desservis par Hanjin et

Barely a decade ago, traffic with Northern Europe represented nearly three-quarters of the total number of containers handled at the Port of Montreal. Whereas this market has remained stable, it accounts today for no more than 62% in absolute terms.

The chief reasons for this changed pattern: market diversification and, in particular, a substantial up-swing in the Mediterranean market.

Indeed, in maritime trade between the Mediterranean and the U.S. Midwest, the Port of Montreal ranks an impressive second after the Port of NY/NJ, according to the calculations of the port's economics department.

Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority, has underlined that direct routes with the Mediterranean alone accounted for 3.94 million tonnes, close to 33% of the total volume of container cargo, in 2010. "In five years, tonnage volumes shot up 89%," Ms. Vachon told the Italian Chamber of Commerce in Canada last fall. The growth trend continued in 2011.

This all began 26 years ago when Canada Maritime, today under the umbrella of Hapag-Lloyd, launched a twice-monthly Med service with two partners. In 1996, Canada Maritime formed an alliance with Senator Lines, now Hanjin Shipping, to establish



Sylvain Giguère/APM

*Direct shipping services with the Mediterranean now account for about one third of Montreal's container cargo.*

Les liaisons maritimes directes avec la Méditerranée fournissent maintenant près du tiers des cargaisons conteneurisées de Montréal.



### 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](http://www.port-montreal.com)



Port of Valencia

*Spain's Valencia is the leading commercial port in the western Mediterranean for container cargo.*

Valence en Espagne est le premier port commercial de la Méditerranéenne occidentale pour les cargaisons conteneurisées.

Hapag-Lloyd avec le SCCM sont Algésiras, Valence, Cagliari, Salerne, Gênes, Marseille-Fos et Lisbonne.

En 2008, la Mediterranean Shipping Company (MSC) lançait son service CanCas, qui relie les ports de La Spezia, Barcelone, Valence et Casablanca. Dans le second trimestre de 2010, MSC a inauguré son service Canada Express entre Montréal et Valence.

Les dirigeants du Port de Montréal soulignent que la croissance exceptionnelle des échanges avec la Méditerranée est attribuable au trafic conteneurisé du Moyen-Orient et d'Asie qui transite par le canal de Suez vers des ports d'éclatement méditerranéens. Ces marchandises sont ensuite chargées sur des navires à destination, par exemple, de l'Amérique du Nord.

À cet égard, on estime qu'en 2010, plus de 1,6 million de tonnes de marchandises conteneurisées en provenance de ces nouveaux marchés ont été transportées vers Montréal ou depuis Montréal vers ces marchés, via des ports méditerranéens.

«Montréal profite de sa situation de port maritime le plus près de l'arrière-pays industriel nord-américain et de ses excellentes connexions intermodales», a déclaré Kevin Doherty, président-directeur général de la Société Terminaux Montréal Gateway (TMG). «Il s'agit d'une présence bien établie sur le marché méditerranéen.»

Les régies des alcools du Québec et de l'Ontario font partie des principaux importateurs via Montréal.

Selon M. Doherty, les deux cinquièmes environ des marchandises sont transportés par chemin de fer vers des destinations comme Chicago (la plus importante), Detroit, Edmonton, Milwaukee, Regina, Toronto, Vancouver et Winnipeg.

Roger Carré, directeur général du Terminal Maisonneuve (Termont) de Montréal renchérit: «Il y a une forte augmentation du commerce maritime avec la Méditerranée. La MSC, très active sur les couloirs commerciaux méditerranéens, contribue de façon importante à cette augmentation.»

the Joint Mediterranean Canada Service (JMCS).

The Med ports served by Hanjin and Hapag-Lloyd on JMCS are Algeciras, Valencia, Cagliari, Salerno, Genoa, Marseille-Fos and Lisbon.

In 2008, Mediterranean Shipping Company (MSC) launched its CanCas Service, connecting the ports of La Spezia, Barcelona, Valencia, and Casablanca. In the second quarter of 2010, MSC introduced its Canada Express service between Montreal and Valencia.

Montreal port officials point out that the exceptional growth of Med traffic is driven by the box traffic from the Middle East and Asia that transits through the Suez Canal to hub ports in the Mediterranean. These goods are, then, loaded onto vessels bound, for instance, for North America.

In this connection, it is estimated that in 2010, more than 1.6 million tonnes of containerized cargo from these new markets was carried to Montreal, or from Montreal to these markets, via the Mediterranean ports.

“Montreal benefits from being the closest ocean port to the industrial hinterland of North America, and with excellent intermodal connections,” said Kevin Doherty, President and CEO of Montreal Gateway Terminals Partnership (MGT). “There is a well-established presence in the Mediterranean market.”

The Quebec and Ontario liquor boards are among the leading importers via Montreal.

About two fifths of shipments move by rail with such destinations as Chicago (biggest), Detroit, Edmonton, Milwaukee, Regina, Toronto, Vancouver and Winnipeg, Mr. Doherty said.

Roger Carré, General Manager of Maisonneuve Terminal (Termont) in Montreal, concurs “there has been a big increase in maritime trade with the Mediterranean. An important contributor is MSC, which is very strong on the Mediterranean trade lanes.”

And Mr. Carré underlines the significant role be-

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

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

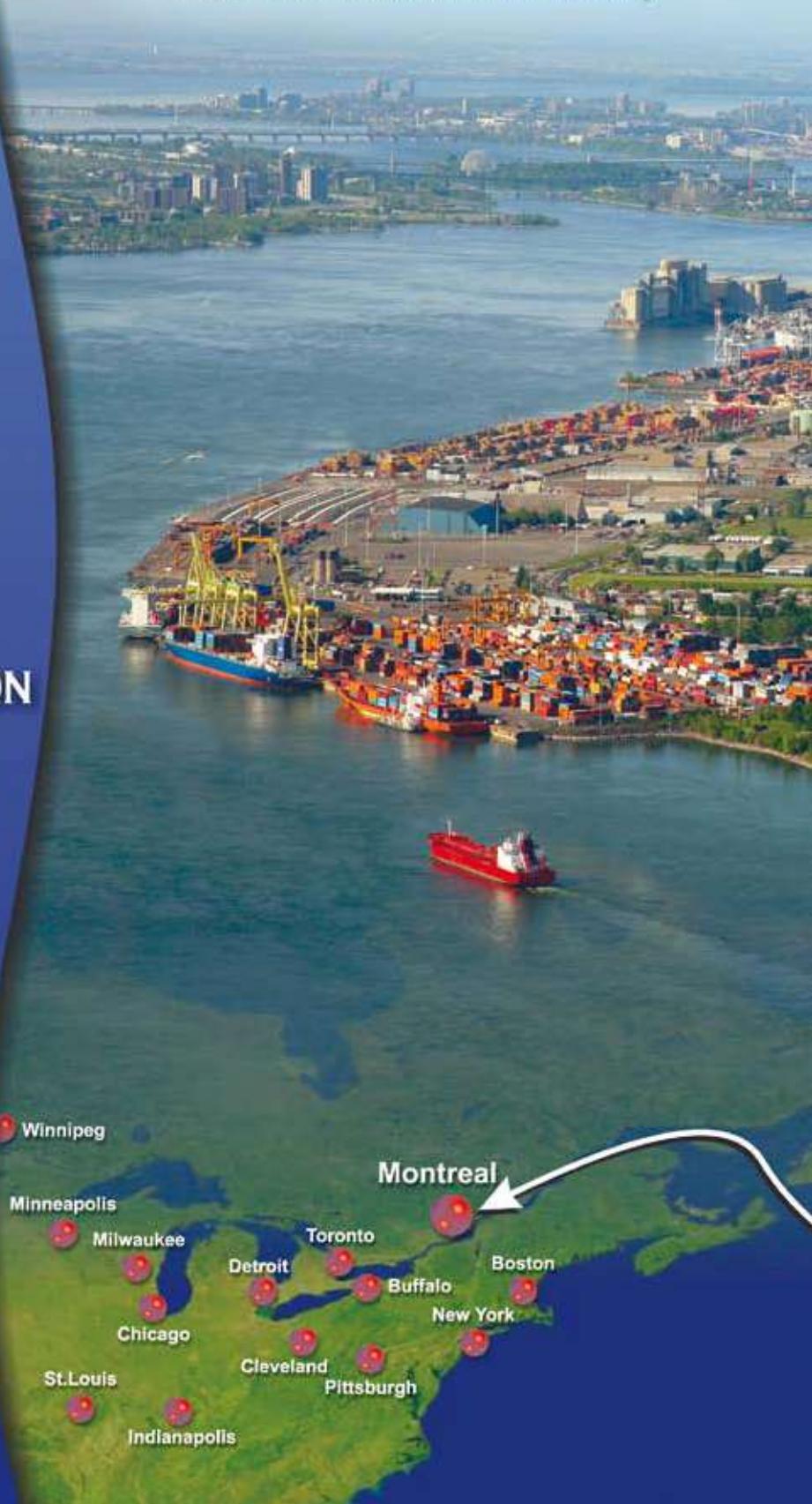


## MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP

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



Montreal Gateway Terminals Partnership  
Société Terminaux Montréal Gateway



M. Carré insiste sur le rôle important que joue le port d'éclatement méditerranéen de Valence dans le transbordement des cargaisons d'Extrême-Orient.

En ce qui concerne le port de Halifax, plusieurs lignes de navigation font escale dans des ports méditerranéens dans le cadre de leurs services reliant la porte canadienne de la côte Atlantique et les ports établis de la côte Est à l'Europe ainsi qu'à l'Extrême-Orient via le canal de Suez.

On compte parmi ces lignes maritimes le Service AEX d'Hapag-Lloyd, le Service NSCSA et le Service NYK AEX.

Le Service Melfi via La Havane offre des escales directes à Salerne, Livourne, Gênes, Barcelone, Valence et Lisbonne.

«Nous avons toutes les cargaisons que nous voulons avec trois escales par mois à Halifax», d'affirmer André Neuendorff, président de Protos Shipping, agent de Melfi.

«Melfi, a-t-il ajouté, est la seule à venir de la Méditerranée vers l'ouest à Halifax. Nous alimentons les marchés locaux des Maritimes ainsi que du centre et de l'ouest du Canada. Les temps de parcours sont très concurrentiels – sept jours de Valence, par exemple, auxquels on ajoute une journée et demie pour le transport par train jusqu'à Montréal.»

Commentant l'évolution de ces échanges régionaux, Michele Peveril, gestionnaire principale des Relations stratégiques à l'Administration portuaire de Halifax, a déclaré au *Maritime Magazine*: «L'Europe fournissait 38 % de nos cargaisons conteneurisées l'an dernier. L'Europe et la Méditerranée demeurent des marchés cibles importants.

«Ces dernières années, les volumes méditerranéens ont fluctué parce que les lignes de navigation ont déplacé des navires ou modifié des services vers cette région. Nous continuons de surveiller les possibilités en Europe ainsi que dans les marchés émergents pour lesquels nous possédons des avantages sur le plan des temps de parcours.»

Sur la côte Ouest, à cause de la forte prédominance du commerce avec l'Asie, il y a peu de services de transport maritime vers les ports méditerranéens.

ing played by the Mediterranean hub port of Valencia in the transshipping of Far East cargo.

For its part, at the Port of Halifax, there are a number of shipping lines that call at Mediterranean ports as part of services linking the Atlantic coast gateway and US. East Coast ports to Europe and the Far East via the Suez Canal.

These include Hapag-Lloyd's AEX Service, the NSCSA Service and the NYK AEX Service.

The Melfi Service via Havana offers direct calls at Salerno, Livorno, Gênes, Barcelone, Valencia and Lisbon.

“We have been getting the business we want, with three calls a month at Halifax,” affirmed André Neuendorff, President of Protos Shipping, agents for Melfi.

“Melfi,” he added, “is solely westward coming in from the Med. We feed local markets in the Maritimes as well as Central and Western Canada. The transit times are very competitive – seven days from Valencia, for example, to which you add another day and a half into Montreal by rail.”

Commenting on the evolution of this regional trade, Michele Peveril, Senior Manager, Strategic Relations of the Halifax Port Authority, told *Maritime Magazine*: “Europe represented 38% of our containerized cargo last year. Europe and the Mediterranean remain important target markets.

“Over the last several years, volumes have varied to the Mediterranean as shipping lines have repositioned vessels or altered services to this region. We continue to look for opportunities in Europe as well as in emerging markets where we have transit time advantages.”

On the West Coast, due to the heavy dominance of trade with Asia, there are few shipping services to Mediterranean ports.

“It's really a geographical play,” observed Katherine



In the past few years, volumes with the Mediterranean at Halifax have varied as shipping lines have restructured services.

Ces dernières années, les volumes méditerranéens ont fluctué à Halifax parce que les lignes de navigation ont restructuré leurs services.



*The Port of Marseille-Fos is looking forward to increased maritime trade with Canada.*

Le Port de Marseille-Fos veut développer le commerce maritime avec le Canada.

«C'est vraiment une question de géographie», a fait observer Katherine Bamford, directrice du Développement commercial à Port Metro Vancouver.

«Environ 95 % de notre chiffre d'affaires se fait avec l'Asie», a-t-elle déclaré, avant d'ajouter: «Dans les dix principaux pays commerçants sur les mers, il n'y a aucun européen.»

Deux services relient Vancouver à la région de la Méditerranée. L'un est le service MedPac d'Hamburg Sud et d'Hapag-Lloyd. L'autre est le California Express de la MSC.

#### **Expansion de la capacité des ports méditerranéens**

Par ailleurs, certains analystes estiment que le changement le plus significatif dans la configuration générale du trafic en Méditerranée au cours des années à venir touchera les routes d'exportation du brut de la mer Caspienne – lequel est actuellement expédié de ports de la mer Noire par le Bosphore. Le cinquième environ des cargaisons de pétrole brut est aujourd'hui transporté jusqu'en Méditerranée ou passe par la Méditerranée.

La croissance économique et la demande des consommateurs entraînent une expansion rapide du transport conteneurisé en Méditerranée. C'est ce qui explique que la plupart des grands ports se dotent de nouvelles infrastructures de manutention pour aller chercher une part de ce marché en plein essor.

De surcroît, l'augmentation de la taille des navires collecteurs et des porte-conteneurs exige aussi l'expansion des infrastructures terrestres.

Un bon exemple est le Port de Gênes, le plus gros port d'Italie en termes de volume, où le Port de Montréal a son

Bamford, Director of Trade Development at Port Metro Vancouver.

“About 95% of our business is with Asia,” she said, adding that “when you look at the top ten countries for maritime trade in the world, none are European.”

There are two services between Vancouver and the Mediterranean. One is the MedPac service of Hamburg Sud and Hapag-Lloyd. The other is MSC's California Express.

#### **Med ports expanding capacities**

Meanwhile, some analysts consider that the most significant change in overall traffic patterns in the Mediterranean in the years ahead will be in export routes for crude oil from the Caspian Sea – presently shipped via Black Sea ports through the Bosphorus. Approximately, one fifth of global seaborne crude oil shipments today take place within or through the Mediterranean.

Otherwise, economic growth and consumer demand are sparking a brisk expansion of container shipping activity within the Mediterranean region. As a result, most of the major ports are developing new container handling infrastructure to compete for a share of the surging market.

In this connection, with both feeder and container vessels getting larger, this is also fueling landside infrastructure development.

A good case in point is at the Port of Genoa, Italy's biggest in terms of volume where the Port of Montreal has its first European representative. Genoa handled 50 million tonnes of total traffic in 2011 and 1.75 million containers. Its container volume with Canada totaled

premier représentant en Europe. Un total de 50 millions de tonnes de marchandises ont transité par Gênes en 2011, dont 1,75 million de conteneurs. Les échanges conteneurisés de ce port avec le Canada ont presque atteint les 34 000 EVP.

Il y a un an (avril 2011), le Port de Gênes annonçait des dépenses en capital de 600 millions d'euros (856 millions de dollars US) pour porter sa capacité de manutention de conteneurs à 4 millions d'EVP d'ici 2015, contre 1,8 million d'EVP aujourd'hui.

Il est notable que les navires qui arrivent par Suez évitent les ports italiens où la manutention est plus lente que dans les ports rivaux du nord de l'Europe à cause du manque d'équipement de manutention pour les cargaisons volumineuses. De là la décision d'investir massivement pour accroître la capacité de manutention de conteneurs.

En outre, Gênes veut intensifier la coopération avec Rotterdam, premier port européen, au lieu de chercher à rivaliser avec lui. Le projet Corridor 24 de l'Union européenne notamment, reliera Gênes et Rotterdam par un grand axe ferroviaire traversant les Pays-Bas, l'Allemagne, la Suisse et l'Italie.

Valence, principal port commercial de la Méditerranée occidentale pour les cargaisons conteneurisées et premier port maritime d'Espagne, est largement utilisé par les lignes de navigation mondiales comme port d'éclatement stratégique.

Quelque 7 500 navires font chaque année escale dans le port où ont transité 65,7 millions de tonnes de marchandises et 4,3 millions de conteneurs EVP en 2011.

Le Plan stratégique 2015 du Port de Valence comprend des initiatives pour consolider la position de Valenciaport comme principale porte maritime de la péninsule ibérique, en faire une plateforme logistique intermodale de premier plan et y accroître la capacité de manutention de conteneurs.

Au Port de Marseille-Fos, Monica Bonvalet, chef du Département maritime à la Direction du développement, considère le Canada comme un partenaire commercial important offrant un bon potentiel de croissance.

En interview, elle a déclaré: «Nous espérons pour-



Port of Genoa

*A strategic hub in the Mediterranean, Italy's Port of Genoa is investing some 600 million euros to boost container capacity.*

Port d'éclatement stratégique en Méditerranée, le Port de Gênes en Italie investit 600 millions d'euros pour augmenter sa capacité de manutention de conteneurs.

nearly 34,000 TEUs.

A year ago (April 2011), the Port of Genoa announced capital expenditures of 600 million euros (US\$856 million) to boost its annual container capacity to 4 million TEUs by 2015 from 1.8 million TEUs today.

Ships coming through the Suez Canal are known to bypass Italian ports because their services are slower compared with northern European rivals because they are not sufficiently equipped for large cargoes. Thus, the decision to invest heavily in boosting container capacity.

In addition, Genoa is seeking to develop cooperation with Rotterdam, Europe's biggest port, rather than competing head-on. Notably, under the Corridor 24 project of the European Union, Genoa will be linked with Rotterdam via a major railway axis across the Netherlands, Germany, Switzerland and Italy.

Valencia, the leading commercial port in the western Mediterranean for container cargo, and Spain's biggest seaport, is much used by global shipping lines as a strategic hub.

Some 7,500 vessels call each year at the port which handled 65.7 million tonnes of cargo and 4.3 million TEUs in 2011.

The Strategic Plan 2015 of the Port of Valencia includes initiatives to consolidate Valenciaport as the main deepsea gateway on the Iberian Peninsula, develop it as a leading intermodal/logistics platform, and further increase container capacity.

At the Port of Marseille-Fos, Monica Bonvalet, Manager of the Shipping Department, Development Division,

suivre de la même façon pour le marché français et nous continuons de vendre l'idée que notre situation en Méditerranée est idéale pour desservir à la fois l'Afrique du Nord et la Méditerranée orientale, de même que certaines destinations à l'est de Suez à cause des excellents services que fournissent les grandes lignes de navigation Hapag-Lloyd et Hanjin.»

L'an dernier, Marseille-Fos a manutentionné un total de 88 millions de tonnes de marchandises. Le volume conteneurisé s'est chiffré à 945 000 EVP, dont le Canada a fourni 16 000 EVP (11 000 EVP en 2010). Un sommet de 23 000 EVP avait déjà été atteint en 2007.

Mme Bonvalet a noté que l'essor significatif du commerce maritime avec le Canada en 2011 faisait suite au ralentissement économique mondial des dernières années. «Nous escomptons un accroissement des volumes en 2012.»

Les principaux produits exportés vers le Canada sont de l'eau minérale, des vins et spiritueux de même que des produits chimiques et pharmaceutiques. Les importations sont surtout constituées de produits métalliques, de denrées alimentaires et d'équipement de construction.

En ce qui concerne les conteneurs, Mme Bonvalet a souligné que Marseille-Fos était devenu un acteur important en France et dans la Méditerranée grâce à l'inauguration des terminaux FOS 2XL, le Terminal de la Méditerranée exploité par Port Synergy/Eurofos qui est entré en service en mai dernier et le Terminal Seayard inauguré en avril. «Nous pouvons désormais offrir une capacité d'environ 2,5 millions d'EVP.»

Ces inaugurations, a-t-elle souligné, s'inscrivent dans le cadre du Plan stratégique du port – qui vise à offrir une capacité de manutention de 5 millions de conteneurs EVP d'ici 2030. 

**sees Canada as an important trade partner with good growth potential.**

In an interview, she said: "We hope to continue this way in respect of the French market and we continue to market the idea that our location in the Mediterranean is ideal to serve the North African destinations on one hand and the Eastern Mediterranean and some east of Suez based on the excellent services are provided the major shipping lines Hapag-Lloyd and Hanjin."

Last year, Marseille-Fos handled 88 million tonnes of total cargo. Container throughput was 945,000 TEUs, with volume with Canada adding up to 16,000 TEUs versus 11,000 TEUs in 2010. A previous peak amounted to 23,000 TEUs in 2007.

Mr. Bonvalet noted that the significant recovery of maritime trade with Canada in 2011 came on the heels of the global economic downturn in recent years. "We now look forward to increased volumes in 2012."

Chief products exported to Canada included mineral water, wines and spirits, chemical products and pharmaceuticals. Imports consisted mainly of metal products, foodstuffs and construction equipment.

On the container front, Ms. Bonvalet pointed out that Marseille-Fos has become a bigger player in France and the Mediterranean through the opening of the FOS 2XL terminals, the first Terminale de Méditerranée operated by Port Synergy-owned Eurofos that came on stream last May, and the second Seayard Terminal inaugurated this April. "We can now offer some 2.5 million TEUs of capacity."

Such developments, she underlined, fall within the context of the port's Strategic Plan – one of whose targets is to offer container capacity of 5 million TEUs by 2030. 



Marseille Fos Port Authority

*Marseille-Fos is seeking to diversify its reliance on liquid bulk cargo by focusing more and more on general cargo and container traffic.*

Marseille-Fos veut diminuer sa dépendance vis-à-vis des cargaisons de vrac liquide et met de plus en plus l'accent sur les marchandises générales et les conteneurs.



DR

*The Canadian government a year ago opened a permanent representation in Istanbul to promote growing trade with the eastern Mediterranean states.*

Le gouvernement canadien a ouvert l'an dernier une représentation permanente à Istanbul pour accroître ses échanges avec les États de la Méditerranée orientale..

## **Canada pursues closer trade links with Mediterranean region**

## **Le Canada veut resserrer ses liens commerciaux avec la région méditerranéenne**

Leo Ryan

À la faveur de différentes initiatives, le Canada cherche à accroître ses flux commerciaux avec la région méditerranéenne à cause de la situation stratégique et du potentiel économique grandissant de celle-ci.

Les négociations en cours pour la signature d'un accord de libre-échange (ALE) avec l'Union européenne (UE) en sont un parfait exemple. Des pays de l'UE comme la France, l'Italie et l'Espagne qui ont des littoraux méditerranéens étendus sont déjà des partenaires commerciaux européens importants du Canada.

Through various initiatives, Canada is seeking to increase its trade flows with the Mediterranean region which is strategically located and has growing economic potential.

The current negotiations for a free trade agreement (FTA) with the European Union is a prime example. Such EU countries as France, Italy and Spain have large Mediterranean coastlines and already figure amongst Canada's trading partners of importance in Europe.

L'an dernier, dans le cadre de sa Stratégie commerciale mondiale, Ottawa a entamé des négociations pour conclure un accord de libre-échange avec le Maroc, État musulman d'Afrique du Nord à la politique traditionnellement modérée et généralement pro-occidentale. Le Maroc a conclu une entente d'association avec l'Union européenne en 2000 et il a signé un ALE avec les États-Unis en 2006.

En 2011, le commerce bilatéral du Canada avec le Maroc a totalisé 420 millions de dollars contre 328 millions en 2010. Les principaux produits exportés vers le Maroc sont des céréales, des véhicules et de la machinerie. La valeur de ces exportations atteignait 320 millions de dollars en 2011. Les importations englobent surtout des fruits et noix, des phosphates de calcium, des vêtements tricotés et tissés, des chaussures et des machines électriques.

Exportation et Développement Canada (EDC) a aussi inauguré en mai une représentation permanente à Istanbul, en Turquie, pour accroître les échanges du Canada avec la Méditerranée orientale qui sont déjà en plein essor. Le représentant du Canada est Burak Aktas.

«EDC va chercher à promouvoir en Méditerranée orientale l'expertise du Canada dans des secteurs comme la production d'électricité, les infrastructures et les technologies vertes», a commenté Benoît Daignault, premier VP, Développement des affaires internationales.

Les pays méditerranéens desservis par le bureau d'Istanbul comprennent l'Albanie, la Croatie, la Grèce, Israël et la Turquie.

Le commerce bilatéral entre le Canada et les pays de la Méditerranée orientale a atteint 1,56 milliard de dollars en 2010 – presque deux fois plus qu'en 2006. La croissance a été soutenue chaque année.

En 2010, EDC a appuyé financièrement 433 sociétés canadiennes actives dans la région et a facilité plus de 1,3 milliard de dollars d'échanges commerciaux avec la seule Turquie et 2 milliards avec l'ensemble de la région.

### **Principaux partenaires commerciaux régionaux**

En raison de sa situation stratégique au cœur de la Méditerranée, l'Italie est la principale porte permettant de passer par terre, mer et air de l'Europe méridionale à l'Europe centrale et à l'Europe du Nord. Elle offre un excellent accès à quelque 440 millions de consommateurs de l'Union européenne et à un autre groupe de 240 millions de consommateurs en Afrique du Nord et au Moyen-Orient.

Aussi le commerce du Canada avec l'Italie, classé comme la 8<sup>e</sup> économie mondiale en termes de PIB, est-il considérable. Le commerce bilatéral avec l'Italie a dépassé les 7 milliards de dollars en 2011, comparativement à 6,5 milliards en 2010. La balance commerciale du Canada avec l'Italie était largement déficitaire puisque les importations canadiennes dépassaient les 5 milliards de dollars selon Statistique Canada.

Le commerce bilatéral avec la France, aussi un important partenaire commercial traditionnel en Europe, a dépassé les 8,6 milliards de dollars en 2011.

Le volume des échanges avec l'Espagne a fluctué selon les années. Leur valeur se chiffrait à 2,7 milliards de dollars en 2011, avec une balance commerciale déficitaire.

Le Canada entretient aussi de très anciennes relations commerciales avec Israël. Le commerce bilatéral avec ce pays

Last year, under Canada's Global Commerce Strategy, the Ottawa authorities began negotiations for a free trade accord with Morocco, a North African muslim state with a traditionally moderate and generally pro-West approach. Morocco concluded an association agreement with the European Union in 2000, and signed an FTA with the United States in 2006.

In 2011, Canadian bilateral merchandise trade with Morocco totaled \$420 million versus \$328 million in 2010. Canada's primary exports to Morocco include cereals, vehicles and machinery. These exports added up to \$300 million in 2011. Imports consist mainly of fruits and nuts, calcium phosphates, woven and knit apparel, footwear and electrical machinery.

In another development, Export Development Canada (EDC) last May opened a permanent representation in Istanbul, Turkey to further the rising Canadian trade with the Eastern Mediterranean region. The representative is Burak Aktas.

“EDC will be looking to advance Canada's expertise in sectors such as power generation, infrastructure and green technologies” in the Eastern Mediterranean area, commented Benoit Daignault, Senior VP, International Business Development.

Mediterranean countries supported by the Istanbul office include Albania, Croatia, Greece, Israel and Turkey.

Two-way trade between Canada and the Eastern Mediterranean region totaled \$1.56 billion in 2010 – virtually double its 2006 level. There has been a steady increase each year.

The EDC in 2010 provided financial support for 433 Canadian firms doing business in the region, facilitating trade of more than \$1.3 billion alone with Turkey and \$2 billion with the region as a whole.

### **Key trading partners in the region**

Due to its strategic location in the heart of the Mediterranean Sea, Italy is the main gateway linking southern Europe to northern and central Europe by land, sea and air. It offers excellent access to some 440 million consumers across the European Union and an additional 240 million in North Africa and the Middle East.

Thus, Canada's trade with Italy, ranked as the world's 8th largest economy in GDP terms, is substantial. Two-way trade with Italy exceeded \$7 billion in 2011, compared with \$6.5 billion in 2010. The trade balance was heavily in Italy's favour, as Canadian imports surpassed \$5 billion, according to Statistics Canada.

Traditionally, too, France is a big trading partner in Europe, with bilateral trade totaling more than \$8.6 billion in 2011.

Canadian trade with Spain has varied in volume through the years, attaining \$2.7 billion in 2011, with Canadian imports outstripping exports.

Canada also has long-established trade rela-



DR

*There has been a steady increase of Canadian exports and imports with Egypt. Port Said, pictured here, is a major gateway for trade.*

Les échanges commerciaux du Canada avec l'Égypte ont augmenté régulièrement. Port-Saïd, ci-contre, est un important point de transit de ce commerce.

# TERMONT



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

Montreal, Quebec - Canada H1N 3K9  
Tel: 514-254-0526  
fax: 514-251-1952

**[www.termont.com](http://www.termont.com)**

atteignait près de 1,4 milliard de dollars en 2011, également avec une balance commerciale déficitaire.

L'Égypte est un autre partenaire commercial stratégique dans la région méditerranéenne. Les importations et les exportations avec ce pays ont enregistré une croissance régulière. La valeur des exportations canadiennes vers l'Égypte a plus que doublé, passant de 347 millions de dollars en 2007 à 711 millions en 2011. Les importations ont presque triplé pendant la même période – de 161 à 450 millions de dollars.

Avec la Grèce, le commerce bilatéral a été relativement modeste, 256 millions de dollars l'an dernier.

Le commerce canadien avec la Libye a été marqué de hauts et de bas, manifestement à cause des tensions politiques. Sa valeur n'a pas dépassé les 56 millions de dollars en 2011 contre 270 millions en 2010. Par ailleurs, la Libye est un marché lucratif pour des firmes d'ingénierie comme SNC-Lavalin.

Parallèlement, en Afrique du Nord, l'Algérie s'est avérée un partenaire commercial important. Bien que ce ne soit pas une importante destination d'exportation (surtout des produits à base de ressources), c'est une des plus importantes sources mondiales d'importations (surtout du pétrole brut). La valeur du commerce bilatéral Canada-Algérie s'établissait à 5,7 milliards de dollars en 2011. Elle avait atteint un sommet de 8,6 milliards de dollars en 2008. 

tions with Israel, with bilateral trade amounting in 2011 to nearly \$1.4 billion. Here, as well, Canadian imports exceed the exports to that country.

Egypt is another strategic trading partner in the Mediterranean – with whom there has been a steady growth of both imports and exports. Canadian exports to Egypt have more than doubled from \$347 million in 2007 to \$711 million in 2011. Imports have almost tripled during the same period – from \$161 million to \$450 million.

With Greece, bilateral trade has been relatively small, totaling \$256 million last year.

Up and down trends have characterized Canadian trade with Libya, obviously as a result of rising politically-related tensions. This trade totaled barely \$56 million in 2011 compared with \$270 million in 2010. Otherwise, Libya has been a strong market for such engineering firms as SNC-Lavalin.

Meanwhile, in North Africa, Algeria has, through the years, proven to be a trading partner of great significance. While not a major destination for Canadian exports (chiefly resource-based goods), it is among the largest sources of imports (mainly crude oil) in the world. Two-way Canada-Algeria trade added up to \$5.7 billion in 2011 and reached a summit of as high as \$8.6 billion in 2008. 



**THE THINGS WE DO**

At Logistec, our network of partners, service providers, in-house experts and port facilities enables us to manage our customers' cargoes in a cost effective and reliable manner.

[www.logistec.com](http://www.logistec.com)

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.

  
**LOGISTEC**

# **Mediterranean states applying voluntary ballast water measures**

## **Eaux de ballast: les États méditerranéens appliquent des mesures volontaires**

Leo Ryan

Les États méditerranéens côtiers ont adopté l'été dernier des mesures volontaires et temporaires pour contrer le risque d'invasions d'espèces étrangères via les eaux de ballast et les sédiments de navires.

Ces dispositions ont pris effet le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et seront appliquées jusqu'à l'entrée en vigueur de la Convention internationale sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast adoptée en 2004 – qui devrait survenir quelque part en 2013 selon les observateurs.

En vertu d'une entente internationale, la Convention entrera en vigueur 12 mois après qu'au moins 30 États dont les flottes représentent au moins 35 % du tonnage brut de la flotte marchande mondiale l'auront ratifiée. Au 31 décembre 2011, 32 États l'avaient ratifiée, mais la flotte des parties contractantes ne représentait que 26,46 % du tonnage mondial.

Les navires qui arrivent dans les eaux méditerranéennes ou en repartent par le détroit de Gibraltar (océan Atlantique) ou le canal de Suez (océan Indien via la mer Rouge) doivent se conformer à la procédure provisoire d'échange d'eaux de ballast. Avant de pénétrer dans la mer Méditerranée ou d'en repartir, il faut procéder à un échange des eaux de ballast à au moins 200 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux où la profondeur est d'au moins 200 mètres.

Les navires qui commercent entre des ports méditerranéens doivent procéder à l'échange des eaux de ballast le plus loin possible de la terre ferme et toujours à au moins 50 milles marins de la terre la plus proche et dans des eaux où la profondeur est d'au moins 200 mètres.

Les sédiments recueillis lors du nettoyage ou de la réparation des citernes de ballast doivent être apportés aux installations de réception appropriées des ports et des terminaux, ou déversés à plus de 200 milles marins de la terre la plus proche lorsque le bâtiment navigue dans la région de la mer Méditerranée. **M**

The Mediterranean coastal states last summer adopted interim voluntary arrangements to address the risk of alien species invasions via ships' ballast water and sediment within their areas.

These arrangements have been implemented since Jan. 1, 2012 and will be in force until the 2004 Ballast Water Management Convention (BWM Convention) of the International Maritime Organization enters into force – which could be sometime in 2013, observers consider.

By international agreement, the BWM Convention enters into force 12 months after the date on which no less than 30 states – with combined fleets accounting for no less than 35% of world merchant shipping - have ratified it. As of December 31, 2011, 32 states had ratified the Convention, but the contrasting parties represented only 26.46 of world tonnage.

DR



Interim voluntary, ballast water measures impacting on Mediterranean shipping include commercial passages via the Suez Canal.

Les mesures volontaires et temporaires de contrôle des eaux de ballast qui touchent le transport maritime en Méditerranée visent aussi les navires marchands qui empruntent le canal de Suez.

Sea area from and to the Atlantic Ocean (Straits of Gibraltar), or from and to the Indian Ocean through the Red Sea (Suez Canal). Before entering or after leaving the Mediterranean Sea area, a ballast water exchange must take place at least 200 nautical miles from the nearest land and in waters at least 200 metres in depth.

Ships engaged in traffic between Mediterranean ports must carry out ballast water exchange as far from the nearest land as possible, and, in all cases, in waters at least 50 nautical miles from the nearest land and in waters of at least 200 metres in depth.

Sediments collected during cleaning or repair of ballast tanks should be delivered to appropriate reception facilities in ports and terminals, or discharged more than 200 nautical miles from the nearest land when the vessel is sailing in the Mediterranean Sea region. **M**

# JOURNAL

## Croissance prévue des cargaisons de 3 % en 2012

**L**a saison de navigation 2012 de la Voie maritime du Saint-Laurent a débuté le 22 mars et les responsables de la voie de navigation prévoient une augmentation du trafic d'environ 3 %, à 38,6 millions de tonnes.

Les exportations de charbon devraient être un point fort, tout comme ce fut le cas en 2011; lorsque les producteurs du Montana ont expédié leur charbon par train jusqu'aux ports des Grands Lacs d'où il était transporté par des laquiers jusqu'au port

de Québec où on le transbordeait sur des navires océaniques à destination de l'Europe.

Le remorqueur-chaland *Wilf Seymour/Alouette Spirit* de McKeil Marine, utilisé pour transporter des lingots d'aluminium, a été le premier bâtiment à franchir l'écluse 3 du canal Welland.

À l'écluse Saint-Lambert (Montréal) à l'entrée de la Voie maritime, le premier navire à pénétrer dans le réseau a été le *CSL Pineglen* en route vers Thunder Bay pour y charger des céréales.

## Cargo growth of 3% forecast at Seaway opening

**T**he St. Lawrence Seaway opened its 2012 navigation season on March 22, with Seaway officials predicting increased traffic by about 3% to 38.6 million tonnes.

Coal exports are expected to be a highlight as was the case in 2011, when producers in Montana routed coal by rail to Great Lakes ports, where the cargo was loaded onto Lakers for transshipment in the Port of Québec to ocean vessels destined for Europe.

McKeil Marine's tug/barge, the *Wilf Seymour/Alouette Spirit*, used to transport aluminum ingots, was the first vessel through Lock 3 of the Welland Canal.

At the St. Lambert Lock at the entrance of the Seaway in Montreal, first vessel entering the system was the *CSL Pineglen* on its way to Thunder Bay to pick up grain.

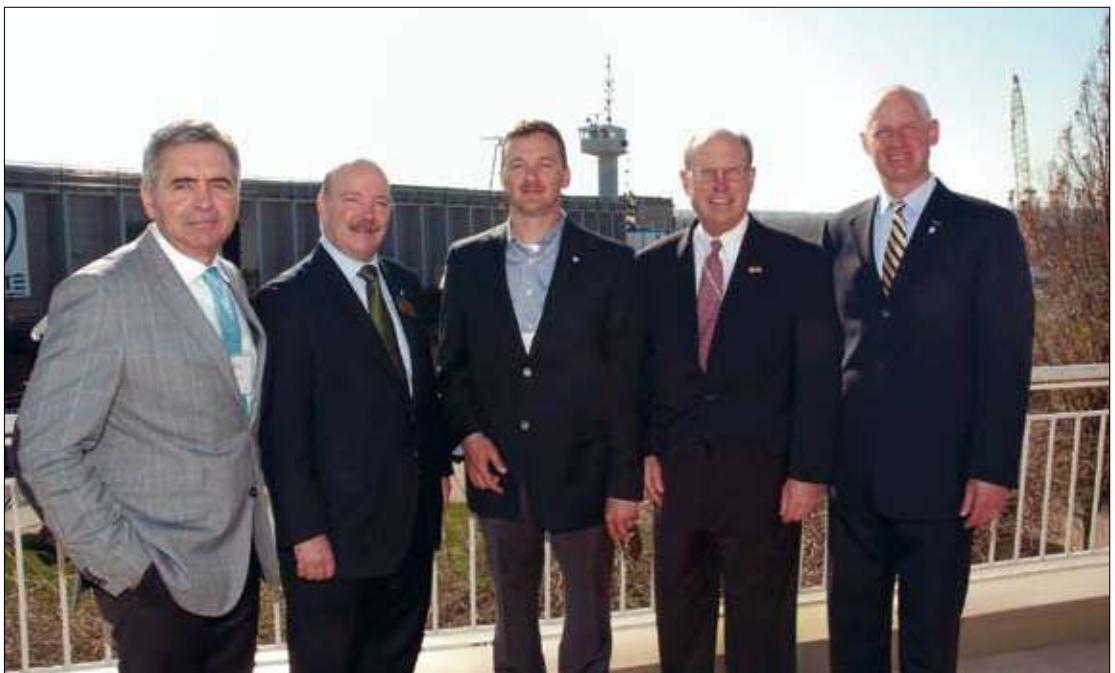
"McKeil is honoured to be part of the Seaway opening celebration," said



SLSMC

*McKeil Marine's tug/barge, the *Wilf Seymour/Alouette Spirit*, was the first vessel through the Welland Canal's Lock 3 on March 22.*

Le remorqueur-chaland *Wilf Seymour/Alouette Spirit* de McKeil Marine a été le premier à franchir l'écluse no 3 du canal Welland le 22 mars.



SLSMC

*Industry figures and keynote speakers at the Seaway opening were, from left to right: Robert Bryson, Vice President, P&H Group, Bruce Hodgson, Marketing Development Director of the St. Lawrence Seaway Management Corporation, Capt. Rob Dominaux, McKeil Marine, Collister Johnson, Administrator of the Saint Lawrence Seaway Management Corporation, and Steve Fletcher, President of McKeil Marine Limited.*

Les personnalités de l'industrie et conférenciers invités à l'ouverture de la Voie maritime étaient, de gauche à droite : Robert Bryson, VP du P&H Grain Group, Bruce Hodgson, directeur du Développement des marchés à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), le Capt Rob Dominaux de McKeil Marine, Collister Johnson, administrateur de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation et Steve Fletcher, président de McKeil Marine.

«McKeil est honoré de faire partie des célébrations d'ouverture de la Voie maritime», a déclaré Steve Fletcher, président de McKeil Marine Limited. «Les solutions maritimes novatrices de notre compagnie fournissent aux expéditeurs un moyen efficace et écologique de transporter leurs marchandises.»

Bob Bryson, VP du P&H Grain Group, et Donald Gallienne de l'Aluminerie Alouette étaient les conférenciers d'honneur à la cérémonie d'ouverture à St. Catharines.

#### P&H très active sur les marchés agricoles

Dans son allocution, M. Bryson a déclaré: «Pour Parrish & Heimbecker Limited, il s'agit d'un printemps enthousiasmant. Après le premier automne de notre nouveau terminal du port de Hamilton, nous entrevoyons une nouvelle ère prometteuse de marketing grâce aux changements qu'Ottawa a apportés à la Loi sur la Commission canadienne du blé.»

«Les prix des céréales sont bons, la demande à l'exportation semble positive et notre industrie de la transformation des aliments se porte bien et est en voie de connaître une croissance robuste. Le milieu des affaires foisonne d'occasions d'investissement et le monde attache aujourd'hui une toute nouvelle importance à l'agriculture.»

M. Bryson a aussi réitéré que P&H travaille sur un plan d'expansion de la capacité de ses terminaux des Grands Lacs. La compagnie a augmenté sa participation dans Thirdcoast Ltd., qui exploite des terminaux céréaliers à Goderich et à Port Colborne, pour faire face à l'augmentation de la demande. En mars, P&H a annoncé qu'elle avait fait une offre pour acquérir une participation majoritaire dans Thirdcoast, dont elle ne détenait que 28 %.

Steve Fletcher, President of McKeil Marine Limited.

“Our company's innovative marine solutions provide shippers with a cost-effective and environmentally-friendly means of moving cargo.”

Bob Bryson, VP of the P&H Grain Group, and Donald Gallienne from Aluminerie Alouette, served as keynote speakers at the opening Top Hat event in St. Catharines.

#### P&H bullish on agricultural markets

In his remarks, Mr. Bryson declared: “For Parrish & Heimbecker Limited, this is an exciting spring. After the first fall shipping season out of the new Port of Hamilton terminal, we are gearing up for a new era of marketing opportunity resulting from Canadian government chan-

ges to the Canadian Wheat Board Act.

“Grain prices are strong, export demand looks positive and our domestic food processing industry is solid and positioned well for growth. The business headlines are full of investment deals being proposed and the world has a whole new appreciation for agriculture.”

Mr. Bryson also reiterated that P&H has been working on a plan to expand its terminal capacity on the Great Lakes by increasing its stake in Thirdcoast Ltd., which operates grain terminals in Goderich and Port Colborne, to meet growing demand. In March, Parrish & Heimbecker announced a bid to acquire full control of Thirdcoast, in which its existing interest was about 28%.



Leo Ryan

*At the headquarters of the Montreal Port Authority, federal Transport Minister Denis Lebel announces financial support for two important projects.*

Au siège de l'Administration portuaire de Montréal, le ministre fédéral des Transports, l'honorable Denis Lebel, annonce une aide financière pour deux projets importants.

## Appui d'Ottawa pour augmenter la capacité conteneurs à Montréal

Le gouvernement fédéral a récemment annoncé un appui financier pouvant atteindre 15,6 millions de dollars pour deux projets qui vont augmenter la capacité conteneurs du port de Montréal de 12,5 %, à 1,8 million d'EVP par année. Les travaux devraient s'achever en mars 2014.

Le coût total des projets frise les 40 millions de dollars, dont plus de 24 millions de l'Administration portuaire de Montréal.

Les améliorations sont financées par le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers de Transports Canada.

«Le gouvernement du Canada perçoit les ports du Québec comme une porte donnant accès aux marchés mondiaux», a indiqué le ministre des Transports, l'honorable Denis Lebel,

à Montréal le 15 mars.

Dans un premier temps, la capacité du terminal Maisonneuve, qui en était presque au point de saturation, sera portée de 470 000 à 520 000 conteneurs EVP. Cela sera rendu possible par le déménagement de bureaux, de la salle des débardeurs, des bureaux de la sécurité et de l'atelier. Le réaménagement libérera de l'espace pour la manutention des conteneurs.

«Nous avons déjà le meilleur ratio d'EVP à l'hectare de tous les ports à conteneurs de l'est de l'Amérique du Nord», a commenté Mme Sylvie Vachon, PDG de l'Administration portuaire de Montréal. «Ce projet confirmera notre position de chef de file en la matière.»

Le second volet consistera à aménager une aire de

## Ottawa funds increased Montreal container capacity

The federal government recently announced financial support of up to \$15.6 million in two projects that will boost the Port of Montreal's annual container capacity by 12.5% to 1.8 million TEUs. Scheduled completion date is March 2014.

Total cost of the projects is nearly \$40 million, with the Montreal Port Authority planning to invest over \$24 million.

The improvements are financed through Transport Canada's Gateways and Border Crossings Fund.

“The Government of Canada sees Quebec’s ports as a gateway to world markets,” Transport Minister Denis Lebel said in Montreal on March 15.

In one undertaking, capacity at the Maisonneuve terminal, where brisk activity has approached saturation point, will be increased from 470,000 to 520,000 TEUs. This will result from the re-location of offices, the longshoremen’s room, security offices and the workshop. The rearrangement of the buildings will make more space available for cargo handling.

“We already have the best TEU-per hectare ratio of all container ports in Eastern North America,” commented Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority. “This project will further extend our lead.”

The second container project involves the rededi-

manutention de conteneurs dans une partie du secteur Vieux qui sert actuellement à l'entreposage de marchandises générales et de vrac, ce qui devrait augmenter la capacité de 150 000 conteneurs. Il faudra pour cela démolir des bâtiments et procéder à des travaux sur la voie ferrée adjacente.

Ottawa accorde aussi une contribution financière pour la phase 2 de l'amélioration de la navigation électronique sur le Saint-Laurent entre Montréal, Sorel, Bécancour et Trois-Rivières. L'optimisation prévue du chargement des navires pourrait augmenter de plus de 500 000 tonnes le trafic conteneurisé jusqu'à Montréal.

cation of a portion of the Vieux sector from bulk and storage of general merchandise. The box-handling capacity is slated to increase by 150,000 containers. In addition to reorganizing the container-handling area, this phase will also include the demolition of buildings as well as work on the adjacent railway track.

Ottawa is also making a financial contribution to Phase 2 of the system of electronic navigation on the St. Lawrence River between Montreal, Sorel, Bécancour and Trois-Rivières. The anticipated optimal loading of vessels could increase container traffic to Montreal by more than 500,000 tonnes.

## Entente historique des contremaîtres des débardeurs de la côte Ouest

Important pas en avant pour les ports de la côte ouest du Canada, les 450 contremaîtres des débardeurs de la région ont ratifié une convention collective de huit ans, valide jusqu'au 31 mars 2018. Port Metro Vancouver et Prince Rupert, portails d'un trafic florissant de vrac et de conteneurs avec l'Asie, en bénéficieront, tout comme le Port de Nanaimo.

La ratification du 31 janvier fait suite à l'entente historique conclue en mai dernier entre la British Columbia Maritime Employers Association (BCMEA) et le syndicat des dockers, l'ILWU Canada.

On pense que la durée de ces accords est sans précédent au monde dans le domaine des relations de travail dans les ports. L'accord renforce aussi l'attrait des ports de la côte ouest du Canada comme solution de rechange si les ports étaisuniens de la côte nord-ouest du Pacifique étaient paralysés par un conflit de travail.

«Cela envoie un important message de huit ans de stabilité dans les ports, une durée sans précédent, et cela renforce la position de la porte canadienne de l'Asie-Pacifique comme voie d'accès du commerce avec l'Asie», a déclaré au *Maritime Magazine* Greg Vurdela, VP Marketing à la BCMEA.

Dans les deux cas, la ministre fédérale du Travail, l'honorable Lisa Raitt, a joué un rôle direct de premier plan pour faciliter les progrès dans les négociations. Ces dernières ont particulièrement traîné en longueur avec la section locale 514 des Longshore Foremen.

L'équipe de négociation de la BCMEA a souligné l'«aide inestimable» de la ministre et de son personnel pendant tout le processus. La BCMEA évalue le coût cumulatif total de l'entente à 21,92 %, et l'augmentation annuelle moyenne à 2,51 %.



Port Metro Vancouver

## Canada's West Coast longshore foremen ratify historic agreement

Marking a significant new development on Canada's West Coast waterfront, the 450 foremen working at the region's ports have ratified an 8-year collective agreement that will expire on March 31, 2018. Port Metro Vancouver and Prince Rupert, which are engaged in brisk bulk and container traffic with Asia, are among the ports impacted as well as the Port of Nanaimo.

The ratification on Jan. 31 follows the historic deal reached last May between the British Columbia Maritime Employers Association (BCMEA) and the docker union, the ILWU Canada.

The longevity of these accords is believed to be unprecedented in global waterfront labour relations. It also reinforces the role of Canada's West Coast ports as alternative gateways in the event of labour conflicts at U.S. Pacific Northwest ports.

“This sends an important message of waterfront stability for an unprecedented 8 years and strengthens Canada's Asia-Pacific gateway as a conduit for trade with Asia,” Greg Vurdela, BCMEA VP Marketing, told *Maritime Magazine*.

In both instances, federal Labor Minister Lisa Raitt played a direct, prominent role in facilitating progress in the negotiations. The latter had dragged on especially with Longshore Foremen Local 514.

The BCMEA negotiating team acknowledged the “invaluable assistance” of the minister and her staff throughout the process.

The total cumulative cost of the agreement was estimated by the BCMEA at 21.92% - and the average annual increase amounted to 2.51%.

# Un bateau de travail conçu par Navtech remporte un prix international

# Navtech-designed workboat wins international award



Navtech

*Le Cageux* workboat has been busy at various tasks in the Port of Quebec.

Le bateau de travail *Le Cageux* a servi à des tâches diverses dans le port de Québec.

Un bateau de travail de 13 mètres conçu par Navtech inc. de Québec et livré l'été dernier au port de Québec vient de remporter le premier prix décerné pour sa catégorie par la prestigieuse Royal Institution of Naval Architects de Londres.

La revue *Significant Small Ships of 2011* a publié cet hiver un article sur *Le Cageux*. On y souligne notamment la présence de «plusieurs éléments uniques» ainsi que de 18 fenêtres panoramiques qui optimisent le champ de vision dans la timonerie pour améliorer la sécurité et la vigilance.

Le concepteur, Thomas E. Barbeau, a obtenu en 2001 une maîtrise en architecture navale de l'Université de Southampton au Royaume-Uni.

Le bateau a été construit par Méridien Maritime inc. de Rimouski.

*Le Cageux* est conçu pour les tâches de réparation et d'entretien des quais de même que

pour la pose des bouées et des défenses.

Grâce à deux gouvernails à grand angle actionnés par des cylindres hydrauliques fournis par Hydraunav et à deux hélices vibratoires de Workhorse Michigan Wheel, *Le Cageux* a un rayon de giration inférieur à sa propre longueur quand les deux moteurs sont à machine avant.

Quand un moteur est à machine arrière et l'autre à machine avant, le navire peut pivoter sans aucun déplacement vers l'avant ou vers l'arrière.

Le bateau est muni d'une grue marine de pont hydraulique pour l'installation des défenses. Les défenses modulaires Trelleborg offrent une bonne protection pour travailler le long des quais.

Le mess pour deux hommes qui se trouve sous la timonerie, permet d'accéder directement à la salle des machines par une porte étanche.

A 13-metre workboat designed by Québec City-based Navtech Inc. and delivered to the Port of Quebec last summer recently captured the award of first in its category internationally by the prestigious Royal Institution of Naval Architects in London.

*Le Cageux* was featured this winter in the publication *Significant Small Ships of 2011*. Among other things, the publication noted "several unique elements" and the vessel's optimized wheelhouse visibility through 18 panoramic windows for increased safety and awareness.

Its designer, Thomas E. Barbeau, graduated with a Master's Degree in Naval Architecture in 2001 from the University of Southampton, United Kingdom.

The workboat was built by Méridien Maritime Réparation in Rimouski.

*Le Cageux* was designed

to undertake wharf maintenance and repair works as well as buoy and fender tendering.

Thanks to two high-angle rudders activated by hydraulic cylinders provided by Hydraunav and twin Workhorse Michigan Wheel, vibration-free propellers, *Le Cageux* possesses a turning radius less than its own length with both engines on forward thrust.

With one engine in reverse and one forward, the vessel can rotate without any forward or aft movement.

The workboat is equipped with a hydraulic deck marine crane for fender tendering. The modular Trelleborg fender offers great protection when working along wharves.

The two-man crew's mess, which is situated beneath the wheelhouse, provides a direct means of accessing the engine room via a watertight door.

# L'État de New York assouplit sa position concernant les eaux de ballast

Tant sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent qu'au gouvernement canadien et au Port de NY/NJ, on a accueilli avec satisfaction la récente décision de l'État de New York de renoncer à son intention d'imposer une réglementation rigoureuse des eaux de ballast qui aurait mis en péril le commerce maritime.

Le secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, M. Pierre Poilievre, s'est réjoui de l'annonce, le 22 février, que le New York State Department of Environmental Conservation (NYDEC) se ralliait à une approche nationale en matière de réglementation des eaux de ballast aux États-Unis et renonçait à des exigences qui menaçaient la navigation sur le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

«Le Canada félicite l'État de New York d'avoir abandonné ses exigences irréalistes concernant les eaux de ballast et convient que des normes uniformes constituent le meilleur moyen de protéger le milieu marin», a déclaré M. Poilievre en référence à la volonté initiale du NYDEC d'instaurer en août 2013 des normes qui auraient été de 100 à 1 000 fois plus sévères que celles de l'Organisation maritime internationale.

Selon les critiques, la mise en application de ces règles aurait paralysé la navigation commerciale sur la Voie maritime et compromis des revenus d'affaires de près de 11 milliards de dollars et jusqu'à 72 000 emplois au Canada et aux États-Unis.

Depuis 2006, aucune nouvelle espèce n'a été introduite dans les Grands Lacs à cause des eaux de

ballast. Tous les navires sont soumis à une inspection rigoureuse à Montréal, à l'écluse de Saint-Lambert, avant de pénétrer dans la Voie maritime.

Le NYDEC a pris sa décision à la suite du tollé de protestations qui s'est élevé dans la dernière année, notamment de la part des deux administrations de la Voie maritime, de la Chambre de commerce maritime et des gouverneurs des États de l'Ohio, du Wisconsin et de l'Indiana.

En louant cette décision, Raymond Johnston, président de la Chambre de commerce maritime, a déclaré: «Nous espérons que tous les ordres de gouvernement aux États-Unis vont s'entendre sur une norme techniquement applicable qui soit conforme aux futures normes canadiennes et aux normes internationales établies par l'Organisation maritime internationale.»

«Cette décision élimine le risque de graves dommages économiques pour les terminaux à conteneurs du Port de

## Positive reaction to softened New York stance on ballast water rules

Stakeholders in the Great Lakes/St. Lawrence Waterway as well as the Canadian government and maritime interests in the Port of NY/NJ have strongly welcomed the recent decision by the state of New York for retreating from plans to impose stringent ballast water standards that would have threatened shipping commerce.

Pierre Poilievre, Parliamentary Secretary to Canada's Minister of Transport, Infrastructure and Communities, applauded the Feb. 22 decision by the New York Department of Environmental Conservation (NYDEC) to agree to a national approach to ballast water regulation in the United States, thereby removing a threat to shipping on the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System.

“Canada applauds New York State for withdrawing its unattainable ballast water requirements

and agrees that uniform standards are the best way to protect the marine environment,” Mr. Poilievre said in reference to initial NYDEC plans to introduce standards in August, 2013 that would have been 100 to 1,000 above those of the International Maritime Organization.

Enforcement of such rules would have paralyzed commercial shipping on the Seaway, impacting on almost \$11 billion in business revenue and up to 72,000 jobs in Canada and the United States, critics said.

There have been no new aquatic species attributed to ballast water reported in the Great Lakes since 2006. All ships are subjected to rigorous inspection at Montreal's St. Lambert lock at the entrance of the Seaway.

The NYDEC decision follows representations made in the past year by various stakeholder groups,

including the two Seaway authorities and the Chamber of Marine Commerce as well as the governors of the states of Ohio, Wisconsin and Indiana.

In applauding the decision, Raymond Johnston, President of the Chamber of Marine Commerce, said “we are hopeful that all levels of government in the U.S. will agree on a technically-feasible standard that is consistent with incoming Canadian and international standards set by out by the International Maritime Organization.”

“This action will remove the potential for serious economic



Shipphoto.com

*Users of the St. Lawrence Seaway had feared that the original New York rules would have stopped commercial traffic on the waterway.*

Les usagers de la Voie maritime du Saint-Laurent craignaient que la réglementation envisagée initialement par l'État de New York ne chasse tous les navires de commerce de la Voie maritime du Saint-Laurent.

NY/NJ, les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent, a déclaré Ed Kelly, président de l'Association maritime du Port de New York/New Jersey.

Le commissaire du

NYDEC, Joseph Martens, a indiqué que l'organisme avait décidé de laisser tomber les exigences proposées et d'opter plutôt pour une «norme nationale techniquement applicable».

damage to the New York-New Jersey container terminals and the Great Lakes and St. Lawrence Seaway," said Ed Kelly, President of the Maritime Association of the Port of New York and New Jersey.

NYDEC Commissioner Joseph Martens said the agency had decided to drop the original proposed requirements and instead pursue "a technically feasible national standard."



## Escales de la MSC au port de Saint John à compter du mois de mai

La Mediterranean Shipping Company (MSC), deuxième armement conteneurisé du monde, a annoncé que ses navires allaient s'arrêter dans le port de Saint John à partir de mai.

Il s'agira du premier armement conteneurisé d'envergure mondiale à desservir ce port du Nouveau-Brunswick en plus de 25 ans. Sa venue ouvre un nouveau chapitre historique après le départ de plusieurs lignes de navigation d'Extrême-Orient, dont NYK et "K" Line, au milieu des années 1980.

L'actuel Southbound Service de la MSC comporte des escales dans le port de Montréal avec connexion aux deux pôles de transbordement que sont Freeport (Bahamas) et Caucedo en République dominicaine. Saint John sera intégré à la rotation.

«L'arrivée de la MSC au port de Saint John en mai avec un service bihebdomadaire assure aux expéditeurs du Nouveau-Brunswick une

connexion conteneurisée mondiale dont ils étaient privés depuis un quart de siècle, a déclaré Jim Quinn, président-directeur général de l'Administration portuaire de Saint John. Il s'agit d'une étape clé de la stratégie de renouvellement du port de Saint John.»

«C'est un honneur pour nous de faire partie de la stratégie de renouvellement de l'Administration portuaire et d'être un outil de création de nouvelles occasions d'affaires internationales pour les industries du Nouveau-Brunswick», a commenté Sokat Shaikh, président de MSC Canada.

«C'est un grand bond pour nous sur la côte atlantique», a déclaré au *Maritime Magazine* Sarah Norgaard, directrice régionale des ventes chez MSC.

L'an dernier, Saint John a manutenu 44 377 EVP – et le gros du trafic conteneurisé était constitué de cargaisons en provenance et à destination des Caraïbes.

## MSC calls at Port of Saint John to start in May

Mediterranean Shipping Company, the world's second biggest container operator, has announced it will begin making calls in May to the Port of Saint John.

The service will be the first by a global container carrier to serve the New Brunswick port in more than 25 years. It marks an historic new chapter following the departure of a number of Far East shipping lines, including NYK and "K" Line, in the mid 1980s.

MSC's present Southbound Service consists of calls at the Port of Montreal connecting with the two transshipment hubs of Freeport, Bahamas and Caucedo, Dominican Republic. Saint John will be integrated into the port rotation.

“The introduction of MSC to the Port of Saint John this May with a bi-weekly service brings a

global container connection for New Brunswick shippers which have not been available for the past quarter century,” said Jim Quinn, President and CEO of Saint John Port Authority. “This is a key step in Port Saint John’s renewal strategy.”

“We are honored to be part of the renewal strategy of the Port of Saint John and the means of creation of new international business opportunities for the industries of New Brunswick,” commented Sokat Shaikh, President of MSC Canada.

“It’s a big leap for us on the Atlantic Coast,” Sarah Norgaard, MSC Regional Sales Manager, told *Maritime Magazine*.

Last year, Saint John handled 44,377 TEUs – with the bulk of the container business coming from shipments to and from the Caribbean.

# Ottawa débloque des fonds pour le quai multiusagers de Sept-Îles

Le gouvernement fédéral a récemment accepté d'accorder une aide financière maximale de 55 millions de dollars pour la construction d'un quai multiusagers en eau profonde dans la baie de Sept-Îles. Ce quai jouera un rôle vital pour l'expédition du minerai de fer du port de Sept-Îles vers l'Asie et d'autres marchés mondiaux.

Cette subvention représente le quart du coût du projet qui devrait être achevé sur une période de 18 à 24 mois. Le Port de Sept-Îles contribuera au financement et Québec ainsi que le secteur privé seront aussi sollicités.

L'aide fédérale, qui viendra du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, a été annoncée à Sept-Îles le 13 février en présence de l'honorable Denis Lebel, ministre des Transports, et de l'honorable Peter Penashue, ministre des Affaires intergouvernementales.

Situé à Pointe-Noire, le quai pourra accueillir les futurs navires Chinamax qui transporteront jusqu'à 300 000 tonnes de marchandises. Construit sur pieux, sur le site de l'ancien quai de la Gulf Pulp and Paper, le quai aura une longueur de 450 mètres. Il offrira deux postes à quai et aura une approche de 420 mètres de long.

Près de 1 000 emplois seront créés pendant la phase de construction qui s'échelonnera sur deux ans et devrait débuter ce printemps dès réception des autorisations réglementaires.

Le nouveau quai permettra de répondre aux besoins croissants d'infrastructures auxquels le port de Sept-Îles doit faire face à cause de l'intensification rapide de l'exploitation

minière dans la fosse du Labrador.

Pierre Gagnon, PDG de l'Administration portuaire de Sept-Îles, a souligné: «Ce nouveau terminal renforcera la vocation du secteur de Pointe-Noire comme tremplin d'expédition majeur de minerai de fer au pays. Avec une capacité annuelle de 50 millions de tonnes, le terminal deviendra un axe de développement stratégique pour le port et ses usagers.»

Selon le président du conseil d'administration, Carol Soucy, le gouvernement fédéral démontre ainsi sa «volonté d'être un partenaire majeur dans le développement à long terme du port», ainsi que son appui à l'industrie du fer et au développement économique de l'est du Canada.

Le port de Sept-Îles compte devenir d'ici quelques années le deuxième plus gros port du Canada pour le volume manutentionné après Port Metro Vancouver, avec des cargaisons annuelles approchant les 34 millions de tonnes.

# Ottawa funds key Sept-Îles multi-user dock project

The federal government recently agreed to offer financial support of up to \$55 million for the construction of a multi-user, deepwater dock in the Bay of Sept-Îles that will play a vital role in iron ore shipping from the Port of Sept-Îles to Asia and other world markets.

This represents one quarter of the costs of a project due to be completed during a period of 18 to 24 months. The Port of Sept-Îles will be contributing to the financing package, and support is also being sought from the provincial government and private industry.

Originating from the Gateways and Border Crossings Fund, the federal support was announced in Sept-Îles on Feb. 13 in the presence of Denis Lebel, Minister of Transport, and Peter Penashue, Minister of Intergovernmental Affairs.

Located at Pointe-Noire, the dock will accommodate the future Chinamax ves-

sels carrying up to 300,000 tonnes of cargo. It will be built on piles on the site of the old Gulf Pulp and Paper dock, with a 420-metre long approach. The dock itself will have two berths and measure 450 metres in length.

Some 1,000 jobs will be created during the two-year construction phase expected to start this spring upon receipt of regulatory approvals.

The dock project will meet the growing infrastructure needs of the Port of Sept-Îles amidst rapidly rising mining developments in the Labrador Trough region.

Pierre Gagnon, President and CEO of the Sept-Îles Port Authority, stressed: "This new terminal will strengthen the Pointe-Noire sector's major role in iron ore shipping in Canada, and with a capacity of 50 million tonnes annually, the terminal will become a focus of strategic development for the Port and its users."

Board chair Carol Soucy said the Ottawa authorities have demonstrated their "desire to be a major partner in the port's long-term-development" and their support for the iron industry and economic development in eastern Canada.

Within a few years, the Port of Sept-Îles is counting on becoming the second biggest port in Canada in volume terms after Port Metro Vancouver, with annual cargo approaching 34 million tonnes.



The deepwater dock off Pointe-Noire will allow Chinamaxes of 300,000-tonne capacity to pick up large quantities of iron ore destined for Asia.

Le quai en eau profonde de Pointe-Noire pourra accueillir des navires Chinamax d'une capacité de 300 000 tonnes qui viendront charger de grandes quantités de minerai de fer à destination de l'Asie.

# Oshawa devient une administration portuaire

La toute dernière commission portuaire du pays est devenue une administration portuaire canadienne (APC), se joignant ainsi à 17 autres ports du Canada. Cette annonce récente de Transports Canada vient récompenser les efforts de Donna Taylor, chef de la Commission portuaire d'Oshawa, doyenne des dirigeants de ports au Canada.

«Je sais que Donna et le conseil d'administration y travaillent depuis longtemps et je suis heureux de voir qu'ils prennent enfin la place qui leur est due parmi les 17 autres administrations portuaires», a déclaré au *Maritime Magazine* Gary LeRoux, directeur exécutif de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC). «C'était la seule entité membre de l'Association qui n'était pas une APC et cette anomalie sera désormais corrigée.»

«Cette annonce est l'aboutissement du dévouement, de la vision de l'avenir et du travail acharné de nombreuses personnes. Elle constitue un jalon dans l'histoire du port en donnant aux usagers d'aujourd'hui et de demain la confiance dont ils ont besoin pour assurer la croissance continue du port et y investir», a indiqué Gary Valcour, président du conseil d'administration de la Commission portuaire d'Oshawa et aujourd'hui président du conseil de la nouvelle Administration portuaire d'Oshawa.

Dans un communiqué de presse publié par Transports Canada en février lors d'une activité médiatique, l'honorable Jim Flaherty, ministre des Finances, et Colin Carrie, secrétaire parlementaire de la ministre de la Santé et député fédéral d'Oshawa, ont annoncé au nom de l'honorable Denis Lebel, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, la création de la nouvelle APC.

«Notre gouvernement reconnaît le rôle important que joue le port d'Oshawa dans l'économie locale», a déclaré le ministre Flaherty.

Crées en 1998 sous le régime de la Loi maritime du Canada, les APC sont des entités qui ne dépendent pas du gouvernement fédéral. Dirigées par un conseil d'administration indépendant, elles doivent être autosuffisantes et elles financent leurs opérations avec les revenus qu'elles génèrent.

Situé sur le lac Ontario à environ 51 km du Grand Toronto, le port d'Oshawa manutient annuellement près de 300 000 tonnes de marchandises variées, de produits de l'acier et de cargaisons spéciales.



*From left to right, Gary Valcour, Chairman of Oshawa Port Authority, Donna Taylor, CEO and Harbourmaster, the Honorable James Flaherty, and Dr. Colin Carrie, MP, Oshawa.*

De gauche à droite, M. Gary Valcour, président du conseil de l'Administration portuaire d'Oshawa, Mme Donna Taylor, PDG et capitaine de port, l'honorable James Flaherty et M. Colin Carrie, député d'Oshawa.

# Oshawa newest Canada Port Authority

growth and investment," said Gary Valcour, Chairman of the Board of Directors of the Oshawa Harbour Commission and today Chairman of the Oshawa Port Authority.

In a Transport Canada press release in February, Finance Minister Jim Flaherty and Dr. Colin Carrie, Parliamentary Secretary to the Minister of Health and MP for Oshawa, on behalf of Transport Minister Denis Lebel, announced the creation of the new CPA at an Oshawa media event.

"Our government recognizes the significant role the Port of Oshawa plays in the local economy," said Minister Flaherty.

Established within the framework of the Canada Marine Act in 1998, CPAs operate at arm's length from the federal government and are directed by an independent board of directors. They are required to be self-sufficient and to fund their operations through the revenues they generate.

"This announcement is the culmination of the dedication, vision and hard work of many people, and marks a milestone in the life of the port by providing our current and prospective port users with the certainty needed for continued

Located on Lake Ontario some 51 kms from Metro Toronto, the Port of Oshawa handles nearly 300,000 tonnes annually of various commodities, steel products and project cargo.



Port Metro Vancouver

## À Port Metro Vancouver, l'année 2011 a été bonne et marquée par la stabilité

**S**elon les données finales, le plus grand port du Canada a manutentionné 122,5 millions de tonnes de marchandises en 2011, 3,4 % de plus qu'en 2010.

Port Metro Vancouver a pu compter sur une hausse soutenue (6 %) des conteneurs d'exportations chargés, indicateur clé de l'appétit des économies asiatiques pour les marchandises canadiennes. Les exportations de charbon, de potasse et de produits forestiers ont aussi atteint de nouveaux sommets.

«Nous sommes la porte d'entrée la plus proche des économies de l'Asie-Pacifique, il s'agit d'un avantage géographique naturel qui est un gage de croissance pour l'avenir», a déclaré le PDG Robin Silvester.

«Nous avons constaté en 2011 la résilience du marché d'exportation du Canada et compte tenu de la multitude de grands défis que doivent encore relever les économies étrangères, les ressources naturelles demeurent la pierre angulaire de l'économie canadienne», a

poursuivi M. Silvester.

Le trafic conteneurisé total a atteint 2,5 millions d'EVP contre 2,51 millions d'EVP en 2010.

Alors que le divers accusait une baisse globale de 4,4 %, les exportations de bois d'œuvre augmentaient de 107 %, grâce surtout à la forte demande chinoise.

En 2011, le divers a totalisé un peu plus de 16 millions de tonnes contre 16,8 millions de tonnes l'année précédente.

Le charbon a augmenté de 7,8 %, à 32,6 millions de tonnes. Les engrains à base de potasse et de potassium, en hausse de 30 %, ont atteint 7,2 millions de tonnes. Les produits forestiers ont augmenté de 12,7 %, à 26,6 millions de tonnes. Les cargaisons de vrac liquide ont terminé l'année 2011 en baisse de 20 %.

Le volume étranger total a augmenté de 2,5 % pour s'établir à 95,6 millions de tonnes tandis que le volume intérieur était en hausse de 7 % à 26,9 millions de tonnes.

## Port Metro Vancouver reports strong, stable 2011

**C**anada's largest port handled 122.5 million tonnes of cargo in 2011, a 3.4% increase over the previous year, according to final statistics.

Port Metro Vancouver saw continued growth in laden export containers (up 6%), a key indicator of the demand for Canadian goods by Asian economies. New records were also set in coal, potash and forest products exports.

“Our natural geographical advantage as the closest major gateway for Asia Pacific economies presents continuing opportunities for growth in the coming years,” said Robin Silvester, President and CEO.

“What we have seen in 2011 is resiliency in the Canadian export market, and as international economies continue to face many difficult challenges, Canada's natural resources sectors stand as a corner-

stone of the Canadian economy,” Mr. Silvester said.

Total container traffic amounted to 2.50 million TEUs versus 2.51 million TEUs in 2010.

While breakbulk cargo was down 4.4% overall, breakbulk lumber exports rose 107%, thanks mainly to brisk demand from China.

In 2011, breakbulk cargo totaled just over 16 million tonnes versus the year-earlier 16.8 million tonnes.

Coal cargo rose by 7.8% to 32.6 million tonnes. Potash and potassium-based fertilizers soared by 30% to 7.2 million tonnes. Forest products climbed by 12.7% to 26.6 million tonnes. Liquid bulk cargo ended 2011 down 20%.

Total foreign volume rose by 2.5% to 95.6 million tonnes, while domestic volume increased by 7% to 26.9 million tonnes.

# La page de l'AGGIMQ

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

[www.aggimq.ca](http://www.aggimq.ca)

Chères graduées, chers gradués,

C'est avec honneur et un immense plaisir que j'ai accepté le mandat qui m'a été confié lors de notre dernière assemblée générale, celui de vous représenter en tant que président. Sachez que j'y mettrai tous les efforts pour relever ce nouveau défi. Cette année, nous fêterons le 50<sup>e</sup> anniversaire d'existence de votre Association (AGGIMQ). Nous soulignerons l'événement en vous réservant quelques petites surprises. Votre conseil d'administration travaille déjà à l'organisation de cette soirée. Nous vous communiquerons plus de détails au cours des prochains mois. Mais pour rendre cette prochaine rencontre encore plus mémorable, j'aimerais vous confier une petite tâche, celle d'amener ou de ramener au moins une personne avec vous dans l'Association (un nouveau

membre ou un ancien membre égaré)... Comme vous le savez, ce qui est le plus important et le plus agréable de nos rencontres, c'est de retrouver nos amis et anciens collègues. Le succès de notre banquet et de l'AGGIMQ est aussi entre vos mains.

Enfin, je profite aussi de l'occasion pour remercier sincèrement Bruno Beaulieu, qui a accompli un travail formidable en tant que président au cours des huit dernières années. Nous lui souhaitons beaucoup de succès dans ses prochains défis et un très bon retour à la mer.

Au plaisir de vous revoir toutes et tous lors de notre prochaine rencontre annuelle.

*Christian Ouellet*

## Banquet et assemblée générale 2011

Le 18 février dernier, une quarantaine de membres ont assisté à la 49<sup>e</sup> assemblée générale qui se déroulait à l'hôtel Plaza Québec. En plus des sujets habituels, l'assemblée a confié aux membres du Conseil d'administration le mandat de faire l'évaluation du site Internet actuel de l'Association et, s'il y a lieu, d'en faire la mise à jour. Ce dossier est présentement à l'étude par les administrateurs. De plus amples informations à ce sujet vous seront communiquées au cours des prochains mois.

Nous avons aussi eu la chance de découvrir les nouveaux navires de classe Trillium de la compagnie CSL grâce à notre conférencier, M. Claude Dumais. Ce dernier a su captiver et intéresser les membres tout au long de sa présentation.

L'assemblée fut aussi l'occasion d'élire un nouveau conseil d'administration. Celui-ci est maintenant composé de: Christian Ouellet (président), Charles Laliberté (vice-président),



*Capitaine Jean-Paul Turcotte,  
bordée de diamant.*

Caroline Durand (trésorière), Marie-Andrée Mongeau (secrétaire), ainsi que Paul-Denis Vallée, Christian Demers et André Richard comme administrateurs. Nous tenons à remercier Claude Pagé et Bruno Beaulieu pour leur implication durant toutes ces années.

Enfin, le banquet annuel, qui s'est tenu en soirée, a accueilli plus de 130 personnes. Comme d'habitude, cette soirée a été l'occasion d'honorer les bordées d'argent et d'or. Depuis quelque temps, nous soulignons également les 10 ans de graduation. Nous avons également remis notre première bordée de diamant au capitaine Jean-Paul Turcotte, qui est l'un des fondateurs et fidèle membre de l'Association depuis ses débuts!

Pour devenir membre ou pour de plus amples informations, visitez notre site [www.aggimq.ca](http://www.aggimq.ca) ou contactez-nous à [info@aggimq.ca](mailto:info@aggimq.ca).



*Bordées d'or.*



*Bordées d'argent.*

## **CALENDAR OF EVENTS**

### **CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS**

#### **15 au 17 MAI**

**Conférence hydrographique du Canada  
L'Arctique – Vieux défis, nouvelles approches**  
Scotiabank Conference Centre  
Niagara Falls, ON, Canada  
[www.chc2012.ca](http://www.chc2012.ca)

#### **22 au 24 MAI**

**Breakbulk Europe Transportation  
Conference and Exhibition**  
The Antwerp Expo  
Antwerp, Belgium  
[www.joc.com/conferences](http://www.joc.com/conferences)

#### **29 et 30 MAI**

**Green Tech 2012**  
Hôtel Loews Le Concorde  
Québec, QC, Canada  
[www.green-marine.org](http://www.green-marine.org)

#### **4 et 5 JUIN**

**Container Shipping Conference**  
Sheraton Honkou  
Shanghai, China  
[conferencechina@ubm.com](mailto:conferencechina@ubm.com)  
[kchan@joc.com](mailto:kchan@joc.com)

#### **10 au 12 JUIN**

**Saint John Port Days  
Canada's Gateway to Latin America And the Caribbean**  
Saint John Trade & Convention Center  
Saint John, NB, Canada  
[www.sjport.com](http://www.sjport.com)

#### **18 au 21 JUIN**

**AIWP - 13<sup>e</sup> Conférence Mondiale Villes et Ports**  
Nantes Saint-Nazaire, France  
[www.citiesandports2012.com/fr](http://www.citiesandports2012.com/fr)

#### **24 au 26 JUIN**

**76<sup>th</sup> International Joint Conference**  
Fairmont Mont-Tremblant,  
Mont-Tremblant, QC, Canada  
[silvie.dagenais@shipowners.ca](mailto:silvie.dagenais@shipowners.ca)  
613-232-3559

#### **19 au 22 AOÛT**

**ACPA Annual AGM and Conference**  
Hamilton, ON, Canada  
[jbalfour@hamiltonport.ca](mailto:jbalfour@hamiltonport.ca)

#### **5 et 6 SEPTEMBRE**

**Inland Ports Logistics Conference**  
Marriott Oak Brook Hills Resort  
Oak Brook, IL, USA  
[www.joc.com/conferences](http://www.joc.com/conferences)

#### **21 au 25 OCTOBRE**

**AAPA Annual Convention**  
Arthur B. Outlaw Convention Center  
Mobile, Alabama, USA  
[www.aapa-ports.org](http://www.aapa-ports.org)

#### **MAY 15-17**

**Canadian Hydrographic Conference  
The Arctic: Old Challenges, New Approaches**  
Scotiabank Conference Centre  
Niagara Falls, ON, Canada  
[www.chc2012.ca](http://www.chc2012.ca)

#### **MAY 22-24**

**Breakbulk Europe Transportation  
Conference and Exhibition**  
The Antwerp Expo  
Antwerp, Belgium  
[www.joc.com/conferences](http://www.joc.com/conferences)

#### **MAY 29-30**

**Green Tech 2012**  
Loews Hotel Le Concorde,  
Quebec City, QC, Canada  
[www.green-marine.org](http://www.green-marine.org)

#### **JUNE 4-5**

**Container Shipping Conference**  
Sheraton Honkou  
Shanghai, China  
[conferencechina@ubm.com](mailto:conferencechina@ubm.com)  
[kchan@joc.com](mailto:kchan@joc.com)

#### **JUNE 10-12**

**Saint John Port Days  
Canada's Gateway to Latin America And the Caribbean**  
Saint John Trade & Convention Center  
Saint John, NB, Canada  
[www.sjport.com](http://www.sjport.com)

#### **JUNE 18-21**

**AIWP - 13<sup>th</sup> World Conference Cities and Ports**  
Nantes Saint-Nazaire, France  
[www.citiesandports2012.com/en](http://www.citiesandports2012.com/en)

#### **JUNE 24-26**

**76<sup>th</sup> International Joint Conference**  
Fairmont Mont Tremblant,  
Mont Tremblant, QC, Canada  
[Silvie.dagenais@shipowners.ca](mailto:silvie.dagenais@shipowners.ca)  
613-232-3559

#### **AUGUST 19-22**

**ACPA Annual AGM and Conference**  
Hamilton, ON, Canada  
[jbalfour@hamiltonport.ca](mailto:jbalfour@hamiltonport.ca)

#### **SEPTEMBER 5-6**

**Inland Ports Logistics Conference**  
Marriott Oak Brook Hills Resort  
Oak Brook, IL, USA  
[www.joc.com/conferences](http://www.joc.com/conferences)

#### **OCTOBER 21-25**

**AAPA Annual Convention**  
Arthur B. Outlaw Convention Center  
Mobile, Alabama, USA  
[www.aapa-ports.org](http://www.aapa-ports.org)

*If you wish to suggest an event to be inserted in the calendar, please contact [lryan@maritimemag.com](mailto:lryan@maritimemag.com)  
Si vous désirez proposer un événement pour insertion dans le calendrier, prière de contacter [lryan@maritimemag.com](mailto:lryan@maritimemag.com)*

# ANNONCEURS



# ADVERTISERS

ABS .....	5
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE HAMILTON .....	27
ALGOMA CENTRAL CORPORATION .....	Couverture extérieure arrière
ALLIANCE VERTE .....	19
CCM - CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME .....	7
CN - COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA .....	57
CSEM - CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME .....	59
CITY OF HAMILTON .....	29
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT .....	9, 88
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT .....	59
DILTS PISTON HYDRAULICS .....	19
FEDNAV .....	37
GLS - GREAT LAKES STEVEDORING .....	33
GROUPE DESGAGNÉS .....	Couverture intérieure avant
GROUPE OCÉAN .....	1
HEDDLE MARINE SERVICE .....	44
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC .....	8
LOGISTEC CORPORATION .....	73
MGT - SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY .....	65
MCASPHALT MARINE TRANSPORTATION .....	41
MCKEIL MARINE .....	51
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE .....	56
OMI - ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE .....	Couverture intérieure arrière
PARRISH AND HEIMBECKER .....	40
PORT DE HALIFAX .....	11
PORT DE MONTRÉAL .....	63
PORT DE SEPT-ÎLES .....	21
PROVMAR FUELS .....	39
RICHARDSON INTERNATIONAL .....	47
RUETGERS CANADA .....	31
SIMEC - SOCIÉTÉ D'INTERVENTION MARITIME EST DU CANADA .....	19
SHIPHOTOS.COM .....	56
SODERHOLM MARITIME SERVICES .....	50
TERMONT MONTRÉAL .....	72
TRANSHUB ONTARIO .....	50
URGENCE MARINE .....	15

ABS .....	5
ALGOMA CENTRAL CORPORATION .....	Back cover
CMC - CHAMBER OF MARINE COMMERCE .....	7
CN - CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY .....	57
CITY OF HAMILTON .....	29
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS .....	59
DILTS PISTON HYDRAULICS .....	19
ECRC - EASTERN CANADA RESPONSE CORPORATION .....	19
FEDNAV .....	37
GLS - GREAT LAKES STEVEDORING .....	33
GREEN MARINE .....	19
GROUPE DESGAGNÉS .....	Inside front cover
HAMILTON PORT AUTHORITY .....	27
HEDDLE MARINE SERVICE .....	44
IMO - INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION .....	Inside back cover
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC .....	8
LOGISTEC CORPORATION .....	73
MGT - MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP .....	65
MSRC - MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE .....	59
MCASPHALT MARINE TRANSPORTATION .....	41
MCKEIL MARINE .....	51
NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE .....	56
OCEAN GROUP .....	1
PARRISH AND HEIMBECKER .....	40
PORT OF HALIFAX .....	11
PORT OF MONTREAL .....	63
PORT OF SEPT-ÎLES .....	21
PROVMAR FUELS .....	39
RICHARDSON INTERNATIONAL .....	47
RUETGERS CANADA .....	31
SHIPHOTOS.COM .....	56
SODERHOLM MARITIME SERVICES .....	50
TERMONT MONTRÉAL .....	72
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION .....	9, 88
TRANSHUB ONTARIO .....	50
URGENCE MARINE .....	15



**SAVE UP TO  
40%**

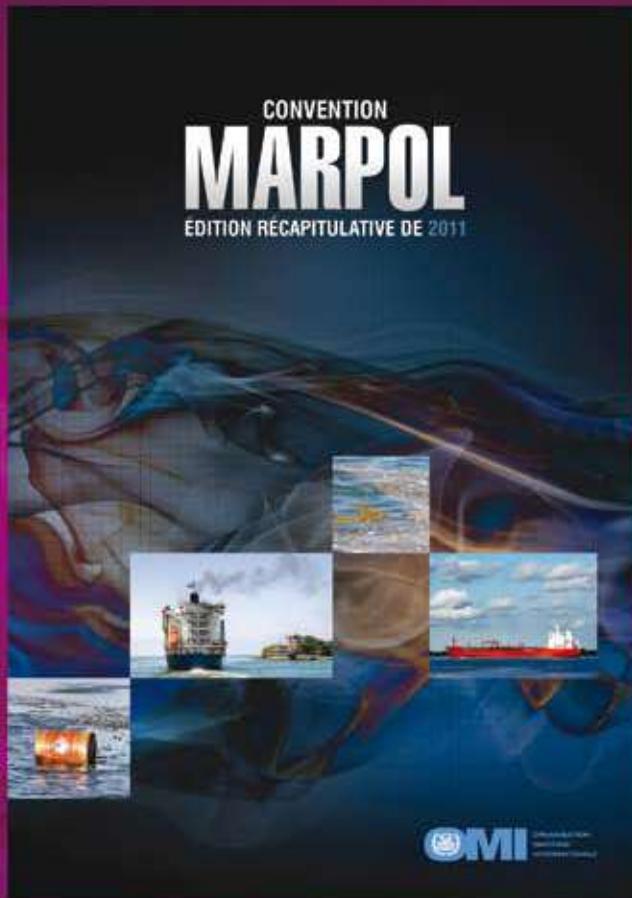
**The Discounts Just Got DEEPER  
with the Service Incentive Program!**

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

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

Visit our website for details or call Market Development at 905-641-1932 x5438  
[www.hwyh20.com/tollincentives.html](http://www.hwyh20.com/tollincentives.html)

CONVENTION  
**MARPOL**  
ÉDITION RÉCAPITULATIVE DE 2011



**IMO**  
INTERNATIONAL  
MARITIME  
ORGANIZATION  
PUBLISHING

visit [www.imo.org](http://www.imo.org) for your local distributor

# 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](http://www.algonet.com)



**Algoma Central Corporation**  
63 Church Street, Suite 600, St. Catharines, Ontario L2R 3C4  
(905) 687-7888 [www.algonet.com](http://www.algonet.com)

