

No 77

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

AAPC • ACPA

PUSHING THE LIMITS

REPOUSSER LES FRONTIÈRES

M20
ANS/YEARS

8,95 \$



PORT DE/OF TROIS-RIVIÈRES

WIND IN ITS SAILS

LE VENT EN POUPE



DESGAGNÉS

CHARTING A COURSE ON THE SEAS OF THE WORLD



PASSENGER MARITIME TRANSPORTATION ■ GENERAL CARGO AND LIQUID BULK MARITIME TRANSPORTATION, COASTAL AND INTERNATIONAL
SHIPOWNERS, CHARTERERS, BROKERS AND AGENTS ■ RENTAL AND OPERATION OF CRANES AND HEAVY MACHINERY
INTERMODAL TRANSHPMENT ■ ROAD TRANSPORTATION

WWW.DESGAGNES.COM



**Groupe
Desgagnés Inc.**



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

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



We don't just follow standards. We help set them. Nous ne faisons pas que suivre les normes. Nous contribuons à les établir.

Canada Steamship Lines is proud to play a leading role in safe and sustainable shipping on the Great Lakes. By continually exploring and investing in cutting-edge technologies, we are raising the bar on safety, energy efficiency, reliability and environmental protection.

Because the future of the Great Lakes – its waters, its wildlife, its people – is our future, too.

Canada Steamship Lines est fière de jouer un rôle de premier plan en faveur d'une navigation sécuritaire et durable sur les Grands Lacs. En explorant sans cesse des technologies de pointe et en y investissant, nous relevons la barre en matière de sécurité, d'efficacité énergétique, de fiabilité et de protection de l'environnement.

Parce que l'avenir des Grands Lacs – celui de ses eaux, de sa faune et de ses gens – est aussi le nôtre.



Inland-Coastal-Lake
Ship Operator
of the Year

Armateur
intérieur et côtier
de l'année



CANADA STEAMSHIP LINES
cslships.com

Éditeurs / Publishers:
Pierre Terrien pterrien@maritimemag.com
Michel Veilleux mveilleux@maritimemag.com

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

Collaborateurs / Contributing editors: Bruce Barnard, Bill Beck, Paul Beesley, Terence F. Bowles, Michael Broad, Stephen J. Brooks, Stephen Brown, Julie Gedeon, Robert Gibbens, Kathlyn Horibe, Pierre Lacerte, Tom Peters, Leo Quigley, Allan Swift, Nicole Trépanier.

Traducteurs / Translators: Joanne McCracken, Yvan Rompré

Correctrice / Proofreader: Marie-Andrée L'Allier

Infographiste / Electronic publishing: Denis Landry Contrast

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

ADMINISTRATION
75, boul. Charest Est, CP 55061 Langelier PO
Québec (Québec) Canada G1K 9A4
production@maritimemag.com

SERVICE AUX ABONNÉS / SUBSCRIBER SERVICE
mdawson@maritimemag.com

Marketing and Business Development Director
Directeur, Marketing et Développement des affaires

Sophie Belina Brzozowska
sbrzozowska@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.
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.
Imprimé au Canada / Printed in Canada

Port payé à Québec. Envoi de Poste-publications
Convention no 40046923
CP 55061 Langelier PO, Québec (QC) Canada G1K 9A4
mdawson@maritimemag.com

We acknowledge the financial support of the Government of Canada through the Canada Periodical Fund of the Department of Canadian Heritage.

Nous reconnaissons l'appui financier du gouvernement du Canada par l'entremise du Fonds du Canada pour les périodiques, qui relève de Patrimoine canadien.

Canada

www.maritimemag.com

M⁷⁷ SUMMARY SOMMAIRE

CHRONIQUES / COLUMNS

5 PREMIÈRE BORDÉE / FIRST WATCH
Leo Ryan

14 ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE / ATLANTIC HORIZONS
Tom Peters

17 ÉCHOS DU PACIFIQUE / PACIFIC HORIZONS
Leo Quigley

21 ÉCHOS D'EUROPE / EUROPE HORIZONS
Bruce Barnard

26 CHAMBER OF SHIPPING OF BRITISH COLUMBIA
Stephen Brown

28 QUÉBEC LAUNCHES AMBITIOUS
MARITIME STRATEGY

QUÉBEC LANCE UNE IMPORTANTE
STRATÉGIE MARITIME

Et aussi / And more...

96 BOOKMARK / SIGNET

99 JOURNAL

110 LA PAGE DE L'AGGIMQ

111 CALENDAR OF EVENTS
CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

112 ANNONCEURS / ADVERTISERS

32 **M** DOSSIER

ACPA'S 57th ANNUAL CONFERENCE AND AGM

57^e CONFÉRENCE ET AGA DE L'AAPC

Leo Ryan
Bernie A. Dumas
Karen Kancens



PUSHING THE LIMITS REPOUSSER LES FRONTIÈRES

72 **M** DOSSIER

WIND IN ITS SAILS

LE VENT EN POUPE

Leo Ryan



PORT DE/OF TROIS-RIVIÈRES



COUVERTURE / COVER

As this striking photo with traces of winter still visible well illustrates, the Port of Trois-Rivières operates year round, handling nearly 4 million tonnes of bulk, breakbulk and general cargo. This niche player on the St. Lawrence River is a port to watch as it embarks on significant expansion.

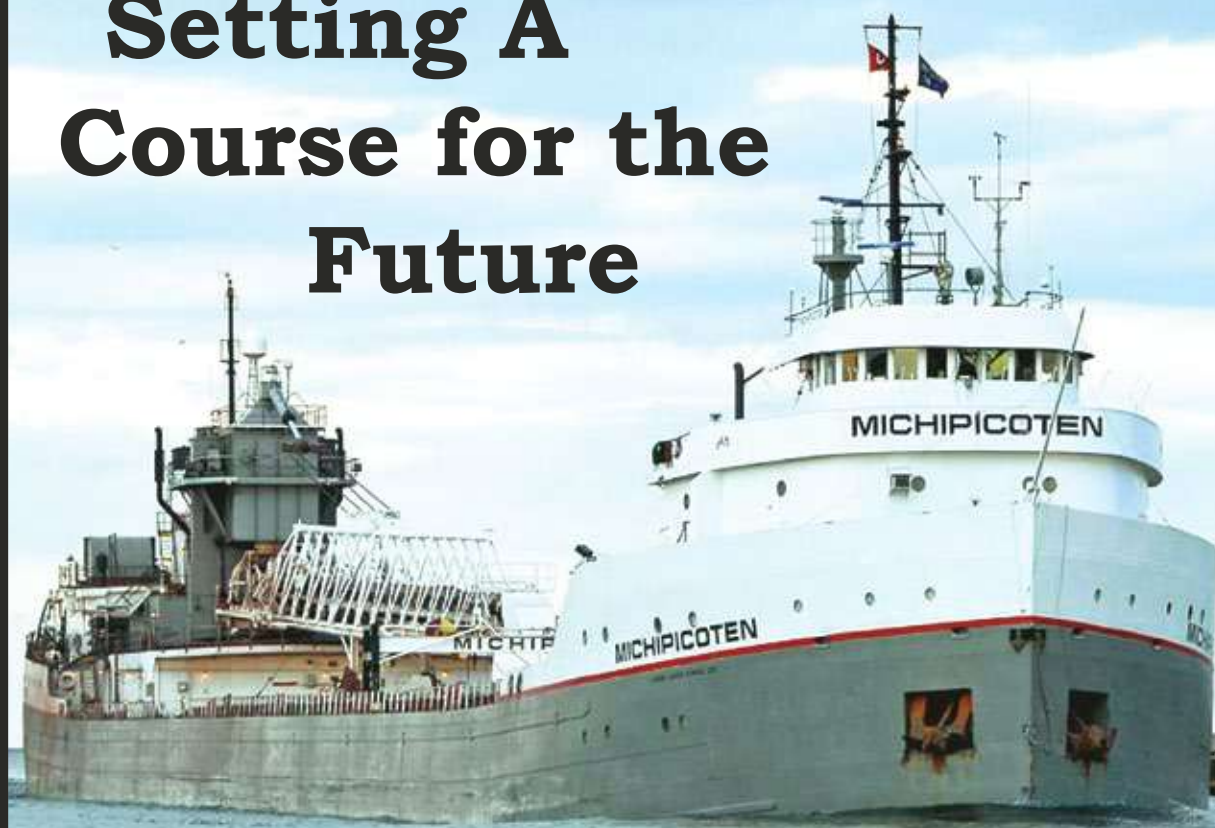
Comme le montre bien cette superbe photo où sont encore visible des vestiges de l'hiver, le Port de Trois-Rivières est actif douze mois par année. On y manutentionne 4 millions de tonnes de vrac et de marchandises générales. Ce port de niche du fleuve Saint-Laurent est à surveiller à l'aube d'une importante expansion.

Photo: Eric Massicotte

M20
ANS/YEARS



Setting A Course for the Future



Our latest vessel repowering featuring the most advanced technology and environmental protection available

- 41% reduction in fuel consumption
- Corresponding reduction in GHG emissions
- 46% reduction in SOx emissions
- 65% reduction in NOx emissions and generator package
- Fourth vessel to be repowered since the Year 2000
- Shaft alternator
- Economizers
- Water lubricated stern bearings
- Full automation
- Increased annual carrying capacity due to improved performance



**Lower Lakes Towing Ltd.
Lower Lakes Transportation Company**

P.O. Box 1149, 517 Main Street, Port Dover, Ontario, N0A 1N0
Phone 519-583-0982 Fax 519-583-1946
lowerlakes@kwic.com





Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Les transporteurs canadiens et étasuniens des Grands Lacs font le point

Depuis plus de 70 ans, des «conférences internationales conjointes» réunissent annuellement les membres de l'Association des armateurs canadiens et de la Lake Carriers' Association, deux organisations qui représentent les intérêts des navires canadiens et étasuniens et ceux des armateurs des Grands Lacs. Chaque association organise à tour de rôle la conférence, habituellement en février et souvent en Floride.

Mais la dernière conférence tenue à Ottawa du 20 au 22 mai sous le titre de *Conférence de 2015 sur la Porte d'entrée maritime entre le Canada et les États-Unis* s'est déroulée selon une nouvelle formule, plus inclusive, s'écartant de l'examen traditionnel de la situation sur les Grands Lacs concernant les principaux produits de base (minerai de fer, charbon et céréales). Les participants ont cependant été invités à réfléchir sur de nombreux dossiers, notamment la gestion des eaux de ballast et l'impact des technologies autonomes sur les transports.

À la séance inaugurale, le conférencier principal Peter Hinchliffe, secrétaire général de la Chambre internationale de la marine marchande (CIMM), a suscité beaucoup d'intérêt en évoquant l'arrivée éventuelle de navires sans équipage dans les eaux côtières. «Viendra le jour, a-t-il déclaré, où les navires sans équipage et les navires avec équipage se côtoieront dans les eaux côtières.»

Selon M. Hinchliffe, cela nécessitera une révision majeure du règlement sur les abordages et il a ajouté: «Pour ma part, je n'aimerais pas être sur la passerelle à me demander si le navire sans équipage qui arrive sur mon avant gauche va bien me céder le passage.»

Il a eu connaissance d'au moins un voyage limité accompli par un prototype sans équipage. Même s'il ne discerne pas d'évolution sou-

Canadian and U.S. Great Lakes carriers assess current challenges

For more than seven decades, the annual gatherings of the Canadian Shipowners Association and Lake Carriers' Association were called the International Joint Conference, bringing together members of the two organizations representing the interests of the Canadian and US-flag vessels and vessel operators on the Great Lakes. Each association played host on an alternate basis to a conference usually staged in February and often in Florida.

But the latest such conference, held on May 20-22 in Ottawa, was staged under a new and somewhat broader format under the theme of *Canada-U.S. Maritime Gateway - 2015 Conference*. Gone were the traditional reviews of Great Lakes cargo trends in key commodities (iron ore, coal, and grain). But there was plenty of thought-provoking insights for participants on such issues as ballast water and the impact of autonomous technology on transportation.

At the opening session, keynote speaker Peter Hinchliffe, Secretary General of the International Chamber of Shipping, stirred considerable attention by raising the prospect of unmanned ships in coastal waters in the future. "There will be a time," he said, "when there will be" a mix of manned and unmanned ships in coastal waters."

This will require major revisions in collision regulations, Mr. Hinchliffe said, adding: "I would not personally like to be on the bridge of a manned ship waiting to know if the unmanned ship on my port bow will in fact give (right of) way."

He indicated he was aware of at least one limited voyage undertaken by an unmanned prototype. While he does not see a firm trend towards all ocean ships opera without



Leo Ryan

Peter Hinchliffe foreshadows eventual "unmanned ships in coastal waters".

Peter Hinchliffe prévoit l'arrivée éventuelle de navires sans équipages dans les eaux côtières.

nue vers l'armement de navires océaniques sans équipage, il croit qu'il y a «une tendance vers l'exploitation de navires sans équipage ou avec équipage réduit pour des voyages locaux».

Toujours selon M. Hinchliffe, «les problèmes de navigation et de prévention des abordages sont généralement assez simples» – mais il se demande comment un navire sans équipage pourrait se comporter par gros temps «où c'est souvent le comportement du navire sous ses pieds qui dicte au personnel de quart les mesures de sécurité et de prudence à prendre, les changements d'allure et de cap nécessaires pour soulager la pression sur la structure du navire».

Personnalité en vue du transport maritime international, M. Hinchliffe a demandé aux partisans de l'exploitation de navires sans équipage ce qui se produirait dans les zones de pilotage et tous ont admis qu'il faudrait une équipe de pilotage à bord. «Par gros temps, comment serait-il possible de garantir la sécurité de la navigation si l'état de la mer empêchait l'équipe de pilotage de monter à bord?»

Dans d'autres modes, il y a ces jours-ci des rumeurs concernant l'arrivée prochaine de camions et de voitures sans conducteur. Et le pilotage automatique existe depuis longtemps sur les avions de transport de passagers.

En ce qui concerne la réglementation relative aux eaux de ballast, un dossier chaud, M. Hinchliffe a vertement critiqué les États-Unis qui déniaient la légitimité dans leurs eaux de la Convention internationale pour la gestion des eaux de ballast adoptée sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI). Selon lui, la Convention est «l'exemple frappant d'une exigence trop ambitieuse qui impose aux navires de se doter d'un équipement qui n'existait pas quand la Convention a été adoptée et qui encore aujourd'hui, 11 ans plus tard, n'a peut-être toujours pas l'efficacité nécessaire pour garantir la conformité».

M. Hinchliffe a fustigé les États-Unis qui «risquent de créer une situation impossible pour les propriétaires de navires» en voulant à toute force aller de l'avant avec leur propre réglementation nationale.

crews, he sees “an evolution toward unmanned or minimally manned ships on local voyages.”

According to Mr. Hinchliffe, “navigation and collision avoidance problems are generally straightforward” - but he questioned how unmanned ships could be navigated in bad weather conditions “when so often ship safety and prudence are communicated through the soles of the watchkeeper's feet, leading to speed and course changes to ease the pressure on the ship's structure.”

The international shipping figure said he has asked the proponents of unmanned ships to discuss bringing such vessels into pilotage waters, and all agreed that a pilotage team should be required on board. “In bad weather, how will the ship be safely held off the coast if the pilotage team cannot be brought on board due to the conditions?”

In other modes, there is much buzz these days about the advent of self-driving cars and trucks. And automatic pilotage has long existed on passenger airplanes.

Turning to the hot button issue of ballast water regulations, Mr. Hinchliffe sharply criticized the United States for denying the legitimacy in its own waters of the Ballast Water Convention under the umbrella of the International Maritime Organization (IMO). He said that the Convention offered “a dramatic example of an aspirational requirement for ships to fit equipment that was certainly not available when the convention was adopted and whose availability to meet the compliance criteria, even today eleven years after adoption, is still highly questionable.”

Mr. Hinchliffe charged that by pressing ahead with its own national regulations the United States “is on the verge of creating an impossible situation for owners.”

He noted that Canada was at the forefront of state and industry criticisms expressed over unilateral regulations.



Leo Ryan

Annual gatherings of Canadian and U.S. Great Lakes carriers have been re-named Canada-U.S. Maritime Gateway.

Les rencontres annuelles des transporteurs canadiens et étasuniens des Grands Lacs sont désormais connues sous le nom de conférences sur la Porte d'entrée maritime entre le Canada et les États-Unis.

SAVE THE DATE

Join us at the 58th Annual
Association of Canadian Port
Authorities Annual Conference.

September 12-14, 2016 Thunder Bay, ON



SEPTEMBER 12-14, 2016
THUNDER BAY, ON



ASSOCIATION OF CANADIAN PORT AUTHORITIES
ASSOCIATION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES

www.acpa2016.ca

Il a noté que le Canada était en première ligne des pays qui se joignent à l'industrie pour dénoncer les réglementations unilatérales.

La Convention de l'OMI devrait être bientôt ratifiée par de nombreux pays. Toutefois, l'équipement approuvé selon cette convention risque fort de ne pas être conforme aux normes applicables aux navires exploités dans les eaux des États-Unis. Le matériel de traitement actuel peut coûter jusqu'à 5 millions de dollars par navire «et les États-Unis offrent gracieusement une exemption d'à peine 5 ans avant que les navires soient contraints de dépenser 5 millions de plus pour acquérir du matériel approuvé par les États-Unis», a noté M. Hinchliffe.

«Cela dénote un mépris complet de l'équité en matière de réglementation internationale», d'affirmer M. Hinchliffe.

Lisa Raitt se prononce sur la gestion des eaux de ballast

L'honorable Lisa Raitt, ministre fédérale des Transports, qui a suivi M. Hinchliffe sur le podium, a aussi commenté la controverse touchant les eaux de ballast.

Le Canada est pour les mesures visant à réduire l'entrée d'espèces envahissantes et s'engage à honorer ses obligations internationales comme celles qui découlent de la Convention sur la gestion des eaux de ballast, a rappelé la ministre.

Cependant, en pesant ses mots, M^{me} Raitt a déclaré que le Canada allait appliquer la Convention sur les Grands Lacs «dès que possible. Mais la manière dont nous mettrons la Convention en œuvre et le calendrier que nous suivrons pour le faire sont également des facteurs auxquels il faut accorder une attention particulière. Transports Canada élabore une approche visant à s'assurer que nos règles demeurent justes et réalistes, et qu'elles nous protègent».

La ministre a insisté sur le fait qu'il faut que la technologie existe pour permettre aux navires des Grands Lacs de se conformer aux exigences de la Convention. «Ce sont des préoccupations soulevées par des intervenants américains et canadiens. Nous sommes conscients que l'entrée en vigueur de la Convention dès maintenant pose-

The IMO convention is expected to receive ratification soon from a host of countries. But equipment of the type approved under the IMO regime may very well not be compliant with highly stringent U.S. standards for ships operating in U.S. waters. Existing treatment equipment costs up to \$5 million per ship - "and the U.S. may gracefully offer a dispensation of only five years to operate in U.S. waters before another \$5 million must be spent on U.S.-approved equipment," noted Mr. Hinchliffe.

"This is an example of complete disregard for the level playing field in international regulation," Mr. Hinchliffe affirmed.

Lisa Raitt outlines view on ballast water issue

Following Mr. Hinchliffe on the podium, Lisa Raitt, federal Minister of Transport, also commented on the ballast water controversy.

Canada supports moves to reduce the introduction of invasive species and is committed to honouring such international obligations as the Ballast Water Convention, she recalled.

But, weighing her words, Ms. Raitt said Canada would implement the Convention on the Great Lakes "once it is feasible to do so. How we implement this convention and the timetable we follow to do so are factors that demand careful consideration. Transport Canada is developing an approach to ensure that our rules remain fair, feasible and protective."

The minister stressed that the technology must be in place to allow Great Lakes ships to comply with the convention.

"These are concerns we have heard from United States and Canadian stakeholders. We have recognized that if the Convention entered into force today, it would pose challenges for Great Lakes ships."

Summing up, Ms. Raitt said Canada will continue to monitor the state of play between the Convention and U.S. rules as well as the evolution of the technical situation.



Leo Ryan

Transport Minister Lisa Raitt speaks candidly on ballast water issue.

La ministre des Transports Lisa Raitt a parlé du dossier de la gestion des eaux de ballast.

An LNG-fuelled future in Canada

Lloyd's Register is supporting Canada with its LNG-fuelled ferry infrastructure, helping meet the need for clean, cost-effective transportation.

We are bringing our global LNG-as-fuel experience to projects for owners and operators across the country, working with them to deliver ferries which are safe, fuel-efficient and technologically sound.

Image: New LNG fuelled ferry, built by Fincantieri for Société des traversiers du Québec (STQ) to LR class.



Find out more at www.lr.org/ropax



Lloyd's Register
Marine

Working together
for a safer world



Leo Ryan

Transport Canada's Catherine Higgins endorses industry calls for an aligned regulatory regime on environmental regulations in North America.

Catherine Higgins de Transports Canada se range derrière l'industrie qui réclame l'uniformisation de la réglementation environnementale en Amérique du Nord.



Leo Ryan

David Miller of the World Wildlife Fund advocates a partnership approach towards a sustainable economy.

David Miller du Fonds mondial pour la nature (Canada) plaide pour une approche collaborative afin de bâtir une économie durable.

rait des difficultés pour les navires naviguant sur les Grands Lacs.»

En résumé, M^{me} Raitt a déclaré que le Canada allait continuer «de surveiller le bilan relatif à la Convention et les règles des États-Unis, ainsi que la situation technique».

Environnement, sécurité et acceptation sociale

Au cours d'un panel sur la politique environnementale, Cameron Davis, conseiller principal de l'administrateur de l'U.S. Environmental Protection Agency, s'est félicité de la coopération binationale dans des secteurs comme la qualité de l'eau et il a souligné l'importance de «marier la notion de prospérité économique à la protection de l'environnement».

Catherine Higgins, sous-ministre adjointe déléguée, Politique, à Transports Canada, a fait écho aux points de vue pour un régime réglementaire harmonisé. Tout en évoquant la nécessité d'assurer la fluidité du réseau de transport maritime dans son ensemble, elle a souligné la difficulté de «trouver un bon équilibre entre les priorités du gouvernement et les réalités du secteur privé».

Jody Thomas de Pêches et Océans Canada et Donald Roussel de Transports Canada ont fait le lien entre les expériences actuelles en matière de sûreté et de sécurité et les défis de demain.

Les délégués ont pu assister à une discussion franche et animée sur les questions d'acceptation sociale entre le Capt Stephen Brown, président de la Chamber of Shipping of British Columbia, et David Miller, PDG du Fonds mondial pour la nature (FMN, Canada) et ex-maire de Toronto. Même s'ils divergeaient d'opinion sur certaines questions, ils se sont entendus sur plusieurs points.

Analysant l'opposition continue des lobbys environnementaux de la côte Ouest envers différentes propositions de

Environment, Security and Social License discussions

During a panel session on environmental policy, Cameron Davis, Senior Advisor to the Administrator of the U.S. Environmental Protection Agency, praised bi-national cooperation in such areas as water quality and underlined the importance of "marrying the notion of economic prosperity with environmental protection."

Catherine Higgins, Transport Canada Associate Assistant Deputy Minister – Policy, echoed views calling for an aligned regulatory regime. While evoking the need to ensure the fluidity of the overall marine transportation network, she also stressed the challenge of "striking a fine balance between government priorities and the realities of the private sector."

Relating today's experiences in safety and security to tomorrow's challenges were Jody Thomas from Fisheries and Oceans Canada and Donald Roussel from Transport Canada.

Delegates were treated to a frank and lively discussion on social license matters between Capt. Stephen Brown, President of the Chamber of Shipping of British Columbia, and David Miller, President and CEO of World Wildlife Fund – Canada and former Mayor of Toronto. While differing on some issues, they found common ground on others.

Analyzing ongoing opposition by environmental lobbies on the West Coast to various LNG and pipeline proposals, Capt. Brown warned that this trend is spreading east. "You need to understand what you are up against. The real issue is opposition to the oil sands, not to tankers and pipelines."

CHAMBER OF
MARINE COMMERCE

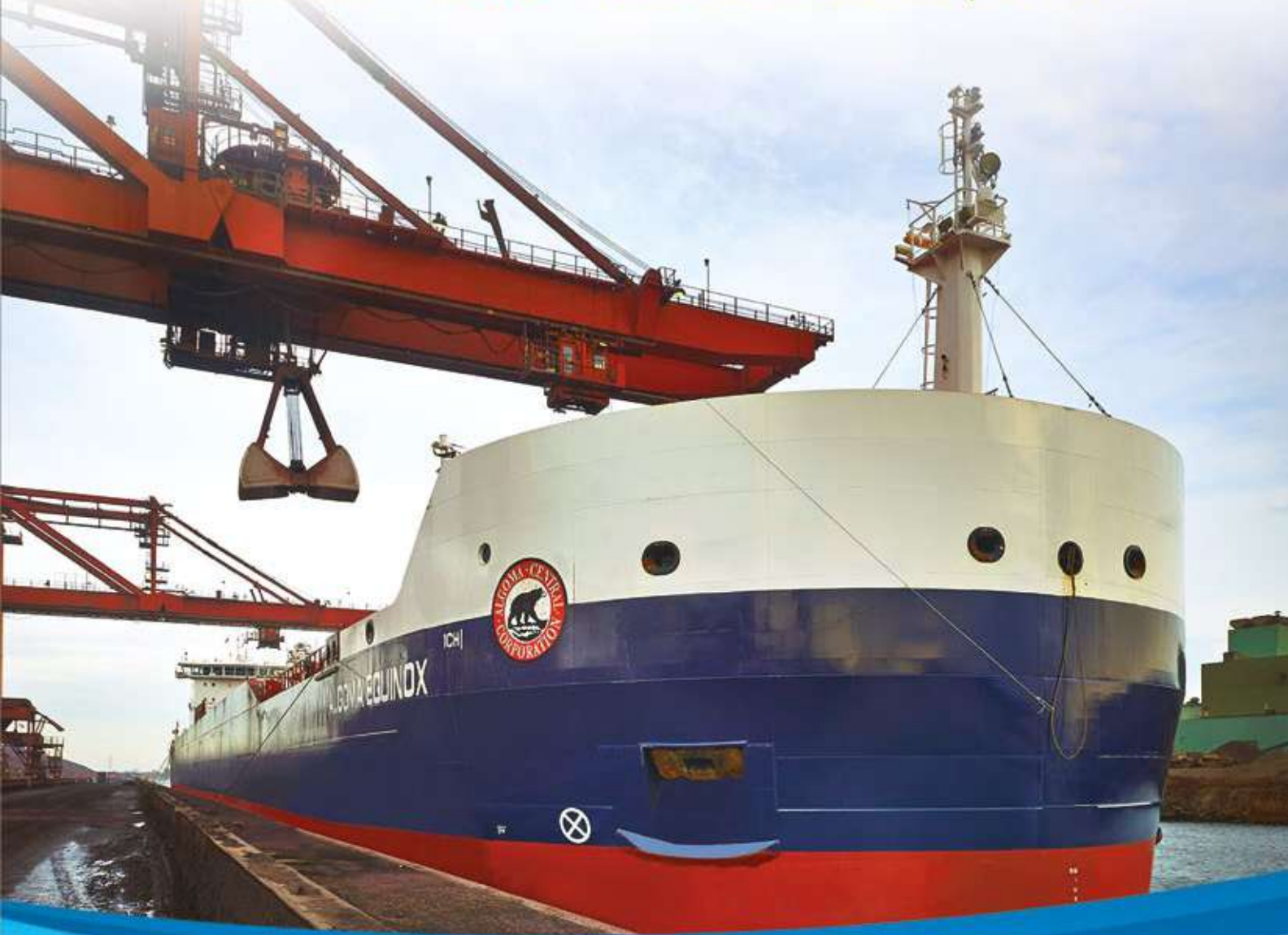


CHAMBRE DE
COMMERCE MARITIME

www.MarineDelivers.com

MARINE DELIVERS

Efficient Safe Environmentally smart



@MarineDelivers



pipelines et de GNL, le Capt Brown a prévenu que cette opposition se propageait à l'Est. «Vous devez comprendre que vous allez y faire face. La véritable pomme de discorde, ce sont les sables bitumineux et non les pétroliers et les pipelines.»

«Les campagnes de peur sont très difficiles à contrer, a-t-il déclaré. Il ne faut pas hésiter à contester les affirmations faites dans les médias.»

Le Capt Brown a noté que le transport maritime fait partie du tissu social dans un pays comme la Norvège, qui possède un gros secteur énergétique. Ce n'est pas le cas au Canada.

De son côté, David Miller a affirmé que la philosophie et l'esprit du FMN consistent à bâtir une vaste gamme de partenariats pour obtenir une évolution vers une économie durable. À cet égard, il a cité les opérations de Fednav et du Groupe CSL dans l'Arctique.

De façon générale, M. Miller a déclaré que l'énormité de la tâche est illustrée par le fait que plus de 50 % de la faune mondiale a disparu depuis 40 ans à cause de la déforestation grandissante, des changements climatiques et d'autres facteurs.

Projets novateurs au Québec

Des innovations récentes dans la région du Saint-Laurent au Québec ont été mises en relief dans un panel sur l'innovation et la technologie.

John Schmidt, vice-président commercial à Chantier Davie Canada, a décrit le grand chantier maritime de Lévis et la nouvelle stratégie maritime du gouvernement du Québec comme «une combinaison gagnante».

Les mesures incitatives prévues par la Stratégie maritime québécoise comprennent une déduction pour amortissement supplémentaire de 50 % à l'égard de la construction ou de la rénovation de navires ainsi que la création d'une provision en franchise d'impôt pour financer les travaux d'entretien, de rénovation ou de construction effectués sur des navires dans un chantier maritime québécois.

M. Schmidt a comparé le développement d'une grappe maritime au Québec à un modèle qui a très bien fonctionné dans plusieurs États côtiers européens.

Dans un autre domaine, Denis Larivée, directeur adjoint au Développement des affaires chez Stolt LNGaz, a indiqué qu'on pourrait bientôt profiter au Canada de l'expertise scandinave en matière de GNL. Une installation de liquéfaction et d'emménagement du GNL de 630 millions de dollars construite à Bécancour et dont les activités devraient démarrer au début de 2018 aura une capacité initiale de production de 500 000 tonnes, avec possibilité d'augmentation ultérieure à un million de tonnes. Le gaz naturel proviendrait des installations

«Fear-mongering is very difficult to deal with," Capt. Brown stated. "One needs to be less reticent to challenge what one finds in the media."»

Capt. Brown observed that "shipping is part of the social fabric of a country like Norway with a big energy sector. This not the case in Canada."

For his part, David Miller said the philosophy and spirit of the WWF is to build a wide range of partnerships to drive change towards a sustainable economy. In this regard, he singled out the CSL Group and the Fednav operations in the Arctic region.

Generally speaking, Mr. Miller said enormous challenges are illustrated by the fact that more than 50% of world wildlife has been lost in the past 40 years due to mounting deforestation, climate change, and other factors.

Innovative projects in Québec

Recent developments in the St. Lawrence region of Quebec were brought to the forefront by a panel on innovation and technology.

John Schmidt, Vice-President, Commercial of Chantier Davie Canada, described the large shipyard in Lévis and the newly-elaborated maritime strategy of the Québec government as "a winning combination."

Incentives under the Québec Maritime Strategy include an additional capital cost allowance of 50% for the construction or renovation of vessels, and the creation of a tax-free reserve to fund maintenance, renovation or construction work on vessels carried out in a Québec shipyard.

Mr. Schmidt compared the development of a marine cluster in Québec to "a model that has worked very well in several European coastal states."

In another domain, Denis Larivée, Assistant Director of Business Development of Stolt LNGaz, said that Scandinavian expertise will soon be available for LNG bunkering in Canada. A \$630 million LNG plant and storage facility being constructed at Bécancour, with start-up slated for early 2018, will have initial LNG production capacity of 500,000 tons which could later be boosted to one million tons. Natural gas supplies from Union Gas Dawn Hub 35 kms from Sarnia are to be delivered by existing pipelines in Eastern Canada.

In answer to a question, Richard Brosseau, the firm's Director of Public Affairs and Community Relations,



Davie Canada's John Schmidt applauds Quebec's Maritime Strategy for supporting shipyard developments.

John Schmidt de Chantier Davie Canada applaudit l'intention d'aider les chantiers maritimes exprimée dans la Stratégie maritime québécoise.

Leo Ryan



CSA President Robert Lewis-Manning and LCA President James Weakley reviewed current shipping trends and challenges.

Le président de l'AAC Robert Lewis-Manning et le président de la LCA James Weakley ont passé en revue les tendances et les défis du transport maritime.

Dawn Hub d'Union Gas à 35 km de Sarnia et serait amené dans l'Est du Canada par les gazoducs existants.

En réponse à une question, Richard Brosseau, directeur des Affaires publiques et des relations avec les communautés de l'entreprise, a indiqué qu'il n'y avait pas trop de problèmes avec les résidents de la région de Bécancour ni du côté de la réglementation. Lors d'une audience publique récente, l'appui a été de l'ordre de 90 % et le projet a reçu les autorisations requises touchant l'environnement.

Perspectives du transport maritime sur les Grands Lacs

Commentant les tendances actuelles pour le transport maritime dans la partie étasunienne des Grands Lacs, James Weakley, président de la Lake Carriers' Association, a souligné qu'il était très difficile «d'être rentable à cause de la grande fluctuation de la demande de produits de base et des incertitudes grandissantes touchant l'environnement réglementaire et économique».

Robert Lewis-Manning, président de l'Association des armateurs canadiens (ACC), a rappelé que ses membres se sont lancés dans un processus de renouvellement massif de leurs flottes qui a rendu celles-ci plus efficaces tout en diminuant leur empreinte environnementale. Et les armateurs canadiens vont continuer dans le même sens parce qu'ils estiment que le transport maritime courte distance offre toujours de bonnes possibilités commerciales.

«Ce n'est pas un secret que certains marchés traditionnels sont difficiles cette année à cause du bas prix record des produits de base. Cela a un effet néfaste sur notre marché, mais les membres de l'AAC repositionnent leurs flottes pour s'adapter et trouver de nouvelles occasions d'affaires.

«Pour l'avenir, a conclu M. Lewis-Manning, les défis que doit relever l'industrie sont variés: conséquences accidentelles de la réglementation, augmentation des coûts des services qui sont établis sans tenir compte de l'ensemble du système de navigation et enfin, absence d'harmonisation binationale qui nuit toujours aux armateurs canadiens.» 

said there has been “no major problems” with the Bécancour region residents or on the regulatory front. “There was 90% support” at a recent public hearing, and the project has received the required Environment Permit Certificate.

Great Lakes shipping outlook

Commenting on current trends in U.S. Great Lakes shipping, James Weakley, President of the Lake Carriers Association, stressed it was a big challenge “to eke out profits amidst fluctuating commodity demand and an increasingly uncertain regulatory and economic environment.”

Robert Lewis-Manning, President of the Canadian Shipowners Association, recalled that Canadian shipowners “have aggressively launched into a renewal process of their fleets that is resulting in improved efficiencies with an overall lower environmental footprint. This will continue into the future because Canadian shipowners believe that Canadian shortsea shipping continues to afford commercial opportunity.

“It is no secret that some traditional markets are challenging this year with record low commodity prices. This is affecting our marketplace but CSA members are repositioning their fleet to be adaptive and seek emerging opportunities.

“Looking into the future,” Mr. Lewis-Manning concluded, “the challenges facing the industry include the unintended consequences of regulatory efforts, rising service costs that are developed in silos rather than looking at the entire navigation system, and finally, a lack of bi-national harmonization continues to negatively affect Canadian shipowners.” 



Tom Peters

Le Port de Halifax voit d'énormes occasions d'affaires en Inde

Le gouvernement canadien entame la dernière étape du processus qui devrait mener à la ratification définitive de l'Accord économique et commercial global (AECG) avec les 28 membres de l'Union européenne (UE) vers la fin de 2016 ou le début de 2017. Selon les prévisions, l'entrée en vigueur de cet accord fera augmenter de plus de 20 % les échanges entre le Canada et l'UE, et le Port de Halifax compte bien tirer son épingle du jeu.

Cependant, l'UE est loin d'être la seule cible que suit de près l'Administration portuaire de Halifax (APH) sur son écran radar. Il y a un géant endormi, l'Inde, que l'APH caresse depuis plusieurs années.

L'APH et le CN ont un contrat commun avec la Crest Container Lines de Mumbai afin de vendre la combinaison Halifax-CN comme la solution gagnante pour le transport de marchandises en provenance et à destination du Canada central et du Midwest. J'ai passé deux semaines en Inde le printemps dernier et j'ai été frappé par l'esprit d'entreprise que j'ai observé dans le centre et le nord-est du pays.

Le porte-parole de l'APH, Lane Farguson, a fait remarquer: «Dans sa situation de nation en développement, l'Inde offre d'énormes possibilités aux transporteurs actifs au Port de Halifax.»

En 2014, l'Inde venait au quatrième rang derrière la Chine, le R.-U. et l'Allemagne parmi les pays dont le fret est manutentionné à Halifax et ses importations avaient augmenté de 2 % pendant l'année. Il est difficile de chiffrer cette augmentation en termes de conteneurs ou de tonnage, car selon M. Farguson, l'APH ne fournit pas de ventilation de ces statistiques par pays.

Partenariat avec le CN et la Crest Container Lines

Le porte-parole de l'APH admet toutefois qu'il y a des obstacles à surmonter pour intensifier les échanges avec l'Inde et il faut avant tout établir les liens nécessaires pour devenir une option familière. C'est pourquoi l'APH s'est associée au CN pour travailler avec la Crest Container Lines afin de faire la promotion dans ce pays du Port de Halifax et du réseau ferroviaire du CN comme porte d'entrée de l'Amérique du Nord.

M. Farguson a déclaré: «Vu la proximité géographique de l'Inde des routes maritimes passant par le canal de Suez, nous estimons que l'élargissement du canal va ouvrir de nouvelles possibilités.»

Le Canada a entamé des pourparlers de libre-échange avec l'Inde il y a plusieurs années, mais le projet n'a jamais réellement décollé. En avril dernier toutefois, le premier

Port of Halifax targets big opportunities in India

The Canadian government is in the homestretch of locking up its Comprehensive Economic And Trade Agreement (CETA) with the 28-member European Union. The deal is expected to be ratified sometime late in 2016 or early 2017. Trade between Canada and the EU is expected to increase in excess of 20% because of CETA and the Port of Halifax has its eyes set on getting some of that business.

But the EU is far from the only target high up on the radar screen of the Halifax Port Authority (HPA). India is a sleeping giant that the HPA has been massaging for the past several years.

In fact, the HPA and CN have a joint contract with Mumbai-based Crest Container Lines to market Halifax and CN as the one-two punch to move cargo to and from Central Canada and the US Midwest. I spent two weeks in India this past spring and the entrepreneurial spirit I encountered throughout the central and northeast part of the country was impressive.

HPA spokesman Lane Farguson remarked, "As a developing nation, India represents a huge opportunity for companies shipping through the Port of Halifax."

In 2014 India was fourth, behind China, UK and Germany in moving cargo over Halifax with imports growing 2% in 2014. What that increase represents in containers or tonnage is difficult to say because Mr. Farguson said the HPA doesn't supply those statistics from individual countries.

Partnering with CN and Crest Container Lines

But the HPA spokesman admits there are hurdles to clear in expanding its India business and one of the major obstacles "is developing those relationships needed to create familiarity. That is why we have partnered with CN to work with Crest Container Lines in India to promote the Port of Halifax and CN's rail network as a gateway into North America."

Mr. Farguson said, "Thanks to its (India) geographical proximity to the Suez Canal shipping routes, we see new opportunities that will develop as the Suez Canal expands."

Canada started free trade talks with India several years ago but they never really took off. However, in April of this year, India's Prime Minister Narendra Modi came to Canada to meet with Prime Minister



Tom Peters

Free trade talks between Canada and India have recently been revived.

Les pourparlers de libre-échange ont récemment repris entre le Canada et l'Inde.

ministre de l'Inde Narendra Modi est venu rencontrer le premier ministre Harper au Canada pour relancer les négociations et placer les deux pays sur la voie d'une entente. La valeur des échanges entre les deux pays ne dépassait pas 6,3 milliards de dollars en 2014, soit 3,2 milliards d'importations au Canada et 3,1 milliards d'exportations vers l'Inde. Les deux premiers ministres ont convenu que le commerce pourrait être multiplié par beaucoup.

Selon un courriel de Fouze Farrhan Al Kamil, PDG de la Crest Container Lines et agent du CN et de l'APH à Mumbai, des «volumes non vérifiés» en provenance de l'Inde de 31 000 EVP passeraient annuellement par les ports de Vancouver et Prince Rupert et de 17 000 EVP par les ports de Halifax, Montréal et Saint John. Toujours selon M. Farrhan Al Kamil, quelque 60 000 EVP transiteraient également par des ports de la côte est des États-Unis pour atteindre le Midwest.

Il n'existe actuellement pas de service régulier direct de ligne entre Halifax et l'Inde. C'est peut-être l'une des raisons qui expliquent que le Port de Halifax soit mal connu des expéditeurs indiens. Je me rappelle avoir rencontré il y a quelques années plusieurs fabricants et gens d'affaires indiens qui se trouvaient en mission commerciale à Halifax. Ils ne savaient à peu près rien du Port. Cela est cependant en train de changer grâce aux efforts de M. Farrhan Al Kamil.

«Avec les services qui existaient à l'époque où nous avons été embauchés comme agents, Halifax n'était pas la meilleure option, mais nous avons parlé aux transporteurs et, en utilisant les ports du sud de l'Inde, nous avons créé de nouvelles solutions d'acheminement qui ont rendu le Port de Halifax plus compétitif», a déclaré M. Farrhan Al Kamil.

Il y a sept grands ports pour conteneurs en Inde: Nhava Sheva, près de Mumbai (le plus gros, 4,1 millions d'EVP manutentionnés en 2013-2014); Mundra et Pipavav, tous deux sur la côte ouest de l'État de Gujarat; Chennai, au sud, dans l'État du Tamil Nadu; Cochin, dans l'État du Kerela, au sud;

Harper to jump start the trade talks and get the two countries on a path to an agreement. Trade between the two countries in 2014 only amounted to approximately \$6.3 billion. Imports to Canada \$3.2 billion, exports to India \$3.1 billion. Both prime ministers agree that trade can grow many times over.

Fouze Farrhan Al Kamil, CEO of Crest Container Lines and the HPA/CN agent in Mumbai, said in an e-mail that "unverified volumes" indicate 31,000 TEUs from India pass over the ports of Vancouver and Prince Rupert annually and 17,000 TEUs move over Halifax, Montreal and Saint John. He said statistics also indicated about 60,000 TEUs move over US East Coast ports headed to the US Midwest.

There is presently no direct liner service between Halifax and India, so that may be one of the reasons Halifax isn't very well known with India shippers. I can recall meeting several manufacturers and business people from India who were in Halifax a number of years ago on a trade mission. They knew little or nothing about the port. However, port awareness is starting to change somewhat through Mr. Farrhan Al Kamil's efforts.

"Halifax was not the best option with the services that existed at the time we were appointed agents but we approached carriers and created new routing options which made Halifax somewhat competitive," using India's southern ports, said Mr. Farrhan Al Kamil.

India has seven major container ports: Nhava Sheva, near Mumbai (the largest, handled 4.1 million TEUs in 2013-2014); Mundra and Pipavav, both on the west coast in the state of Gujarat; Chennai, in the southern state of Tamil Nadu; Cochin in the southern state of Kerela; Visag also in the south in

Visag, également au sud, dans l'État d'Andhra Pradesh; et Kolkata sur la côte est dans l'État du Bengale-Occidental. Tous ces ports peuvent expédier des marchandises vers la côte est ou la côte ouest du Canada grâce au transbordement dans plusieurs ports comme Colombo et Singapour.

Selon M. Farrhan Al Kamil, ces grands ports indiens ont des voies ferrées sur place, mais pas sur les quais. Le réseau ferroviaire appartient à l'État, il couvre l'ensemble du pays et une filiale du gouvernement, Container Corporation of India Ltd. (CONCOR), exploite des trains porte-conteneurs dans toute l'Inde. Il y a également une poignée d'exploitants de trains porte-conteneurs privés. Les opérations ferroviaires sont généralement considérées comme bonnes, mais il arrive à l'occasion que le déséquilibre entre les importations et les exportations nuise à l'offre de wagons, ce qui cause des retards. Les transports sur longues distances se font par train et les transports sur courtes distances, surtout par camion. Lors de mes voyages dans le pays, je n'ai jamais vu de 18 roues, mais uniquement des camions porteurs et j'ai observé une certaine congestion.

Les obstacles ne sont pas insurmontables

M. Farrhan Al Kamil reconnaît qu'il y a des difficultés à vaincre pour diriger une clientèle vers Halifax. «Les clients hésitent souvent à acheminer leurs cargaisons par un port qu'ils ne connaissent pas. Les tarifs de fret sont fluctuants à Halifax, contrairement aux ports de la côte est des États-Unis, et les transporteurs qui n'ont pas de contrat de transport avec le CN à partir de Halifax ne sont pas compétitifs, non plus que l'acheminement intérieur.

«Toutefois, cela n'est pas insurmontable et je m'attends à ce que lorsque le Canada et l'Inde finiront par signer un accord commercial, Halifax et le CN seront mieux connus en Inde et nous serons bien placés pour prendre en charge toute hausse éventuelle du trafic de marchandises.» 

Andhra Pradesh State; and Kolkata on the East Coast in the state of West Bengal. All these ports can move cargo to both the East Coast and West Coast of Canada via transshipment through a number of ports such as Colombo and Singapore.

Mr. Farrhan Al Kamil says these major Indian ports have rail on their premises but not right on dock. The government-owned rail network is nationwide and a government subsidiary, Container Corporation of India Ltd. (CONCOR) operates container trains across India plus there are some private container train operators. Rail operations are considered generally good but occasionally import and export imbalances effect the rail car supply causing delays. Long distance cargo moves by rail and shorter hauls mainly by road. In my travels in the country I did not see any 18-wheelers – just all straight rigs and the traffic was somewhat congested.

Challenges can be overcome

Mr. Farrhan Al Kamil acknowledges there are challenges for him in trying to direct business to Halifax. "There is a traditional mindset of the customers who fear to route cargo through an unknown port. There are fluctuating freight rates to Halifax, unlike the US East Coast ports and carriers not having rail contracts with CN from Halifax and inland haulage not being competitive."

However, these issues can be overcome and I expect by the time Canada and India sign a trade agreement, Halifax and CN will be better known in that country and be in a prime position to handle any potential cargo increase. 

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

C'est aussi :

- Protéger et promouvoir ses intérêts économiques
- Faire partie du plus important réseau d'acteurs de l'industrie
- Rester informé sur l'actualité maritime
- Participer à des événements de promotion

Join SODES and help the maritime industry grow

It is also:

- Protect and promote its economic interests
- Be a member of the most important stakeholder network of the industry
- Remain informed about current maritime news
- Participate in various promotional events





Leo Quigley

Un plan stratégique continental pour l'arrivée des méganavires

Un rapport de 7 000 pages qui étudie l'impact environnemental d'un deuxième terminal à Roberts Bank, près de Deltaport, n'est pas quelque chose que l'on trimballe dans son sac à dos. Toutefois, le rapport conclut que si toutes ses recommandations sont appliquées, le terminal n'aura pas de répercussions sérieuses sur les poissons, les coquillages ou les oiseaux qui vivent dans les environs du terminal ou qui s'arrêtent dans le voisinage pour se nourrir pendant leur migration.

Le terminal proposé, qui sera situé sur une île non encore construite qui fera saillie dans le détroit de Georgia à partir du continent, sera aisément accessible du détroit de Juan de Fuca. Si de forts vents soufflent parfois dans la région, ce n'est rien de comparable aux vents ou aux mers démontées qui balaient la côte ouest de l'île de Vancouver. Et Deltaport, le port actuel, inauguré en 1970, constitue une formidable réussite pour Port Metro Vancouver.

Pour que les camions aient plus facilement accès à Deltaport et à l'éventuel nouveau terminal, on a construit, dans le cadre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, une nouvelle route qui permet aux camions porte-conteneurs arrivant de la transcanadienne d'accéder directement au terminal, avec un minimum de feux rouges à traverser. Ils évitent ainsi la congestion routière urbaine.

On a aussi construit des sauts-de-mouton et des gares de triage pour faciliter la circulation ferroviaire locale.

Le deuxième terminal à trois postes, dont l'inauguration est prévue pour le milieu des années 2020, ajouterait une capacité annuelle de 2,4 millions d'EVP qui permettrait de répondre à la demande prévue jusqu'en 2030.

Le plus gros porte-conteneurs qui s'arrête actuellement à Port Metro Vancouver est le **ZIM Djibouti** d'une capacité d'un peu plus de 10 000 EVP.

Les observateurs prévoient que dans les prochaines années, les navires-porte-conteneurs de cette taille seront les bêtes de somme des routes transpacifiques de transport maritime sur la côte Ouest.

Strategic continental blueprint needed for handling mega-ships

A 7,000 page report that studies the environmental impact of a second terminal adjacent to Deltaport at Roberts Bank isn't something you'd want to lug around in your backpack. However, it comes to the conclusion that if all the recommendations are installed, the terminal will not seriously impact the fish, shellfish or birds that surround the terminal or that stop close to the terminal to feed during migration.

The proposed terminal site, which will be located on a yet-to-be-built island protruding from the Mainland into the Strait of Georgia, will be easily accessed from the Strait of Juan de Fuca. While severe winds can blow through the area, they are not the winds or rough seas seen on the West Coast of Vancouver Island. And, the existing port, Deltaport, that opened in 1970, has been a huge success story for Port Metro Vancouver.

To provide truck access to Deltaport and the new terminal, if it's built, a new truck highway has been put in place as part of the Asia Pacific Corridor Initiative that

provides container trucks with a straight run to the terminal from the TransCanada Highway with the minimum of stop lights, avoiding the urban traffic congestion that once existed.

Expanded railyards and overpasses have also been constructed to accommodate local rail traffic.

Slated for completion in the mid-2020s, the proposed three-berth Terminal 2 would provide additional capacity of 2.4 million TEUs annually to meet forecast demand until 2030.

Biggest containership currently calling at Port Metro Vancouver is the **ZIM Djibouti** with a capacity of just over 10,000 TEUs.

In the years ahead, observers expect box vessels of this size to be the workhorses of the trans-Pacific shipping routes with the West Coast.

Transportation expert Stephen Blank advocates a continental plan for seamlessly moving goods.

Le spécialiste du transport Stephen Blank réclame un plan continental pour assurer la fluidité du transport des marchandises.



*Biggest containership presently calling at Port Metro Vancouver is the 10,000-TEU **Zim Djibouti**.*

Le plus gros porte-conteneurs qui fait actuellement escale à Port Metro Vancouver est le **Zim Djibouti** de 10 000 EVP.

Même si plusieurs armements internationaux ont commandé des porte-conteneurs géants d'une capacité dépassant les 20 000 EVP, ces mastodontes sont, pour l'avenir prévisible, destinés aux routes Europe-Asie très achalandées.

Le plus grand bâtiment à avoir accosté à ce jour dans des ports de la côte Ouest (Long Beach et Prince Rupert), c'est le **COSCO Fortune** de 13 000 EVP l'été dernier.

Alors que Port Metro Vancouver poursuit ses démarches pour faire approuver la construction du Terminal 2, les environmentalistes redoutent les conséquences pour la faune et la flore, et les travailleurs de Deltaport s'inquiètent des reportages sur l'automatisation du nouveau terminal, laquelle éliminerait des emplois – et risquerait d'être suivie de celle du terminal Deltaport originel et donc de nouvelles pertes d'emplois.

La fusion et les alliances de compagnies maritimes débouchent sur l'utilisation de plus grands navires qui font moins d'escales dans un plus petit nombre de ports de la côte Ouest de l'Amérique du Nord. Ces ports auraient de toute façon du mal à absorber des débarquements de 20 000 boîtes à cause de problèmes d'équipement insuffisant, de profondeur d'eau, de distribution continentale et de congestion comme ceux qui ont paralysé les ports de la côte ouest des États-Unis l'an dernier.

La tendance mondiale est indiscutablement à l'automatisation des terminaux conteneurs pour réduire les coûts et accélérer le trafic.

Though several global operators have placed orders for ultra-large containerships with capacities exceeding 20,000 TEUs, these behemoths are destined for the high-density Europe-Asia trades in the foreseeable future.

The largest to dock at West Coast ports thus far (Long Beach and Prince Rupert) was the 13,000-TEU **COSCO Fortune** last summer.

As Port Metro Vancouver continues on track to, hopefully, get approval for Terminal 2, environmentalists are concerned about the wildlife and workers at Deltaport are worried about reports that the new terminal will be automated and jobs will be lost – and following automation at Terminal 2, the original Deltaport will also become automated, resulting in even more lost jobs.

The consolidation of shipping lines and the alliances being formed are leading to much larger ships making fewer stops at fewer ports on the West Coast of North America. These ports would be struggling, anyway, to keep up with unloads of up to 20,000 boxes due to insufficient equipment, deep enough water, or inland distribution and congestion issues of the kind that paralyzed U.S. West Coast ports in the past year.

Indisputably, the trend worldwide is towards automated container terminals to reduce costs and speed traffic.



Welcome to North America's Leading Edge

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

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



PRINCE RUPERT
PORT AUTHORITY

LINKING A WORLD OF OPPORTUNITY



Ainsi, APM Terminals vient d'inaugurer à Rotterdam son nouveau Maasvlakte II, le terminal conteneurs le plus évolué technologiquement et le plus durable sur le plan environnemental du monde.

Le terminal fonctionne à zéro émission et offre à ses clients un gain de productivité de 40 % grâce à l'automatisation. Toutefois, comme le spécialiste new-yorkais du transport Stephen Blank le souligne, si les ports et les terminaux ont des raisons d'être sur le qui-vive, c'est aussi le cas des réseaux routiers et des chemins de fer nord-américains qui assurent la livraison des conteneurs.

Selon M. Blank, qui a passé des années à étudier ces questions, nul au gouvernement ou dans le monde universitaire ne réfléchit sérieusement au tsunami de conteneurs prévu ni à notre capacité d'assurer la fluidité du transport des marchandises.

M. Blank croit que le continent nord-américain a besoin d'un plan stratégique de transport complété par un laboratoire d'idées continental.

En interview, il a mentionné qu'il n'existe en Amérique du Nord aucun lieu de rencontre où des gens bien informés pourraient s'asseoir pour réfléchir à des solutions qui transcendent leurs points de vue individuels. «La notion de laboratoire d'idées est devenue quasi chimérique, surtout dans ce domaine.» **ML**

For example, APM Terminals recently opened its new Maasvlakte II Rotterdam facility, the world's most technologically advanced and environmentally sustainable container terminal.

The terminal runs on a zero emissions and customers have gained 40 percent higher productivity because of automation.

However, as New York-based transportation expert Stephen Blank points out, it's not just the ports and terminals that should be of concern it's also North American railroads and the highway systems that deliver the boxes.

According to Mr. Blank, who has spent years studying these issues, there's no one in government or academia that's giving the coming tsunami of boxes or our ability to seamlessly move goods any serious thought.

He feels the entire continent of North America needs a strategic transportation plan and a continental think tank to come up with the plan.

In an interview, he suggested that in reality there's no meeting ground in North America where well-informed people can sit down and think about solutions transcending their individual silos. "The notion of a think-tank barely exists any longer, and certainly not in this area." **ML**

OVER 20 YEARS
OF EXCELLENCE

PLUS DE 20 ANS
D'EXCELLENCE

MISSION

Maintain a state of marine oil spill response preparedness that is consistent with the legislation and capable of providing a real response at an affordable cost to our members

Provide value added preparedness services to all of our members

Assume a leadership role in the preparedness to oil spill response

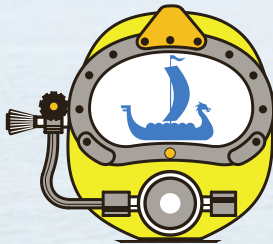
Assurer un état de préparation pour les interventions en cas de déversement conforme à la loi et capable de fournir à nos membres une intervention efficace à un prix abordable

En préparation à l'intervention, fournir à tous nos membres des services à valeur ajoutée

Démontrer un leadership dans l'état de préparation à l'intervention pour des déversements de produits pétroliers



ECRC ~ SIMEC
 1201-275 rue Slater Street
 Ottawa (Ontario) K1P 5H9 Canada
 TEL: 613 230-7369 FAX: 613 230-7344
www.ecrc.ca www.simec.ca



SODERHOLM

www.SoderholmMaritime.com

24 Hour Emergency Response

Over 30 years experience

Ship Inspections – In Water Surveys
Surveys in Lieu of Drydocking

Recognized by
Lloyd's Register of Shipping and DNV GL

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

U/W Video
U/W Thickness Measurements

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

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

Hamilton, Ontario – Canada

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



Bruce Barnard

L'avenir est de plus en plus sombre pour les petits armements conteneurisés

Le transport maritime de conteneurs est-il sur le point de devenir une industrie normale après avoir défié pendant des années la logique économique qui a transformé le visage d'autres secteurs – acier, produits chimiques et même le transport aérien jadis récalcitrant?

Les notions de faillite, de regroupement, de fusions et d'acquisitions sont généralement étrangères dans un secteur d'activité où l'on continue à investir dans des navires de plus en plus gros malgré des années de pertes de plusieurs milliards de dollars, entrecoupées de rares parenthèses de rentabilité souvent attribuables à des facteurs externes tels que les bas prix actuels du pétrole.

Maersk, le plus grand – et le plus rentable – transporteur du monde, croit que la situation évolue, car les gros acteurs sont en train d'évincer leurs encombrants petits rivaux qui offrent des rabais – et perdent beaucoup d'argent – uniquement pour rester en affaires.

«Les petits et moyens transporteurs qui contrôlent de trois à cinq pour cent du marché – à de très rares exceptions – n'ont pas été rentables dans les sept dernières années», affirme Nils Andersen, PDG d'A.P. Moller-Maersk, société mère de Maersk. «Après une aussi longue période de non-rentabilité, il est absolument illogique de continuer d'investir.»

Certains transporteurs ne réussissent pas à trouver une manière acceptable de se retirer, «de sorte qu'ils continuent de gaspiller leur argent», a déclaré M. Andersen au *Wall Street Journal*.

Il a fait cette déclaration tout juste après que Maersk a signé un contrat de 1,8 milliard de dollars pour l'acquisition de 11 navires de 19 630 EVP avec une option d'achat pour 6 autres et juste avant que le transporteur danois ne prenne livraison du dernier des 20 navires Triple-E de 18 270 EVP commandés en 2011 qui ont changé la dynamique de l'industrie – mais sans réussir à en chasser les intervenants mineurs.

La dernière commande – qui faisait partie d'un programme quinquennal d'investissement de 15 milliards de dollars – a fait les manchettes en raison de l'envergure mondiale de Maersk et de sa réputation de pionnier de l'industrie. Ce n'était toutefois que l'un des nombreux contrats d'achat de navires de taille comparable signés dans les 12 derniers mois par les transporteurs, dans une surenchère

Mounting bleak outlook for smaller container lines

Is container shipping about to become a normal industry after years of defying the economic logic that has reshaped other sectors – from steel to chemicals and even the once recalcitrant airline business?

Bankruptcy, consolidation, mergers and acquisitions are largely alien concepts in a business that keeps on investing in ever larger ships despite years of multi-billion dollar losses punctuated by rare profit rallies, often driven by outside factors, like the current low oil price.

Maersk, the world's largest – and most profitable – carrier, thinks change is coming as the big players squeeze out their troublesome smaller rivals that have been undercutting freight rates – and losing piles of money – just to stay in business.

“Small and midsize carriers controlling a three to five percent market share – with very few exceptions – have been unprofitable for the last seven years,” says Nils Andersen, CEO of Maersk's parent A.P. Moller-Maersk. “After such a long period of not being profitable, it defies logic to continue to invest in the business.”

Some carriers have been unable to identify an acceptable way to exit the business “so they continue to throw good money after bad money,” he told the *Wall Street Journal*.

Mr. Andersen was speaking just after Maersk had signed a \$1.8 billion contract for eleven 19,630 TEUs vessels with an option for a further six and just before the Danish carrier took delivery of the last of twenty 18,270 Triple-E ships ordered back in 2011 that changed the dynamics of the industry – but failed to drive out the peripheral players.

The latest order – part of a \$15 billion five year investment program – hit the mainstream headlines because of Maersk's global reach and its reputation as industry pioneer. But it was just one of many contracts for similar sized vessels in the past 12 months signed by the chasing pack of carriers that have contributed to an accelerating glut of capacity on the key East-West routes that is also infecting the smaller North-South trades that are being swamped with vessels driven out of the bigger lanes.

Instream. Bringing the sea to the heart of Europe.

The Port of Antwerp is Europe's largest integrated maritime, logistics and industrial hub, and a vital engine of the continent's growth. In close collaboration with public and private partners, the Port of Antwerp is constantly looking for innovative ways to expand inland navigation at the port and reach more than 600 million European consumers. Measures are being implemented to enhance the coordination of shipping movements, and container handling and distribution within the port, enabling shippers to serve their hinterland customers even more efficiently, reliably and sustainably. The Port of Antwerp's clear plan and strong customer focus will keep it at the forefront of inland navigation – as **the** barge port in Europe.

Everything is possible at the Port of Antwerp.

Follow us at www.portofantwerp.com/everythingispossible



915
BARGE CALLS
PER WEEK



94
MILLION TONS OF
FREIGHT BY BARGE



600
MILLION
CONSUMERS

www.portofantwerp.com/en/instream





Port of Los Angeles

Ever larger ships are being operated by leading global carriers pooling their fleets and putting severe pressures on smaller operators.

Les grands transporteurs mondiaux arment des navires de plus en plus gros et mettent en commun leurs flotte ce qui exerce beaucoup de pression sur les petits armateurs.

qui a aggravé la surcapacité sur les routes est-ouest et infecté par ricochet les routes secondaires nord-sud qui se sont retrouvées inondées de navires chassés des routes majeures.

Ce qui n'était pas dit dans les reportages, c'est que le très important commerce Asie-Europe auquel sont destinés les nouveaux navires de Maersk et ceux de ses rivaux, est dans une situation désespérée. Les cours au comptant pour le fret principal dans l'axe est-ouest vers l'Europe ont dégringolé jusqu'à un creux de 284 \$ l'EVP au début de juin, au moment même où Maersk signait son contrat, une chute de 577 \$ en un mois selon l'Indice des taux de fret conteneurisé de Shanghai.

Les cours au comptant couvrent à peine le coût du carburant

Avec des coûts de fonctionnement estimés d'environ 1 100 \$ par EVP pour un voyage moyen vers l'Europe, les cours au comptant actuels couvrent à peine les frais de carburant qui sont actuellement bas, mais qui augmentent.

«Et cela est de mauvais augure pour les transporteurs dont la situation financière est fragile, car la tendance vers une baisse à long terme des taux va sûrement persister», a déclaré Richard Ward, courtier chez Freight Investor Services de Londres.

Si le transport maritime conteneurisé était une industrie normale, cela signifierait qu'un ou deux transporteurs

What the mainstream news stories omitted to say was that the Asia-Europe trade, the world's biggest, where the latest Maersk ships, and those of its rivals, are headed is in dire straits. Spot freight rates on the head haul westbound leg to Europe slumped to an all-time low of \$284 per 20 foot container at the beginning of June, just as Maersk was signing its contract, down \$577 in a month, according to the Shanghai Containerized Freight Index.

Spot rates barely cover fuel costs

With estimated operating costs of around \$1,100 per TEU on the average trip to Europe, current spot rates are barely covering low – but rising – fuel costs.

And “the long-term outlook for those carriers with weaker balance sheets does not bode well given the long term downward trend in rates that will surely continue,” according to Richard Ward, a broker with London-based Freight Investor Services.

If container shipping was a “normal” business that would spell bankruptcy of a carrier or two or at least an exit from the Asia-Europe route to cut losses. So dire is the situation on the trade that even Maersk will struggle to regain lost market share, undermining its parent's full year guidance of

SHIPS' ROUTEING

2015 EDITION



AVAILABLE
SOON

IMO  INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION
PUBLISHING

Visit www.imo.org/publications for your local distributor

feraient faillite ou du moins quitteraient la route Asie-Europe pour réduire leurs pertes. Selon le courtier norvégien Platou, la situation est si catastrophique que même Maersk va avoir du mal à reconquérir sa part de marché perdue, ce qui va nuire à l'atteinte de l'objectif de 4 milliards de dollars de bénéfice net annuel de la compagnie mère.

Chose surprenante, le climat est relativement optimiste dans l'industrie qui vient de profiter d'une période de répit inattendue. Selon Drewry Maritime Research, le premier trimestre de 2015 a été le plus rentable en 4 ans avec une marge d'exploitation d'environ 8 %. Et contrairement aux trimestres précédents où à peine quelques transporteurs – ordinairement Maersk et CMA CGM de France – avaient bien tiré leur épingle du jeu, les 10 transporteurs de l'échantillon de l'analyste londonien ont tous affiché un bilan positif.

Toutefois, les temps sont de plus en plus durs pour les petits et moyens transporteurs, surtout sur les grands axes est-ouest, car les principaux armateurs s'unissent pour juguler les coûts et rationaliser les réseaux. L'alliance 2M entre Maersk et Mediterranean Shipping Co, deuxième transporteur du monde, et le partenariat Ocean Three réunissant CMA CGM, China Shipping Container Line et United Arab Shipping Co, même s'ils ne datent que du début de l'année, accentuent déjà l'avantage concurrentiel de leurs membres au détriment des petits «outsiders».

Cela pourrait-il – enfin – «normaliser» le transport maritime de conteneurs avec le retrait des petits transporteurs? Ne parions pas là-dessus. **M**

\$4 billion net profit, according to Norwegian broker Platou.

Surprisingly, the industry is in a relatively sanguine mood on the back of an unexpected rally. The first quarter of 2015 was the most profitable in four years with an estimated operating margin of around eight percent, according to Drewry Maritime Research. And unlike in previous quarters when only a handful of carriers – usually Maersk and France's CMA CGM – made significant headway, this time all of the 10 carriers in the London analyst's sample were in the black.

But the going is getting tougher and tougher for the small and medium sized carriers, especially on the major East-West trades, as the leading lines team up to cap costs and streamline networks. The 2M alliance between Maersk and Mediterranean Shipping Co, the world's second largest carrier, and the Ocean Three partnership between third-ranked CMA CGM and China Shipping Container Line and United Arab Shipping Co, only launched at the beginning of the year, but they are already sharpening the competitive edge of their members to the detriment of the smaller «outsiders».

This could finally «normalize» container shipping as smaller carriers call it a day – finally. But don't bet on it. **M**



- 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 approvals
- Fully insured and equipped to provide on-board service

Dilts Piston Hydraulics Inc.

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

Serving the Hydraulic needs of the Marine industry since 1988



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

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





Stephen Brown

Président de la Chamber of Shipping of British Columbia
President, Chamber of Shipping of British Columbia

Il ne faut pas laisser les marchands de peur compromettre des projets vitaux d'exportation d'énergie

Parallèlement au tour de force quotidien que représente la manutention de volumes records de marchandises, nos ports de la côte Ouest préparent l'avenir sur plusieurs fronts. Et les obstacles sont nombreux: pénurie de terrains industriels riverains, résistance des collectivités à l'expansion portuaire, levées de boucliers à la simple mention des combustibles fossiles et luttes d'influences que se livrent les différents ordres de gouvernement.

À l'approche de l'élection fédérale d'octobre, on peut raisonnablement prévoir que les multiples groupes opposés à l'expansion portuaire et à l'exportation de combustibles fossiles vont redoubler d'efforts pour imposer leurs points de vue et obtenir l'appui de ceux qui aspirent à être élus ou réélus.

À la Chamber of Shipping, nous en sommes toutefois venus à conclure que concernant les exportations de produits de base et les projets d'expansion des ports qu'elles déterminent, l'immense majorité des Canadiens veut qu'on lui présente des faits et non qu'on agite des épouvantails, elle souhaite que les opérations soient gérées de façon rigoureuse et écologique – et non qu'on se cantonne dans un rejet irrationnel.

Parallèlement aux grands projets d'infrastructures destinés à l'essor de la Porte canadienne de l'Asie-Pacifique, le processus d'examen des projets est en perpétuelle évolution pour trouver un juste équilibre entre la volonté publique, les impératifs techniques et la tendance grandissante de certains groupes à s'opposer, par principe,

Fear mongering should not jeopardize vital energy export projects

Aside from the day to day challenges of handling record cargo volumes, our west coast ports are planning for the future on several fronts. The challenges are significant given the shortage of industrial waterfront land, the resistance from communities to port expansion, fear-mongering at the mere mention of fossil fuels and various levels of government competing for influence.

As we prepare for the federal election in October, it is reasonable to anticipate that many groups opposed to port expansion proposals and the export of fossil fuels will step up their efforts to impose their views and apply pressure to those standing for election or re-election to align with their opinions.

However, at the Chamber of Shipping we have come to recognize that when it comes to commodity exports driving port expansion projects, the overwhelming majority of Canadians want facts not fear-mongering, strict operational and environmental compliance – not unreasonable rejection.

In addition to continuing major infrastructure developments in support of the expansion Canada's Asia-Pacific Gateway, the

process under which projects are reviewed is continuously evolving in an effort to find the right balance between relevant technical and public input and the increasing tendency by some groups

Make no mistake, these are not local based grass root campaigns, they are all part of a wider effort to restrict the export of Canadian fossil fuels beyond North America.

Qu'on ne s'y trompe pas, il ne s'agit nullement là de campagnes populaires locales, mais plutôt de ramifications d'une vaste campagne visant à restreindre l'exportation de combustibles fossiles canadiens hors de l'Amérique du Nord.

à tous les projets, si sûrs qu'ils soient. Cela met en évidence le déplorable fossé qui s'est creusé entre d'une part, les entreprises canadiennes qui vivent de l'exportation des ressources et l'industrie maritime qui les dessert et d'autre part, les différents groupes trop souvent irréductibles qui s'opposent à toute forme de développement économique.

Dans bien des nations maritimes traditionnelles, notre industrie fait partie intégrante du tissu social, mais ici au Canada, nous avons encore du chemin à faire pour parvenir à ce résultat.

La situation est compliquée par le fait que les promoteurs de projets – et les ports – ont une obligation de consulter, alors qu'il n'existe aucune réciprocité, aucun droit «d'être consultés». Nous avons donc des projets souhaités, mais qui progressent à pas de tortue parce qu'ils ont été refusés.

L'interprétation par les tribunaux de la «consultation» comme «l'obtention du consentement» constitue un obstacle supplémentaire. Et ce qui est encore plus préoccupant, c'est que les processus d'examen approfondi des projets peuvent être court-circuités par des appels devant les tribunaux, voire par une opposition physique.

Le gouvernement de la Colombie-Britannique appuie de tout son poids le développement d'une industrie de pointe d'exportation de GNL. Le GNL est transporté en toute sécurité par mer depuis 50 ans et à ce jour, quelque 77 000 voyages ont été réussis sans la moindre perte de produit.

Du pétrole est aussi exporté à partir de Vancouver sans incident depuis un siècle, dont 60 ans depuis le terminal Westridge de Kinder Morgan dont l'Office national de l'énergie étudie actuellement une demande d'agrandissement. Pourtant, nous sommes toujours en butte aux attaques de groupes généreusement financés et bien coordonnés qui n'ont absolument aucun compte à rendre de la désinformation qu'ils pratiquent.

Le projet Énergie Est de TransCanada est soumis au même traitement. Qu'on ne s'y trompe pas, il ne s'agit nullement là de campagnes populaires locales, mais plutôt de ramifications d'une vaste campagne visant à restreindre l'exportation de combustibles fossiles canadiens hors de l'Amérique du Nord.

Face à cette réalité, il importe pour notre industrie maritime de se tenir debout et de n'épargner aucun effort pour contrer la désinformation par des faits. Notre industrie est l'une des plus sûres, innovatrices, efficaces et écologiques au monde et nous allons continuer de répondre aux besoins de l'économie du Canada, dans nos eaux comme à l'étranger – sans tenir compte de la minorité qui ne ménage rien pour nous dépeindre sous les couleurs les plus sombres en montant en épingle chaque incident mineur. 

to oppose every project, however sound, purely on principle. This underlines the sad disconnect between Canada's export resource industries, the marine industry which services them, and the diverse and often uncompromising groups that are against economic development in any shape or form.

For many traditional maritime nations, our industry is integral to the social fabric of their society but we have some way to go to achieve this in Canada.

The situation is complicated by the obligation of project proponents, and our ports, to consult, without there being any reciprocal obligation "to be consulted". We therefore have a number of projects which have reached out but which have been rebuffed and are therefore struggling to advance.

This is further complicated by the legal interpretation of "consultation" as being "to achieve consent". Even more concerning is the threat to circumvent detailed project review processes with court appeals and even resort to physical blockades.

The Government of British Columbia has thrown its full weight behind the development of a leading edge LNG export industry. LNG has been safely carried by sea for the past 50 years comprising by now some 77,000 successfully executed voyages with no loss of product.

Likewise, oil has been exported from Vancouver without incident for the past 100 years including 60 years from Kinder Morgan's Westridge Terminal whose expansion application is currently undergoing National Energy Board review. Yet still we are being targeted from all sides by well funded and well coordinated groups having no accountability for the mis-information they promulgate.

The TransCanada Energy East project is also being subjected to similar treatment. Make no mistake, these are not local based grass root campaigns, they are all part of a wider effort to restrict the export of Canadian fossil fuels beyond North America.

In the face of this reality, it is important that our collective marine industry stands firm and spares no effort to ensure misinformation is countered by facts. Our industry is one of the safest, most innovative, cost effective and environmentally friendly to be found anywhere and we will continue to provide service to the needs of Canada's economy, domestically and internationally - irrespective of the minority that spares no effort to paint us in a bad light by characterizing every minor incident as a crisis. 

Un pilier de la politique économique
**Québec lance une
importante stratégie
maritime**

A linchpin of economic policy
**Québec launches
ambitious Maritime
Strategy**



Louis Rheaume

The St. Lawrence River is a vital continental gateway for bulk and general cargo in the 21st century.

Le fleuve Saint-Laurent est une porte vitale pour le vrac et les marchandises générales sur le continent au XXI^e siècle.

Leo Ryan

Pendant une conférence de presse à Montréal en juin dernier, le gouvernement libéral du Québec a dévoilé les détails d'une vaste stratégie maritime, initiative sans précédent destinée à fournir au corridor du Saint-Laurent ainsi qu'aux collectivités et industries reliées les outils nécessaires pour relever les défis commerciaux, environnementaux, économiques et de transport du XXI^e siècle.

Pour le transport maritime commercial, l'objectif est rien de moins que de transformer le Québec en «méga-pôle de commerce transatlantique» – dont le Port de Montréal serait le centre névralgique. On prévoit en effet une intensification des échanges maritimes à la suite de la ratification attendue de l'accord de libre-échange entre le Canada et l'Union européenne ainsi que de l'inauguration l'an prochain d'un canal de Panama élargi.

At a press conference in Montreal in late June, the Quebec Liberal government unveiled the details of an unprecedented comprehensive Maritime Strategy blueprint aimed at positioning the St. Lawrence River corridor and its connected industries and communities to meet the transportation, economic, environmental and trade challenges of the 21st century.

On the commercial shipping front, the goal is, no less, to transform Quebec into "the mega-hub of transatlantic trade" – with the Port of Montreal earmarked as the central component. In particular, opportunities of increased maritime exchanges are anticipated from the Canada-European Union free trade agreement awaiting ratification

En rendant public le document de 53 pages, le premier ministre Philippe Couillard a annoncé une série de mesures qui vont nous permettre de profiter pleinement et de manière durable de notre potentiel maritime ainsi que de faire du Québec une porte d'entrée privilégiée des grands marchés du nord-est de l'Amérique du Nord.

Le premier ministre a affirmé: «Le Québec a une chance unique de s'établir comme la porte internationale de l'est de l'Amérique du Nord en matière de marchandises et en transit».

«Notre travail, c'est de faire connaître les atouts de Montréal comme porte d'accès du centre de l'Amérique du Nord et de faire savoir que son port peut accueillir même les plus grands navires.»

Le ministre délégué aux Transports et à l'Implantation de la stratégie maritime, Jean D'Amour, a qualifié le plan d'action d'ambitieux, de visionnaire et de porteur d'unité.

Québec veut investir 1,5 milliard de dollars d'ici cinq ans et 5 milliards au total d'ici 2030 dans les infrastructures et d'autres initiatives. Le gouvernement compte sur le secteur privé pour investir environ 5 milliards de dollars dans divers projets allant du transport intermodal à des centres de logistique et au tourisme. Il prévoit la création de 30 000 nouveaux emplois d'ici 15 ans.

Les premières réactions de l'industrie ont été enthousiastes. Le Conseil du patronat a déclaré que la Stratégie était une initiative importante pour la prospérité économique du Québec. La Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) a applaudi un plan qui «place l'industrie maritime au cœur du développement économique du Québec».

Après avoir rappelé que le gouvernement avait préalablement procédé à une vaste consultation des représentants de l'industrie, Martin Fournier, directeur général des Armateurs du Saint-Laurent, s'est dit satisfait des investissements annoncés qui vont soutenir le développement du cabotage, créer des emplois et améliorer la situation de ce mode de transport sûr et durable dans la chaîne logistique nord-américaine.

M^{me} Sylvie Vachon, PDG de l'Administration portuaire de Montréal, a salué une initiative stratégique qui marque un moment décisif de notre histoire. Elle a applaudi la volonté de Québec d'investir 75 millions de dollars pour améliorer l'accès routier au Port de Montréal. Elle s'est aussi réjouie de l'intention du

as well as from the opening next year of an enlarged Panama Canal.

As a 53-page document was released, Premier Philippe Couillard announced “a series of measures that will enable us to benefit fully and sustainably from our maritime potential and make Quebec a special gateway for major markets in northeastern North America.”

He affirmed: “Quebec has a unique opportunity to establish itself as the international door of entry into eastern North America with regard to goods and transit.”

“Our job is to tell people about the opportunity that Montreal presents in terms of access to the heart of North America and that it can accommodate even large ships.”

Jean D'Amour, Minister for Transport and the Implementation of the Maritime Strategy, qualified the action plan as “ambitious, visionary and unifying.”

The provincial government intends to invest some \$1.5 billion over the next five years and all told \$5 billion by 2030 in infrastructure and other initiatives. It is counting on the private sector to invest about \$5 billion in various projects ranging from intermodal transport to logistics centres and tourism. Some 30,000 new jobs within 15 years are foreseen.

Early industry response was enthusiastic. The Conseil du patronat said the blueprint was an important undertaking to bolster Quebec prosperity. The St. Lawrence Economic Development Council (SODES) applauded a plan that “placed the maritime industry at the heart of Quebec's economic development.”

After recalling that the government beforehand carried out a wide consultation of industry representatives, Martin Fournier, Executive Director of the St. Lawrence Shipoperators, welcomed the outlining of investments that will support the development of coastal shipping, create employment, and “better position this sustainable and secure mode of transport in the North American logistics chain.”

Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority, hailed a policy initiative “that marks a turning point in our history.”



Premier Couillard views the potential of the St. Lawrence waterway as “a mega-hub of transatlantic trade.”

Le premier ministre Philippe Couillard voit dans le Saint-Laurent un «méga-pôle du commerce transatlantique».

DR

gouvernement d'appuyer des projets d'investissement privés dans des zones industrielo-portuaires.

«En faisant la promotion à l'international des ports commerciaux québécois, la Stratégie maritime permettra de faire connaître tous les avantages reliés au transport maritime sur le fleuve Saint-Laurent», a déclaré M^{me} Vachon.

«Le Saint-Laurent est un corridor commercial exceptionnel qui ouvre les portes du monde aux entreprises québécoises», a déclaré Gaétan Morin, président du Fonds de solidarité FTQ. Il a indiqué que le Fonds allait investir au moins 100 millions de dollars dans le cadre de partenariats existants avec deux grandes entreprises de camionnage, le Groupe Robert et Transforce.

Infrastructures intermodales et logistiques

Pendant les cinq premières années du plan d'action pour développer de manière durable l'économie maritime, le gouvernement compte investir quelque 200 millions de dollars dans des projets d'infrastructures intermodales et portuaires pour améliorer la compétitivité, notamment par rapport aux ports de la côte est des États-Unis. Environ 75 millions de dollars sont destinés à l'amélioration des accès routiers au Port de Montréal.

Le plan prévoit l'investissement d'environ 300 millions de dollars pour créer des pôles logistiques modernes dans la région de Vaudreuil-Soulanges et à Contrecoeur, à 45 km de Montréal sur la rive sud du Saint-Laurent. Trois cents autres millions sont réservés pour appuyer des projets d'investissement privé dans des zones industrielo-portuaires.

Québec investira aussi 50 millions de dollars pour développer les chantiers maritimes, au moins 50 autres millions pour reconstruire la gare maritime, le quai Alexandra à Montréal et pour agrandir le terminal de croisière Ross-Gaudreault à Québec.

Le plan prévoit notamment 35 millions de dollars pour le financement d'initiatives destinées à améliorer l'efficacité du transport maritime, 30 millions pour des projets touristiques, de même que des sommes substantielles pour protéger les écosystèmes et la faune marine ainsi que pour moderniser l'industrie de la pêche.



Quebec's Minister for Transport, Jean D'Amour, qualifies the Maritime Strategy as "ambitious, visionary and unifying."

Le ministre des Transports du Québec Jean D'Amour qualifie la stratégie maritime d'«ambitieuse, visionnaire et porteuse d'unité».

She applauded the undertaking of the provincial government to invest \$75 million in improving road access to the Port of Montreal. She also welcomed the government's intention to back private investment projects in industrial port areas.

"By internationally promoting Quebec's commercial ports, the Maritime Strategy will spread awareness of all the benefits related to shipping on the St. Lawrence River," Ms Vachon said.

"The St. Lawrence is an exceptional trade corridor that opens the doors of the world to businesses in Quebec," said Gaétan Morin, President of the Fonds de solidarité FTQ. He indicated the fund will invest at least \$100 million via existing partnerships with two large trucking enterprises, Groupe Robert and Transforce.

Intermodal and logistics infrastructure

During the first five years of the action plan to sustainably develop the maritime economy, the government intends to invest some \$200 million in port and intermodal infrastructure projects to help meet the challenges of competitiveness, notably vis-à-vis U.S. East Coast ports. About \$75 million is destined for enhancing road access to the Port of Montreal.

The plan provides for investing about \$300 million in the establishment of modern logistics hubs in the Vaudreuil-Soulanges area and at Contrecoeur, 45 kms from Montreal on the south shore of the St. Lawrence River. Another \$300 million is earmarked for supporting private investment projects in industrial port zones.

Further investments listed include \$50 million to develop Quebec shipyards, more than \$50 million for rebuilding the passenger terminal, Alexandra Pier in Montreal and the expanding the Ross Gaudreault cruise terminal in Quebec City.

Among other features, the plan allocates \$35 million to support initiatives to improve the efficiency of maritime transport; \$30 million for tourism projects; plus substantial investments for protecting marine wildlife and ecosystems and for modernizing the fishing industry.

Reconnaissance du potentiel du transport maritime courte distance

Un autre domaine d'intérêt est le transport maritime courte distance (TMCD). Le gouvernement veut optimiser la contribution du TMCD pour tirer profit de ses avantages économiques, sociaux et environnementaux. Ceux-ci apparaissent considérables compte tenu de la lutte contre les changements climatiques et de la demande prévue pour des sources d'énergie de remplacement comme le gaz naturel liquéfié.

Dans les ports du Saint-Laurent, le TMCD représente environ 20 % du transport maritime.

L'aide offerte dans ce secteur en vertu des programmes atteindra 35 millions de dollars au cours des cinq prochaines années.

Il convient de mentionner qu'un groupe de travail québécois sur le transport maritime courte distance, la Table du Québec sur le TMCD, a été chargé d'une étude pour définir les créneaux de développement éventuels et les conditions de réussite. 

Shortsea shipping potential viewed

Another area of interest is shortsea shipping. Here, the government wants shortsea shipping to develop its full potential to take advantage of its economic, social and environmental benefits. Its potential appears considerable in light of the fight against climate change and anticipated demand from such alternative energy sources as liquefied natural gas.

In St. Lawrence River ports, shortsea shipping currently accounts for about 20% of maritime traffic.

The assistance offered in this sector under the programs will attain \$35 million over the next five years.

Worthy of note: Quebec's working group on shortsea shipping, Table du Québec sur le transport maritime courte distance, has been mandated to conduct a study to pinpoint potential development niches and conditions for success. 

Une variété de cours uniques

INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC

CFMU

CENTRE DE FORMATION AUX MESURES D'URGENCE



Cours offerts au CFMU : **Matelot de pont** | **Matelot de salle des machines**

Inscription en cours | Début des programmes automne 2015



Institut maritime
du Québec

Cégep de Rimouski

www.imq.qc.ca

ACPA's 57th Annual Conference and AGM 57^e Conférence annuelle et AGA de l'AAPC



Message from
ACPA Chair

Message du président
du conseil de l'AAPC

Bernie A. Dumas

Le temps de repousser les frontières

Le Canada est une nation commerçante. Les chiffres le prouvent: ensemble, les importations et les exportations représentent grosso modo les deux tiers de notre revenu national. Au Canada, un emploi sur cinq découle du commerce. Celui-ci aide les parents à nourrir et vêtir leurs familles, à joindre les deux bouts, à payer l'éducation de leurs enfants et à épargner pour leur retraite.

Compte tenu des multiples accords commerciaux déjà signés ou en cours de négociation, la tendance ne peut que s'accroître. On prévoit que l'AECG (l'accord de libre-échange conclu entre le Canada et l'Union européenne) augmentera les échanges bilatéraux de 20 % et le PIB du Canada de 12 milliards de dollars, tandis que l'accord commercial avec la Corée du Sud pourrait insuffler 1,7 milliard de dollars dans l'économie canadienne et faire bondir de 32 % nos exportations vers ce pays.

Time to Push the Limits

Canada is a trading nation. The numbers tell the tale: together, imports and exports account for roughly two-thirds of our national income. Responsible for one out of every five jobs in Canada, trade helps parents feed and clothe their families and make ends meet. It helps them pay for children's education and save for retirement.

With the numerous trade agreements already inked, or in negotiation, this tendency can only accelerate. As we have heard, CETA (the Canadian free trade accord with the European Union) is predicted to increase bilateral trade by 20 percent, and grow Canada's GDP by \$12 billion, while the South Korea trade deal is expected boost Canada's economy by \$1.7 billion and increase Canadian exports to South Korea by 32 percent.

Dans ce contexte, c'est une année fantastique pour accepter la présidence de l'AAPC. L'an dernier, le conseil d'administration a contribué au processus d'examen de la Loi sur les transports. L'Association, qui représente les 18 ports fédéraux du Canada, a présenté un mémoire où elle expose sa vision du Canada, qu'elle voit comme acteur logistique de classe internationale au sein duquel les administrations portuaires jouent un rôle d'«intermédiaire désintéressé» entre les partenaires de la chaîne d'approvisionnement.

Dans la même veine, l'AAPC a démarré un projet novateur pour améliorer la compétitivité des ports canadiens. En vertu d'un protocole d'entente entre l'AAPC et Affaires étrangères, Développement et Commerce Canada, un délégué commercial fournira des services à la clientèle aux compagnies et aux ports canadiens désireux d'élargir leurs activités à l'international tout en acquérant une meilleure compréhension du fonctionnement de notre secteur. Il s'agit d'une formidable occasion pour l'AAPC d'offrir de nouvelles opportunités aux ports canadiens. Notre nouveau délégué commercial sera présent à l'AGA et Conférence de 2015 à Montréal.

Nous ne pouvons cependant pas nous arrêter là. Nous tous qui œuvrons dans l'industrie maritime savons très bien à quel point c'est un milieu concurrentiel et dynamique. Nous devons saisir les occasions qui s'offrent à nous – des occasions uniques qui nécessiteront l'expansion et l'amélioration des installations portuaires ainsi que des gains d'efficacité dans la chaîne d'approvisionnement.

L'Indice de performance logistique de la Banque mondiale qui classe les pays selon l'efficacité de leur chaîne d'approvisionnement permet de mesurer l'ampleur du défi qui nous attend. En 2014, le Canada, de 14^e qu'il était en 2012, a grimpé à la 12^e place. Ce classement peut sembler satisfaisant au premier coup d'œil, mais il est décevant si l'on se compare à des pays aux orientations commerciales semblables – comme l'Allemagne, qui occupe la première place.

Nous pensons que le Canada a la possibilité de se hisser parmi les dix pays les plus efficaces. Pour y parvenir, il faudra un effort concerté et – par-dessus tout – le désir de «repousser les frontières» de notre pensée. De là le thème principal de la conférence de l'AAPC en 2015. Les groupes de travail ont été conçus précisément pour nous y aider.

Nous espérons que vous allez vous joindre à nous dans ce dialogue, à la conférence et pour élaborer une vision concernant la compétitivité de la chaîne d'approvisionnement du Canada.

J'espère vous voir à la conférence 2015 de l'AAPC à Montréal.

With this as a backdrop, it has been an exciting year to assume chairmanship of ACPA. This past year, the Board of Directors provided input into the CTA Review process, with ACPA representing all 18 federal ports in Canada through a submission in which we set out a vision of Canada as a world-class logistics performer, and where Canada port authorities play a role as an “honest broker” among supply chain partners.

In a similar vein, ACPA launched a new and innovative project to leverage Canadian port competitiveness. Through a memorandum of understanding between ACPA and the Department of Foreign Affairs, Development and Trade, a Trade Commissioner will provide client services to Canadian ports and companies trying to grow internationally, while gaining a better understanding of how our sector works. This is a great opportunity for ACPA to facilitate new global opportunities for Canadian ports. Our new trade commissioner will be attending our 2015 Conference and AGM in Montreal.

We cannot stop there, however. All of us who work in the shipping industry know full well how competitive and dynamic an environment it is. We must seize the opportunities before us – once-in-a-lifetime opportunities that will require expanded and strengthened port facilities and improved supply chain efficiencies.

One measure of the challenge before us is the World Bank's Logistics Performance Index, which ranks nations according to their supply chain efficiency. In 2014, Canada moved to 12th position, up from 14th in 2012. While this sounds good on the surface, we are still punching below our weight when compared to countries with similar trade orientations – countries such as Germany, which ranks first.

We believe that Canada has the opportunity to propel itself into the top ten of the world's most efficient countries. It is a goal that requires collaborative effort, and – above all – a desire to *push the limits* of our thinking. This is the main theme of ACPA's 2015 conference, and the panels have been designed to help us do just that.

We hope that you will join us in this dialogue, both at the conference, and as we elaborate a vision for the future of Canada's supply chain competitiveness.

I look forward to seeing you at the ACPA 2015 conference in Montreal.

Bernie A. Dumas est président-directeur général de l'Administration portuaire de Nanaimo. 

Bernie A. Dumas is President and CEO of the Nanaimo Port Authority. 



Host of this year's annual ACPA conference, the Port of Montreal is significantly expanding capacity amidst growing global maritime trade.

Le Port de Montréal qui est l'hôte cette année de la conférence annuelle de l'AAPC augmente considérablement sa capacité pour faire face à la croissance du commerce maritime mondial.

Canadian ports seek to enhance role in global maritime trade

Les ports canadiens veulent un plus grand rôle dans le commerce maritime mondial

Leo Ryan

Lorsque les délégués des ports membres de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) se réuniront à Montréal du 29 septembre au 1^{er} octobre pour la 57^e Conférence et AGA de l'AAPC, ils s'attaqueront à un menu corsé: l'évaluation de l'impact des tendances mondiales en matière d'économie, de commerce et de transport. Le thème de la conférence, «Repousser les frontières», ne pouvait être mieux choisi.

When delegates from member ports of the Association of Canadian Port Authorities congregate in Montreal on September 29-Oct. 1 for the 57th ACPA Annual AGM and Conference, they will have a full plate in assessing the impact of global economic, trade and transportation trends. The conference theme is aptly titled Pushing The Limits.

SERVING THE QUEBEC ECONOMY

Olives from Italy, spirits from Russia, clementines from South America...
The thousands of products that take to the sea to reach the Port of Montreal generate
7,000 direct jobs and \$1.6 billion in economic benefits for Quebec.

Plenty of reasons to say cheers!
port-montreal.com



The Port of Montreal is proud to host the
57th annual ACPA Conference. Montreal
looks forward to "Pushing the Limits"
with you, September 29 to October 1, 2015.

acpa2015.ca

Sur le front économique, les économies du Canada et des États-Unis ont reculé au premier trimestre. L'effondrement des prix du pétrole a fait mal au Canada. Les analystes prévoient toutefois une reprise de la croissance en Amérique du Nord plus tard cette année. Et tout n'était pas négatif sur le plan de la demande en Europe et en Asie.

Les progrès vers la ratification de l'accord de libre-échange entre le Canada et l'Union européenne, de même que l'évolution de la négociation du Partenariat transpacifique, sont suivis de près, compte tenu des répercussions éventuelles qui peuvent être considérables pour le commerce dans les ports canadiens.

En ce qui concerne la situation du transport, les responsables des ports canadiens vont évaluer les nouvelles occasions d'affaires que pourraient générer les graves et persistants problèmes de congestion qui nuisent à la fluidité du trafic dans les ports de la côte ouest des États-Unis.

Un atout indispensable pour l'avenir ici, c'est une infrastructure adéquate. Plusieurs ports, y compris Québec, Nanaimo et Port Alberni, attendent l'approbation finale d'une aide financière du Fonds Chantiers Canada pour démarrer d'importants projets d'expansion de la capacité.

À cet égard, la présidente de l'AAPC, Wendy Zatylny, a félicité le gouvernement fédéral qui a réaffirmé dans son budget du 21 avril son appui indéfectible à l'expansion du commerce et sa volonté de s'assurer que «les ports canadiens sont fin prêts pour expédier les ressources naturelles du pays».

Sur le front de la politique intérieure, on surveillera de près le résultat des élections fédérales du 19 octobre pour voir les changements de cap possibles dans la politique de transport si le gouvernement conservateur sortant n'était pas réélu.

Globalement, les 18 ports membres de l'AAPC ont manutentionné quelque 311,5 millions de tonnes de fret en 2014 et les deux plus grands ports, Vancouver et Montréal, étaient en route vers des volumes records en 2015.

Une activité soutenue dans les ports du Saint-Laurent

Sur la côte Est, le Port de Montréal est manifestement en mode d'expansion. Deuxième port de l'APC depuis 2013, il a maintenu en 2014 une solide performance qui s'est transportée en 2015. Et de grands projets sont aussi en chantier dans cette porte stratégique de la côte Est qui n'a pas de problèmes de congestion et qui se prépare consciencieusement à profiter de l'intensification du commerce dans l'Atlantique Nord qui devrait suivre la ratification (prévue pour 2016) de l'accord de libre-échange entre le Canada et l'Union européenne.

En 2014, le Port de Montréal a manutentionné un total record de 30,4 millions de tonnes de marchandises, 8 % de plus que l'année précédente. Les trafics conteneurisés étaient en hausse de 4,2 %, à 1,4 million d'EVP.

Sylvie Vachon, PDG de l'Administration portuaire de Montréal (APM), a qualifié ces résultats de «très satisfaisants» dans une conjoncture économique mondiale encore fragile.

Parmi les services à valeur ajoutée qui se sont greffés au Port en 2014, il faut noter l'inauguration des installations de CanEst Transit pour le nettoyage et la mise en conteneurs de produits agricoles.

On the economic front, both the U.S. and Canadian economies moved backwards in the first quarter. Collapsing oil prices hit Canada hard. But analysts anticipated a return to growth in North America as the year advances. And demand in Europe and Asia was not all negative.

Grabbing considerable attention is progress towards ratification of the Canada-European Union free trade agreement along with the evolution of negotiations for the Trans-Pacific Partnership. Both have major implications on future trade via Canadian ports.

Concerning transportation trends, Canadian port officials will be weighing any more opportunities that could develop as a result of serious, lingering congestion issues that still hamper smooth traffic flows at ports on the U.S. West Coast.

A critical component for the future, here, is adequate infrastructure. Several ports, including Québec, Nanaimo and Port Alberni are awaiting funding approval from the Building Canada Fund for important capacity expansion projects.

In this connection, ACPA President Wendy Zatylny gave a thumbs-up to the federal government for features in its April 21 budget that underlined strong support for trade expansion and commitment to a marine sector in which "Canada's ports are fully prepared for shipping Canada's natural resources."

On the domestic political front, the federal election on October 19 will be closely watched to determine whether any changes in transportation policy could result should the outgoing Conservative government fail to win the day.

All told, the 18 ACPA member ports handled about 311.5 million tonnes of cargo in 2014 and the two largest, Vancouver and Montreal, were on track for new record volumes in 2015.

St. Lawrence ports showing robust activity

On the East Coast, Montreal is clearly in an expansion mode. Ranked second as a CPA port since 2013, it continued a strong performance in 2014 that has carried over to 2015. Moreover, major projects and developments are in progress at a strategic East Coast gateway that has no congestion issues and is preparing in a big way to capitalize on anticipated increased North Atlantic trade upon the ratification (expected in 2016) of the Canada-European Union free trade agreement.

In 2014, the Port of Montreal handled a record 30.4 million tonnes of cargo, an increase of 8% from the previous year. Container traffic was up 4.2% at 1.4 million TEUs.

Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority (MPA) described these results as "very satisfying" within the context of a still fragile global economic climate.

As part of value-added services occurring at the port in 2014, one should note the inauguration of the CanEst Transit facility that cleans and containerizes agricultural products.

GROUPE ROBERT,

VOTRE PARTENAIRE POUR LA CHAÎNE LOGISTIQUE

YOUR LOGISTICS CHAIN PARTNER



Transport général et spécialisé
General and Specialized Transportation

Centres de distribution
Distribution Centers

Solutions logistiques
Logistics Solutions



Montréal
Service des ventes
Sales Department
514.521.1011
800.263.0022

Toronto
Service des ventes
Sales Department
909.564.5550 ext. 3563
800.300.9683

robert.ca

 **LES SOCIÉTÉS
LES MIEUX
GÉRÉES**

ROBERT



A vital asset for the long-term future of the Port of Sept-Îles will be a multi-user dock expected to be officially launched this fall.

Le quai multiusagers dont l'inauguration officielle est prévue pour l'automne sera un atout capital pour l'avenir à long terme du Port de Sept-Îles.

L'hiver rude n'a pas eu d'impact significatif sur les volumes de marchandises dans les premiers mois de 2015. «Tous nos marchés sont en hausse», a indiqué Tony Boemi, VP, Croissance et développement à l'APM. La faiblesse du dollar canadien notamment a stimulé les exportations vers l'Europe, la Méditerranée et l'Asie.

Outre l'approfondissement des postes à quai et l'amélioration de la fluidité de la circulation des camions dans le Port et les environs, des travaux ont été entrepris à l'été pour augmenter la capacité du secteur Viau. L'exploitant du terminal, Termont Montréal, investit 42 millions de dollars dans la première phase et ajoutera 30 autres millions dans une seconde phase.

Les travaux à Viau vont augmenter à 2,1 millions d'EVP la capacité conteneurs totale à Montréal. La phase subséquente de l'expansion se fera sur les terrains que l'APM possède à Contrecoeur, à 40 km à l'est de Montréal, où des travaux préparatoires ont débuté pour la construction, lorsque la demande le justifiera, d'une installation d'une capacité dépassant le million d'EVP.

En ce qui concerne l'expansion à Viau, Madeleine Paquin, présidente du conseil de Terminal Termont et présidente et chef de la direction de Logistec Corporation, a déclaré: «Le développement de cette nouvelle capacité sera

The harsh winter conditions had no significant impact on the cargo numbers in the early months of 2015. "All our markets are up," indicated Tony Boemi, MPA Vice-President of Growth and Development. The low Canadian dollar has notably boosted export shipments to Europe, the Mediterranean and Asia.

Meanwhile, in addition to deepening berths and improving truck traffic flow in and around the port, construction was being launched this summer to further increase container capacity in the Viau sector. Terminal operator Termont Montreal is investing \$42 million in the first phase and will invest an additional \$30 million in a second phase.

The Viau project will expand Montreal's total container capacity to 2.1 million TEUs. The subsequent phase of container expansion will be on land the MPA owns at Contrecoeur, 40 kms east of Montreal, where preparatory has begun for an eventual more than one million TEU facility when market demand arises.

Regarding the Viau expansion, Madeleine Paquin, Chair of Terminal Termont and President and CEO of Logistec Corporation, commented: "The development of this new capacity is not only good for

PORT DE TROIS-RIVIÈRES

TROIS VOIES RAPIDES THREE FAST TRACKS



PORT DE
TROIS-RIVIÈRES

Connexions intermodales
fluides en tout temps.

Smooth intermodal connections
available at all times.

MON PORT D'ATTACHE
MY HOME PORT

www.porttr.com
819 378-2887

bénéfique non seulement pour Termont, MSC et le Port, mais également pour Montréal, le Québec et le Canada. Forte de ses réseaux intermodaux, Montréal constitue un intervenant significatif dans le commerce international.»

Logistec a aussi récemment achevé un autre grand projet, la modernisation de son terminal de Contrecoeur qu'elle a doté d'un nouvel équipement.

«L'investissement de près de 12 millions de dollars va nous permettre de manutentionner de plus grands volumes et des gammes plus diversifiées de marchandises. En plus du chargement de marchandises en vrac pour lequel le terminal de Contrecoeur est reconnu, nos capacités incluent maintenant le transport de cargo général, de marchandises liées à un projet et de charges lourdes», a précisé M^{me} Paquin.

Situé entre Montréal et Québec sur le fleuve Saint-Laurent, le Port de Trois-Rivières a aussi le vent dans les voiles et la réalisation de ses nouveaux plans d'expansion progresse bien dans le sillage de résultats records en 2014 (voir le dossier spécial).

Conséquences de la chute du prix des produits de base

Au Port de Québec, si le secteur des croisières continue d'être en excellente santé dans cette cité portuaire historique qui cherche à s'imposer de plus en plus comme une première destination, les temps demeurent spécialement difficiles pour le secteur du vrac solide. Le Port a manutentionné un total de 24 millions de tonnes en 2014 comparativement à 27 millions de tonnes en 2013 et 32,5 millions de tonnes en 2012. Et la tendance laisse présager une nouvelle baisse de plusieurs millions de tonnes en 2015.

«Nous souffrons toujours de l'effondrement des prix mondiaux des produits de base qui touche les exportations de charbon et de boulettes de fer», a déclaré Geoff Lemont, VP, Division du vrac, Arrimage de l'Est du Canada. «Les volumes de minerai de fer qui entrent sont néanmoins restés assez stables.»

La chute du prix des produits de base a aussi plombé l'activité au Port de Sept-Îles sur la côte nord du fleuve Saint-Laurent et celui-ci a également souffert de l'interruption ou de la réduction des activités de certains projets d'exploitation du minerai de fer dans la fosse du Labrador. Les prix du minerai de fer ont dégringolé à moins de 50 \$ la tonne après avoir atteint un sommet de 190 \$ la tonne en 2011.

Le Port de Sept-Îles a manutentionné 23,8 millions de tonnes en 2014 contre 27,7 millions en 2013. Et le volume cumulatif était de 3,4 millions de tonnes au premier trimestre, comparativement à 4,3 millions l'année précédente.

Le quai multi-usagers de 220 millions de dollars dont la construction est presque achevée demeure toutefois un atout capital pour l'avenir à long terme du Port. Ce quai, dont l'inauguration officielle est maintenant prévue pour l'automne, augmentera de 50 millions de tonnes la capacité du Port. Il pourra accueillir les vraquiers Chinamax qui vont transporter le minerai de fer en Asie et vers d'autres marchés mondiaux.

Sur le front de l'exploitation minière, la Labrador Iron Ore a suspendu ses activités en 2014, tandis que Cliffs Natural Resources a cessé la production au lac Bloom en janvier et s'est placée sous la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers.

Le Port de Saguenay, qui a enregistré une hausse du trafic de 5 % (à 280 000 tonnes) en 2014, a attiré l'attention avec le

Termont, MSC and the Port, but also for Montreal, Quebec and Canada. With its intermodal networks, Montreal is a key facilitator for international trade.”

In another recent major development, Logistec recently completed the modernization of its Contrecoeur terminal with new equipment.

“Our investment of nearly \$12 million will allow us to move larger volumes and work with a more diversified cargo base in Contrecoeur,” stated Ms. Paquin.” In addition to the bulk cargo that the terminal is known for, we have enhanced our ability to handle breakbulk, project cargo and heavy lift.”

Located between Montreal and Québec City on the St. Lawrence River, the Port of Trois-Rivières also has the wind in its sails, with new expansion plans well advanced on the heels of a record cargo performance in 2014. (See special report).

Impact of falling commodity prices

At the Port of Québec, while the cruise business remains robust as the historic port-city builds on its growth as a primary destination, tough times continue to hit the dry bulk business especially. The port handled a total of 24 million tonnes in 2014 following 27 million tonnes in 2013 and 32.5 million tonnes in 2012. The trendline in 2015 points to a further drop of several million more tonnes.

“We are still suffering from the sharp fall in world commodity prices for export coal and iron pellets,” said Geoff Lemont, Vice-President, Bulk Division, of Eastern Canada Stevedoring. “Iron ore volumes coming in have nevertheless remained pretty stable.”

Depressed commodity prices have also taken their toll on activity at the Port of Sept-Îles on the North Shore of the St. Lawrence River which, in addition, has been affected by the shut down or scaling down of certain iron ore mining projects in the Labrador Trough. Iron ore prices have plunged from as high as \$190 a ton in 2011 to recent levels below \$50 a ton.

Sept-Îles handled 23.8 million tonnes in 2014 compared with 27.7 million tonnes in 2013. And in the first quarter of this year, cumulative volume was at 3.4 million tonnes against the year-earlier 4.3 million tonnes.

However, still a vital asset for the port's long-term future will be the \$220 million multi-user dock nearing completion. Now expected to be formally launched this fall, it will add 50 million tonnes to existing port capacity. It is designed to accommodate so-called Chinamax bulk carriers for transporting iron ore to Asian and other world markets.

On the mining front, Labrador Iron Ore suspended its activities in 2014, whereas Cliffs Natural Resources ceased production at Bloom Lake in January of this year and sought creditor protection.

The Port of Saguenay, which posted a 5% traffic increase to 280,000 tonnes in 2014, has been attracting special attention thanks to the biggest

LIVRER LE MEILLEUR À NOTRE
MONDE

DELIVERING THE BEST TO OUR
WORLD



INFRASTRUCTURE

Plus grand port minéralier en Amérique du Nord
Capacité d'accueillir les plus grands navires au monde
Installations de classe mondiale
Usagers d'envergure

INFRASTRUCTURE

North America's largest iron ore handling port
Able to accommodate the largest ships in the world
World-class facilities
Major users

1 418 968-1231 | portsi.com



Canada

plus grand projet d'infrastructures de son histoire. Quelque 40 millions de dollars ont été investis dans une gare de triage intermodale et un lien ferroviaire de 12,5 km pour l'industrie minière régionale.

Au Port de Valleyfield, la forte progression de 2014 s'est poursuivie en 2015. Le Port est notamment devenu au printemps la plaque tournante canadienne du service de ligne Cleveland-Europe Express (CEE-WAY) de Spliethoff qui y fait désormais deux escales mensuelles régulières. Le service Anvers, Valleyfield et Cleveland permet le transport rapide de marchandises variées. Parallèlement, Salaberry-de-Valleyfield est en train de devenir un pôle logistique multimodal avec l'inauguration récente dans le parc industriel d'un terminal intermodal par le géant américain des chemins de fer CSX qui offre une liaison directe avec un réseau de 34 000 milles aux États-Unis,

L'an dernier, le Port a manutentionné un total record de 550 626 tonnes. La croissance a été de 8 % et 10 % respectivement pour le vrac sec et le vrac liquide, mais elle été beaucoup plus prononcée avec un bond de près de 65 % pour les marchandises générales (142 289 tonnes).

Les volumes de marchandises générales continuent d'augmenter grâce aux cargos polyvalents de Spliethoff qui arrivent d'Europe par la Voie maritime du Saint-Laurent et s'arrêtent à Valleyfield pour décharger au terminal Valport les marchan-

infrastructure project in its history. Some \$40 million has been invested in an intermodal rail yard and a 12.5 km rail link for the regional mining industry.

At the Port of Valleyfield, the strong progress of 2014 has spilled over into 2015 as notably Valleyfield was added this past spring as the Canadian hub for Spliethoff's Cleveland-Europe Express liner service (CEE-WAY) now scheduling two calls each month. The service between Antwerp, Valleyfield and Cleveland offers quick transit for various cargo commodities. At the same time, Salaberry-de-Valleyfield is emerging as a multimodal logistics hub with the recent inauguration in the industrial park of an intermodal terminal by U.S. rail giant CSX, which offers a direct connection to a 34,000-mile network in the United States,

Last year, the port attained a new record by handling 550,626 tonnes. Solid and liquid bulk traffic increased respectively by 8% and 10%, but still more significant was the nearly 65% jump in general cargo to 142,289 tonnes.

The general cargo dimension is continuing to rise as Spliethoff multi-purpose vessels entering the St. Lawrence Seaway from Europe stop at Valley-



Marc Beale

Additional traffic with the Port of Valleyfield is being generated by the multi-purpose vessels of Dutch carrier Spliethoff offering regular services between Europe and the Great Lakes.

Les cargos polyvalents du transporteur néerlandais Spliethoff qui offre des services réguliers entre l'Europe et les Grands Lacs génèrent du trafic additionnel au Port de Valleyfield.

We've made your access to market... quite reasonable.

Export shipping should be a clear and simple path to your customers' door. Together we've streamlined a dependable and cost effective Short-Sea and scheduled Liner shipping solution. Cut out the wait time, work domestically to deal internationally.



Valleyfield

Cleveland

Antwerp

US

PORT
CLEVELAND

C-PORT

www.portofcleveland.com

Canada



VALPORT

www.valport.ca

Europe

spliethoff

Cleveland-Europe Express

www.spliethoffgroup.com



The Port of Toronto registered a banner year in 2014, and 2015 is shaping up as another good year for cargo traffic as well as cruise activity.

L'année 2014 a été excellente au Port de Toronto et 2015 s'annonce elle aussi très bonne autant pour le fret que pour les croisières.

disées destinées aux clients canadiens. Ils prennent ensuite des cargaisons destinées à être transportées sur de courtes distances (TMCD) par le port de Cleveland vers des marchés étasuniens. Au retour, les cargaisons TMCD chargées aux États-Unis peuvent être débarquées à Valport où les navires peuvent aussi charger des marchandises exportées vers l'Europe. Valport vient de recevoir une deuxième grue mobile à flèche qui

field and discharge at the Valport terminal cargo destined for Canadian customers. They subsequently load any shortsea cargoes destined for U.S. markets via the Port of Cleveland. On the return voyage, any shortsea cargoes from the U.S. can be unloaded at Valport where also any additional Europe-bound export cargo can also be loaded. Valport recently took delivery of a second reachstacker, which transports intermodal cargo containers short distances very quickly.

"More and more project and container cargo is starting to flow between Europe and Valleyfield as the service is getting better known," said Frank Dunn, President of Valport Marine Services. "The ships are full westbound, and we are very optimistic."

Great Lakes port horizons

Port officials at Hamilton, the largest Canadian port on the Great Lakes, are optimistic about the 2015 season following a 5% climb to 10.5 million tonnes in 2014.

The first vessel this year arrived in Hamilton Harbour on April 6, marking the beginning of the 2015 Seaway shipping season at the Port of Hamilton. The MV **Pacific Huron** arrived carrying a load of steel coils from Spain and Italy, for unloading at the Federal Marine Terminals' facility at Pier 12.

"We had a slightly late start as a result of the icy winter, but we are ready for a busy year now that we're rolling," said HPA President & CEO Bruce Wood. "As the season's inaugural shipment illustrates, finished steel is a critical component of the Port's total cargo tonnage."

More than a half-million tonnes of finished steel transited the Port of Hamilton in 2014, feeding a robust domestic manufacturing sector. The outlook remains strong for 2015.

Other cargoes continue to increase as a proportion of the total. For example, agricultural commodities now make up 19 per cent of the Port's tonnage, up from 10 per cent in 2009. This increase has been the result of substantial investments in terminal capacity. "Together with our tenants, we are investing heavily in terminal facili-

PORT OF | PORT DE
TORONTO | TORONTO

*Your direct link to the heart
of the city and beyond*

DOCK BESIDE A THIRD OF THE CANADIAN MARKET

A major inland port just minutes from the downtown core, the Port of Toronto provides quick, reliable access to 33 percent of the Canadian market. With more than 200,000 square feet of warehousing space and over 30 acres of paved marshalling area, the Port of Toronto is your connection to Southern Ontario and the world.

OWNED AND OPERATED BY:
PROPRIÉTAIRE ET EXPLOITANT:

PORTS

TORONTO

PortsToronto.com

permet le déplacement très rapide de conteneurs intermodaux sur courtes distances.

«Le flux de marchandises conteneurisées et de cargaisons spéciales entre l'Europe et Valleyfield augmente à mesure que le service se fait connaître», a déclaré Frank Dunn, président des Services maritimes Valport. «Les navires sont pleins pour les voyages vers l'ouest et nous sommes très optimistes.»

Les ports des Grands Lacs

Les dirigeants du Port de Hamilton, le plus grand port canadien des Grands Lacs, envisagent la saison 2015 avec optimisme, surfant sur une croissance de 5 % – à 10,5 millions de tonnes – en 2014.

Le premier navire de l'année est arrivé au Port de Hamilton le 6 avril, ce qui marquait le début de la saison de navigation 2015 dans le port. Le **Pacific Huron** transportait une cargaison de bobines d'acier en provenance d'Espagne et d'Italie qui devait être déchargée au quai 12 pour Federal Marine Terminals.

«La glace a un peu retardé le début de notre saison, mais nous nous prévoyons maintenant une année occupée», a déclaré le PDG de l'APH, Bruce Wood. «Comme le montrent les premières cargaisons de la saison, l'acier marchand occupe une place importante dans nos tonnages.»

Plus d'un demi-million de tonnes d'acier marchand ont transité par le Port de Hamilton en 2014 pour alimenter un secteur manufacturier local robuste. Les perspectives demeurent bonnes pour 2015.

Les autres types de marchandises maintiennent une croissance proportionnelle au total. Ainsi, les produits agricoles représentent désormais 19 % du tonnage du Port, 10 % de mieux qu'en 2009. Cette augmentation résulte des gros investissements faits pour augmenter la capacité du terminal. «Avec nos locataires, nous investissons massivement dans les installations afin d'accueillir une gamme diversifiée de marchandises», a indiqué M. Wood. Le Port a attiré 300 millions de dollars d'investissement ces dernières années, y compris de nouveaux terminaux pour le ciment bitumineux, les engrais et les céréales.



The Port of Thunder Bay at the tip of Lake Superior is continuing to show brisk volumes in grain and has also been handling a wide variety of general and project cargoes, including wind turbine components from Brazil for a wind farm near Wawa, Ontario.

Le Port de Thunder Bay à l'extrémité du lac Supérieur continue de manutentionner de bons volumes de céréales, de même qu'une grande variété de marchandises générales et de cargaisons spéciales, y compris des composantes d'éoliennes expédiées du Brésil vers un parc éolien des environs de Wawa (Ontario).

ties to handle a wide range of cargo types," said Mr. Wood. The Port has attracted close to \$300 million in investment in recent years, including new asphalt cement, fertilizer and grain terminals.

Another plus for the port has been the success of its Marine Gateway portal launched at the end of 2013. The portal matches shippers with available capacity to make marine transportation on the Great Lakes more accessible and cost effective. Thus far, dozens of shippers of bulk cargo and project cargo have registered as portal users along with carriers and marine service providers.

At a recent shortsea shipping conference in Montreal, Larissa Fenn, the HPA Manager of Communications, said the initiative has the ability to benefit the entire network, and thus the HPA is striving to bring in more ports and users. "It's not the only answer to promoting shortsea shipping, but it is definitely part of the solution."

At the Port of Thunder Bay, which handled a total of 9.34 million tonnes in 2014, grain is again in the limelight this year.

"Our grain shipments went off to their strongest start since 1997, exceeding 1.8 million tonnes at the end of May versus the year-earlier 1.45 million tonnes," indicated Tim Heney, President and CEO of the Thunder Bay Port Authority. Last year, the port



Full Seaway Depth...

On the north shore of Lake Ontario

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

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

CN Rail service to east wharf complete.

Oshawa Spur and Dimensional Move Track opened for business April 2, 2015

Contacts

President and CEO
Oshawa Port Authority
Tel. : **(905) 576-0400**
Fax : (905) 576-5701

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

Canada



www.oshawaportauthority.ca

Un autre atout du Port, c'est le succès de son portail Marine Gateway inauguré à la fin de 2013. Le portail renseigne les expéditeurs sur la capacité disponible, de manière à rendre le transport maritime sur les Grands Lacs plus accessible et plus efficace. À ce jour, des douzaines d'expéditeurs de vrac et de cargaisons spéciales se sont inscrits comme usagers du portail, ainsi que des transporteurs et des fournisseurs de services maritimes.

Au cours d'une récente conférence sur le transport maritime courte distance à Montréal, la responsable des communications à l'APH, Larissa Fenn, a déclaré que l'initiative pouvait profiter à l'ensemble du réseau et l'APH s'efforce donc d'amener plus de ports et d'utilisateurs à s'en servir. «Ce n'est pas le seul moyen de faire la promotion du transport maritime courte distance, mais c'est assurément une partie de la solution.»

Au Port de Thunder Bay, qui a manutentionné un total de 9,34 millions de tonnes en 2014, les céréales sont sous les feux de la rampe cette année.

«Nos cargaisons de grain ont explosé, c'est le plus fort début depuis 1997, elles totalisaient 1,8 million de tonnes à la fin de mai contre 1,45 million l'année précédente», a indiqué Tim Heney, PDG de l'Administration portuaire de Thunder Bay. L'an dernier, le Port a enregistré sa plus forte activité céréalière en 16 ans et rien ne laisse prévoir un ralentissement en 2015 (si la récolte est bonne).

Le mois de mai est lui-même digne de mention, a déclaré M. Heney: le volume de 1,3 million de tonnes comprenait une grande diversité de cargo général et de cargaisons spéciales,

recorded its highest grain activity in 16 years, with no sign of slowing down in 2015 (assuming a good harvest).

The month of May itself, said Mr. Heney, was noteworthy by attaining 1.3 million tonnes, with a wide variety of general and project cargoes, including windmill components and steel. Potash volumes were 50% above the five-year average.

At the Port of Windsor, David Cree, President and CEO, sees 2015 matching 2014, when total cargo declined 10% to 5.4 million tonnes. "This year, we should be on par with last year."

But accounting mainly for the 2014 overall decline was the sharp drop in stone upon completion of the Herb Gray parkway connecting Highway 401 to the new international bridge crossing. The port recorded increases of 20% for petroleum, 60% in general cargo (led by imported steel), 24% in grain and 20% in salt.

Otherwise, the big local news is the recent final go-ahead for the new international bridge that will complement the privately-owned and heavily-congested Ambassador Bridge between Windsor and Detroit. If construction proceeds as planned, the freshly-named Gordie Howe International Bridge will be operational by 2020. This project will attract various supplies through the port.

Southern Ontario's gateway to the world

The Port of Hamilton's marine, rail and highway connections keep your product moving and supply chain costs low.

- 🌐 Global marine shipping
- 🌐 Two Class-1 railways with Canada & US reach
- 🌐 Multiple trucking options



www.hamiltonport.ca
1.800.263.2131



Connect

Canada



WE DELIVER ON TIME, EVERY TIME!

McAsphalt Marine Transportation Limited (MMTL) specializes in providing marine transportation that goes the extra mile. We pride ourselves in offering our customers the safest, most environmentally friendly and efficient means of transportation "on time, every time". Operating two Articulated Tug/Barge (ATB) units, the "Everlast/Norman McLeod" and the "Victorious/John J. Carrick", on the Great Lakes, St. Lawrence Seaway and Eastern Seaboard.

MMTL is dedicated to transporting your high heat, black oil products right to your facility. Visit us at mcasphalt.com to find out what we can do for you.



dont des pièces d'éoliennes et de l'acier. Les volumes de potasse ont excédé de 50 % la moyenne quinquennale.

Au Port de Windsor, le PDG David Cree prévoit que 2015 va être comparable à 2014, année où les cargaisons totales ont diminué de 10 % pour s'établir à 5,4 millions de tonnes. «Cette année devrait ressembler à l'année dernière.»

Mais la diminution générale en 2014 s'explique principalement par la chute radicale des cargaisons de pierre due à la fin des travaux sur la promenade Herb Gray reliant l'autoroute 401 au nouveau pont international. Le Port a enregistré des augmentations de 20 % pour le pétrole, 60 % pour le cargo général (surtout l'acier importé), 24 % pour les céréales et 20 % pour le sel.

Autrement, la principale manchette locale a été le feu vert définitif donné au nouveau pont international qui va compléter le pont privé Ambassador, lourdement congestionné, qui relie Windsor et Detroit. Si les travaux se déroulent comme prévu, le pont international Gordie-Howe, ainsi qu'il vient d'être baptisé, sera opérationnel en 2020. La réalisation du projet amènera le transit de cargaisons variées par le Port.

Oshawa devient «véritablement intermodal»

Pour sa part, le Port d'Oshawa est devenu commercialement plus concurrentiel grâce à l'inauguration au printemps d'un nouvel embranchement ferroviaire de 4,1 millions de

Oshawa becomes 'truly intermodal'

For its part, the Port of Oshawa has boosted its commercial competitiveness thanks to the opening this past spring of a new \$4.1 million rail spur at a special ribbon cutting ceremony attended by local elected and industry officials.

"The rail spur is a crucial link that helps us meet the growing demands of businesses," said Donna Taylor, President and CEO of the Oshawa Port Authority. "Oshawa's national deep-sea port is now truly intermodal, and able to move cargo of all sizes year round. That's a huge advantage."

Funded by the Oshawa Port Authority and McAsphalt, the \$4.1 million rail spur, allows the port to handle more cargo, and break further into the niche project cargo market. The track includes an oversized dimensional move section to accommodate project cargo that's too big to move by road.

"The rail spur really is a major achievement in the vision we had for the port almost a decade ago," said Gary Valcour, Chair of the Oshawa Port Authority. "It's an investment in the future that keeps the port moving with the times and delivering significant economic benefits for our city, region and all of Canada."



Port officials at Hamilton are optimistic about the 2015 season as the port's diversification strategy continues to pay dividends.

Les dirigeants du Port de Hamilton envisagent avec optimisme la saison 2015, car la stratégie de diversification du Port continue de rapporter des dividendes.

dollars qui a eu lieu au cours d'une cérémonie spéciale à laquelle ont assisté des dirigeants de l'industrie et des élus locaux.

«L'embranchement ferroviaire est un lien capital qui va nous aider à répondre aux demandes grandissantes des entreprises», a déclaré Donna Taylor, PDG de l'Administration portuaire d'Oshawa (APO). «Le port national en eau profonde d'Oshawa est désormais vraiment intermodal et capable d'accueillir pendant toute l'année des cargaisons de n'importe quel gabarit. C'est un avantage énorme.»

L'embranchement de 4,1 millions de dollars dont la construction a été financée par l'Administration portuaire d'Oshawa et McAsphalt permet au Port de manutentionner plus de marchandises et de continuer sa percée dans le marché de niche des cargaisons spéciales. L'embranchement comprend une section pour cargaisons hors norme capable d'accueillir les cargaisons spéciales trop volumineuses pour être transportées par camion.

«L'embranchement ferroviaire est une réalisation importante pour concrétiser la vision que nous avons pour le Port il y a près d'une décennie», a souligné Gary Valcour, président du conseil de l'APO. «C'est un investissement pour l'avenir qui permet au Port de rester au diapason de son époque et qui peut avoir des retombées économiques importantes pour notre ville, notre région et l'ensemble du Canada.»

Depuis la parution du premier plan officiel d'utilisation des terres du Port d'Oshawa en 1984, l'objectif est de relier le quai est à un embranchement ferroviaire du CN situé au nord des terrains du Port. L'APO a construit 500 mètres de nouvelles voies, y compris un passage à niveau au chemin Harbour, tandis que le CN réaménageait l'embranchement



Aerial view of the Port of Oshawa whose rising cargo performance last year has spilled over into 2015, notably in steel products, heavy equipment and project cargo.

Vue aérienne du port d'Oshawa où la croissance du fret enregistrée en 2014 s'est maintenue en 2015, notamment pour les produits de l'acier, le matériel lourd et les cargaisons spéciales.

Since the first official Port of Oshawa Land Use Plan in 1984, the goal has been to link the port's East Wharf to an existing CN spur, north of the port lands. The Oshawa Port Authority constructed 500 metres of new track, including a level crossing at Harbour Road, while CN retrofitted the existing spur. The rail spur now runs from Bloor Street onto the East Wharf and into McAsphalt.

2014 saw cargo at Oshawa soar by over 20% to 357,000 tonnes. A robust trend was again in evidence



Insurance broker to the Port of Montreal for over **15 years.**

Courtier d'assurance pour le Port de Montréal depuis plus de **15 ans.**

HALIFAX | QUEBEC | MONTREAL | OTTAWA | TORONTO | WINNIPEG | CALGARY | KELOWNA | VANCOUVER

bflcanada.ca

BFL CANADA is a registered trade-mark of First Lion Holdings Inc. used under license by its subsidiaries, which include BFL CANADA Risk and Insurance Inc., Financial Services Firm, BFL CANADA Risk and Insurance Services Inc., BFL CANADA Insurance Services Inc. and BFL CANADA Consulting Services Inc. BFL CANADA est une marque déposée de First Lion Holdings inc. utilisée sous licence par ses filiales, qui comprennent BFL CANADA risques et assurances inc., cabinet de services financiers, BFL CANADA Risk and Insurance Services inc., BFL CANADA Insurance Services inc. et BFL CANADA services conseils inc.

existant. L'embranchement ferroviaire va maintenant de la rue Bloor jusqu'au quai ouest et à McAsphalt.

En 2014, le trafic marchandises a augmenté de plus de 20 % à Oshawa pour atteindre 357 000 tonnes. Une tendance robuste se manifeste également cette année, notamment pour les produits de l'acier, le matériel lourd et les cargaisons spéciales. «Nous avons beaucoup de demandes», a indiqué Frank Robertson, DG d'Arrimage Oshawa inc.

L'année 2014 a aussi été excellente. Plus de deux millions de tonnes de marchandises ont transité par le Port de Toronto, un sommet en huit ans, ce qui met en évidence la contribution clé du Port à la vigueur économique et aux infrastructures de transport de Toronto. Plus de 160 navires ont visité le Port de Toronto, y amenant la quantité d'importations la plus élevée depuis 2007 et générant une augmentation de 30 % par rapport au tonnage de 2013. Les cargaisons qui ont transité par le Port l'an dernier comprenaient de la pierre et des granulats importés (en hausse de 50 % sur l'année précédente) ainsi que des importations de sel (en hausse de près de 150 %).

«Qu'il s'agisse de sel épandu sur nos routes pour assurer la sécurité des automobilistes ou de ciment employé dans l'industrie de la construction prospère de Toronto, les marchandises transitant par le port ont un impact important sur la population, les projets et les industries de la ville», a déclaré Geoffrey Wilson, PDG de Ports Toronto. «Le Port fournit aux Canadiens et aux entreprises internationales un moyen commode, efficace et écologique de rendre leurs marchandises dans la métropole du Canada.»

Outre cette forte augmentation du fret, six paquebots de croisière ont visité le terminal de croisière de Ports Toronto en 2014 avec à leur bord plus de 2 900 passagers, cinq fois

this year, notably in steel products, heavy equipment and project cargo. "We are getting a lot of inquiries," indicated Frank Robertson, Manager of Oshawa Stevedoring.

In what also proved to be a banner year, more than two million tonnes of cargo passed through the Port of Toronto, marking an eight-year high and underlining the Port's position as a key contributor to Toronto's transportation infrastructure and economic strength.

More than 160 ships visited the Port of Toronto in, generating the highest level of imports since 2007 and representing a 30 per cent increase over 2013 tonnages. The cargos carried into the Port last year included stone and aggregate imports which increased by 50 per cent, and salt imports which increased nearly 150 per cent, over the year prior.

"From the salt used on our roads to keep drivers safe to the concrete used in Toronto's booming construction industry, the goods delivered through Toronto's Port have a significant impact on the people, projects, and industries of Toronto," said Geoffrey Wilson, Chief Executive Officer, PortsToronto. "The Port provides Canadian and international businesses with a convenient, cost-effective and environmentally-responsible way to bring goods into Canada's largest city."

In addition to the sharp rise in cargo, six cruise ships carrying a total of more than 2,900 passengers visited PortsToronto's Cruise Ship Terminal in 2014, nearly five times the number of passengers who



The Port of Oshawa acquired a crucial "truly intermodal" dimension this past spring with the official opening of a rail spur allowing the port to handle more traffic, including oversized cargo.

Le Port d'Oshawa a acquis une dimension «véritablement intermodale» capitale avec l'inauguration officielle au printemps dernier d'un embranchement ferroviaire qui permet au Port de manutentionner plus de fret, y compris de marchandises hors-normes.



SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP



- * 1600 kilometres closer inland
- * 1,574 metres of berth space
- * 9 high-speed Ship to Shore Gantry Cranes
- * A modern fleet of container handling equipment
- * Linked to all major rail and truck routes
- * Focus on Environmental Sustainability
- * State of the art security protocols
- * Cost-competitive rates
- * Certified ISO 14001
- * Green Marine Certified
- * Partners in protection (PIP)

305 Curatteau, Montreal, Quebec, Canada, H1L 6R6
Tel: 514 257-3040
adm@mtrtml.com

Fax: 514 254-4298
www.mtrtml.com



Aerial view of the Port of Halifax which is positioning itself for increased breakbulk business from various Atlantic Canada mega projects and for anticipated growth in North Atlantic trade.

Vue aérienne du port de Halifax qui se prépare à une croissance des volumes de marchandises diverses provoquée par les différents mégaprojets dans le Canada atlantique et par l'intensification prévue du commerce dans l'Atlantique nord.

plus que l'année précédente. La saison des croisières de 2015 devrait être l'une des plus occupées que le Port ait connues. Quinze paquebots amèneront plus de 3 500 visiteurs à Toronto entre mai et octobre.

La côte atlantique

Au Port de Halifax, la grande priorité est d'élaborer un meilleur réseau de distribution, a déclaré George Malec, VP, Développement commercial et exploitation. «À cette fin, plus de 100 millions de dollars ont été investis depuis 2011 pour améliorer les infrastructures et développer le commerce. Nous estimons que l'avenir est prometteur à cause de l'AECG (Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne) et de la tendance générale à l'armement de plus grands navires.»

Malgré une baisse du trafic total de 9 % l'an dernier, les volumes conteneurisés ont progressé de 8,6 % à Halifax, pour atteindre 400 000 EVP. Grâce à l'achèvement des travaux de creusage des postes à quai des deux terminaux, le Port peut désormais accueillir les plus grands porte-conteneurs qui font escale sur la côte Est. Le Port a aussi reçu une bonne nouvelle en février dernier quand Eimskip a décidé

visited Toronto via the Port the year prior. The 2015 cruise season is expected to be one of the Port's busiest to date, with 15 ships bringing more than 3,500 visitors to Toronto from May through to October.

On the Atlantic Coast

At the Port of Halifax, a current major focus is to develop a stronger distribution network, says George Malec, vice-president of business development and operations. "This is supported by over \$100 million in infrastructure investment since 2011 that is being used to develop trade. We see opportunities on the horizon with CETA (Canada-European Union free trade agreement) and the overall move to larger vessels."

While total traffic dropped by 9% last year, Halifax saw its container volume advance by 8.6%, which translated into 400,000 TEUs. Completed deepening of the berths at the two container terminals means the port can handle the largest container ships calling on the east coast. Good news also came this past February when Eimskip decided to increase the

d'augmenter de 13 à 31 le nombre de ses escales annuelles au terminal Halterm. Partant de Reykjavik, les navires d'Eimskip se rendent à Argentia (Terre-Neuve), puis à Halifax et à Portland (Maine). Ce lien à courte distance augmente donc les options qui s'offrent aux expéditeurs vers les États-Unis et l'Europe.

Une autre réalisation positive qui est digne de mention, c'est la rénovation récente des terminaux polyvalents Richmond.

À Terre-Neuve-et-Labrador, le Port de St. John's a manutentionné 1,7 million de tonnes de fret en 2014, dont des conteneurs déchargés par Oceanex, principal transporteur intermodal du Canada atlantique. Cette compagnie offre des liaisons vitales vers les marchés internationaux via Montréal et Halifax.

Saint John veut plus de conteneurs

De son côté, le Port de Saint John dans la baie de Fundy (N.-B.), par où ont transité 23,9 millions de tonnes de fret en 2014, a reçu le 8 juillet une nouvelle importante : le volet infrastructures du Fonds Chantiers Canada contribuera à hauteur du tiers des 205 millions de dollars que coûtera au total l'amélioration des installations pour conteneurs pour répondre à la demande. Les deux tiers restants proviendront du Port et du gouvernement du Nouveau-Brunswick.

«Notre trafic conteneurisé a presque doublé depuis 2012», affirme Jim Quinn, PDG du Port de Saint John. «Pour rester concurrentiels et poursuivre notre expansion mondiale, nous avons besoin d'une rénovation de nos terminaux pour qu'ils puissent accueillir les grands navires et aient la capacité de manutention nécessaire pour desservir les flottes modernes.»

Ces dernières années le Port, qui misait surtout auparavant sur un commerce conteneurisé nord-sud avec l'Amérique latine, notamment par l'intermédiaire de Tropical Shipping, s'est tourné vers les marchés mondiaux avec l'arrivée de Mediterranean Shipping Services (MSC). Il y a plusieurs décennies, le trafic conteneurisé à Saint John avait énormément souffert du départ de divers transporteurs d'Extrême-Orient.

number of annual calls it makes at Halterm Container Terminal from 13 to 31. Originating in Reykjavik, Eimskip vessels then travel to Argentia, Newfoundland, and Halifax before going to Portland, Maine in a shortsea connection increasing shipper options for the US and Europe.

Another positive development was the recent upgrading of multi-user Richmond Terminals.

In Newfoundland and Labrador, the Port of St. John's handled 1.7 million tonnes of cargo in 2014, including containers unloaded by Oceanex, the leading intermodal carrier in Atlantic Canada. This shipping line offers vital links to global markets via Montreal and Halifax,

Saint John eyes bigger box role

For its part, the Bay of Fundy Port of Saint John in New Brunswick, which handled 23.9 million tonnes in 2014, received the important news on July 8 that the infrastructure component of the federal Building Canada Fund will contribute one third of the total \$205 million cost for upgrading its container facilities to meet demand. The remaining two-thirds is to come from the Port and the New Brunswick government.

“Our container traffic has almost doubled since 2012,” says Jim Quinn, President and CEO of Port Saint John. “To continue competing and growing on the world stage a terminal upgrade is required to accommodate larger vessels and to have the handling capability required to service modern fleets.”

In recent years, the port's mainly north-south container orientation with Latin America, through notably Tropical Shipping, has broadened to wider global markets thanks to the arrival of Mediterranean Shipping Services (MSC). Several decades ago, Saint John's container business was hit hard by the departure of various Far East carriers.

2014 marked the first full year of MSC calling Saint John, and carrier increased its presence last



Administration de Pilotage des Laurentides
Laurentian Pilotage Authority

Sécurité et efficacité
en étroite collaboration
avec le monde maritime

*Safety and efficiency
in partnership with
the maritime industry*



www.pilotagestlaurent.gc.ca



A new mobile crane scheduled to arrive this summer from Brazil at the Port of Nanaimo will be the biggest of its kind in Western Canada and will substantially enhance the port's ability to handle all types of cargo, including bulk, containers and breakbulk.

La nouvelle grue mobile dont l'arrivée du Brésil au port de Nanaimo était prévue pour l'été sera la plus grosse de ce type dans l'Ouest canadien et elle augmentera substantiellement la capacité de manutention pour tous les types de fret, qu'il s'agisse de vrac, de conteneurs ou de marchandises diverses

L'année 2014 a été la première année complète d'activité de MSC à Saint John et le transporteur a accru sa présence le printemps dernier en ajoutant des escales au terminal à conteneurs Rodney.

«Nous faisons tous beaucoup d'efforts avec nos partenaires, notre province et notre député local Rodney Weston pour faire la promotion du Port», a déclaré M. Quinn. «Nous avons doublé notre trafic conteneurisé, qui est passé d'une moyenne de 45 000 EVP à près de 90 000 EVP en 2014 et qui devrait dépasser les 100 000 EVP en 2015. Nous savons aussi que la congestion empire dans les ports étasuniens.»

Comme les expéditeurs et les consignataires sont à la recherche d'options sur la côte Est, M. Quinn croit que le Port de Saint John peut faire partie de la solution avec des installations modernisées capable d'accueillir les grands porte-conteneurs.

Le Port a eu une bonne nouvelle en juin, l'arrivée d'un nouveau locataire à long terme, IAM Building Systems. Pour l'accueillir, on a rénové le hangar D du côté ouest. Le nouveau locataire va fournir des maisons préfabriquées à la Jamaïque, ce qui signifie des milliers de conteneurs annuellement.

Le Port de Belledune (N.-B.) de la baie des Chaleurs dans le golfe du Saint-Laurent a manutentionné 1,65 million de tonnes de fret en 2014.

Le PDG Rayburn Doucett a qualifié l'année de «très positive» grâce en particulier à la venue d'un nouveau partenaire

spring with additional vessels calling at Rodney Container Terminal.

“We all have been working hard with stakeholders, our province and our local MP Rodney Weston to get the port back on the map,” says Mr. Quinn. “We have doubled our container traffic, going from an average of 45,000 TEU's in the past decade to almost 90,000 TEU's in 2014, with projections to be over 100,000 TEU's in 2015. We also know that US ports are becoming more and more congested.”

With shippers and receivers looking for eastern seaboard options, Mr. Quinn feels that the Port of Saint John can be part of the solution once its facilities are upgraded to handle the larger box ships.

In June, there was good news with the announcement that the port had gained a new long-term tenant: IAM Building Systems. This has sparked the renovation of Shed D on the port's west side. The facility will supply pre-fabricated homes to Jamaica, translating into thousands of containers a year.

New Brunswick's Port of Belledune on Chaleur Bay in the Gulf of St. Lawrence handled 1.65 million tonnes of cargo in 2014.

Rayburn Doucett, President and CEO, termed it “a very positive year” – thanks in particular to the

d'affaires et à la finalisation d'un nouveau bail avec l'exploitant du terminal 1, la Fonderie Brunswick de Glencore Canada.

Les ports de la côte Ouest

Après avoir fracassé des records pour le trafic conteneurisé et les cargaisons totales en 2014, Port Metro Vancouver est en bonne voie d'atteindre de nouveaux sommets en 2015.

En 2014, le trafic total a atteint 140 millions de tonnes – dont 2,9 millions d'EVP – dans le plus grand port du Canada. Cette année, le tonnage total de mouvements était en hausse de 6,3 % au premier trimestre par rapport à l'année précédente et le tonnage conteneurisé, de 15,2 %. Il est donc impératif d'augmenter la capacité conteneurs pour faire face à la croissance constante du commerce avec l'Asie.

À cet égard, une étude d'impact environnemental concernant la construction d'un deuxième terminal à conteneurs voisin de Deltaport a été envoyée à

welcoming of new business partners and the finalization of a new lease agreement with Terminal 1 operator Glencore Canada Corporation-Brunswick Smelter.

West Coast port developments

After shattering records in container and total cargo in 2014, Port Metro Vancouver is well on track for new record volumes in 2015.

Canada's largest port handled 140 million tonnes of total traffic and 2.9 million TEUs in 2014. First quarter throughput this year showed total tonnage up by 6.3% from a year ago and container cargo up 15.2%. Pressure is, thus, growing to provide more container capacity to accommodate ever-expanding trade with Asia.

In this regard, an environmental Impact Study relating to the construction of a second container terminal located adjacent to Deltaport, has been forwarded to Ottawa for consideration. The lengthy document represents a culmination of four years of studies of the proposed project and the environmental impact of a second terminal at the Robert Banks location. (See Pacific Horizons column for more details.)

The government has five months in which to select the panel members then conduct a public hearing and prepare and submit a report within 14 months to the Minister of the Environment. It's expected the process could take two years or more and, once complete, will give Terminal 2 the go-ahead, a death certificate or, most likely, a long list of steps that must be undertaken that will not only increase the cost of the project, but the length of time required for construction.

Introducing our new 104-metric-tonne Heavy Lift Mobile Harbour Crane

Enhanced Versatility • Cost Efficiencies
Superior Service • Dynamic Solutions

Containers • Project Cargo • Bulk • Break Bulk



250-753-4146 ext. 229

@portnanaimo

www.npa.ca

Ottawa pour examen. Ce volumineux document est l'aboutissement de quatre ans d'études portant sur le projet proposé et l'impact environnemental d'un second terminal à Robert Banks (plus de détails dans la chronique «Échos du Pacifique»).

Le gouvernement a cinq mois pour choisir les membres du comité qui tiendront des audiences publiques et rédigeront un rapport qu'ils devront présenter dans les 14 mois à la ministre de l'Environnement. Le tout pourrait prendre au moins deux ans. Une fois le processus achevé, le terminal 2 recevra soit le feu vert soit un avis de décès, mais il est plus probable que cela débouche sur une longue série d'étapes obligatoires qui augmenteront le coût du projet et les délais de construction.

Au sujet de la volumineuse étude, le PDG du Port, Robin Silvester, a déclaré: «La région manque de place pour faire face à l'expansion du commerce canadien avec l'Asie. Le terminal 2 de Roberts Banks permettrait de répondre à la demande et aurait des retombées économiques importantes pour la Colombie-Britannique et le Canada tout entier.»

In releasing a statement regarding the massive study port President and CEO, Robin Silvester, said: "The region is running out of room to manage growing Canadian trade with Asia. The Roberts Bank Terminal 2 Project will ensure demand can be met while providing important economic benefits to B.C. and Canada."

Two major developments at the Port of Prince Rupert made news on Canada's Pacific coast in the last few months, one being the purchase of Fairview Terminal by Dubai-based DP World, the other being the opening of a 1,000-acre industrial park complete with a common railway, road and industrial sites on Ridley Island.

At the driving of the last spike, marking the two-year completion of the project, Port President, Don Krusel said: "The success of this project exemplifies what can be accomplished when a strategic, long-term vision is executed by a partnership of public and private investment."



PRPA

Container traffic is continuing to trend upward at the Port of Prince Rupert's Fairview Terminal where work has started on boosting capacity by 500,000 TEUs to 1.3 million TEUs.

La croissance du trafic conteneurisé semble vouloir se maintenir au Terminal Fairview du port de Prince Rupert où les travaux ont débuté pour augmenter la capacité de 500 000 conteneurs EVP à 1,3 million.



PMV

Container traffic at Port Metro Vancouver is booming, but Canada's largest port is seeking to complete the regulatory procedures so that it build a second container terminal adjacent to Deltaport at Roberts Bank to manage mounting Canadian trade with Asia.

Le trafic conteneurisé est en plein essor à Port Metro Vancouver, mais le plus grand port du Canada essaie de compléter les démarches réglementaires pour être autorisé à construire à Roberts Bank un second terminal conteneurs à proximité de Deltaport pour faire face à la croissance du commerce canadien avec l'Asie.

Deux réalisations majeures à Prince Rupert ont fait les manchettes sur la côte pacifique du Canada ces derniers mois: l'achat du terminal Fairview par DP World de Dubaï et l'inauguration d'un parc industriel de 1 000 acres complété par un chemin de fer, une route et des implantations industrielles sur l'île Ridley.

Après la pose du dernier crampon marquant l'achèvement du projet de deux ans, le président du Port Don

Fairview Terminal, which has already gained the attention of the shipping community for its high speed movement of containers and shorter distance to Asia is also set to be expanded in size and has a new owner in DP World.

Container traffic through the port has continued to trend upward with 143,004 TEUs of loaded import containers in the first four



portalberniportauthority.ca

Port Alberni *

Proposed Port Alberni Trans-Shipment Hub (PATH)



Advantages to locating a new Trans-Shipment Hub in Alberni Inlet:

- Closest Sailing Point to Pacific Northwest
- Environmental Benefits
- Maximize Use of Port and Transportation Infrastructure
- Reduce Traffic Congestion
- Land Reserve for Industrial Use
- Draft & Waterway
- Use of Marine Highway
- Competition-Neutral
- Security
- Growing Vancouver Island Population Base
- Warehouse Space

Krusel a déclaré: «Le succès de ce projet montre bien ce qui peut être accompli lorsque des investissements privés et publics se conjuguent pour la réalisation d'un plan à long terme.»

Le terminal Fairview, qui a déjà retenu l'attention de l'industrie maritime pour sa rapidité d'acheminement des conteneurs et sa proximité relative de l'Asie, est également promis à une expansion et sous son nouveau propriétaire, DP World.

Le trafic conteneurisé a continué d'augmenter dans le Port en 2105: dans les quatre premiers mois, 143 004 EVP de conteneurs d'importation chargés ont été manutentionnés contre 106 120 EVP en 2014 (cumul annuel jusqu'en avril) et 108 069 EVP de conteneurs d'exportation chargés ont été manutentionnés contre 70 691 EVP en 2014 (cumul annuel jusqu'en avril).

L'an dernier, le trafic conteneurisé dans le Port a augmenté de 15 % pour atteindre 618 167 EVP, à cause notamment d'un déroutement de cargaisons de ports très congestionnés de la côte Ouest des États-Unis qui étaient également aux prises avec d'importants conflits ouvriers. Le trafic total a par ailleurs diminué de 10 %, principalement en raison d'une baisse des expéditions de charbon et de bois d'œuvre.

Des projets de GNL suivent leur cours dans le Port grâce à Petronas, qui a signé avec la province une entente de développement de projet qui garantit contre toute lourde hausse de droits ou de taxes, confirme la poursuite du développe-

ments de 2015 comparés à 106,120 TEUs of import loaded containers in 2014 (YTD-April) and 108,069 TEUs of loaded export containers in 2015 (YTD-April) compared to 70,691 TEUs in 2014 (YTD-April).

Last year, container traffic at the port increased by 15% to 618,167 TEUs, thanks in part to diversion of cargo from heavily-congested U.S. West Coast ports that also had major waterfront labour issues. Total traffic, on the other hand, declined by 10% due mainly to a drop in coal and lumber shipments.

LNG projects at the port are moving ahead with Petronas having entered into a Project Development Agreement with the Province. That assures there will be no onerous tax or fee increases together with reassurance on infrastructure development and aboriginal consultation. As well West Coast Canada LNG in Tuck Inlet, led by Exxon Mobile and Imperial Oil Resources is moving ahead with its 30 million ton per year facility scheduled for opening in 2024.

Lumber exports from Vancouver Island have been the leading traffic base through the Port of Nanaimo for decades. Last year, the port handled total cargo of 4.1 million tonnes, representing a nearly 10% spike.

But port President and CEO Bernie Dumas, says right now the port is basically "trying to re-invent the wheel."



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, on the Eastern Seaboard of North America, and in the U.S. Gulf.

THE PLACES WE WORK

Whether on the Gulf Coast of Florida, the Canadian Far North, or the East Coast of North America, Logistec provides customers with innovative solutions for their cargo-handling needs.

www.logistec.com



ment des infrastructures et rassure quant à la consultation des Premières Nations. Le projet West Coast Canada LNG à Tuck Inlet, piloté par Exxon Mobile et Imperial Oil Resources, qui prévoit une installation d'une capacité annuelle de 30 millions de tonnes dont l'inauguration est prévue en 2024, suit aussi son cours.

Les exportations de bois d'œuvre depuis l'île de Vancouver constituent depuis des décennies la principale base de trafic au Port de Nanaimo. L'an dernier, le Port a manutentionné au total 4,1 millions de tonnes, soit une augmentation de près de 10 %.

Toutefois, selon le PDG Bernie Dumas le Port cherche actuellement à «réinventer la roue».

Toutes les possibilités sont envisagées, mais les marchandises diverses sont en haut de la liste, y compris les cargaisons exceptionnelles et les charges lourdes.

En 2012, le Port a signé une entente avec DP World pour que la compagnie gère ses installations de Duke Point et du Quai général à Nanaimo, et qu'elle fournisse un service de transport maritime courte distance (TMCD) entre Port Metro Vancouver et Nanaimo principalement.

«Les volumes ont réellement diminué pour le type de cargo que le Port manutentionnait depuis des décennies (produits forestiers)», a déclaré M. Dumas au *Maritime Magazine*. «Nous explorons de nouvelles avenues et le TMCD est l'une de celles-ci. Nous avons établi un partenariat avec DP World pour que cette entreprise exploite le

Every possibility is being considered but at the top of the list is breakbulk, including high and heavy loads.

In 2012 the port entered into an agreement with DP World to have the company handle its facilities at Nanaimo's Duke Point and Assembly Wharf, providing shortsea shipping service primarily between Port Metro Vancouver and the port.

“The cargo that the port handled for decades (forest products) is really not there in the same volume as it used to be,” Mr. Dumas told *Maritime Magazine*. “We're developing new ideas and shortsea shipping is one. We developed a partnership with DP World and they're running the terminal at Duke Point and, over the last couple of years they've developed a container barge operation from Centerm to Nanaimo. We started with one barge and now we've got two a week and, on occasion, there's three.”

Mr. Dumas also said the port, with the help of some government funding, has purchased a new mobile crane that is scheduled to arrive this summer.

The Vancouver Island Port of Alberni, which handled 1.7 million tonnes of cargo in 2014 has been suffering from a decline in its vital lumber traffic and is also looking for other traffic sources. Located on a 40 km inlet on the West side of the island the port is proposing an automated container handling terminal

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



terminal à Duke Point. Au cours des dernières années, celle-ci a aussi mis sur pied un service de transport de conteneurs par barge de Centerm à Nanaimo. Au début, il n'y avait qu'une seule barge et aujourd'hui, il y en a deux par semaine et parfois trois.»

M. Dumas a aussi précisé que le Port, avec l'aide financière du gouvernement, a acquis un nouveau portique mobile qui devrait arriver cet été.

Le Port d'Alberni, sur l'île de Vancouver, par où ont transité 1,7 million de tonnes de marchandises en 2014, souffre du déclin de ses volumes vitaux de bois d'œuvre et recherche d'autres sources d'approvisionnement. Situé dans un bras d'eau de 40 km du côté ouest de l'île, le Port propose un terminal de manutention automatisée des conteneurs où les cargaisons des porte-conteneurs océaniques seraient déchargées et transbordées sur des barges ou de petits navires qui les livreraient aux clients dans des ports de la côte Ouest.

Le PDG Zoran Knezevic a rappelé que le projet majeur au Port est l'implantation d'un port de transbordement (PATH), à savoir un terminal conteneurs qui desservirait des centres de distribution situés principalement sur les rives du fleuve Fraser et dans le Grand Vancouver. La distribution serait faite par barge. Selon une étude, le nouveau terminal pourrait «accueillir toutes sortes de bâtiments, des petites barges aux porte-conteneurs géants (ULCS) de 22 000 EVP».

Le Port a demandé au gouvernement fédéral une aide financière en vertu du Plan Chantiers Canada et il recherche activement des investisseurs. Le terminal proposé serait entièrement automatisé et, affirme M. Knezevic, sa réalisation offrirait une installation de pointe sur la côte Ouest.

Selon M. Knezevic, les quantités de billes et de bois d'œuvre produites par les cinq scieries de la région de Port Alberni ont légèrement diminué l'an dernier, la baisse étant «un peu plus prononcée pour les billes». Le Port manutentionne entre 800 000 et 900 000 mètres cubes de billes annuellement. L'an dernier, 780 000 mètres cubes ont transité par Port Alberni à bord de 67 navires, dont 12 chargés de bois d'œuvre et 55 de billes.

Par ailleurs, malgré l'alarmisme des médias, le Port privé de Kitimat a bon espoir qu'au moins trois usines de GNL, voire davantage, seront implantées chez lui dans un avenir relativement rapproché.

Rose Klukas, directrice du Développement économique à la cité portuaire,

that would unload containers from ocean-going container ships and transfer them to barges or smaller ships for delivery to customers at ports on the West Coast.

Zoran Knezevic, President and CEO recalled that the major project initiative at the port is the Port Alberni Transshipment Hub (PATH) a proposed container terminal to serve distribution centers primarily located along the banks of the Fraser River in Greater Vancouver area via barging. A study made of the concept says the new terminal would “service vessels from the smallest barge up to the 22,000 twenty-foot equivalent unit (TEU) ultra-large container ships

The port has applied to the federal government for funding under the Build Canada Plan and is actively looking for investors in the project. The proposed terminal would be fully automated and, affirms Mr. Knezevic, would be a leading edge facility for the West Coast once it is built.

Mr. Knezevic said the log and lumber business, generated by five mills in the Port Alberni area, dropped off slightly last year and logs dropped off “a little bit more. For logs we move between 800,000 and 900,000 cubic metres a year. Last year was 780,000 and we had 67 ships with 12 for lumber and 55 for logs.”

Meanwhile, despite media headlines to the contrary, the Port of Kitimat remains optimistic that at least three LNG plants, and perhaps more, will reach completion at the privately owned port in the not too-distant future.

Rose Klukas, Director of Economic Development for the port-city said the following approved terminals are moving ahead:

One is Kitimat LNG a joint venture of Chevron Canada and Woodside Canada, each with a 50 per cent stake in the proposed terminal, Pacific Trail Pipeline and 644,000 undeveloped acres in the

Total 2014 cargo of ACPA ports **Tonnage 2014 des ports de l'AAPC**

Port	millier de tonnes	000's tonnes	Port	millier de tonnes	000's tonnes
Port Metro Vancouver	140 000	140,000	Windsor	5 430	5,430
Montreal	30 000	30,400	Nanaimo	4 140	4,140
Québec	24 000	24,000	Trois-Rivières	3 700	3,700
Saint John	23 900	23,900	Toronto	1 850	1,850
Sept-Îles	23 800	23,800	St. John's	1 670	1,670
Prince Rupert	20 700	20,700	Port Alberni	1 660	1,660
Hamilton	10 520	10,520	Belledune	1 650	1,650
Thunder Bay	9 340	9,340	Oshawa	357	357
Halifax	7 830	7,830	Saguenay	280	280

Source: individual ports



PAPA

The Port of Alberni on Vancouver Island has several ambitious project proposals to diversify its lumber cargo base, including a container terminal that would serve the smallest barges up to ultra-large containerships.

Le Port d'Alberni sur l'île de Vancouver a plusieurs projets ambitieux pour diversifier ses sources de cargaisons de bois d'œuvre, y compris la construction d'un terminal conteneurs qui pourrait desservir des petites barges jusqu'aux porte-conteneurs géants.

a indiqué que l'implantation des terminaux mentionnés ci-après suivait son cours.

L'un, Kitimat LNG, est une coentreprise de Chevron Canada et Woodside Canada qui possèdent chacune une participation de 50 % dans le terminal proposé, l'oléoduc Pacific Trail et 644 000 acres de terrain non bâti dans les bassins des rivières Horn et Liard dans le nord-est de la C.-B. Kitimat LNG aura une capacité de production initiale de 700 millions de pieds cubes de gaz naturel par jour ou cinq millions de tonnes de gaz naturel liquéfié par année. Selon M^{me} Klukas, beaucoup de travail a déjà été fait sur ce site.

Le second, LNG Canada, un consortium dont Shell fait partie, progresse aussi suivant l'échéancier. Selon les plans, l'usine produira deux milliards de pieds cubes de gaz naturel liquéfié destinés à l'exportation sur l'emplacement de l'ancienne usine de méthanol de Methanex dans le port.

Le troisième, Douglas Channel LNG que M^{me} Klukas décrit comme un «petit projet», appartient au Consortium Douglas Channel LNG et fera appel au conditionnement sur barge. La société Exmar se chargera du développement et de l'exploitation d'une installation de liquéfaction sur barge.

À l'heure actuelle, le principal expéditeur au Port est Alcan. **M**

Horn and Liard River basins in northeastern British Columbia. Kitimat LNG will have the capacity to produce 700 million cubic feet of natural gas per day or five million tonnes of liquefied natural gas per year on start-up. Ms. Klukas said a lot of work has already gone into that site.

Secondly, LNG Canada, a Shell consortium is also proceeding on schedule. Construction of the plant with plans to produce two billion cubic feet per day liquefied natural gas for export at the site of the port's former Methanex methanol plant.

And thirdly, Douglas Channel LNG that Ms. Klukas refers to as a "smaller project" is owned by the Douglas Channel LNG Consortium that will be a barge-based LNG facility. Exmar will be responsible for the development and operation of the floating liquefaction facility.

The major shipper at the port at present is Alcan. **M**

Customs issues remain at the forefront

Le dossier des douanes toujours au premier plan

Karen Kancens

Director, Customs and Immigration, Shipping Federation of Canada
Directrice, Douanes et immigration, Fédération maritime du Canada

De tous les ministères et organismes gouvernementaux avec lesquels les propriétaires de navires, armateurs et agents doivent traiter, celui des Douanes est peut-être le plus complexe et celui dont émanent le plus grand nombre d'obligations et d'exigences réglementaires concernant le fonctionnement du transport maritime international. C'est pourquoi la Fédération maritime a toujours collaboré étroitement avec l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) afin de trouver un équilibre optimal entre l'obligation d'assurer la sécurité de nos ports, de nos voies de navigation et de nos frontières, et la nécessité tout aussi importante de faciliter la circulation du commerce et des marchandises légitimes.

Bien que cet équilibre ne soit pas toujours facile à réaliser, particulièrement dans un contexte où l'ASFC subit une initiative de transformation majeure destinée à restructurer ses pratiques et processus opérationnels, nous continuons de travailler avec l'Agence pour cerner les préoccupations de l'industrie, atténuer les impacts négatifs dans la mesure du possible et concevoir des approches différentes si c'est réalisable.

Nouvelle politique concernant les codes de transporteurs

De tous les problèmes auxquels nous faisons face depuis quelques années, c'est la nouvelle politique concernant les codes de transporteur de l'ASFC qui nous a donné le plus de fil à retordre. Ces codes sont des identificateurs électroniques qui permettent aux transporteurs de fournir à l'Agence de l'information préalable sur les expéditions commerciales. Alors qu'auparavant les intervenants comme les agents maritimes pouvaient obtenir leur propre code de transporteur et l'utiliser pour fournir à l'ASFC au nom de leurs clients des données sur le fret et les moyens de transport, la nouvelle politique prévoit qu'il faut avoir «la garde et la responsabilité légales» d'un navire pour avoir le droit d'obtenir un code de transporteur (ce qui restreint largement ce droit au propriétaire ou à l'affrètement). En conséquence, c'est désormais la compagnie maritime outre-mer qui doit demander son propre code de transporteur (et un cautionnement), ce qui augmente le risque de

Of all the government departments and agencies that shipowners, operators and agents deal with, Customs is arguably the most complex and gives rise to the greatest number of regulatory requirements and obligations with respect to the operation of international shipping. Given the foregoing, the Shipping Federation has always worked closely with the Canada Border Services Agency (CBSA) in order to find the optimal balance between the need to ensure the security of our ports, waterways and borders, and the equally important need to facilitate the flow of legitimate goods and trade.

Although this is a difficult balancing act that is not always easy to achieve, particularly in a context where CBSA is undergoing a major transformational initiative designed to reengineer its business processes and practices, we continue to work with the Agency to identify issues of concern to the industry, mitigate negative impacts to the extent possible, and develop alternative approaches when appropriate.

New carrier code policy

Among the issues we have addressed over the past few years, one of the most challenging has been CBSA's new policy on carrier codes, which are the electronic identifiers that enable carriers to provide Advance Commercial Information to CBSA. Whereas previously, entities such as marine agents could obtain their own carrier code and use it to submit cargo and conveyance information to CBSA on their clients' behalf, the new policy limits eligibility for obtaining a carrier code to the entity with "legal custody and control" of a vessel (which in most cases is the vessel owner or time charterer). As a result, it is now the shipping line overseas that must now apply for its own carrier code (and bond), thus increasing the possibility of miscommunication and error, and adding to the length of the application process overall.

Although the Federation has worked closely with CBSA to simplify this process to the greatest extent possible, it is still sufficiently paper-heavy and time-inten-

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 (specially 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

• Hold cargo water disposal

URGENCE MARINE INC.

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

Fax: 514-640-4509
marine@urgencemarine.com



www.urgencemarine.com

mauvaise communication et d'erreur et prolonge la durée du processus de demande.

Même si la Fédération a collaboré étroitement avec l'ASFC pour le simplifier le plus possible, ce processus demeure lourd et fastidieux au point de dissuader des navires (particulièrement les bâtiments de tramping) de faire escale dans des ports canadiens. Nous continuons donc de presser l'ASFC de rationaliser encore davantage le processus de manière à ce que les dispositions de la nouvelle politique concernant les codes de transporteur soient compatibles avec les engagements internationaux que le Canada a pris en vertu de plusieurs ententes touchant la facilitation du commerce, dont la Convention visant à faciliter le trafic maritime international (que le Canada a signée) et l'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce (auquel le Canada doit adhérer dans un proche avenir).

Politique concernant le dédouanement pour l'Arctique

La Fédération travaille également avec l'ASFC pour élaborer une politique concernant les déclarations et le dédouanement des navires qui doivent se rendre dans des ports éloignés de l'Arctique où les bureaux de douane désignés (BDS) sont très rares. L'ASFC permettait auparavant aux navires faisant escale dans des ports de l'Arctique de fournir leurs documents à l'arrivée au BDS le plus proche sans avoir à y faire escale physiquement pour le dédouanement (étant entendu que l'armateur prendrait à sa charge le coût du transport aérien d'un agent de l'ASFC au port de destination si l'Agence jugeait nécessaire d'inspecter physiquement le navire); l'Agence a éliminé cette option l'automne dernier en alléguant des préoccupations touchant la sécurité et le manque de ressources. En conséquence, les navires qui se rendent en Arctique sont maintenant tenus de se présenter physiquement au bureau de douane désigné le plus près, même si cela les force à s'écarter considérablement de leur plan de voyage initial.

Compte tenu des coûts et des retards considérables que peuvent occasionner de tels détournements, ainsi que de la croissance prévue du transport maritime dans l'Arctique, l'ASFC a accepté d'élaborer une politique de dédouanement pour l'Arctique plus fonctionnelle et plus cohérente qui permettrait aux bâtiments se rendant dans des ports de l'Arctique de demander un traitement alternatif. Plus précisément, ces navires ne seront pas tenus de se rendre physiquement dans un port désigné afin d'être dédouanés si le processus d'évaluation du risque de l'ASFC indique que le navire n'a pas besoin d'être inspecté par un agent.

sive to potentially hinder the ability of ships (particularly in the tramp trades) to call Canadian ports. We therefore continue to urge CBSA to streamline the process even further, with a view to ensuring that the provisions of the new carrier code policy are consistent with Canada's international commitments under a number of trade facilitation instruments, including the Convention on Facilitation of Maritime Traffic (to which Canada is a signatory) and the World Trade Organization's Agreement on Trade Facilitation (which Canada is expected to adopt in the near future).

Arctic clearance policy

The Federation has also been working with CBSA on the development of a policy for the reporting/clearance of vessels that are destined to remote ports in the Arctic where designated Customs offices (DCOs) are very few and far between. Although CBSA had previously allowed vessels calling Arctic ports to provide their inward documents to the nearest DCO without having to physically call there for clearance (with the understanding that the shipowner would cover the cost of flying a CBSA officer to the destination port should CBSA deem it

necessary to board the vessel), the Agency withdrew this option last fall, citing safety concerns and resource constraints. As a result, Arctic-bound vessels were required to present themselves at the nearest designated Customs office, even when doing so involved a lengthy deviation from the original voyage plan.

Given the significant delays and costs that such deviations can incur, as well as the anticipated growth in Arctic shipping going forward, CBSA agreed to develop a more workable and consistent Arctic clearance policy for the future, under which vessels headed to Arctic ports would be able to request "alternate processing." More specifically, such vessels would not be required to physically arrive at a designated port in order to be cleared, provided that CBSA's risk assessment process indicates that they do not need to be boarded.

Although the Federation agrees with the general orientations of this policy, a potential issue of concern is that vessels arriving via southern routes may not have the option of requesting alternate processing, as they would (in CBSA's view) be pass-

The examination centres at Canada's four major container ports all conduct their activities under different operational, financial and governance processes.

Les centres d'examen des quatre grands ports à conteneurs du Canada fonctionnent tous selon différents processus de gouvernance, d'exploitation et de gestion financière.

Même si la Fédération est d'accord avec les orientations générales de cette politique, elle est préoccupée par le fait que des navires arrivant du sud n'auraient pas la possibilité de demander un traitement alternatif puisqu'ils passeraient (de l'avis de l'ASFC) assez près d'un BDS (comme Halifax ou St. John's) pour y faire escale sans s'écarter considérablement de leur route. La Fédération s'est opposée vivement à cet élément de la proposition qui était toujours débattu au moment de la rédaction du présent article. Une fois finalisée, la politique devrait être mise en œuvre sous forme de projet pilote pendant la saison de navigation maritime 2015 dans l'Arctique.

Cadre législatif de l'examen des conteneurs dans les ports

Une autre question prioritaire pour nous, c'est la nécessité de réexaminer le cadre législatif qui régit actuellement le financement, l'exploitation et la gestion des installations d'inspection des conteneurs au Canada en vue de définir clairement les responsabilités des différents intervenants et de fixer la responsabilité concernant les coûts, les retards ou les dommages. À l'heure actuelle, les centres d'examen des quatre grands ports à conteneurs du Canada fonctionnent tous selon des processus différents de gouvernance, d'exploitation et de gestion financière (tandis que le terminal de Brampton en Ontario, autre grand centre d'examen, fonctionne selon son propre système).

Puisque la construction des nouvelles installations d'examen à Vancouver va rendre encore plus complexe un système qui l'est déjà beaucoup, la Fédération demande instamment au gouvernement de regarder de plus près comment ces éléments clés de notre sécurité nationale et du fonctionnement quotidien de notre commerce international sont régis d'un bout à l'autre du pays.

L'aboutissement d'une telle entreprise serait l'élaboration d'un cadre qui garantirait l'uniformité d'un océan à l'autre de manière à la fois efficace et propice au commerce, tout en permettant au Canada d'atteindre ses objectifs de sécurité. **M**

ing sufficiently close to a DCO (such as Halifax or St. John's) to be able to call there without significant deviation. The Federation has expressed strong opposition to this aspect of the proposal, which was still under discussion at the time of writing. Once finalized, the policy is expected to be implemented as a pilot project during the 2015 Arctic shipping season.

Container examination framework at ports

Another issue that has been high on our agenda is the need to re-examine the statutory framework that currently governs the financing, operation and management of container inspection facilities in Canada, with a view to clearly defining the responsibilities of the various players involved and ensuring accountability with respect to costs, delays or damage. Currently, the examination centres at Canada's four major container ports all conduct their activities under different operational, financial and governance processes (while the Brampton terminal in Ontario, which is another major exam center, operates under its own unique system).

Given that the construction of new exam facilities in Vancouver will introduce even more complexity into this already complex picture, the Federation has strongly urged the government to take a closer look at how these key elements in our national security, and in the day-to-day operation of our international trade, are governed throughout the country.

The end result of such an undertaking would be the development of a framework that ensures consistency from coast to coast in a manner that is trade-friendly and cost-effective, while also enabling Canada to meet its security objectives. **M**





PMV

Canada's great port/city of Vancouver has trump cards to play to join the league of prominent world maritime centres like London and Hong Kong.

La grande ville portuaire canadienne de Vancouver a de sérieux atouts pour se hisser parmi les grands centres maritimes mondiaux comme Londres et Hong Kong.

Revival of Vancouver's International Maritime Centre

Renaissance du Centre maritime international de Vancouver

Leo Ryan

Les grappes maritimes construites autour de centres maritimes internationaux (CMI) sont une réalité de plus en plus fréquente sous l'impulsion d'États à la vocation maritime traditionnellement forte, et même d'autres qui sont relativement des nouveaux venus. La concurrence est féroce, notamment pour attirer les sièges sociaux d'armements internationaux au

Maritime clusters built around International Maritime Centres (IMCs) are a growing phenomenon led by states with a traditionally strong shipping vocation and even by some that are relative newcomers. It's an especially hot competitive battle for attracting international shipping head offices through financial and other incentives in a comprehensive package.



DNV GL is the world's leading classification society and a recognized advisor for the maritime industry. We provide consistent, integrated services relating to technical and marine assurances as well as advisory, risk management and offshore classification services to enable safe, reliable and enhanced performance in projects and operations. Together with our partners, we drive the industry forward by developing best practices and standards. Our people combine industry expertise, multidisciplinary skills and innovation to solve challenges for our customers - allowing them to navigate in a complex business environment.

DNV GL global services: Classification • Verification • Operational performance
• ECO solutions • Environmental performance • Safety and risk control

CONTACT US

DNV GL New York	newyork.maritime@dnvgl.com
DNV GL Halifax	halifax.maritime@dnvgl.com
DNV GL St. John's	st.johns.maritime@dnvgl.com
DNV GL Montreal	montreal.maritime@dnvgl.com
DNV GL Vancouver	vancouver.maritime@dnvgl.com
DNV GL Ottawa	ottawa.maritime@dnvgl.com

moyen de mesures incitatives de nature financière ou autre.

On n'a qu'à regarder ce qui se passe à Hong Kong, au Royaume-Uni, en Australie, à Chypre, en Grèce et dans les Pays-Bas. Au Danemark, on a ce qu'on appelle le «Danemark bleu».

Singapour, où l'on trouve un des plus grands ports pour conteneurs du monde, offre des avantages comme des exonérations fiscales de cinq ou dix ans sur les revenus de transport maritime admissibles ainsi que des fonds pour les entreprises qui adoptent des mesures afin d'améliorer la productivité.

Un nouvel acteur important, Dubaï, a élaboré son «Plan maritime 2030» pour se positionner comme un pôle maritime international majeur grâce à la création d'un «secteur maritime intelligent» axé sur les services en ligne. Outre les dimensions formation et éducation d'une économie fondée sur le savoir, cette puissance du Moyen-Orient prône les plus hautes normes en matière de transport maritime vert durable.

Quel rôle joue le Canada dans cette partie aux enjeux de taille? Réponse: pendant les années 1990, grâce à des visionnaires comme Graham Clarke, Wilfred Vacheresse et Jonathan Seymour, un CMI fonctionnait à Vancouver. Il avait pour mission d'attirer en Colombie-Britannique, par de la publicité et des encouragements, la propriété, le commandement central et la gestion de grands armements internationaux.

Au début, le CMI de Vancouver a connu le succès, réussissant à convaincre une vingtaine de compagnies de déménager leurs sièges sociaux à Vancouver. Parmi celles-ci se trouvaient Teekay Shipping et d'autres entreprises hongkongaises et japonaises.

En plus de fournir un financement de contrepartie de 1,4 million de dollars pour l'établissement du CMI, Ottawa et Victoria ont appuyé des changements législatifs à la Loi de l'impôt sur le revenu, à la Loi sur la marine marchande du Canada, à la Loi sur le cabotage ainsi qu'aux tarifs douaniers et aux dispositions touchant l'immigration.

Le CMI a toutefois cessé ses activités en 1998 à cause d'un appui financier insuffisant et de particularités fiscales et réglementaires perçues comme «non concurrentielles». Plus de la moitié des participants initiaux se sont retirés.

Plus tôt cette année toutefois, des changements positifs ont remis le CMI sur les rails.

En février, le gouvernement de la C.-B. a annoncé un partenariat avec l'International Ship-Owners Alliance of Canada (ISAC) de Vancouver, en vue de relancer le CMI. En annonçant l'octroi de 3 millions de dollars sur trois ans, le ministre des Finances De Jong de la C.-B. a déclaré: «Le centre maritime va contribuer à attirer en Colombie-Britannique d'autres sociétés internationales avec les occasions d'affaires et les emplois qui les accompagnent normalement.»

Puis, Ottawa a mis la main à la pâte en annonçant dans le budget fédéral du 21 avril que le gouvernement

One just has to look at what is happening in Hong Kong, the United Kingdom, Australia, Cyprus, Greece, and The Netherlands. In Denmark, you have what is called "The Blue Denmark."

Singapore, home of a leading world container port, offers such benefits as tax exemptions on qualified shipping revenues for five-to-10 year periods and funding to enterprises that adopt measures that enhance productivity.

One significant new player is Dubai that has elaborated "Dubai Maritime Vision 2030" to position itself as an important global maritime hub through the creation of a "smart maritime sector" focusing on E-Services. In addition to training and education dimensions of a knowledge-based economy, the Middle East powerhouse is promoting the highest standards of Green Shipping sustainability.

What role has Canada been playing in this high stakes game? Answer: for a period in the 1990s, thanks to such visionaries as Graham Clarke, Wilfred Vacheresse and Jonathan Seymour, an IMC was functioning in Vancouver. Its mission was to "promote, foster and encourage the development of British Columbia as a location for the ownership, central control and management of international shipping firms."

Initially, the IMC in Vancouver proved a success, attracting more than 20 companies to move their head offices to Vancouver. These included Teekay Shipping and other firms from Hong Kong and Japan.

Besides contributing matching funding of \$1.4 million for the establishment of the IMC, the federal and BC governments backed legislative changes to the Income Tax Act, the Canada Shipping Act, the Coasting Trade Act and Customs Tariff and Immigration.

Subsequent lack of financial support and perceived "uncompetitive" fiscal and other regulatory features were factors leading to the winding down of IMC operations in 1998. Since then, more than half of the original participants have left.

But earlier this year, several positive developments have put the IMC back on the recovery trail.

In February, the BC government announced a partnership with the International Ship-Owners Alliance of Canada (ISAC), based in Vancouver, to re-establish the IMC in Vancouver. It allocated \$3 million over three years. "The maritime centre will help to attract more international companies to British Columbia along with the businesses and jobs to support them," said BC Finance Minister De Jong.

Then, Ottawa stepped in by announcing in the April 21 federal budget that it would match the BC commitment of \$3 million over three years to create a new IMC providing legal, chartering, brokering and market exchange services.

This followed amendments made in December 2014 to the Income Tax Act to modernize Canada's

égalerait l'engagement de 3 millions de dollars sur trois ans de la C.-B. afin de créer un nouveau CMI qui fournirait des services d'aide juridique, d'affrètement, de courtage et de change.

Auparavant, on avait modifié en décembre 2014 la Loi de l'impôt sur le revenu pour moderniser et rendre plus souple le régime fiscal canadien applicable au transport maritime international.

L'appui d'Ottawa a rapidement été accueilli avec enthousiasme par Wendy Zatylny, présidente de l'Association des administrations portuaires canadiennes. Celle-ci a déclaré qu'il s'agissait là d'une nouvelle encourageante qui allait aider le Canada à continuer de s'affirmer comme un pôle maritime de classe mondiale.

Des personnalités de l'industrie comme le capitaine Stephen Brown, président de la Chamber of Shipping of British Columbia, estiment cependant que les règles canadiennes de fiscalité et d'immigration devraient être «encore plus progressives», autant que celles de Singapour et de Londres.

Kaity Arsonaidis-Stein, qui a récemment quitté son poste de présidente et secrétaire générale de l'ISAC fondée en 2004, a sauté dans la mêlée avec enthousiasme et elle a accepté un nouveau défi: le poste de directrice générale d'un CMI ressuscité. **M**

international shipping tax regime by introducing more flexible rules.

The Ottawa support was rapidly hailed by Wendy Zatylny, President of the Association of Canadian Port Authorities. She said it was "welcome news that will help Canada continue to develop its standing as a world-class maritime hub."

But industry figures such as Capt. Stephen Brown, President of the Chamber of Shipping of British Columbia, feel that current fiscal and immigration regulations in Canada need to be "still more progressive" to compete with the likes of Singapore and London.

Jumping into the fray with great enthusiasm is Kaity Arsonaidis-Stein, who recently left her post as President and Secretary General of ISAC founded in 2004 to take up a new challenge as Director General of a revived IMC. **M**



The image is a cover for Maritime Magazine celebrating its 20th anniversary. It features a man in a red and black jacket, a yellow hard hat, and sunglasses, standing on a ship's deck. The background is a blurred view of the ship's structure. The text 'Maritime Magazine' is at the top in a large, stylized font. Below it, the text 'Welcome to / Bienvenue sur www.maritimemag.com' is displayed. At the bottom left, there is a logo for 'M20 ANS/YEARS'. On the right side, there is a vertical credit line: 'Photo: Philippe Émond'.

Maritime Magazine

Welcome to / Bienvenue sur
www.maritimemag.com

M20
ANS/YEARS

Photo: Philippe Émond

PORT OF TROIS-RIVIÈRES *climbing toward new heights*

De nouveaux sommets pour le PORT DE TROIS-RIVIÈRES

Leo Ryan

Mid-way between Montreal and Quebec City on the St. Lawrence River, the Port of Trois-Rivières is a niche player spreading its wings through major expansion following a record performance in 2014.

Situé à mi-chemin entre Montréal et Québec sur le Saint-Laurent, le Port de Trois-Rivières est un acteur de niche qui a de hautes ambitions et entreprend une expansion majeure à la suite de résultats records en 2014.



Le Port de Trois-Rivières, qui a déjà le vent en poupe, vise encore plus haut et se lance avec dynamisme à la conquête d'un marché de niche parmi les portes maritimes du fleuve Saint-Laurent. Le soutien financier annoncé en juin dernier par Transports Canada pour la construction d'un nouveau terminal polyvalent de 50 millions de dollars dont l'inauguration est prévue pour le printemps 2017 va permettre d'augmenter de 4 à 7 millions de tonnes la capacité annuelle de manutention des installations et équipements

Already with the wind in its sails, the Port of Trois-Rivières is poised for bigger things as a vibrant niche player among maritime gateways on the St. Lawrence River. Transport Canada infrastructure-financing support announced in late June for a proposed \$50 million new multi-task terminal slated for completion in the spring of 2017 will boost the annual cargo capacity of the port's equipment and facilities from 4 million to 7 million tonnes. The news comes on the heels of a record performance in 2014.



portuaires. La nouvelle s'inscrit dans le sillage de résultats records en 2014.

«Le terminal, avantageusement situé au cœur des installations portuaires, favorisera davantage d'activité économique pour le pays et la région», a commenté avec enthousiasme le PDG Gaétan Boivin.

Il a ajouté: «Les nouvelles installations pourront recevoir une multitude de projets et seront en mesure de traiter tout type de trafic: du vrac solide et liquide, des marchandises générales, du transport hors-normes et du transport

“Favourably located in the heart of the port installations, the terminal will generate additional economic benefits for the country and the region,” enthusiastically commented Port President Gaétan Boivin.

He added that “the new installations will be able to handle a multitude of projects and all types of traffic: from dry and liquid bulk to general cargo, dimensional cargo and semi-trailers – and this at both the national and international trade levels.”



Eric Massicotte

Steel imports from Europe have been increasing strongly as illustrated by regular calls by vessels deployed by Fednav on its FALLine service.

Les importations d'acier européen ont fortement augmenté comme le montre les escales régulières des navires du service FALLine de Fednav.

de semi-remorques et ce, tant au niveau du commerce national qu'international.»

Une contribution fédérale de 16,2 millions de dollars sur le coût total de 35,2 millions a été accordée en vertu du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers. L'Administration portuaire de Trois-Rivières (APTR) investit quant à elle près de 19 millions et on évalue à 15 millions le montant des investissements privés pour un terminal qui sera la pièce maîtresse de la phase II du plan stratégique Cap sur 2020 du Port. Essentiellement, les travaux porteront sur la reconstruction complète du quai 13 avec un nouveau terminal de 23 000 mètres carrés et la construction de deux nouveaux entrepôts.

En 2013, le Port a achevé avec succès la première phase de son ambitieux plan stratégique lancé en 2008 qui a entraîné une reconfiguration importante du secteur riverain. La mise en route du plan a nécessité énormément de négociations, en particulier avec la Ville de Trois-Rivières et le maire Yves Lévesque (toujours en poste), lequel connaît très bien l'industrie maritime car il a fait carrière dans la marine marchande. Le Port a cédé des terrains dans la partie est du secteur riverain pour agrandir énormément en échange ses zones opérationnelles à l'ouest, notamment pour des espaces d'entreposage

A federal contribution of \$16.2 million to the total infrastructure costs of \$35.2 million has been allocated through Transport Canada's Gateways and Border Crossings Fund. The Trois-Rivières Port Authority is investing nearly \$19 million. And private sector investments have been estimated at \$15 million for a terminal that will be the centerpiece of Phase II of the port's On Course for 2020 strategic plan. In essence, the undertaking involves fully rebuilding Dock 13 with a new 23,000 square metre terminal as well as erecting two new warehouses.

In 2013, the Port successfully terminated Phase I of the ambitious strategic plan launched in 2008 which markedly reconfigured the waterfront. This required extensive negotiations, in particular, with the City of Trois-Rivières and Mayor Yves Lévesque (still at the helm today) who proved to be well versed in maritime industry matters thanks to his merchant marine background. In return for ceding territory in the eastern sector of the waterfront, the Port was accorded a large increase in operational areas in the western zone, notably for outdoor storage. It marked the launching of a new era for the Port.



**Strategic
Partner**
of your supply chain



www.groupesomavrac.com



Eric Massicotte

International traffic accounts for 70% of total volume at the Port of Trois-Rivières. This photo shows a Dutch-flag ro/ro vessel at berth.

Le trafic international représente 70 % du volume total au Port de Trois-Rivières. On voit ici un roulier néerlandais à son poste d'amarrage.

extérieurs. C'était le début d'une nouvelle ère pour le Port.

En interview, M. Boivin a souligné que l'une des grandes réussites du plan stratégique à ce jour, c'était la forte augmentation de la productivité. «Les coûts diminuent et la productivité augmente, ce qui permet d'accroître les revenus. Cela surpasse nos attentes.»

En 2014, le Port a entamé la phase II avec la construction d'un nouveau mégadôme pour le vrac sec et l'amélioration de son réseau ferroviaire.

M. Boivin évoque aussi la possibilité d'une nouvelle expansion quelque part en 2030. Cependant, les plans n'en sont pas définitifs car les modalités restent encore à négocier.

Les intervenants applaudissent le feu vert donné au nouveau terminal

Pour les partenaires du Port, le feu vert au projet de terminal polyvalent tombe à point. «Nous avons besoin de plus d'espace d'entreposage et d'espace libre», a déclaré au *Maritime Magazine* Marc Paquin, président du Groupe Somavrac.

Le défi pour le Port, a-t-il ajouté, est d'augmenter sa capacité sans s'éloigner du secteur riverain.

In an interview, Mr. Boivin stressed that one of the great achievements of the strategic plan up till the present has been a major increase in productivity. "You diminish costs and you become more competitive, and that helps to increase revenues. We have exceeded our expectations."

In 2014, the Port began work on Phase II with the construction of a new megadome for dry bulk and further improved its rail network.

On the radar screen, but not yet formalized in detail pending negotiations, Mr. Boivin hints, are plans that could drive further expansion with a target date of 2030...

Stakeholders welcome new terminal go-ahead

Meanwhile, for stakeholders at the port, the go-ahead for the multi-task terminal project comes at an opportune time.

"We need more warehousing and more open space," Marc Paquin, President of the Somavrac Group, told *Maritime Magazine*.

A challenge for the port, he said, is to expand capacity while staying close to the waterfront.



FEDNAV

DELIVERING A HIGHER STANDARD
AU-DELÀ DES ATTENTES



Photo: Eric Massicotte

SUPPORT

www.fednav.com

Le groupe Somavrac, qui dessert les industries manufacturières avec une chaîne logistique complète, a été fondé par la famille Paquin en 1963 et demeure toujours profondément enraciné à Trois-Rivières, où il a toujours son siège social.

Aujourd'hui, Somavrac manutentionne annuellement plus de 1,5 million de tonnes de vrac liquide et solide, contre un million de tonnes il y a cinq ans.

«Depuis quelques années, nous avons augmenté notre volume d'affaires et amélioré nos délais d'exécution», a déclaré M. Paquin. «Et cette année, les volumes sont en hausse d'environ 10 % par rapport à l'an dernier grâce à de nouveaux trafics, surtout de vrac sec.»

Somavrac cherche à offrir les meilleures solutions possibles pour l'arrimage, les produits de vrac, les envois intermodaux, l'entreposage et parfois la transformation de produits qui sont réacheminés par camion jusqu'aux clients. Un tout spécialisé, en somme.

«Nous avons toujours offert essentiellement un service de porte à porte», a déclaré M. Paquin avant d'ajouter: «Si l'on compare à beaucoup de nos concurrents, nous sommes très différents.»

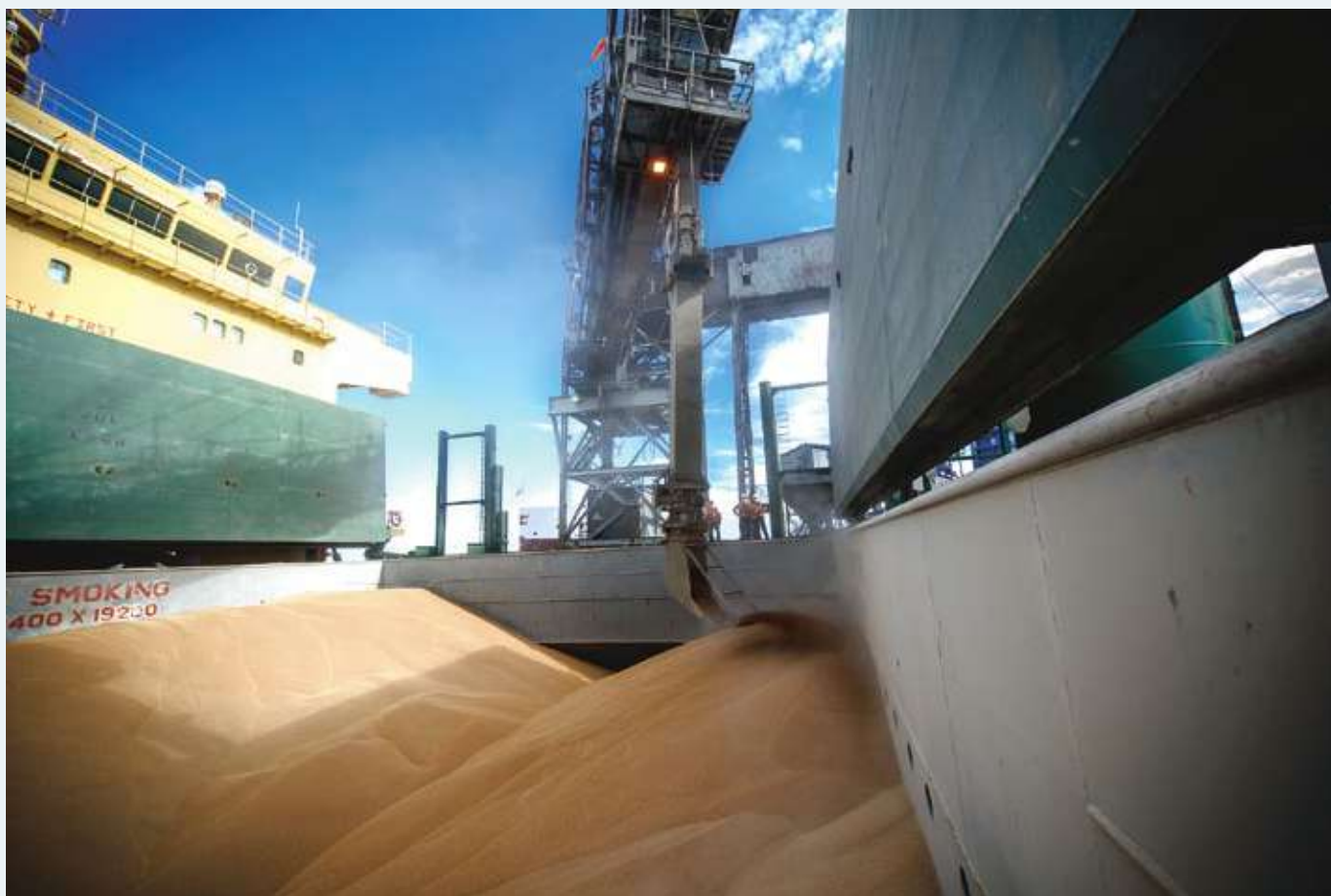
Servicing manufacturing industries with a complete logistical chain, Somavrac was founded by the Paquin family in 1963, with its roots still firmly embedded in Trois-Rivières, which remains the corporate head office.

Today, the group handles more than 1.5 million tonnes annually of liquid and dry bulk compared with about one million tonnes five years ago.

"In the past few years, we have increased our volume of business and improved turnaround times," Mr. Paquin said. "And this year, volumes are up about 10% over last year thanks to new business especially in dry bulk."

As part of its services, Somavrac seeks to offer the best solutions possible for stevedoring, bulk products, intermodal shipments, warehousing and sometimes transformation of products for onward truck delivery to customers. In short, a specialized package.

"We have always basically offered a door-to-door service," Mr. Paquin said, adding: "Compared to a lot of competitors, we are very different."



Eric Massicotte

Dry bulk traffic surged to 3.3 million tonnes last year thanks in particular to robust grain activity at Les Élévateurs des Trois-Rivières..

Le trafic de vrac sec a bondi à 3,3 millions de tonnes l'an dernier grâce notamment à l'activité céréalière solide à Les Élévateurs des Trois-Rivières.



OCEAN

MARINE INGENUITY

WE ARE **PROPELLED** BY OUR **MARITIME PASSION**

Our range of marine services is the most comprehensive in the industry. Whatever your needs in **ship construction** and **repair**, **dredging**, specialized **equipment rental**, **harbour towing** or **marine transportation**, our expertise and creativity will be useful in providing you with ingenious solutions tailored to your needs.



GROUPOCEAN.COM



Cléo Marchand, Chairman of the Port of Trois-Rivières and Gaétan Boivin, President and CEO, make a dynamic duo mapping ambitious goals for the future.

Le président du conseil Cléo Marchand et le PDG Gaétan Boivin constituent un duo dynamique qui a des objectifs ambitieux pour l'avenir du Port de Trois-Rivières.

Eric Massicotte

Le secteur d'activité de Somavrac englobe l'est du Canada et le nord-est des États-Unis. Ses compagnies affiliées se déploient de Montréal (Port Sainte-Catherine) à Sept-Îles, et notamment à Trois-Rivières, Bécancour, Port-Cartier, Saguenay et Mississauga.

«Depuis 10 ans, à cause de l'effondrement de l'industrie régionale des pâtes et papiers, Somavrac a dû se diversifier», rappelle M. Paquin. «Nous manutentionnons toujours énormément d'engrais, sec et liquide. Mais le gros de nos volumes est maintenant constitué de nickel et d'autres concentrés de minéraux.»

«Année après année, de poursuivre M. Paquin, Trois-Rivières a surtout été un port de niche. Mais la niche commerciale n'est pas seulement locale. Elle englobe un vaste arrière-pays.»

M. Paquin décrit Trois-Rivières comme «un bon port de transbordement. Les produits arrivent à bord de navires étrangers et sont transbordés sur des laquiers qui remontent les Grands Lacs. Cela offre une excellente flexibilité et le temps de rotation des cargaisons est court. En outre, le travail des débardeurs est très productif.»

Un autre partenaire important est tout aussi optimiste. Il s'agit de l'entreprise Les Élévateurs des Trois-Rivières (ETR), filiale de CWB (connu sous le nom de Commission canadienne du blé avant sa restructuration il y a quelques années).

«Nous avons considérablement augmenté nos volumes en sept ans. Nous avons manutentionné au total 1,6 million de tonnes en 2014, et 2015 s'annonce comme une autre bonne année», a déclaré Michel Dallaire, directeur général de ETR et de Services Maritimes Laviolette.

L'an dernier, l'entreprise a manutentionné un million de tonnes de grain exporté principalement vers des marchés d'Italie, d'Afrique du Nord et d'Afrique occidentale,

Somavrac's range of activities encompass Eastern Canada and Northeast United States. Its affiliated companies stretch from Montreal (Port Sainte Catherine) to Sept-Îles, Trois-Rivières, Bécancour, Port-Cartier, Saguenay and Mississauga.

"In the last 10 years, with the regional pulp and paper sharply declining, Somavrac had to turn things around by diversifying," Mr. Paquin recalled. "We are still handling a lot of fertilizer, both dry and liquid. But what we are now handling the most are nickel and other mineral concentrates."

"Through the years," Mr. Paquin went on, "Trois-Rivières has principally been a niche port. But the market niche is not just local. It covers a wide hinterland."

He further described Trois-Rivières as "a good trans-loading port. Products come here in foreign-flag ships and are transferred to Lakers to go up the Great Lakes. There is excellent flexibility, with cargo turned around rapidly. And the waterfront labour from the dockers is very productive."

Similarly upbeat in outlook was another major stakeholder – Les Élévateurs des Trois-Rivières (ETR), a subsidiary of CWB (former known as the Canadian Wheat Board prior to its restructuring several years ago).

"We have increased volumes substantially in seven years, handling a total of 1.6 million tonnes in 2014, and 2015 is shaping up as another good year," stated Michel Dallaire, General Manager of Les Élévateurs and Services Maritimes Laviolette.

Last year's throughput was comprised of one million tonnes of export grain principally destined for markets in Italy, North Africa and West Africa, as well as 500,000 tonnes of alumina and 100,000 tonnes of coke



GOING THE DISTANCE.

CP is known as a leading North American railway and we're also an international supply chain solution - moving the world's goods to market.

At CP, our focus is on helping you grow your bottom line by providing the best service.

Wherever you are, wherever you need to be.

cpr.ca | cpsales@cpr.ca





Eric Massicotte

Handling containers is an integral part of the overall services offered by the facilities at the Port of Trois-Rivières.

La manutention des conteneurs fait partie intégrante de la gamme de services qu'offrent les installations du Port de Trois-Rivières.

500 000 tonnes d'alumine et 100 000 tonnes de coke qui ont été expédiées par train jusqu'à l'Aluminerie Alcoa de Deschambault.

Pour M. Dallaire, le facteur clé a été l'amélioration sensible du réseau ferroviaire du Port.

«Depuis quelques années, le Port a beaucoup amélioré son réseau ferroviaire, de sorte que nous pouvons maximiser nos volumes. Cela nous a donné la flexibilité nécessaire pour charger de l'alumine et du coke tout en déchargeant du grain.»

M. Dallaire a notamment indiqué que le Port avait amélioré ce qu'il appelait sa capacité de *car-spotting* (repérage des wagons) de manière à libérer des espaces libres pour les wagons près de l'élévateur. «Nous sommes maintenant capables de placer jusqu'à 80 wagons sur les voies ferrées portuaires.»

Si le CWB est un important client pour le grain, Les Élévateurs manutentionnent également du grain pour certains négociants des États-Unis, du soja de Hamilton qui

for shipping by rail to nearby Alcoa Aluminerie de Deschambault.

Mr. Dallaire singled out the port's marked improvement of its rail network as a key factor.

"In recent years, the Port has notably increased its rail network so we can maximize our volumes. This has given us the flexibility allowing us to load alumina and coke at the same time as unloading grain."

In particular, Mr. Dallaire noted the Port has boosted what is called car-spotting capacity, or available parking spaces for railcars next to the elevator. "Now we can car spot up to 80 railcars on the port tracks."

While the CWB is a major grain customer, Les Élévateurs also handles grain on behalf of some U.S. grain traders. Other business includes soybeans from Hamilton that is trucked to the TRT Etgo crushing plant in Bécancour and barley imported by Canada Malting from Denmark.

est transporté par camion jusqu'à l'usine de trituration de TRT ETGO à Bécancour et de l'orge importé du Danemark par Canada Malting.

Des tendances robustes

À l'assemblée générale annuelle du Port en juin, Cléo Marchand, président du conseil de l'APTR, a brièvement passé en revue les faits saillants de 2014, une année exceptionnelle pour le Port.

«Le Port de Trois-Rivières a connu une excellente année en 2014 et son trafic total a atteint un nouveau sommet, a-t-il déclaré. Le Port joue un rôle important dans les économies locales, régionales et nationales, de sorte que ces résultats ne sont pas seulement encourageants pour l'APTR, mais pour toute la population compte tenu du nombre d'emplois directs et indirects que notre industrie crée et soutient. C'est toute la collectivité qui en profite.»

Le trafic total au Port de Trois-Rivières a bondi de 2,7 millions de tonnes en 2013 à 3,8 millions de tonnes en 2014 – un nouveau record –, une augmentation de 37 %. Cette hausse est due à la forte croissance du vrac solide, qui a atteint 3,3 millions de tonnes, grâce surtout au grain.

M. Boivin souligne que 70 % du trafic est international et que le reste provient du transport maritime à courte distance, un secteur qui intéresse beaucoup l'APTR.

Les produits d'exploitation de l'APTR ont augmenté de 6,1 millions en 2013 à 7,2 millions de dollars en 2014 tandis que le bénéfice net était en hausse de plus de 50 %

Robust cargo trends

At the port's annual general meeting in June, Cléo Marchand, Chairman of the Board of the TRPA, gave a brief overview of the highlights of an exceptional year in 2014 for the Port.

"The Port of Trois-Rivières experienced an excellent year in 2014, as its amount of total traffic reached a new summit," he said. The Port plays an important role in the local, regional and national economies, so these results are encouraging not only for the TRPA, but also for the population in view of the number of direct and indirect jobs that our industry creates and supports. It is beneficial for the entire community."

Total traffic at the Port of Trois-Rivières surged from 2.7 million tonnes in 2013 to 3.8 million tonnes, an increase of 37% - marking a record for the Port. This increase stemmed from a strong rise in solid bulk traffic, which reached 3.3 million tonnes, due in particular to grain shipping activity.

Significantly enough, Mr. Boivin points out: "Seventy per cent of our traffic international. The rest is mainly shortsea, a sector which interests us a great deal."

The TRPA's operating revenues increased from \$6.1 million in 2013 to \$7.2 million in 2014, while net profit rose by over 50% to attain \$3.1 million. A total of 243 ships called at the Port in 2014, 11 more than in 2013.



C O R P O R A T I O N

PILOTES

SAINT-LAURENT CENTRAL



Pierre Vallée

Sécurité, Efficacité... hiver comme été: CPSLC!

La Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central

Safety, Efficiency... Year-round!

Mid St. Lawrence Pilots Corporation

www.cpslc.ca

pour atteindre 3,1 millions. Au total, 243 navires ont fait escale dans le port en 2014, 11 de plus qu'en 2013.

Un autre fait saillant de 2014 a été la construction de l'entrepôt 16, un mégadôme utilisé par Somavrac pour entreposer du vrac solide dans le cadre de la phase II du plan stratégique de modernisation Cap sur 2020. M. Boivin s'est dit très fier de ces résultats qu'il attribue aux investissements faits depuis quelques années, non seulement pour les infrastructures, mais aussi en matière d'innovation et pour accroître la collaboration avec les partenaires et les utilisateurs. Il cite en exemple le fait qu'il a été possible de se tourner vers le développement de nouveaux marchés, spécialement le transport d'acier importé.

Il fait notamment référence à l'arrivée au Port de divers produits d'acier importés d'Europe, notamment à bord de navires de FALLLine de Fednav. C'est Logistec Arrimage qui manutentionne ces nouveaux types de cargo, de même que beaucoup d'autres marchandises générales. L'aire d'entreposage extérieure agrandie pendant la phase I du plan stratégique est largement utilisée pour entreposer des conteneurs, des composantes de turbines, du sel de déglacage, des semi-remorques ainsi que des produits d'acier.

Depuis le début de l'année, l'activité continue de croître à bon rythme dans le secteur du cargo général, rapporte Jacques Paquin, VP, Marketing et développement des affaires. L'an dernier, les marchandises destinées à des projets représentaient 11 % de tout le cargo général et étaient principalement constituées de pièces d'éoliennes. Dans la première moitié de 2015, leur part a grimpé à 50 %. M. Paquin prévoit d'excellents résultats dans ce secteur pour toute l'année 2015.

Josée Légaré, responsable des opérations des Agences océaniques du Bas-Saint-Laurent ltée, a souligné le rôle important des transporteurs océaniques étrangers qui font escale dans le port et l'arrivée récente de concentrés de zinc et de nickel parmi les nouveaux trafics importants. «On voit aussi des navires chargés au maximum se délester ici d'une partie de leurs cargaisons pour se conformer au tirant d'eau de la Voie maritime afin de pouvoir poursuivre leur voyage vers les Grands Lacs.»

Les services de pilotage jouent un rôle clé

Un de ceux qui ont contribué à l'expansion du Port de Trois-Rivières, Pierre Vallée, président de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central, se dit particulièrement fier du rôle clé qu'ont joué les 115 pilotes brevetés de la Corporation pour assurer une navigation sûre et efficace 12 mois par année par tous les temps.

Les navires qui arrivent au Port de Trois-Rivières ou en repartent doivent tenir compte des profondeurs différentes entre le canal principal (11,3 mètres) et les postes à quai (10,7 mètres), a déclaré le capitaine Vallée. «L'accostage d'un navire le long d'un quai peut aussi être une manœuvre délicate lorsque de forts vents soufflent du nord-est.»

Le pont Laviolette, qui relie Trois-Rivières à Saint-Grégoire sur la rive sud, requiert de la prudence de la part des navigateurs.

«En plus d'être un obstacle aérien, le pont Laviolette requiert une prudence et une expertise qui s'acquièrent seulement avec l'expérience, affirme le capitaine Vallée. Les piliers du pont produisent une turbulence importante du

Another highlight of 2014 was the construction of Warehouse 16, a megadome used by Somavrac for storing solid bulk, within the framework of Phase II of the On Course for 2020 strategic modernization plan.

"We are very proud of these results, which we consider to be a reflection of the investments we made in recent years, not only in terms of infrastructure, but also in terms of innovation and collaboration with our partners and users," stated Mr. Boivin. "For example, we have been able to rely on the development of new markets, particularly the transportation of imported steel."

The latter was a reference to new traffic at the port of various steel products from Europe, notably transported by Fednav's FALLLine, and handled, as with much other general cargo by Logistec Stevedoring. The outdoor storage space enlarged during Phase 1 of the development plan is used extensively for storing containers, turbine components, de-icing salt, semi-trailers as well as steel products.

Since the beginning of this year, general cargo activity continues to show good growth, reports Jacques Paquin, Vice-President Marketing and Business Development. Last year, the project cargo share represented 11% of all general cargo and involved chiefly wind energy components. In the first half of 2015, the project cargo portion had climbed to 50%. For all of 2015, Mr. Paquin foresees an excellent performance in the general cargo sector.

Josée Légaré, Operations Manager of Lower St. Lawrence Ocean Agencies Ltd., underlined the substantial role of foreign-flag ocean carriers calling at the port and the recent arrival of zinc and nickel concentrates among important new business. "Also, you see fully-laden ships lighten their loads here in order to meet Seaway drafts while pursuing their voyages to the Great Lakes."

Pilotage services play key role

Among the various contributors to the expansion of the Port of Trois-Rivières, Pierre Vallée, President of the Mid St. Lawrence Pilots Corporation, says he is "particularly proud of the key role played by the 115 certificated pilots of this Corporation in ensuring safe and efficient navigation 12 months of the year and in all weather conditions."

Navigation of ships arriving at or departing from the Port of Trois-Rivières must take into account the different water depths between the main channel (11.3 metres) and the berths (10.7 metres), says Capt. Vallée. "Accosting a vessel alongside a wharf can also require delicate manoeuvring should there be strong winds blowing from the northeast."

Requiring special navigational attention is the Laviolette Bridge connecting Trois-Rivières and St. Grégoire on the south shore.

"Besides constituting an air draft obstacle, the Laviolette Bridge requires prudence and expertise in navigation that can only be acquired with experience," says Capt. Vallée. "The bridge's pillars gener-



Éric Massiotte

The Somavrac Group is a major stakeholder at the Port of Trois-Rivières, currently highlighted by a solid growth in new dry bulk business.

Le Groupe Somavrac est un partenaire majeur du Port de Trois-Rivières et il enregistre une solide croissance des nouveaux trafics de vrac solide.

courant. C'est l'endroit le plus étroit de la circonscription de pilotage n° 1. À peine 225 mètres séparent les piliers Sud 1 et Nord 1 du pont Laviolette. De plus, dans cette région, la crue saisonale des eaux fait varier le niveau de l'eau de façon importante. Il peut y avoir jusqu'à trois mètres de différence entre le printemps et l'été. La présence de glaces et le microclimat près du pont font que les défis techniques sont nombreux.»

Pour conclure, le capitaine Vallée a déclaré: «Le Port de Trois-Rivières est sans contredit le port de notre circonscription de pilotage qui a vu ses activités augmenter le plus au cours des dernières années.» **M**

ate considerable turbulence to the current. And it is the narrowest spot within the whole No. 1 pilotage district. Barely 225 metres separate the pillars South 1 and North 1 of this bridge. In addition, in this region, seasonal water levels can vary by as much as three metres between spring and summer. Ice formations and micro-climate conditions near the bridge results in numerous technical challenges.”

Concluding his comments, Capt. Vallée declared: “Without doubt, the Port of Trois-Rivières is the port in our pilotage district which has seen activities grow the utmost in the past few years.” **M**

Port of Trois-Rivières Cargo Volume **Tonnage cargo du Port de Trois-Rivières**

Year Année	millions de tonnes	millions of tonnes
2014	3,8	3.8
2013	2,7	2.7
2012	3,3	3.3
2011	3,3	3.3
2000	2,9	2.9

FAITS SAILLANTS

- Situé à mi-chemin entre Montréal et Québec sur le Saint-Laurent, le Port de Trois-Rivières, ouvert toute l'année, offre une gamme variée d'installations et de services, y compris des terminaux modernes où accostent plus de 250 navires par année.
- En 2014, le Port a manutentionné un volume record de cargaisons, 3,8 millions de tonnes, 37 % de plus qu'en 2013.
- Les cargaisons sont principalement constituées de vrac liquide et de vrac solide. Les terminaux manutentionnent des produits comme des pâtes et papiers, de l'alumine, du coke, de l'acier, du grain, des engrais liquides et secs, du sel, du sucre et des cargaisons spéciales.
- L'Administration portuaire de Trois-Rivières (APTR) est dirigée par le président-directeur général Gaétan Boivin. Cléo Marchand préside le conseil d'administration.
- Le Port est complètement intermodal et de ce fait, relié à tous les grands réseaux de transport routier, ferroviaire et aérien d'Amérique du Nord. Il permet d'accéder directement aux grands réseaux du CN et du CP par le chemin de fer d'intérêt local Québec-Gatineau.
- Le secteur des croisières est en croissance et on attend 18 paquebots (dont 7 navires internationaux) en 2015.
- Il y a 7,6 km de voies ferrées sur les quais et une gare de triage à proximité.
- La façade portuaire de 2,7 km comprend 8 postes de mouillage commerciaux offrant une profondeur minimale de 35 pieds (10,7 mètres).
- Aux niveaux d'eau moyens, le Port peut accueillir des navires de 60 000 TPL.
- Il y a 5 entrepôts de marchandises générales offrant 415 000 pieds carrés d'espace de stockage, cinq entrepôts de vrac sec d'une superficie totale de 170 000 pieds carrés ainsi qu'une aire d'entreposage extérieure de 860 000 pieds carrés.
- Les élévateurs et les citernes ont une capacité de plus de 215 000 tonnes de vrac solide.
- Les citernes ont une capacité de 250 000 mètres cubes de vrac liquide.

KEY FACTS

- Situated mid-way between Montreal and Québec City on the St. Lawrence River, the Port of Trois-Rivières, open year-round, provides a wide range of facilities and services, including modern terminals that receive over 250 ships a year.
- In 2014, the port handled a record volume of cargo, 3.8 million tonnes representing a 37% increase over 2013.
- Cargo is primarily liquid and solid bulk. Its terminals handle such products as pulp and paper, alumina, coke, steel, grain, liquid and dry fertilizers, salt, sugar and project cargo.
- The Trois-Rivières Port Authority (TRPA) is headed by Gaétan Boivin, President and CEO. The Chairman of the Board is Cléo Marchand.
- The port is fully intermodal, allowing it to connect to all main road, rail and air transport networks in North America. Direct link to the major CP and CN networks via the Québec-Gatineau shortline railway.
- Cruise activity is on the rise, with a total of 18 passenger ships (including seven international vessels) expected in 2015.
- Some 7.6 km of railway tracks along the docks and a marshalling yard nearby.
- A harbourfront of 2.7 km includes eight commercial berths with a minimum depth of 35 feet (10.7 metres).
- At average water levels, the port can accommodate ships of up to 60,000 DWT.
- There are five warehouses for general cargo, with total storage of 415,000 sq. ft. and five warehouses dry bulk with total storage space of 170,000 sq. ft. as well as 860,000 sq. ft. of outside storage space.
- Elevators and tanks with capacity for more than 215,000 tonnes of solid bulk.
- Tanks holding 250,000 cubic metres of liquid bulk.



General cargo activity at the port can be feverish indeed, as shown in this accompanying photo depiction.

L'activité peut être vraiment frénétique dans le port pour les marchandises générales, comme on peut le voir sur la photo.

- Les installations comprennent aussi une rampe ro-ro et une grue portuaire de 63 tonnes.
- Le parc Hector-Louis-Langevin, paysagé par l'APTR, est très fréquenté par les touristes et les résidents.
- Conformément à la politique environnementale du Port, les utilisateurs doivent présenter à l'APTR un plan d'action annuel pour améliorer la performance environnementale. Chaque utilisateur doit ainsi exposer en détail les mesures qu'il prend pour réduire l'impact environnemental de ses activités.
- L'APTR s'implique étroitement dans différentes activités communautaires, notamment avec la Chambre de commerce et d'industries de Trois-Rivières, la Fondation de l'UQTR et le Club Richelieu. En 2014, le Port a parrainé la 26^e édition des Jeux du commerce, qui réunissait 1 200 étudiants venant de 13 universités de l'est du Canada. **M**
- Facilities also include a Ro-Ro ramp and a 63-ton capacity dock crane.
- The Hector-Louis-Langevin park landscaped by the TRPA is popular with tourists and residents.
- In accordance with the Port's environmental policy, each user must submit an annual action plan to the TRPA for improving environmental performance. Each user thus details the efforts to reduce the environmental impact of its operations.
- The TRPA is closely involved in various community activities, including with the Chambre de commerce et d'industries de Trois-Rivières, the Fondation de l'UQTR, and Club Richelieu. In 2014, the Port sponsored the 26th edition of the Jeux du Commerce, which brought together 1,200 students from 13 universities in eastern Canada. **M**



Stephen Djerbi closely monitors the way the wind may be blowing as part of his operations planning at ETR.

Stephen Djerbi surveille attentivement la direction du vent pour planifier les opérations à ETR.



Djerbi oversees complex operations at Les Élévateurs des Trois-Rivières

Stephen Djerbi supervise des opérations complexes pour ETR

Leo Ryan

Quand Stephen Djerbi arrive à l'imposante installation de transbordement du Port de Trois-Rivières, une journée de planification souvent complexe l'attend comme directeur des Opérations pour Les Élévateurs des Trois-Rivières (ETR).

Aux tâches pratiques normales peuvent s'ajouter des contraintes environnementales si de forts vents du nord soufflent la poussière vers les quartiers résidentiels tout proches. «Nous surveillons continuellement la direction du vent», a déclaré M. Djerbi, fils d'un immigrant tunisien et d'une mère québécoise.

When Stephen Djerbi arrives at the imposing transfer facility on the Trois-Rivières waterfront, a day of often complex planning awaits him as Operations Manager of Les Élévateurs des Trois-Rivières (ETR).

Apart from the normal practical tasks, there can be environmental challenges if a strong wind from the north blows dust towards the residential areas in close proximity. "We are constantly monitoring which way the wind is blowing," says Mr. Djerbi, the son of a Tunisian immigrant and Québécois mother.

C'est en 1936 qu'Upper Lakes Group inc. (ULGI) a construit un élévateur à Trois-Rivières pour recevoir, entreposer et expédier des produits céréaliers. L'élévateur a été beaucoup agrandi dans les années 1960 après l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent. En 1991, sa fonction a été diversifiée et il reçoit et stocke maintenant de l'alumine et du coke de pétrole de l'aluminerie de Deschambault située à proximité. En 2013, ULGI a cédé l'installation au CWB, entreprise de commercialisation du grain de Winnipeg connue auparavant sous le nom de Commission canadienne du blé.

Aujourd'hui, l'élévateur a une capacité de stockage de 110 000 tonnes de grain, 78 000 tonnes d'alumine et 20 000 tonnes de coke. ETR manutentionne annuellement 1,2 million de tonnes, constituées en parts égales de céréales et d'autres marchandises.

L'installation est l'une des rares du Saint-Laurent qui peut décharger des navires océaniques Panamax. Sa cadence de déchargement est de 2 000 tonnes à l'heure pour le grain – avec l'aide indispensable de deux tours marines – et de 560 tonnes à l'heure pour l'alumine. L'élévateur peut fonctionner 24 heures sur 24.

ETR peut aussi charger des navires Panamax. La profondeur de 35 pieds au poste de mouillage permet de compléter jusqu'à la charge maximale autorisée la cargaison des navires océaniques quittant la Voie maritime.

Essentiellement, ETR peut recevoir du grain apporté par cargo océanique, laquie, train ou camion. L'installation assure la distribution des céréales fourragères sur le marché québécois local et reçoit par camion du grain local destiné à l'exportation.

Une surveillance environnementale stricte

«Il nous faut toujours être vigilants, car le grain, l'alumine et le coke ne sont pas des produits compatibles, indique M. Djerbi. Nous devons donc bien nettoyer l'équipement. Aucun client ne veut trouver trace d'un autre produit dans son propre produit.»

Les élévateurs à godets portuaires sont donc soigneusement nettoyés après chaque utilisation. Le puissant système d'aspiration qui assure le dépoussiérage joue également un rôle déterminant pour le contrôle environnemental.

À la fin de ses études en géographie dans un collège de Trois-Rivières, M. Djerbi a décidé, à la fin des années 1970, de chercher un emploi à temps plein dans un domaine pas nécessairement relié à sa formation scolaire.

«Le taux de chômage était très élevé, car les papetières de la région fermaient l'une après l'autre, rappelle-t-il. Je voulais rester à Trois-Rivières et j'ai examiné diverses possibilités, y compris accepter un travail physiquement exigeant en plein air. Un jour, j'ai décidé d'aller cogner à la porte d'Élévateurs des Trois-Rivières, où j'ai d'abord été embauché comme journalier. J'ai commencé en 1979. C'était mon premier employeur et je ne l'ai jamais quitté!»

M. Djerbi avait 19 ans au début de sa longue association avec ETR. Il a gravi les échelons jusqu'au poste qu'il occupe aujourd'hui. De surintendant qu'il était en 1999, il est devenu directeur des Opérations en 2005. **M**

Built in 1936 to receive, store and ship grain products, the ETR was significantly expanded in the 1960s after the St. Lawrence Seaway opened. In 1991, it diversified – broadening into a receiving and storage facility of alumina and petroleum coke for the nearby Alcoa aluminum plant at Deschambault. In 2013, the facility was acquired from Toronto's Upper Lakes Group by the CWB, the Winnipeg-based grain marketing enterprise formerly known as the Canadian Wheat Board.

Today, the elevator has storage capacity of 110,000 tonnes of grain, 78,000 tonnes of alumina and 20,000 tonnes of coke. ETR handles a throughput of some 1.2 million tonnes annually, pretty evenly divided between grain and other commodities.

Les Élévateurs is one of the few facilities on the St. Lawrence River able to unload ocean vessels up to Panamax size. The unloading rate for grain runs at 2,000 tonnes per hour – with the essential assistance of two marine towers. Alumina can be unloaded at an average rate of 560 tonnes per hour. Elevator operations can function 24 hours a day.

The ETR can also load vessels of up to Panamax dimension. There is 35 feet of water depth at berth. This allows ocean vessels leaving the Seaway system and loaded with grain to top off at deeper depths.

In essence, the ETR can receive grain by ocean vessel, Laker, rail, or truck. It serves as a grain distribution facility to supply feed grains to the local markets in Québec, and also receives local grain by truck for export.

Stringent environmental controls

“We have to be careful all the time, because grain, alumina and coke are not compatible products,” notes Mr. Djerbi. “So we have to ensure a good cleaning of the equipment. No client wants to find traces of another product in his own product.”

Thoroughly cleansed after use, thus, are the mobile Marine Leg Unloaders. Playing a vital environmental control role is the powerful aspiration system for dust collection and suppression.

On finishing his studies in geography at a college in Trois-Rivières, Mr. Djerbi decided in the late 1970s to look for full-time employment in areas not necessarily connected with his educational background.

“The unemployment rate was quite high, with pulp and paper companies in the region closing,” he recalls.

“I wanted to stay in Trois-Rivières, and looked at various options, including work requiring outdoor physical effort. One day, I decided to knock at the door of Les Élévateurs and I was first hired as a *journalier* (day job). I started in 1979. It was my first job, and I am still here!”

Mr. Djerbi was 19 years old at the beginning of his long association with ETR. He managed to work his way up the ranks until occupying his present post. From superintendent in 1999, he moved up to Operations Manager in 2005. **M**

Logistec's Guylaine Genest on the waterfront

Guylaine Genest de Logistec

Leo Ryan



Leo Ryan

Guylaine Genest says stevedoring is a demanding profession that one can only learn through experience.

Selon Guylaine Genest, le métier d'arrimeur est exigeant et ne s'apprend que par l'expérience.

Parmi les nombreuses personnes dont la contribution est essentielle au bon fonctionnement du Port de Trois-Rivières, Guylaine Genest, qui occupe l'un des trois postes de surintendant chez Logistec Arrimage, mérite une mention toute spéciale.

Rayonnante d'enthousiasme et intrépide, M^{me} Genest accepte sans broncher les conditions de travail parfois très exigeantes dans un domaine qui demeure essentiellement une chasse gardée masculine. «La vie maritime me passionne, affirme-t-elle. J'adore ça.»

Et effectivement, dans son cas, il s'agit d'une association qui dure.

Il y a déjà 25 ans que Guylaine Genest a décidé que le milieu maritime conviendrait bien à sa personnalité extravertie. Elle a eu son premier emploi chez Arrimage Québec à Bécancour, non loin de Trois-Rivières, sur le fleuve Saint-Laurent. Entrée à Logistec en 2004, elle y a gravi les échelons jusqu'à son poste actuel dans le secteur exigeant de la manutention.

«Ce n'est pas une profession que l'on apprend à l'école, mais plutôt par l'expérience quotidienne», a déclaré M^{me} Genest, avant d'ajouter: «J'aime toujours être proche du Saint-Laurent et affronter des défis constants qui peuvent être différents chaque jour. Le secret de la réussite dans la supervision des opérations, souligne-t-elle, c'est la préparation et la planification.»

Among the many people who make key contributions to shipping activity on the Trois-Rivières waterfront, deserving special mention is Guylaine Genest, one of three terminal superintendents for Logistec Stevedoring.

Exuding enthusiasm and a spirit of adventure, she takes in stride the sometimes very tough working conditions in what fundamentally remains a man's world. "I am passionate about the maritime life," she says. "I love it."

Indeed, it has been a long association.

It was 25 years ago that Guylaine Genest decided that the maritime sector would be a good fit for her outgoing personality. Her first job was with Quebec Stevedoring in Bécancour, not far from Trois-Rivières on the St. Lawrence River. She joined Logistec in 2004, working her way up the ladder to her present position in the demanding cargo-handling sector.

"It's not a profession you learn at school but through daily experience," Ms. Genest said, adding: "I like always being close to the St. Lawrence River and to deal with constant challenges that can be different each day." The secret to success in overseeing operations, she stresses, lies in the planning preparations.

"With each vessel arrival, there has to be planning of space, planning of equipment, planning of the long-



Logistec Stevedoring

Project cargoes, including wind turbine components, represent an expanding sector for the Port of Trois-Rivières.

Les cargaisons spéciales, y compris des composantes d'éoliennes, représentent un secteur en plein essor au port de Trois-Rivières.

«Chaque fois qu'un navire arrive, il faut planifier l'espace, planifier l'équipement, planifier les besoins en débardeurs. C'est un travail d'équipe. Chaque navire peut avoir des exigences différentes, selon que l'on a à manutentionner du vrac ou des cargaisons spéciales.

«Les conditions de travail peuvent varier selon la météo et les particularités de la cargaison. Une grosse tempête peut forcer à suspendre le travail.»

D'habitude, la journée de travail débute au point du jour pour se terminer vers 21 heures. Il n'y a pas de quarts de nuit, mais les heures de travail sont parfois très longues. «Il faut être là pendant tout le déchargement, indique M^{me} Genest. Pour fournir un service professionnel, il est important de vérifier constamment que les marchandises vont à la bonne place.»

Au fil des ans, M^{me} Genest a constaté une évolution considérable des principales marchandises qui transitent par le port. «Autrefois, nous manutentionnions beaucoup de pâtes et papiers (avant le déclin de l'industrie papetière régionale). Aujourd'hui, la base est plus diversifiée, nous manutentionnons des produits de l'acier, du matériel destiné à des projets, du cacao de la Côte d'Ivoire et des éoliennes que notre fabricant local Marmen expédie vers les États-Unis et d'autres marchés.» **M**

shore labour needs. We work as a team. Each ship can have different requirements, ranging from handling bulk to project cargo.

“Working conditions can vary according to weather and cargo demands. When a big storm erupts, work can be interrupted.”

As a rule, working days start in the early mornings and end around 9 pm. There are no late night shifts, but working hours can stretch to long periods. “You have to be there during the whole process of unloading,” says Ms. Genest. “To provide professional service, it's important to verify at all times that the cargo is going to the right place.” Through the years, Ms. Genest has noticed a significant evolution in the main cargoes entering and departing from the port.

“In the past, we handled a lot of paper and wood pulp (prior to the decline of the regional industry in this sector).” Today, she noted, there is a more diversified base which includes handling steel products, project equipment, cocoa from the Ivory Coast, and wind towers from local manufacturer Marmen destined for U.S. and other markets. **M**



Eric Massicotte

The current schedule for 2015 will see a marked increase in cruise activity, with seven different cruise ships making 16 calls.

Le programme de 2015 montre une augmentation notable des croisières: 71 paquebots différents feront 16 escales en tout dans le port.

Trois-Rivières gaining new international cruise business

Trois-Rivières, destination de plus en plus prisée des croisières internationales

Leo Ryan

Grâce aux efforts concertés de l'Administration portuaire de Trois-Rivières (APTR) et de Tourisme Trois-Rivières, les paquebots de croisière sont de plus en plus nombreux à faire escale dans la pittoresque ville portuaire historique de Trois-Rivières sur la rive nord du Saint-Laurent.

More and more international cruise ships are calling at the scenic, historic port-city of Trois-Rivières on the north shore of the St. Lawrence River. This is thanks to the combined efforts of the Trois-Rivières Port Authority and Tourisme Trois-Rivières.

Compte tenu de la tendance prometteuse, le gouvernement québécois a annoncé le 26 juin une aide financière de 168 000 \$ pour la construction dans le Port de Trois-Rivières d'une gare maritime dont le coût total est estimé à 505 000 \$. La Ville de Trois-Rivières et le Port se partageront à parts égales le reste du financement. La contribution gouvernementale provient du volet tourisme de la Stratégie maritime québécoise.

Selon le calendrier courant, sept paquebots différents transportant 4 800 passagers et 2 660 membres d'équipage y feront 16 escales pendant la saison 2015.

En 2014, 3 paquebots transportant 1 796 passagers et 865 membres d'équipage s'étaient arrêtés dans le port.

De plus, Croisières AML, qui offre des croisières estivales sur le Saint-Laurent, s'est établie à Trois-Rivières en 2014. C'est également l'an dernier que le **CTMA Vacancier** a appareillé pour la première fois de Trois-Rivières pour se rendre avec passagers aux îles de la Madeleine.

Le 16 mai 2014, le **Maasdam** (Holland America Line), parti de Fort Lauderdale en Floride avec plus de 1 200 passagers et 500 membres d'équipage, a fait escale à Trois-Rivières. Il fut suivi du **Pearl Mist** (Pearl Seas Cruises) en septembre et du **Silver Whisper** (Silversea) en octobre.

Trois-Rivières tire son nom de la division en trois chenaux de la rivière Saint-Maurice à son embouchure. Fondée en 1634 par le sieur de Laviolette, c'est l'une de plus anciennes villes du Québec. Initialement un poste de traite des fourrures, elle est devenue un pôle économique où l'industrie des pâtes et papiers dominait à l'origine.

D'un intérêt particulier pour les visiteurs, la vieille ville, jalonnée de monuments et d'édifices historiques, se trouve à distance de marche du Port. On y retrouve une grande variété d'activités culturelles, dont un festival international de la poésie chaque été, des galeries d'art, des musées et un théâtre. Le centre-ville est très vivant avec ses cafés, restaurants et boutiques. **M**

In recognition of the promising trend, the Québec government announced on June 26 funding support of \$168,000 towards the construction of a passenger terminal on the Trois-Rivières waterfront costing an estimated \$505,000. The difference is to be shared evenly between the City of Trois-Rivières and the Port of Trois-Rivières. The government support comes out of the tourism component of the Québec Maritime Strategy program.

According to the current schedule, the 2015 season will see seven different cruise ships making 16 calls – which translates into more than 4,800 passengers and 2,660 crew members.

This compares with three cruise ships in 2014 which brought in 1,796 passengers and 865 crew members.

Moreover, Croisières AML, which offers cruises in the summer on the St. Lawrence, began operating in Trois-Rivières in 2014. Last year also marked the first time that the **CTMA Vacancier** sailed from Trois-Rivières to the Magdalen Islands with passengers on board.

It was on May 16, 2014 that the **Maasdam** (Holland America Line), arriving from Fort Lauderdale, Florida, stopped over at Trois-Rivières with over 1,200 passengers and 500 crew members. It was followed by the **Pearl Mist** (Pearl Seas Cruises) in September and the **Silver Whisper** (Silversea) in October.

Trois-Rivières itself takes its name from the three channels formed at the mouth of the Saint-Maurice River. Founded in 1634 by the sieur de Laviolette, it is one of the oldest cities in Québec. From a fur trading post, it evolved into an economic hub originally dominated by the pulp and paper industries.

Of special interest to visitors is the oldest section dotted with historic monuments and buildings, a walking distance from the waterfront. There is a broad diversity of cultural activities, including an international poetry festival each summer, art galleries, museums and theatre. The downtown core offers a lively atmosphere with cafés, restaurants and boutiques. **M**



The **Balmoral** of Fred Olsen Cruise Lines calling at Trois-Rivières.

Le **Balmoral** de la Fred Olsen Cruise Lines en escale à Trois-Rivières.

Eric Massicotte



Eric Massicotte

Shortline carrier Québec-Gatineau Railway provides direct access to the extensive CP and CN continental networks.

Les Chemins de fer Québec-Gatineau, un transporteur d'intérêt local, assure un accès direct aux vastes réseaux continentaux du CP et du CN.

A crucial intermodal dimension **Une dimension intermodale essentielle**

Leo Ryan

Pour offrir ce que l'on attend aujourd'hui d'un port concurrentiel moderne, le Port de Trois-Rivières se doit absolument d'être au cœur d'un réseau intermodal où partenaires et clients sont reliés par transport maritime, ferroviaire et routier.

«L'Administration portuaire de Trois-Rivières (APTR) est très consciente du rôle déterminant de l'intermodalité pour la croissance de ses volumes de trafic», a noté Jacques Paquin, VP, Marketing et développement des affaires. «Nous avons donc, dans la première phase de notre plan Cap sur 2020, apporté des améliorations importantes aux infrastructures ferroviaires et routières situées dans les limites du Port.»

Le Port est desservi par Les Chemins de fer Québec-Gatineau (CFQG), un chemin de fer d'intérêt local qui est relié directement aux vastes réseaux continentaux du CN et du CP. CFQG, propriété de Genesee &

In keeping with today's demands for a competitive modern port, being at the heart of an intermodal system connecting all partners and customers via marine, rail and road networks is of vital importance for the Port of Trois-Rivières.

"The Trois-Rivières Port Authority has well recognized the crucial role of intermodalism in the development of its traffic," noted Jacques Paquin, VP Marketing and Business Development. "We thus proceeded, during Phase 1 of our On Course for 2020 plan, with substantial improvements to the rail and road infrastructures located inside the port area."

The port is served by shortline carrier Québec-Gatineau Railway (QGRY) which provides direct access to the extensive CN and CP continental networks. Owned and operated by Genesee & Wyoming Canada Inc. since 1997, QGRY owns 334 miles of track and has 334 employees.

Wyoming Canada inc. qui l'exploite depuis 1997, possède 334 milles de voies et a 334 employés.

Le Port est aussi situé près d'une gare de triage et de grandes routes québécoises – l'autoroute 20 vers Montréal ou Québec et l'autoroute 55 qui mène à l'Interstate 91 au Vermont. Ces réseaux routiers et ferroviaires permettent donc d'accéder rapidement aux marchés québécois, ontariens et étasuniens.

«Le partenariat du CP avec l'APTR et Les Chemins de fer Québec-Gatineau nous permet d'offrir aux clients des solutions complètes, novatrices et personnalisées pour livrer leurs produits aux marchés tout en assurant une exploitation efficace et productive du réseau ferroviaire», a déclaré un porte-parole du CP. «Le CP dessert une très vaste partie de l'Amérique du Nord au bénéfice des clients actuels et éventuels du Port.»

Le rôle stratégique des Chemins de fer Québec-Gatineau

En réponse à des questions du *Maritime Magazine*, le président de CFQG Louis Gravel a souligné que sa compagnie est une «partenaire stratégique» du Port de Trois-Rivières et il a évoqué la forte croissance des affaires ces dernières années. «Le trafic ferroviaire en provenance et à destination du port est passé de 5 700 chargements de wagons en 2010 à 8 000 en 2014.»

«Ce qui nous distingue des autres chemins de fer, d'affirmer M. Gravel, c'est l'excellence de notre dossier de sécurité, notre service à la clientèle et nos relations avec la communauté.»

«CFQG joue un rôle déterminant pour relier la clientèle aux marchés nord-américains et d'outre-mer», a-t-il poursuivi. «Pour les marchés d'outre-mer, le trafic est majoritairement constitué de blé de l'Ouest canadien et il est transporté par train à partir de points d'origine au Canada. Le produit est ensuite transféré sur des navires océaniques qui vont le livrer à l'étranger.

«En ce qui concerne le trafic intérieur, divers produits arrivent au Port par bateau, puis sont transbordés sur des wagons qui les livrent dans le marché intérieur. L'alumine est la marchandise principale.»

M. Gravel a aussi souligné que le Port de Trois-Rivières et Les Chemins de fer Québec-Gatineau ont établi un plan commun de marketing pour maximiser les volumes de fret qui transitent par le port. **M**

In addition, the port is situated near a marshalling yard and Québec's main highways – i.e. Highway 20 to Montreal or Québec City, and Highway 55 connecting to Interstate 91 in Vermont. These road and rail networks, thus, offer rapid access to markets in Québec, Ontario and the United States.

“CP’s partnership with the Trois-Rivières Port Authority and the Quebec-Gatineau Railway (QGRY) allows us to provide customers with complete, innovative and tailored solutions to get products to market while ensuring efficient and productive operation of the rail network,” stated a CP spokesman. “CP provides North American long-haul reach for the benefit of the Port’s existing and potential new clients.”

Strategic role of Québec-Gatineau Railway

Replying to questions from *Maritime Magazine*, Louis Gravel, President of QGRY, underlined the railway’s role as “a strategic partner” of the Port of Trois-Rivières and reported a strong growth in business in recent years. “Rail traffic to and from the port has grown from 5,700 carloads in 2010 to 8,000 carloads in 2014.”

“What sets us apart from other railways,” Mr. Gravel affirmed, “is our outstanding safety record, customer service and relationship with the community.”

“QGRY is instrumental in connecting customers to both the North American and overseas markets,” he continued.

“On overseas markets, traffic, which is predominantly western Canadian wheat, is transported by rail from Canadian origins. The product is then transferred to ocean vessels and delivered abroad.

“On domestic traffic, various products are received by water at the Port and transferred onto rail cars for delivery to the domestic market. Alumina is the predominant commodity.”

Mr. Gravel also pointed out that the Port of Trois-Rivières and the Québec-Gatineau Railway have established a joint marketing plan aimed at maximizing cargo volumes handled to and from the port. **M**

Intermodal network in the Port of Trois-Rivières region.

Réseau intermodal de la région du Port de Trois-Rivières.



Navires et baleines de l'Atlantique Nord-Ouest, Guide à l'intention de l'industrie maritime

A Mariner's Guide to Whales in the Northwest Atlantic

Même s'il est avant tout destiné aux marins aux commandes de la navigation commerciale dans les eaux de l'Atlantique Nord-Ouest et du Saint-Laurent, ce très instructif guide relié est également une lecture passionnante pour quiconque s'intéresse à la protection de l'environnement et de l'habitat de nombreuses espèces de cétacés. Il convient de féliciter la Fédération maritime du Canada qui a lancé le projet ainsi que le Réseau d'observation de mammifères marins (ROMM) de Rivière-du-Loup (Québec), qui a piloté la compilation du contenu. L'université Dalhousie a aussi joué un rôle important, car elle a produit les cartes des zones les plus fréquentées par certaines espèces de baleines entre avril et octobre, période où la plus grande vigilance s'impose.

Dans la préface, Caroline Gravel, directrice des Affaires environnementales à la Fédération maritime, mentionne que les collisions entre baleines et navires commerciaux constituent un problème de plus en plus sérieux dans les eaux canadiennes. Le guide se veut une réponse au besoin pressant d'une ressource documentaire centralisée.

Lyne Morissette, spécialiste de l'écologie des écosystèmes et des mammifères marins, note que puisque plusieurs espèces de baleines sont désormais considérées comme «en péril», il est d'autant plus crucial de diminuer l'impact de l'activité humaine sur leurs populations. Jusqu'à ce que la technologie offre des outils efficaces pour surveiller les baleines, la meilleure manière de réduire le risque de collisions, selon M^{me} Morissette, c'est d'encourager l'adoption de «pratiques responsables» et d'améliorer notre connaissance des endroits où se trouvent les baleines.



Although it is destined for professional mariners closely involved in commercial shipping in the waters of the Northwest Atlantic and the St. Lawrence River, this very informative hard-cover guidebook also makes for compelling reading for any person interested in the protection of the environment and habitat of many cetacean species. Much kudos should go to the Shipping Federation of Canada for leading the initiative for the project and to the Réseau d'observation de mammifères marins (ROMM) located at

Rivière-du-Loup, Québec, for piloting the overall content. Dalhousie University, for its part, also played an important role in producing the maps offering an overview of areas most frequented by certain species of whales between April and October and where greater vigilance is required.

In the preface, Caroline Gravel, Director of Environmental Affairs at the Shipping Federation, points out: "Collisions between whales and commercial ships have become an increasingly serious problem in Canadian waters." Thus, the guidebook helps to address the pressing need for a centralized information resource.

Lyne Morissette, a marine mammal and ecosystem ecology specialist, notes that with several whale species attaining an "at risk" status, it is all the more crucial to reduce the impact of human activity on their populations. Until technology offers effective tools for monitoring whales, Ms. Morissette stresses that the best way of reducing risks of collisions is to encourage "responsible practices" and improve understanding of where the whales are located.

En tout, 13 espèces de cétacés sont observées. Trois sont considérées comme des espèces en voie d'extinction qui sont particulièrement vulnérables aux collisions à cause de leur statut d'espèces en danger et de leur comportement: le rorqual bleu, la baleine à bec commune et la baleine noire.

On estime qu'il reste aujourd'hui moins de 250 rorquals bleus après la chasse commerciale qui a décimé 75 % de la population du plus gros mammifère marin du monde avant les années 1960. Bon nombre de ceux qui fréquentent le golfe du Saint-Laurent portent des blessures ou des cicatrices qui sont sans doute le résultat de contacts avec des navires.

La baleine noire de l'Atlantique Nord est considérée comme la grande baleine la plus menacée d'extinction avec une population mondiale estimée à 400 seulement. Ces baleines sont grosses, lentes et peu craintives à l'approche d'un navire. On attribue leur taux de mortalité élevé des dernières décennies (voisinant les sept douzaines) à des collisions avec des bateaux et à l'emmêlement dans des filets de pêche. Le bassin de Fundy et le bassin Roseway sont désignés comme des habitats vitaux.

La baleine à bec commune qui vit à environ 200 km des côtes de la Nouvelle-Écosse a vu sa population fondre à moins de 100 individus. Réputée pour ses prouesses de plongée en eau profonde, cette baleine est particulièrement exposée à s'emmêler dans des filets et elle est très vulnérable aux activités d'exploration et d'extraction pétrolières.

Le rorqual commun, qu'on qualifie parfois de «lévrier des mers» en raison de sa vélocité, est classé dans la catégorie des «espèces préoccupantes» à cause de sa sensibilité à la pollution sonore causée par la navigation, l'exploration sismique, le sonar militaire et le développement industriel.

Le béluga de l'estuaire du Saint-Laurent, facilement reconnaissable à sa coloration blanche chez l'adulte, est considéré comme une espèce «en péril». La population ne montre aucun signe de rétablissement, même s'il n'est plus chassé depuis 1979. Le guide précise néanmoins avec une pointe d'humour que cette baleine arctique semble arborer un sourire perpétuel.

Lorsque des études repèrent une zone où se côtoient des nombres élevés de baleines et de navires à certaines époques de l'année, une solution pour diminuer le risque de collision consiste à déplacer les couloirs de navigation comme cela a été fait dans la baie de Fundy. On peut aussi réduire la vitesse des navires afin d'allonger le temps de réaction requis pour éviter une collision. En ce qui concerne la technologie d'évitement des baleines, les systèmes actuels n'ont encore qu'une efficacité limitée (y compris à cause de leur portée) et leur utilisation coûte cher aux compagnies maritimes.

ISBN 978-2-981-3739-0-8 (version imprimée).
ISBN PDF 978-2-981-3739-1-5 (version PDF).
Réseau d'observation de mammifères marins (ROMM),
Navires et baleines de l'Atlantique Nord-Ouest, Guide à l'intention de l'industrie maritime, 72 pages.
www.romm.ca. 

In all, 13 species of cetaceans are surveyed. Three are identified as endangered species particularly vulnerable to collisions due to their status as species at risk and their behaviours: the Blue Whale, the Northern Bottlenose Whale and the Right Whale.

It is estimated there are fewer than 250 Blue whales left after commercial whaling decimated about 75% of the population of the world's largest marine mammal before the 1960s. Many of those frequenting the Gulf of St. Lawrence bear injuries or scars, possibly the result of contact with ships.

The North Atlantic Right Whale is categorized as the most endangered large whale, with an estimated world count of only 400. They are bulky, slow and not timid when ships approach. Their high mortality rate of seven dozen or so in the past few decades have been attributed to ship strikes and entanglement in fishing nets. Both the Fundy Basin and Roseway Basin have been designated as critical habitats.

Living about 200 kms off the coast of Nova Scotia, the Northern Bottlenose Whale has seen its numbers plunge to under 100. Known for its deep diving prowess, this whale is especially vulnerable to entanglement in fishing gear and to oil exploration and extraction activities.

Because of its speedy movements, the Fin Whale is sometimes called "the greyhound of the sea." It comes under the "special concern" category due to sensitivity to noise pollution caused by shipping, seismic exploration, military sonar and industrial development.

The St. Lawrence estuary Beluga Whale, easily recognizable by its white coloring, comes under the "threatened" category. The population shows no signs of recovery even though whaling ceased in 1979. Nonetheless, as the guidebook notes with a dash of humor: "This Arctic whale always seems to have a smile on its face."

When studies identify an area where high numbers of whales and ships overlap during certain times of the year, one option for reducing risk of collisions is to modify the routes of shipping lanes, as has been done in the Bay of Fundy. Another option is to reduce vessel speed to augment the reaction time required to avert a collision. As regards whale reduction technology, existing systems remain limited in performance (including the distance at which they are effective), and costs are high for shipping companies to use such equipment.

ISBN 978-9813739-3-9 (print version).
ISBN 978-2-0813739-4-6 (PDF version).
Réseau d'observation de mammifères marins (ROMM),
A Mariner's Guide to Whales in the Northwest Atlantic, 72 p.
www.romm.ca. 



can become



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

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

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

Visit our website for details and an application to qualify.

www.hwyh2o.com

JOURNAL

Début des travaux au nouveau terminal Viau

Termont Montréal inc., Mediterranean Shipping Company et l'Administration portuaire de Montréal ont officiellement lancé la construction pour la première phase du nouveau terminal à conteneurs Viau. Pour l'occasion, plus d'une centaine de

clients, de partenaires et d'intervenants se sont rassemblés le 22 juin pour observer les travaux en cours et en apprendre davantage au sujet de la nouvelle construction.

«Le terminal Viau va permettre à Montréal d'être plus concurrentiel et d'attirer

Construction begins at new Viau container terminal at Montreal

Termont Montréal Inc., Mediterranean Shipping Company and the Montreal Port Authority have officially begun construction for the first phase of the new Viau container terminal. To mark the occasion, over 100 customers, partners and stake-

holders gathered on June 22 to watch the current operations and learn more about the development of the facility.

"The Viau Terminal will help Montreal be more competitive and attract growth projects," said



Paul Bresley

From left to right : Mathieu St-Pierre, Chief of Staff to Jean D'Amour, Minister for Transport and the Implementation of the Maritime Strategy; Georges Farrah, Associate Secretary General in charge of the Implementation of the Maritime Strategy for the Department of Executive Council; Julien Dubreuil, General Manager, Termont Montréal; Madeleine Paquin, President and CEO Logistec; Sokat Shaikh, Managing Director, MSC; Sylvie Vachon, President and CEO of the Port of Montreal; Martin Massé, Chief of Staff to Robert Poëti, Minister of Transport and Minister responsible for the Montréal region; Marjolaine Boutin-Sweet, Member of Parliament, Hochelaga; Carole Poirier, Member for Hochelaga-Maisonneuve.

De gauche à droite: Mathieu St-Pierre, Directeur de Cabinet de Jean D'Amour, ministre délégué aux Transports et à l'Implantation de la stratégie maritime; Georges Farrah, Secrétaire général associé, chargé du secrétariat à l'implantation de la stratégie maritime au ministère du Conseil exécutif; Julien Dubreuil, Directeur général, Termont Montréal; Madeleine Paquin, Présidente et chef de la direction, Logistec; Sokat Shaikh, Directeur général, MSC; Sylvie Vachon, Présidente-directrice générale, Port de Montréal; Martin Massé, Chef de cabinet de Monsieur Robert Poëti, ministre des Transports du Québec et Ministre responsable de la région de Montréal; Marjolaine Boutin-Sweet, Députée fédérale d'Hochelaga; Carole Poirier, Députée provinciale d'Hochelaga-Maisonneuve.

des projets générateurs de croissance», a déclaré Madeleine Paquin, présidente de Termont. «La quantité de conteneurs EVP que Termont peut manutentionner sans problème sera presque doublée, ce qui fera croître nos volumes et améliorera notre efficacité. Cela permettra également à MSC et à d'autres armements de nous amener plus de navires, plus souvent, et de desservir une plus grande étendue géographique, ce qui sera bénéfique aussi bien pour le commerce que pour la prospérité économique.»

«Nous dépendons désormais de la mondialisation dans notre vie de tous les jours», a déclaré Sokat Shaikh, président de MSC Canada. «La majorité de ce que les Canadiens achètent dans un point de vente au détail, et de ce qui est fabriqué au Canada, est reliée à des échanges en provenance ou à destination d'autres pays du monde. L'engagement de MSC de simplifier le commerce canadien ainsi que de soutenir les plans de croissance stratégique de nos clients est au cœur de toutes nos décisions. L'expansion de Termont à Viau va encore affirmer l'engagement de MSC envers le Canada et servir nos partenaires d'affaires dans les années futures.»

La construction du terminal Viau sera réalisée en deux phases. La première ajoutera une capacité de manutention de 350 000 conteneurs EVP

d'ici la fin de 2016. Le site réaménagé comprendra un poste à quai offrant une gamme complète de services aux porte-conteneurs, deux grues post-Panamax ultramodernes, un portail automatisé d'entrée et de sortie des camions, un service intermodal efficace avec desserte ferroviaire sur place et un parc à conteneurs à densité élevée.

La deuxième phase permettra à Termont de manutentionner 250 000 conteneurs EVP de plus, ce qui portera à 600 000 EVP la capacité de manutention au terminal Viau.

Termont investira quelque 42 millions de dollars sur deux ans pour l'acquisition de nouvel équipement destiné au terminal Viau. L'Administration portuaire de Montréal et le gouvernement fédéral fourniront un total de 83 millions de dollars pour les infrastructures du nouveau terminal.

«Ce projet témoigne du rôle prépondérant que Montréal, avec son port, son réseau ferroviaire et ses accès routiers joue dans la chaîne d'approvisionnement nord-américaine. C'est aussi un vote de confiance envers le Port de Montréal de la part de MSC, un géant mondial du transport maritime de conteneurs, et une reconnaissance de la qualité de l'équipe d'exploitation de Termont», a déclaré Sylvie Vachon, PDG de l'Administration portuaire de Montréal.

Madeleine Paquin, Chair of Termont. «By nearly doubling the amount of TEUs that Termont can safely handle, it will allow us to grow in volume and efficiency. It will also allow MSC and others to bring more ships, more often, and to cover a larger geographic reach, thereby benefitting trade and economic prosperity.»

«Our daily existence has become dependent on globalization», said Sokat Shaikh, President of MSC Canada. «The majority of what all Canadians buy at any retail point, along with manufacturing within Canada, is traded with countries worldwide. MSC's commitment to simplify Canadian trade, as well as support the strategic growth plans of our customers, is at the core of all our decisions. The expansion of Termont at Viau will further reinforce MSC's commitment to Canada, and serve our partners in business for years to come.»

Construction of the Viau Terminal will be completed in two phases, the first of which will create container-handling capacity for an additional 350,000 TEUs by the end of 2016. This redeveloped site will include a full-

service berth for container vessels, two state-of-the-art post-Panamax cranes, a modern automated truck-marshalling gate, an efficient intermodal service using on-terminal rail operations, and a high-density container yard.

The second phase of the project will provide capacity for Termont to handle another 250,000 TEUs, for a total of 600,000 TEUs at the Viau Terminal.

Termont will be investing approximately \$42 million in new equipment at the Viau Terminal over a two-year period. The Montreal Port Authority, in conjunction with the federal government, will provide a total of \$83 million towards infrastructure at the new terminal.

«This project acknowledges the predominant role that Montreal and its port, rail network, and access to highways play in the North American supply chain. It is also a vote of confidence in the Port of Montreal on the part of MSC, a major global container carrier, and recognition of the quality of the operations team at Termont», said Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority.

Algoma investit encore 160 millions pour agrandir sa flotte

Algoma Central Corporation a récemment acquis de Gypsum Transportation Limited un autodéchargeur *handy-size* de classe océanique, le **Gypsum Integrity**, que la compagnie a rebaptisé **Algoma Integrity**. De plus, Algoma a signé des contrats avec une

filiale d'Uljanik d.d. de Croatie pour faire construire deux laquiers autodéchargeurs de 650 pieds de la classe Equinox destinés au transport de vrac sec.

Ces contrats sont subordonnés à la fourniture par le chantier naval de sûreté

Algoma investing additional \$160m in fleet expansion

Algoma Central Corporation recently acquired a 2009-built handy size self-unloading ocean class vessel, the **Gypsum Integrity**, from Gypsum Transportation Limited. The vessel was renamed the **Algoma Integrity**. In

addition, Algoma has signed contracts with a subsidiary of Uljanik d.d. of Croatia, for the construction of two new Equinox Class 650 foot self-unloading dry bulk lake freighters.

These contracts are contingent on the delivery



Paul Bersley

Two new Algoma Equinox class ships will serve a wide range of customers, with particular focus on salt and aggregates.

Deux nouveaux navires de la classe Equinox d'Algoma vont desservir des clients très divers et tout particulièrement pour le transport de sel et d'agrégats.

acceptable pour les différentes étapes de la construction prévues dans les contrats.

Ajouté aux investissements courants dans de nouveaux navires de classe Equinox, l'achat par Algoma depuis 2009 de trois navires de cabotage porte à plus de 560 millions de dollars les capitaux engagés par la compagnie pour le renouvellement de sa flotte de vraquiers secs destinés à la navigation intérieure.

«Nous nous félicitons de l'acquisition de l'**Algoma Integrity**», a déclaré Wayne Smith, premier vice-président, Secteur commercial d'Algoma. «Le navire est bien construit et il est conçu pour le transport de cargaisons lourdes. L'ajout de l'**Algoma Integrity** à notre flotte canadienne nous offre une plus grande souplesse pour répondre aux besoins de notre clientèle. À terme, le navire sera placé dans le pool maritime international

auquel Algoma fournit déjà d'autres autodéchargeurs océaniques.»

Le navire mesure 197,1 m (646,7 pi) de longueur sur 32,2 m (105,6 pi) de largeur et son port en lourd est de 47 556 t à un tirant d'eau d'été de 11,5 m. L'**Algoma Integrity** rejoint les deux autres navires de cabotage canadiens d'Algoma, soit l'**Algoma Mariner** et le **Radcliffe R Latimer**.

«Nous attendons avec impatience l'arrivée des navires de la classe Equinox 650, deuxième étape du renouvellement de notre flotte intérieure», a indiqué Ken Bloch Soerensen, le tout nouveau président et chef de la direction d'Algoma. «Les services spécialisés que requièrent certains de nos clients exigent des navires de la taille et du type qu'Algoma fournit depuis toujours», d'ajouter M. Soerensen.

Les deux navires Equinox vont desservir une clientèle variée, mais tout

by the shipyard of acceptable security for construction instalments required under the contracts.

Algoma's purchase of three coastal class vessels since 2009, combined with the ongoing investment in new Equinox Class ships, brings the Company's overall committed investment in fleet renewal for the domestic dry-bulk fleet to over \$560 million.

«We are very pleased to have acquired the **Algoma Integrity** at this time», said Wayne Smith, Senior Vice-President, Commercial of Algoma. «The ship is well constructed and was designed to carry heavy cargoes. The addition of the **Algoma Integrity** to our Canadian flag fleet gives us added flexibility to meet the needs of our customers. The **Algoma Integrity** will eventually be placed in the international pool of self-unloading vessels in which Algoma is a member and has other ocean going

self-unloaders participating.»

The vessel's deadweight at a summer draft of 11.5 metres is 47,556 MT and the vessel is 197.1 metres (646.7 feet) long and 32.2 metres (105.6 feet) wide. The Algoma Integrity joins Algoma's existing Canadian coastal class vessels, the **Algoma Mariner** and the **Radcliffe R Latimer**.

«We are looking forward to the arrival of the new Equinox 650 Class ships, the second phase of our domestic fleet renewal», said Ken Bloch Soerensen, newly-named President and CEO of Algoma. «The specialized service needs of certain of our customers require the size and type of vessel that Algoma has consistently provided», Mr. Soerensen added.

The two new Equinox Class ships will serve a range of customers with particular focus on salt and aggregates industry shippers. The first ship is expected to enter service early in 2017 with the

spécialement des expéditeurs industriels de sel et de granulats. Le premier bâtiment devrait entrer en service au début de 2017 et le second suivra plus tard dans l'année. Les navires Equinox 650 ont une longueur hors tout de 198,4 m (650,8 pi) et une largeur de 23,8 m (78 pi). Ils sont censés pouvoir transporter plus de 24 000 tonnes au tirant d'eau maximum de la Voie maritime.

Ces nouveaux bâtiments de 650 pi de la compagnie seront dotés de toutes les caractéristiques évoluées de la classe Equinox brevetée, à savoir des épurateurs de gaz

d'échappement qui garantissent l'élimination d'au moins 97 % des émissions d'oxydes de soufre. Grâce à ces épurateurs et aux autres technologies et caractéristiques avancées dont ils bénéficient, les navires Equinox sont les plus écologiques et les plus efficaces de tous ceux qui naviguent sur les Grands Lacs et dans la Voie maritime du Saint-Laurent.

Les navires seront livrés par le chantier maritime 3.Maj Brodogradiliste d.d. qui construit des navires à Rijeka en Croatie sur la côte nord de la mer Adriatique depuis 1892.

second ship to follow later that year. The Equinox 650 Class has an overall length of 198.4 metres (650.8 feet) and is 23.8 metres (78 feet) wide. The ships are expected to carry in excess of 24,000 tonnes at maximum Seaway draft.

These new 650-ft vessels will include all of the advances inherent in the Company's proprietary Equinox Class design. This includes the installation of exhaust gas scrubbers, certified for use on our Equinox Class ships to remove at least

97% of all SOx emissions from the exhaust stream. The scrubbers, combined with other technologies and advancements on the ships, renders the Equinox Class the most environmentally advanced and efficient vessels operating on the Great Lakes and St. Lawrence Waterway.

The ships are being built at 3.Maj Brodogradiliste d.d. Shipyard, which has been building ships in Rijeka, Croatia on the northern shores of the Adriatic Sea since 1892.

Baffinland Iron Ore organise des expéditions estivales

Selon son vice-président Saux Affaires corporatives Gregory Missal, Baffinland Iron Ore compte expédier en Europe à partir de l'inlet Milne sur la côte nord de l'île arctique 3,5 millions de tonnes de minerai de fer. Les expéditions se feraient de juillet à octobre, pendant la saison des eaux libres, et débuteraient dès que l'infrastructure nécessaire sera en place. Le minerai des gisements du site de Mary River à 160 km au sud-ouest de l'inlet Pond affiche une teneur moyenne en fer de 67 % et ne requiert que peu de traitement.

Selon des sources de l'industrie, quelque 52 voyages outre-Atlantique seraient faits par un groupe d'armateurs comprenant Fednav qui déploierait ses navires de cote glace surtout au début et à la fin de la saison de navigation estivale.

Dans un rebondissement relié, Svtzer Canada de Halifax, filiale du puissant groupe

danois Maersk, a décroché en mai le contrat pour fournir deux remorqueurs pour les opérations à l'inlet Milne. Le Groupe Océan de Québec avait également présenté une offre.

À la suite de l'effondrement du prix des produits de base, le géant de l'acier ArcelorMittal a réduit à 50 % sa participation dans le gigantesque projet de Mary River. Baffinland a aussi retardé pour une durée indéterminée la concrétisation de sa vision initiale d'une deuxième phase de 4 milliards de dollars qui comporterait la construction d'une voie ferrée capable de transporter 18 millions de tonnes de minerai par année jusqu'à la baie Steensby sur la côte sud.

Le minerai de fer sera plutôt transporté par camion sur une centaine de kilomètres jusqu'à l'inlet Milne, où une infrastructure de stockage et des installations d'amarrage ont été construites. Un chargeur à deux tours et un

Baffinland Iron Ore Mines schedules summer shipments

Baffinland Iron Ore Mines is planning to ship 3.5 million tonnes of iron ore to Europe during the open water season between July and October from Milne Inlet on the northern shore of the Arctic island following the completion of the necessary infrastructure, according to Gregory Missal, Baffinland's Vice-President of Corporate Affairs. The iron ore deposits at the Mary River site 160 kms southwest of Pond Inlet boast an average grade of 67% iron and require little processing.

Industry sources indicated that some 52 voyages are planned across the Atlantic by a pool of vessel operators, including Fednav Ltd, whose ice-class ships will be chiefly deployed at the beginning and conclusion of the summer shipping season.

In a related development, Halifax-based Svtzer Canada, part of Denmark's powerful Maersk Group, landed the contract in May for two tugs to work during the shipping operations in Milne Inlet. The Océan Group of Québec City had also submitted a bid.

In the wake of the sharp decline in commodity prices, steel giant ArcelorMittal has reduced its share to 50% in the massive Mary River project. Baffinland has also scaled down indefinitely an original Phase Two \$4 billion vision involving construction of a railway to Steensby Inlet on the south coast to move up to 18 million tonnes of ore annually.

The iron ore will be trucked some 100 kms to Milne Inlet, where a stockpile infrastructure and docking facility have



Baffinland Iron Ore Mines

Some 52 voyages between July and October are planned by a pool of operators, including Fednav Ltd.

Un groupe d'armateurs dont Fednav fera partie effectuera quelque 52 voyages de juillet à octobre.

convoyeur de réception chargeront le minerai de fer sur les navires.

Par ailleurs, la Commission d'aménagement du Nunavut (CAN) a rejeté le 8 avril une proposition de Baffinland d'expédier par bateau jusqu'à 12 millions de tonnes à partir de l'inlet Milne 10 mois par année et non en été seulement. La Commission a jugé que la proposition de la compagnie n'était pas conforme aux plans d'aménagement du territoire. Il y aurait notam-

ment eu des activités de déglacage dans des zones de récolte et des routes de transport des communautés autochtones.

Au sujet de ce refus, M. Missal a déclaré au *Maritime Magazine*: «Cela ne touche pas la saison des eaux libres. La CAN a indiqué plusieurs options que Baffinland pourrait choisir. Comme c'est son habitude, Baffinland va collaborer avec la CAN et tous les organismes de réglementation.»

been erected. A two-tower ship loader and reclaim conveyor system will load the iron ore cargo onto the waiting vessels.

Meanwhile, a proposal by Baffinland to ship up to 12 million tonnes from Milne Inlet 10 months of the year instead of in summer only was rejected on April 8 by the Nunavut Planning Commission (NPC). The Commission determined that the company's proposal failed to conform to the territory's land use plans.

In particular, ice-breaking activity would be taking place in essential harvesting areas and aboriginal community transportation routes.

Responding to this negative decision, Mr. Missal told *Maritime Magazine*: "It does not affect the open water season. The NPC have outlined a number of available options for Baffinland to pursue. As usual, Baffinland will be working cooperatively with the NPC and all regulators during this process."

Cinquante autres ports canadiens pourront passer à des intérêts locaux

La ministre des Transports Lisa Raitt a annoncé récemment un nouveau programme du gouvernement du Canada visant à faciliter le transfert à des intérêts locaux de 50 autres installations portuaires appartenant à Transports Canada.

Une liste complète des ports visés figure sur le site Web de Transports Canada. C'est au Québec qu'on en retrouve le plus grand nombre – 25 – dont Baie-Comeau, Gros-Cacouna et Rimouski. En Ontario, on remarque les ports de Cornwall (en négociations) et Kingston.

Le Programme de transfert des installations portuaires (PTIP) est une démarche proactive et structurée en plusieurs étapes, soit l'engagement, la vente et la cession. Si une installation portuaire ne se vend pas, elle pourra être cédée en vertu du Programme.

Selon un communiqué de presse publié le printemps dernier par Transports Canada, le gouvernement du Canada a cédé 499 ports depuis 1996 par son ancien Programme de cession des ports, ce qui a fait économiser plus de 470 millions aux contribuables canadiens.

Les principaux éléments du nouveau programme sont les suivants: des échéanciers précis pour les négociations et les transactions avec les parties intéressées lors de la vente et de la cession; des critères moins restrictifs pour que les nouveaux exploitants puissent agrandir ou améliorer les ports; plus de souplesse pour permettre la continuité des activités ou des usages différents le cas échéant; et la possibilité pour des administrations portuaires canadiennes d'acquérir des ports.

Selon Transports Canada, la vente et la cession ouvrent de nouvelles perspectives commerciales qui permettront aux installations portuaires de réaliser leur plein potentiel et de maximiser leur contribution à la croissance économique, à la création d'emplois et à l'investissement local.

Lisa Raitt a déclaré: «Notre gouvernement comprend l'importance de ces installations portuaires pour le transport et la viabilité économique au sein des collectivités. Le Programme de transfert des installations portuaires constitue une excellente occasion pour les parties intéressées d'acquérir une installation portuaire et de l'améliorer, afin de bénéficier des possibilités que cette acquisition peut représenter pour les entreprises de la région, pour le développement de la collectivité et pour le tourisme.»

50 more Canadian port facilities transferable to local interests

Lisa Raitt, federal Minister of Transport, recently announced a new Government of Canada program to facilitate the transfer of 50 more Transport Canada-owned port facilities to local interests.

A full list of the ports included are to be found on the Transport Canada website. Québec accounts for the largest number – 25 – on the list, and these include such ports as Baie Comeau, Gros-Cacouna and Rimouski. Ports in Ontario included Cornwall (under negotiation) and Kingston.

The Ports Asset Transfer Program (PATP) is a proactive and structured program that includes engagement, sale and divestiture phases. If a port

facility does not sell, the program will offer the port facility for divestiture.

Since 1996, through its previous Port Divestiture Program, the government has divested 499 ports, which has resulted in savings to Canadian taxpayers of over \$470 million, said a Transport Canada press release this past spring.

Key features of the new Program include: specific timelines for negotiations and transactions with interested parties during the sales and divestiture phases; broader criteria to allow new port operators to expand or improve ports; greater flexibility for continued operations or possible alternate uses; and the ability of Canada Port Authorities to acquire ports.

According to Transport Canada, sales and divestitures open up new commercial possibilities that allow port facilities to reach their full potential and maximize their contribution to economic growth, jobs, and investments in local communities.

Stated Lisa Raitt: «Our government understands the importance of these port facilities to the transportation needs and economic sustainability of their local communities. The Ports Asset Transfer Program offers an excellent opportunity for interested parties to acquire a port facility and to develop it to take advantage of local business, community development and tourism opportunities.»



Lisa Raitt, federal Minister of Transport

La ministre des Transports Lisa Raitt



Paul Bessley

Canada's domestic fleet operates specially-designed ships under unique and challenging operational conditions.

La flotte intérieure du Canada est constituée de navires spéciaux qui sont exploités dans des conditions uniques et très exigeantes.

L'AAC crée un fonds de recherche sur le traitement des eaux de ballast

Les membres de l'Association des armateurs canadiens (AAC) engagent de nouvelles ressources dans la recherche concernant la technologie de traitement des eaux de ballast sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent. Ils ont fourni collectivement un montant initial de 1,5 million de dollars pour créer un fonds consacré à la recherche et à l'évaluation technique.

La flotte intérieure du Canada est constituée de navires spéciaux qui sont exploités dans des conditions uniques et très exigeantes. En l'absence de technologie homologuée assurant la conformité à la réglementation des eaux de ballast dans les eaux canadiennes et américaines,

les membres de l'AAC essaient de trouver des solutions pour protéger le milieu marin sans nuire à leurs activités et au commerce.

«Alors que l'industrie canadienne cherche la solution dans l'expérimentation et l'évaluation, nos membres ont décidé de contribuer avec un programme qui vise à trouver une solution techniquement applicable à un coût raisonnable pour les navires de la flotte intérieure», a déclaré le président de l'AAC Robert Lewis-Manning.

L'objectif principal du fonds de l'AAC est de trouver des solutions techniques à la gestion des eaux de ballast qui tiennent compte du contexte particulier de la navigation en eau douce sur les Grands

CSA establishes research fund for ballast water technology

The members of the Canadian Shipowners Association (CSA) have committed more resources in the search for ballast water technology on the Great Lakes and St. Lawrence Waterway by collectively contributing an initial \$1.5 million to the establishment of a research and technical evaluation fund.

Canada's domestic fleet operates specially designed ships under unique and challenging operational conditions. With no type-approved technology available to comply with ballast water regulations in both Canadian and American waters, CSA members are searching for solutions to protect the marine environ-

ment while enabling continued operations and commerce.

"While the Canadian industry has been seeking a solution through testing and evaluation, our membership decided to strengthen this effort with a dedicated program that is aimed at finding a solution that is both operationally and economically feasible for domestic vessels" said CSA President, Robert Lewis-Manning.

The primary aim of the CSA Research and Evaluation fund will be to find technical solutions to ballast water management through the research of issues unique to Great Lakes fresh water and do-

Lacs pour les navires qui ne quittent jamais les eaux canadiennes et étasuniennes. «À nos yeux, ce fonds est un premier outil de financement de la recherche sur le traitement des eaux de ballast des navires domestiques. Nous espérons que cette initiative pavera la voie à une collaboration avec des partenaires publics et privés pour la recherche et l'évaluation», a poursuivi M. Lewis-Manning.

Nicolas Leak de la Marine royale canadienne, qui possède beaucoup d'expérience en gestion de projet, a été engagé comme chef de projet. Entré en fonctions le 21 avril,

M. Leak coordonne les efforts et l'engagement de l'AAC avec les partenaires et autres intervenants.

Les membres de l'AAC ont investi plus de 700 millions pour acquérir 14 navires ultramodernes d'une très grande efficacité énergétique. Les armateurs canadiens exploitent, dans les eaux côtières, dans l'Arctique et dans les eaux intérieures du Canada, des bâtiments spécialement conçus dont les équipages sont très qualifiés et ils sont partie intégrante d'un système continental de transport maritime de 35 milliards de dollars.

mestic vessels that do not leave Canadian and US waters. "We envision this fund as an initial means of funding specific ballast water research for domestic vessels. We hope that this initiative will pave the way for collaboration with private and public sectors partners in this research and evaluation effort," said Mr. Lewis-Manning.

A member of the Royal Canadian Navy with extensive project management experience, Nicolas Leak has been hired as the Pro-

ject Manager of the Fund effective April 21, 2015. Mr. Leak coordinates the CSA membership's effort and engagement with partners and other stakeholders.

CSA members have invested in 14 state-of-the-art high-efficiency vessels worth over \$700 million. Canadian ship owners operate specially designed ships on Canadian coastal, Arctic and inland waters, with highly skilled Canadian crew and are part of a \$35 billion continental marine transportation system.

Le système AML de la CGVMSL primé par l'OCDE

La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) vient de décrocher un prix prestigieux de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) pour avoir mis au point le premier système du monde d'amarrage mains libres (AML) des navires pendant un éclusage. La Voie maritime du Saint-Laurent relie l'océan Atlantique au cœur industriel de l'Amérique du Nord.

Le Prix de l'innovation d'avenir dans les transports est décerné par le Forum international des transports de l'OCDE, une organisation intergouvernementale du secteur des transports qui compte 54 pays membres. Le Prix a été présenté le 28 mai à Leipzig en Allemagne, au Sommet 2015 des ministres des Transports.

Fort de l'appui de différents intervenants, dont Transports Canada, Terence Bowles, président et chef de la direction de la CGVMSL, a déclaré: «Nous préparons le terrain

pour un système d'exploitation des écluses qui est résolument moderne et qui assurera la compétitivité et la viabilité futures de la Voie maritime.»

La ministre des Transports du Canada, l'honorable Lisa Raitt, a félicité la Corporation qui fait figure à ses yeux de «véritable chef de file mondial en technologie maritime».

La CGVMSL recevra le prix dans la catégorie du transport de marchandises pour le travail de pionnier qu'elle a effectué avec l'aide de son fournisseur Cavotec. Les 15 écluses de la Voie maritime du Saint-Laurent servent à soulever les navires de 168 mètres (551 pieds) au total, sur le trajet de Montréal jusqu'au lac Érié. Le système AML recourt à des ventouses coulissant sur des rails verticaux, qui maintiennent le navire à distance fixe des bajeaux pendant que l'eau monte ou descend pendant l'éclusage.

Ce dispositif permettra à la CGVMSL de remplacer l'amarrage manuel tradi-

Seaway hands-free mooring system garners OECD award

The St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC) recently won a prestigious award from the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) for developing the world's first Hands-Free Mooring (HFM) system for ships transiting its locks. The St. Lawrence waterway connects the Atlantic Ocean with the industrial heartland of North America.

The Promising Innovation in Transport Award was offered by the International Transport Forum of the Paris-based OECD, which has 54 member countries. It was presented on May 28th in Leipzig, Germany, during the 2015 Summit of Transport Ministers.

With strong support from a variety of stakeholders, including Transport Canada, Terence Bowles, SLSMC President and CEO, said the stage has been set

“for a thoroughly modern lock operating system which will ensure the Seaway's future competitiveness and sustainability.”

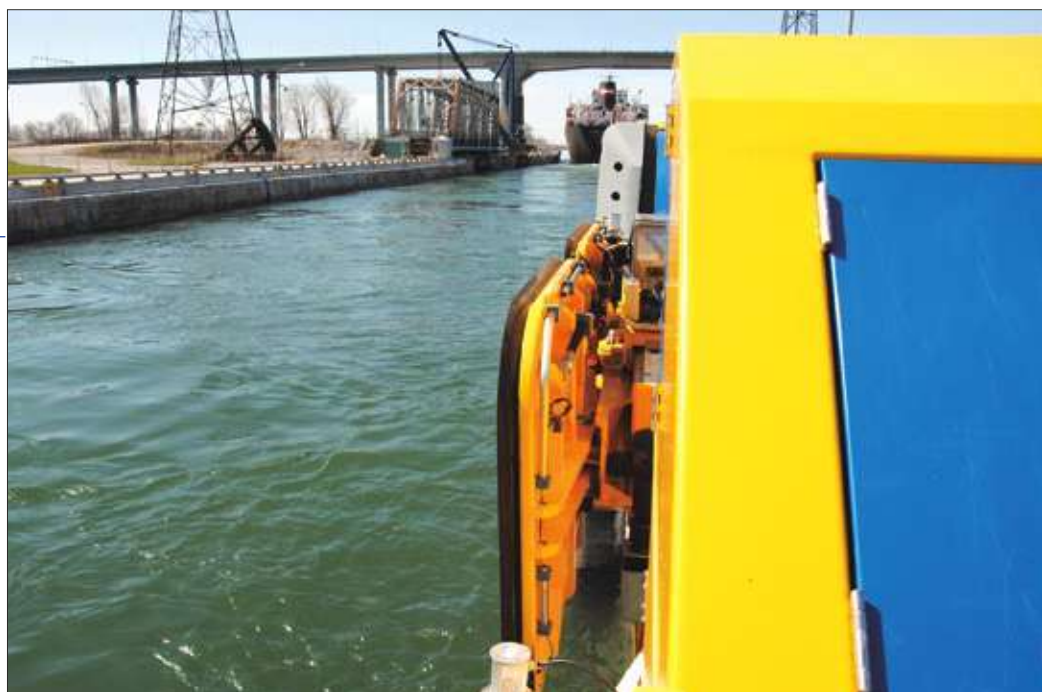
Canadian Transport Minister Lisa Raitt commended the Seaway for being “truly a world leader in marine technology.”

The SLSMC will receive the award in the freight category for its pioneering work, with the aid of its supplier Cavotec. The Seaway's 15 locks lift ships a total of 168 meters (551 feet) as they transit from Montreal to Lake Erie. The HFM system employs vacuum pads mounted on vertical rails to secure the ship during the lockage process, tracking the ship as it is raised or lowered, while keeping it at a fixed distance from the lock wall.

With this equipment, the SLSMC will replace the traditional practice of manually securing cargo

Full deployment of Hands-Free-Mooring at all high-lift Seaway locks is slated to be complete in 2018.

Le déploiement complet de l'AML à toutes les écluses à grande chute devrait être achevé en 2018.



SLSMC

tionnel au moyen de câbles d'acier dans les écluses, méthode coûteuse en temps et en main-d'œuvre, et qui peut être dangereuse en cas de rupture d'un câble. La CGVMSL

pourra ainsi réaliser des gains en efficacité et améliorer la sécurité. Le déploiement complet du système à toutes les écluses à grande chute devrait être achevé en 2018.

ships in locks with steel mooring lines, which is time consuming, labour intensive and potentially dangerous if a line breaks. This revised method of processing ships enables

the SLSMC to generate gains in operating efficiency and safety. Full deployment of HFM at all high-lift locks is slated to be complete in 2018.

Nouveau programme d'affaires publiques binational

Washington, D.C. L'American Great Lakes Ports Association, en collaboration avec la Lake Carriers' Association, la société montréalaise Fednav et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, parraine un nouveau programme binational d'affaires publiques baptisé The Great Lakes Seaway Partnership (Partenariat Grands Lacs-Voie maritime). Le lancement officiel a eu lieu le 9 juin avec le dévoilement d'un nouveau site Web à l'adresse suivante: www.greatlakesseaway.org.



THE GREAT LAKES SEAWAY
PARTNERSHIP

The Great Lakes Seaway Partnership réunit les principales organisations maritimes étasuniennes et canadiennes qui s'associent pour faire connaître à la population les avantages du transport maritime commercial sur les Grands Lacs et dans la Voie maritime en Amérique du Nord. Selon un communiqué

New bi-national Great Lakes/Seaway public affairs program

Washington, DC. The American Great Lakes Ports Association in partnership with the Lake Carriers' Association, Montreal-based Fednav Limited, and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation have jointly sponsored a new bi-national public affairs program called The

Great Lakes Seaway Partnership. The program was officially launched on June 9 with the unveiling of a new website: www.greatlakesseaway.org

The Great Lakes Seaway Partnership brings together leading U.S. and Canadian maritime organizations working to enhance public understanding of the benefits of commercial shipping in the Great Lakes Seaway region of North America. The organization will manage an education-

de presse, l'organisation va gérer un programme de communications axé sur l'éducation, parrainer de la recherche et collaborer étroitement avec les médias, les décideurs, les groupes communautaires, les industries connexes, les groupes environnementaux et la population en général pour mettre en relief l'impact positif du transport maritime.

Mark W. Barker, président de The Interlake Steamship Company et président du conseil d'administration du Partnership, a déclaré: «C'est avec grand plaisir que nous lançons ce nouveau programme de communications qui est axé sur une vision d'ensemble du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime et qui fournit une tribune pour discuter des avantages économiques, environnementaux et de sécurité qu'offre cette voie navigable commune pour le commerce national, binational et international. Nous prévoyons que le programme, même s'il n'est pas conçu pour défendre les intérêts particuliers, va mobiliser nos partenaires en leur com-

muniqueant des nouvelles de l'industrie ainsi que les résultats de rapports et d'études et en leur faisant connaître – très concrètement – l'impact que la navigation commerciale sur les Grands Lacs et la Voie maritime a sur les économies des États-Unis et du Canada.»

Le site Web comporte des sections réservées aux trois messages clés du programme – économie, environnement et sécurité – de même que des faits et des chiffres relatifs aux deux provinces canadiennes et aux huit États des Grands Lacs.

Il y a aussi une section qui est une sorte d'abécédaire du transport maritime sur les Grands Lacs et la Voie maritime. On trouve à chaque page les dernières nouvelles concernant les ports, les compagnies maritimes, les associations industrielles et les programmes. Les utilisateurs du site sont encouragés à s'inscrire pour être ajoutés à la liste d'envoi du Partnership. Laura Blades fait office de directrice des Affaires publiques et on peut la joindre au 202 558-5123.

focused communications program, sponsor research, and work closely with media, policy makers, community groups, allied industries, environmental stakeholders, and the general public to highlight the positive attributes of marine transportation, a press release stated.

Mark W. Barker, President of The Interlake Steamship Company, and Chairman of the new program Board of Directors said: "We are pleased to launch this new initiative that looks at the big-picture perspective of the Great Lakes Seaway System and serves as a platform to discuss the economic, environmental and safety benefits of this shared waterway for national, binational and international trade. While the program does not have an advocacy agenda, we anticipate the program will engage our stakeholders by providing them with industry news,

results of reports and studies, and opportunities for them to understand – in a very real way – the impact Great Lakes Seaway shipping has on the economies of both the U.S. and Canada."

The website features include sections dedicated to the program's three key messages – Economy, Environment, and Safety – as well as facts and figures about the eight Great Lakes states and two Canadian provinces.

There is also a section which serves as a primer about Great Lakes Seaway shipping. Latest news about ports, shipping companies, industry associations and programs are omnipresent on each page. Users of the site are encouraged to sign up to be added to The Partnership's mailing list. Laura Blades serves/ as Director of Public Affairs and can be reached at 202-5585123.

L'effritement des liens terrestres: une menace pour les ports étasuniens

Selon une étude publiée par l'American Association of Port Authorities (AAPA), les liaisons routières et ferroviaires du tiers des ports des États-Unis auraient besoin de remises à niveau d'au moins 100 millions afin de faire face aux volumes de fret prévus pour 2025.

Selon un rapport rendu public à Washington lors de la conférence annuelle du printemps de l'AAPA, la congestion et les récents conflits de travail sur la côte Ouest ne sont pas les seules menaces qui risquent d'empêcher à long terme des portes d'entrée nationales cruciales d'assurer la fluidité du

transit des marchandises, de créer des emplois et de stimuler l'économie des États-Unis. L'étude a porté sur 83 ports membres.

«Il ne s'agit pas uniquement de travaux de creusage et de dragage», a déclaré le président et chef de la direction de l'AAPA, Kurt Nagle. «L'état des liaisons terrestres qui constituent des liens vitaux entre les ports et les autres éléments du réseau national de transport de marchandises est problématique. «Alors que les ports et leurs partenaires du secteur privé investissent massivement dans leurs installations pour répondre à la croissance sou-

U.S. ports threatened by crumbling landside connections

One third of U.S. ports require at least \$100 million in upgrades to both intermodal rail and road connections to handle projected 2025 freight volumes, according to a survey released by the American Association of Port Authorities.

Other challenges beyond West Coast congestion and labor disputes of recent months will continue to threaten the long-term ability of critical national gateways to efficiently move cargo, create jobs and strengthen the U.S. economy, affirmed a report

made public during the spring annual conference of the AAPA in Washington. It surveyed 83 member ports.

"It's about more than just deepening and dredging projects," said Kurt Nagle, AAPA president and CEO. "At issue is the condition of landside connections that serve as vital links between seaports and other segments of the nation's freight transportation network."

"While ports and their private sector partners are investing heavily into their facilities as international



Port of Los Angeles

Severe challenges for U.S. ports extend well beyond just deepening and dredging projects.

Les graves difficultés des ports étasuniens ne pourront pas être réglées par de simples travaux de creusage et de dragage.

nue du commerce international, beaucoup de ces liens sont vétustes, délabrés et créent des problèmes de congestion qu'il est urgent de régler.»

Selon M. Nagle, les ports représentent plus du quart de l'activité économique des États-Unis et pourtant leurs liens terrestres s'effritent, ce qui menace notre économie et diminue la compétitivité de l'Amérique sur les marchés mondiaux

Selon le rapport de l'AAPA, près de 40 % des répondants estiment que la congestion des liaisons terrestres a augmenté de 10 % à 25 % depuis 10 ans, contre 15 % qui évaluent cette aug-

mentation à 25 % à 50 %. Une autre tranche de 15 % des répondants croit que la hausse se situe entre 50 % et plus de 100 %.

Des ports californiens comme Los Angeles et Long Beach réclament des améliorations aux infrastructures de 6,5 milliards de dollars pour faire face aux volumes de fret prévus en 2025. Pour les ports du nord-ouest du Pacifique, du nord-est, du sud-est et du golfe du Mexique, ces chiffres sont respectivement de 6,9, 6,4, 4,6 et 4,1 milliards. Les ports des Grands Lacs demandent des améliorations aux infrastructures de 332 millions de dollars.

trade continues to grow, many of these connectors are antiquated, in disrepair, and are creating congestion issues that need to be urgently addressed.”

Mr. Nagle noted that “while more than a quarter of the U.S. economy is accounted for by port cargo activity, freight connections to our ports are crumbling, putting our economy at risk and reducing America’s competitiveness in global markets.”

The AAPA’s State of Freight report indicated that nearly 40% of respondents said landside congestion has increased between 10% and

25% over the past decade, whereas 15% put congestion increase at between 25% and 50%. Another 15% put the increases of between 50% to more than 100%.

Ports in California, notably including Los Angeles and Long Beach, are said to need \$6.5 billion in infrastructure improvements to handle projected 2025 volumes. For ports in the Pacific Northwest, the Northeast, the Southeast and the Gulf, the respective numbers are \$6.9 billion, \$6.4 billion, \$4.6 billion and \$4.1 billion. Great Lakes ports will need \$332 million in infrastructure improvements.

La page de l'AGGIMQ

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

www.aggimq.ca



Les finissants 2015.

Enfin juillet!

Pour la plupart d'entre nous, ça veut dire le beau temps (bon, peut-être pas cette année), les vacances, les festivals, les voyages en famille...

Mais pour les finissants de l'IMQ, c'est l'heure du grand saut vers la vie professionnelle qu'ils chérissent depuis déjà quelques années. Cette année, la cohorte consiste en 12 finissants en plongée professionnelle, 6 en techniques de la logistique de transport, 29 en navigation, 4 en technologie de l'architecture navale et 14 en techniques de génie de mécanique de marine. Au total, 65 finissants viennent enrichir notre industrie.

Pour célébrer la fin de ce passage à l'IMQ, se tenait le 23 mai le grand banquet de fin d'études pour nos finissants 2015. Banquet qui fut précédé dans l'après-midi par la remise de bourses. Au total 27 780 \$, partagés en 38 bourses, ont été remis à des finissants qui se sont démarqués durant leur passage à l'IMQ.

Cette année, M. André Richard, membre du conseil d'administration de l'AGGIMQ, a eu l'honneur de remettre notre bourse de 500 \$ à M^{me} Laure-Anne Audet, du programme de navigation, pour son implication dans la vie sociale de l'IMQ. Elle faisait partie du comité des finissants, de l'AGE, s'occupait du café étudiant, en plus de se porter toujours volontaire pour les activités de l'Institut telles le salon des stages et



Laure-Anne Audet, récipiendaire de la bourse de l'AGGIMQ.

la journée portes ouvertes. Tout ça en maintenant une excellente moyenne académique et un parcours sans échec. Bravo Laure-Anne!

De par le fait même, ce banquet de fin d'études souligne aussi l'arrivée, parmi les membres de l'IMQ, des graduées et gradués de la 71^e cohorte à terminer à l'IMQ.. C'est avec joie que nous vous accueillons parmi nous et que nous espérons vous garder comme membres pendant de nombreuses années.

Mesdames, messieurs, tous les membres de l'AGGIMQ se joignent au comité d'administration de l'AGGIMQ pour vous féliciter et vous souhaiter bonne chance dans votre carrière.

Prochaine assemblée générale...

Cette rencontre aura lieu à Québec le 20 février 2016. Cependant, au moment d'écrire ces lignes, nous ne pouvons encore vous confirmer l'endroit exact. Nous continuons à travailler très fort pour choisir l'hôtel et s'assurer de préparer une rencontre agréable et enrichissante pour tous. En rappel, nous célébrerons les personnes qui ont gradué en 1991, 1966 et 1956. N'oubliez pas de contacter vos consœurs et confrères pour mettre cette rencontre à vos agendas.

Pour devenir membre...

Nous ne demandons plus de coupon de cotisation, la fiche de membre est sur le serveur de notre site, il nous suffit de la mettre à jour au besoin. La cotisation 2015 est de 50 \$ (75 \$ pour un couple de gradués). Il suffit d'envoyer le chèque (avec votre nom et année de graduation) au 53, rue Saint-Germain Ouest, Rimouski (Québec) G5L 4B4. Pour toute question, écrivez-nous à info@aggimq.ca. Réponse rapide assurée!

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

13 au 15 SEPTEMBRE

Canadian Ferry Operators Conference

Marriott Pinnacle Hotel
Vancouver, BC, Canada
info@cfoa.ca

16 et 17 SEPTEMBRE

Halifax Port Days

Cunard Centre
Halifax, NS, Canada
grichardson@portofhalifax.ca

20 au 22 SEPTEMBRE

Intermodal Expo 2015

Greater Fort Lauderdale/Browl County
Convention Centre
Fort Lauderdale, FL, USA
www.intermodal.org

22 et 23 SEPTEMBRE

Container Trade Europe Conference

Sofitel Hamburg Alter Wall
Hamburg, Germany
www.joc.com/events

29 SEPTEMBRE au 1^{er} OCTOBRE

57^e AGA et Conférence de l'AAPC

Repousser les frontières

Westin Hotel
Montréal, QC, Canada
acpa2015@port-montreal.com

5 au 8 OCTOBRE

Breakbulk Americas

George R. Brown Convention Centre
Houston, TX, USA
www.breakbulk.com

6 au 8 OCTOBRE

Inland Distribution Conference

Memphis Cook Convention Centre
Memphis, TN, USA
www.joc.com/events

27 OCTOBRE

Journée maritime québécoise

Hotel du Parlement
Québec, QC, Canada
ariane.charette@st-laurent.org

2 au 4 NOVEMBRE

AAPA Annual Convention

Intercontinental Miami Hotel
Miami, FL, USA
www.aapaportmiami.com

SEPTEMBER 13-15

Canadian Ferry Operators Conference

Marriott Pinnacle Hotel
Vancouver, BC, Canada
info@cfoa.ca

SEPTEMBER 16-17

Halifax Port Days

Cunard Centre
Halifax, NS, Canada
grichardson@portofhalifax.ca

SEPTEMBER 20-22

Intermodal Expo 2015

Greater Fort Lauderdale/Browl County
Convention Centre
Fort Lauderdale, FL, USA
www.intermodal.org

SEPTEMBER 22-23

Container Trade Europe Conference

Sofitel Hamburg Alter Wall
Hamburg, Germany
www.joc.com/events

SEPTEMBER 29 - OCTOBER 1

57th ACPA AGM and Conference

Pushing the limits

Westin Hotel
Montreal, QC, Canada
acpa2015@port-montreal.com

OCTOBER 5-8

Breakbulk Americas

George R. Brown Convention Centre
Houston, TX, USA
www.breakbulk.com

OCTOBER 6-8

Inland Distribution Conference

Memphis Cook Convention Centre
Memphis, TN, USA
www.joc.com/events

OCTOBER 27

Quebec Marine Day

Hotel du Parlement
Quebec City, QC, Canada
ariane.charette@st-laurent.org

NOVEMBER 2-4

AAPA Annual Convention

Intercontinental Miami Hotel
Miami, FL, USA
www.aapaportmiami.com

If you wish to suggest an event to be inserted in the calendar, please contact lryan@maritimemag.com
Si vous désirez proposer un événement pour insertion dans le calendrier, prière de contacter lryan@maritimemag.com

ANNONCEURS



ADVERTISERS

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES.....	55
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE PORT ALBERNI	59
ALGOMA CENTRAL CORPORATION..... Couverture extérieure arrière	
BFL CANADA.....	51
CCM - CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME.....	11
CP - LA SOCIÉTÉ CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE.....	81
CPSLC - CORPORATION DES PILOTES DU SAINT-LAURENT CENTRAL.....	83
CSEM - CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME .Couverture intérieure arrière	
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT.....	98
CORPORATION DES PILOTES DU BAS SAINT-LAURENTCouverture intérieure arrière	
DNV GL.....	69
DILTS PISTON HYDRAULICS	25
FEDNAV.....	77
GROUPE CSL.....	1
GROUPE DESGAGNÉS..... Couverture intérieure avant	
GROUPE ROBERT.....	37
GROUPE SOMAVRAC.....	75
IMQ - INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC.....	31
LLOYD'S REGISTER CANADA.....	9
LOGISTEC.....	60
LOWER LAKES TOWING.....	4
MGT - SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY.....	53
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION.....	49
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE.....	25
OMI - ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE.....	24
OCEAN.....	79
PORT D'ANVERS.....	22
PORT DE HAMILTON.....	48
PORT DE MONTRÉAL.....	35
PORT DE NANAÏMO.....	57
PORT DE SEPT-ÎLES.....	41
PORT DE THUNDER BAY.....	7
PORT DE TORONTO.....	45
PORT DE TROIS-RIVIÈRES.....	39
PORT OF OSHAWA.....	47
PORT OF PRINCE RUPERT.....	19
SIMEC - SOCIÉTÉ D'INTERVENTION MARITIME EST DU CANADA.....	20
SODES - SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT.....	16
SHIPPHOTOS.COM.....	25
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	20
TERMONT MONTREAL.....	61
TURBO EXPERTS.....	67
URGENCE MARINE.....	65
VALPORT/PORT DE VALLEYFIELD.....	43

ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	BACK COVER
BFL CANADA.....	51
CMC - CHAMBER OF MARINE COMMERCE.....	11
CP - CANADIAN PACIFIC RAILWAY.....	81
CSL GROUP.....	1
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS.....	Inside back cover
DNV GL.....	69
DILTS PISTON HYDRAULICS.....	25
ECRC - EASTERN CANADA RESPONSE CORPORATION.....	20
FEDNAV.....	77
GROUPE DESGAGNÉS.....	Inside front cover
GROUPE ROBERT.....	37
GROUPE SOMAVRAC.....	75
IMO - INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION.....	24
IMQ - INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC.....	31
LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY.....	55
LLOYD'S REGISTER CANADA.....	9
LOGISTEC.....	60
LOWER LAKES TOWING.....	4
MGT - MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP.....	53
MSRC - MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE.....	Inside back cover
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION.....	49
MID ST. LAWRENCE PILOTS CORPORATION.....	83
NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE.....	25
OCEAN.....	79
PORT ALBERNI PORT AUTHORITY.....	59
PORT OF ANTWERP.....	22
PORT OF HAMILTON.....	48
PORT OF MONTREAL.....	35
PORT OF NANAÏMO.....	57
PORT OF OSHAWA.....	47
PORT OF PRINCE RUPERT.....	19
PORT OF SEPT-ÎLES.....	41
PORT OF THUNDER BAY.....	7
PORT OF TORONTO.....	45
PORT OF TROIS-RIVIÈRES.....	39
SODES - ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL.....	16
SHIPPHOTOS.COM.....	25
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	20
TERMONT MONTREAL.....	61
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION.....	98
TURBO EXPERTS.....	67
URGENCE MARINE.....	65
VALPORT/PORT OF VALLEYFIELD.....	43

World-class • *De classe mondiale*



Division of/de



CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS

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...

+1 418.692.0444 • www.cpbsl.ca

+1 418.692.0183 • www.sim-pilot.com



LEADER

in Dry-bulk and Product Tankers



www.algonet.com



@algomacentral

ONE Vision • ONE Purpose • ONE Team