

No 68

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

100
ANS

CSL

100
YEARS



DOSSIER

North Atlantic Trade
Commerce Atlantique-Nord

8,95 \$





DESGAGNÉS

CHARTING A COURSE ON THE SEAS OF THE WORLD



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

TRILLIUM  CLASS



Celebrate the Voyage.



WE THANK OUR CUSTOMERS AND PARTNERS
as we celebrate our 100th anniversary and the
arrival of our award-winning Trillium Class vessels.


CANADA STEAMSHIP LINES
cslcan.ca

Éditeurs / Publishers:

Pierre Terrien pterrien@maritimemag.com
Michel Veilleux mveilleux@maritimemag.com

Rédacteur en chef / Editor:

Leo Ryan
lryan@maritimemag.com

Collaborateurs / Contributing editors:

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

Traducteurs / Translators:

Joanne McCracken, Yvan Rompré, Sébastien Stavrini

Correctrice / Proofreader:

Marie-Andrée L'Allier

Infographiste / Electronic publishing:

Denis Landry Contraste

RÉDACTION / EDITORIAL OFFICE

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

ADMINISTRATION

175, rue Saint-Paul, Québec (Québec) Canada G1K 3W2
production@maritimemag.com

SERVICE AUX ABONNÉS / SUBSCRIBER SERVICE

mdawson@maritimemag.com

MARKETING 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 Articles must be typed and unpublished.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.

Please add 5% GST and 8.5% QST.

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

Imprimé au Canada / Printed in Canada

Port payé à Québec. Envoi de Poste-publications

Convention no 40046923

Retour: 175, rue Saint-Paul, Québec (QC) Canada G1K 3W2
mdawson@maritimemag.com

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

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

Canada

M⁶⁸ SUMMARY SOMMAIRE

CHRONIQUES / COLUMNS

**4 FIRST WATCH
 PREMIÈRE BORDÉE**
 Leo Ryan

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

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

**22 SHIPPING FEDERATION OF CANADA
 FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA**
 Caroline Gravel

**24 SOUNDINGS FROM SODES
 LA VOIX DE LA SODES**
 Nicole Trépanier

**26 GREEN MARINE HORIZONS
 HORIZONS ALLIANCE VERTE**
 Don Krusel

COUVERTURE / COVER

This spring issue of Maritime Magazine offers exceptional content in two major dossiers that many readers, we hope, will put in the 'keeper' category. There is a large section devoted to the 100th anniversary of a great historic Canadian shipping enterprise – CSL. We look at the past, present and future of a company that has recently embarked on an unprecedented renewal of its fleet.

The second dossier is the first by any publication on the new horizons that will emerge in Canada's North Atlantic maritime trade under a planned Canada-European Union free trade accord presently at an advanced stage of negotiations. This feature includes an in-depth review of key European ports.

The cover photo shows the City of Hamilton which served CSL between 1927 and 1961.

Le numéro printanier du *Maritime Magazine* offre un contenu exceptionnel dans deux grands dossiers que de nombreux lecteurs jugeront, espérons-nous, mémorables. Une section substantielle est consacrée au centenaire d'une grande compagnie maritime qui a marqué l'histoire canadienne – CSL. Nous examinons le passé, le présent et l'avenir de cette entreprise qui vient d'entreprendre un rajeunissement sans précédent de sa flotte.

Dans le second dossier, nous analysons – et nous sommes la première publication à le faire – les horizons nouveaux qu'ouvrira au commerce maritime nord-atlantique du Canada la signature imminente d'un accord de libre-échange entre le Canada et l'Union européenne. Nous y incluons une revue en profondeur des principaux ports européens.

La photo de la page couverture montre le *City of Hamilton* qui a vaillamment servi CSL de 1927 à 1961.

Photo: CSL

28 Dossier

100
ANS

CSL

100
YEARS



Leo Ryan
Julie Gedeon

64 *Dossier*

North Atlantic Trade

Commerce Atlantique-Nord

Leo Ryan • Bruce Barnard



81 *JOURNAL*

80 La page de l'AGGIMQ

91 Calendrier des événements / *Calendar of Events*

92 Annonceurs / *Advertisers*



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Conférence sur l'avenir et les enjeux du TMCD

Depuis quelques années, on s'intéresse de plus en plus, dans le réseau navigable Grands Lacs-Saint-Laurent et ailleurs en Amérique du Nord, aux possibilités du transport maritime courte distance (TMCD). Si on convient généralement du rôle vital de celui-ci, on se demande si le fait que ce mode est le plus écologique pourrait attirer une partie de la clientèle du rail et de la route, et insuffler ainsi une nouvelle vie à une Voie maritime du Saint-Laurent qui n'est guère exploitée qu'à la moitié de sa capacité. Le transport maritime est, bien sûr, un vecteur constant d'activité commerciale depuis des décennies, mais les pressions sont de plus en plus fortes pour que son développement s'accélère.

Une grande diversité d'initiatives de transport maritime courte distance a été examinée les 19 et 20 mars à Montréal à la première conférence organisée par Armateurs du Saint-Laurent, sous le titre très bien choisi de «TMCD, Tourné vers l'avenir – 2013».

Des réussites comme le partenariat de McKeil Marine et de l'Aluminerie Alouette à Sept-Îles et, plus récemment encore, le transport par McKeil depuis Hamilton par la Voie maritime jusqu'à une usine de traitement de nickel à Terre-Neuve de matériaux de construction et de modules

Conference assesses shortsea opportunities and challenges

In recent years, the future of shortsea shipping has been the object of increasing interest for stakeholders in the Great Lakes-St. Lawrence System as well as elsewhere in North America. Amidst considerable consensus over its vital role, leading questions have included: can the most environmentally-friendly mode generate a modal shift away from rail and road and spark a strong revival of a St. Lawrence Seaway operating at barely half capacity? Shortsea shipping, of course, has been a regular feature of commercial activity on the important continental waterway for decades, but there is pressure for growth to accelerate significantly.

A wide range of developments related to shortsea shipping were covered on March 19-20 in Montreal at the first such conference organized by the St. Lawrence Shipoperators. It was aptly titled Shortsea Shipping, Current and Future – 2013.

Success stories, such as the McKeil Marine partnership in Sept-Îles with Aluminerie Alouette and, even more recently, Hamilton-based McKeil's shipment via the Seaway of oversize modules and con-



Martin Fournier, Executive Director of St. Lawrence Shipoperators, is flanked at the shortsea conference by Chris Hoonart, Ambassador of the Port of Antwerp, and by Raymond Johnston, President of the Chamber of Marine Commerce.

Martin Fournier, directeur général, Armateurs du Saint-Laurent, est flanqué de Chris Hoonart, ambassadeur du Port d'Anvers, et Raymond Johnston, président de la Chambre de commerce maritime.



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

The focus of the conference will be on partnerships with ports and feature a variety of recognized industry speakers discussing issues relating to building construction partnerships, intermodal partnerships, working with industry and the community for maritime resumption and emergency response, and communications partnerships.

Nanaimo's strategic mid-island location with 3 deep-sea berths, rail-road-sea connections, the west coast's newest cruise terminal, it's role as a regional tourism stakeholder and land developer make it a key economic generator and natural partner on Vancouver island. All the more reason to welcome you to the 55th annual conference.



NANAIMO
PORT AUTHORITY

www.npa.ca

surdimensionnés sont bien connues. Et les sept douzaines de participants à la conférence ont été sensibilisés aux grandes possibilités qu'offriront les gigantesques projets d'exploitation minière et de production d'énergie éolienne en cours ou prévus.

La collaboration est essentielle

La dernière session a été tout spécialement intéressante: on y a demandé aux panellistes comment, selon eux, on pourrait développer et promouvoir le TMCD et aplanir les divers obstacles.

«Il ne faut pas oublier que le TMCD est un maillon de la chaîne et qu'il doit être une valeur ajoutée pour le reste de la chaîne», a noté Jean-François Pelletier, du cabinet-conseil CPCS spécialisé en transport.

Ce dernier juge essentielle la création de partenariats avec d'autres grandes entités de transport. «La confrontation entre modes ne peut déboucher sur des solutions viables à long terme parce qu'elle pousse les parties à rechercher des améliorations individuelles sur le plan logistique.»

À l'instar de M. Pelletier, M^{me} Johanne Gélinas, de Raymond Chabot Grant Thornton, a souligné que les sociétés de transport maritime doivent absolument miser sur la simplification, la transparence et un dialogue constant avec les expéditeurs et les partenaires pour infléchir l'image de complexité du mode maritime. «Le transport maritime a de nombreux avantages.»

Chris Hoonart, ambassadeur du Port d'Anvers où le transport maritime courte distance et par barge représente 47 % du trafic total de 184 millions de tonnes, a expliqué comment ce grand port européen avait prospéré grâce à des initiatives publicitaires et à la création de partenariats avec les industries portuaires et tous les ordres de gouvernement.

Aux partisans du TMCD dans le réseau Grands Lacs-Saint-Laurent, il a livré ce message: «Ayez foi en l'avenir malgré les obstacles. Il y a déjà de nombreux exemples de réussites dans le réseau. Faites mieux connaître les avantages pour l'environnement.»

Claude Comtois, professeur de géographie à l'Université de Montréal et titulaire d'un Ph. D. de l'Université de Hong Kong, a participé à de nombreux projets de recherche sur les transports un peu partout dans le monde. Il a parlé de ce qu'il a appelé «trois relais» importants pour l'avancement du TMCD.

Le premier: faire en sorte que les médias locaux mettent en relief les aspects positifs plutôt que les aspects négatifs du transport maritime. Alors qu'à Anvers, Rotterdam, Hong Kong ou Shanghai, la presse s'abstient géné-

struction materials to a nickel-processing plant in Newfoundland, are well known. Quite specifically, huge mining and wind energy projects, as the seven dozen conference participants were told, hold considerable promise.

Partnership approaches vital

Of special interest was a final session during which panelists were asked to give their opinions on how to expand and promote shortsea shipping as well as how to overcome various obstacles.

“One must not forget that it's a link in the chain, and must therefore position shortsea shipping as an added value to the rest of the chain,” remarked Jean-Francois Pelletier from the CPCS transportation consulting firm.

He regarded as essential the development of partnerships with other, large transportation entities. “Confrontation between modes cannot lead to viable long-term solutions because each party will be seeking individual improvements at the logistics level.”

Like Mr. Pelletier, Johanne Gélinas from Raymond Chabot Grant Thompson underlined the importance for maritime transport firms of offsetting a perceived complex image through simplification, transparency and constant dialogue with shippers and partners. “Maritime is a transport dimension with many advantages.”

Chris Hoonart, Ambassador of the Port of Antwerp, where barge and shortsea services account for 47% of total traffic of 184 million tonnes, explained how this big European port had thrived through the years through promotional initiatives and by developing partnerships with port industries and all levels of government.

To shortsea advocates in the Great Lakes/St. Lawrence System, he had this message: “Believe in the opportunities despite obstacles that may exist. There are many examples of success already in the System. Give greater public visibility to the environmental benefits.”

Claude Comtois, Professor of Geography at the Université de Montréal with a PhD from the University of Hong Kong, has taken part in many transportation research projects around the world. To advance the cause of shortsea shipping, he outlined what he called three relays (trois relais).

The first was to find ways for local media to



Leo Ryan

Geography professor Claude Comtois calls for greater efforts to “harness” the St. Lawrence System with global carriers.

Le professeur de géographie Claude Comtois demande qu'on fasse plus d'efforts pour «harnacher» le réseau du Saint-Laurent avec les grands transporteurs maritimes.

Le répertoire des employeurs maritimes

LE GUIDE DE RÉFÉRENCE PAR EXCELLENCE POUR LA CONNAISSANCE
DE L'INDUSTRIE ET POUR LA RECHERCHE D'EMPLOI!

3^e ÉDITION • 2013-2014

Disponible au
www.csmoim.qc.ca
en version
électronique



Consultez l'Info-emplois maritimes de notre site Web pour connaître les postes à combler.

Produit par:



Comité sectoriel
de main-d'œuvre
de l'industrie maritime

Pour nous joindre:
271, rue de l'Estuaire
Québec (Québec) G1K 8S8
Tél.: (418) 694-9059
Télec.: (418) 694-9401
Courriel: maritime@csmoim.qc.ca



Students in geography and transportation from the Université de Montréal were welcome attendants at the conference.

Les étudiants en géographie et en transport de l'Université de Montréal étaient les bienvenus à la conférence.

ralement de critiquer les infrastructures maritimes, au Canada, les médias se focalisent sur le trafic de drogue et sur les navires qui bouchent la vue dans les ports, d'indiquer M. Comtois.

Le second: comme cela se fait souvent en Europe, identifier les parlementaires susceptibles de défendre les intérêts de l'industrie maritime dans tous les ordres de gouvernement et les inciter à le faire.

Le troisième: attirer les jeunes dans les carrières maritimes, surtout dans l'optique des pénuries croissantes de main-d'œuvre.

M. Comtois a ensuite fait rire l'auditoire en suggérant de dire aux jeunes que s'ils ne travaillent ni dans un port, ni dans un corridor maritime, ni dans la logistique, ils auront raté leur vie.

Plus tôt, M. Comtois avait fait prendre conscience d'une réalité concernant l'avenir du TMCD après avoir évoqué l'impact du nombre croissant de méganavires dans les couloirs commerciaux mondiaux.

La recherche montre que du côté étasunien des Grands Lacs, la proportion de trafic maritime intraLacs a été de 97 % en moyenne depuis 30 ans, contre 75 % du côté canadien, a-t-il fait remarquer. Et selon lui, cette situation ne devrait pas changer beaucoup.

Uniquement dans le corridor du Saint-Laurent entre Montréal et Sept-Îles, 30 millions de tonnes de fret ont été acheminées par TMCD sur un total de 130 millions de tonnes.

M. Comtois est d'avis que le succès du TMCD n'est pas affaire de coûts ou de réglementation (paralysante), mais plutôt de volume.

Les chenaux du Saint-Laurent, a-t-il indiqué, ont une profondeur suffisante pour attirer d'autres grandes lignes de navigation. Il y voit une «fenêtre extraordinaire» encore mal exploitée.

Selon M. Comtois, l'arrivée des méganavires a poussé les grands armements à opter pour une stratégie de transport géographique très différente.

En Méditerranée par exemple, les services de TMCD ont été intégrés à de vastes réseaux avec des géants tels

stress the positives, and not the negatives, of maritime transport. Whereas in Antwerp, Rotterdam, Hong Kong or Shanghai, the press largely refrained from criticizing maritime infrastructures, in Canada media outlets would zero in on drug trafficking and ships blocking views in ports, Mr. Comtois said.

Secondly, in emulation of what one finds frequently in Europe, one should identify and encourage members of parliament who could help defend the interests of the maritime industry at all government levels.

Thirdly, go after attracting the younger generation to maritime careers, especially in the context of rising global manpower shortages in the industry.

Then, in a candid comment that drew laughter from the audience, Mr. Comtois exclaimed: "Tell them (the young) that if they are not working in the port system, a maritime corridor or in logistics, well, they have failed in their lives!"

Earlier, Mr. Comtois delivered what one might describe as a reality check on shortsea shipping prospects after outlining the impact of current mega-ship trends on global trade lanes.

On the U.S. side of the Great Lakes, he noted, research showed that intra-Lakes maritime traffic over the past 30 years averaged 97%. On the Canadian side, three quarters of the traffic was within the Great Lakes. Mr. Comtois foresaw few chances for major shifts.

Just on the St. Lawrence corridor between Montreal and Sept-Îles, shortsea cargo in 2012 amounted to 30 million tonnes versus total traffic of 130 million tonnes.

"In my view," Mr. Comtois said, "the success of shortsea shipping is not a question of costs or (overcoming) regulatory measures, it's a question of volume."

The St. Lawrence channels, he noted, have sufficient depth to attract still more of the leading world shipping lines than at present. He referred to "an extraordinary window" that was not sufficiently exploited.

Maersk Line et MSC.

M. Comtois prône une approche similaire pour développer le transport maritime courte distance sur la voie navigable du Saint-Laurent.

Selon lui, il faut d'abord «harnacher» le réseau du Saint-Laurent avec les grands transporteurs océaniques.

Des arrangements pourraient favoriser un plus grand nombre d'opérations de groupage et des services de collecte-distribution avec des ports d'éclatement dans les Caraïbes. «Les navires vont aller où il y aura des cargaisons.»

Plus tôt, Nicole Trépanier, présidente de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES), avait insisté sur l'importance du transport maritime courte distance pour le corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs. À cette fin, elle avait résumé certaines conclusions actualisées d'une étude réalisée en 2008. (Pour plus de détails, voir la chronique de la SODES dans le présent numéro du MM.)

Dans son allocution, Raymond Johnston, président de la Chambre de commerce maritime, s'est montré résolument optimiste quant à l'avenir du TMCD. Il a fait valoir que la confiance des entreprises était solide grâce notamment à la mise en service cette année d'une nouvelle génération de navires à haut rendement énergétique et respectueux de l'environnement, aux investissements faits dans les ports, les terminaux et l'infrastructure de la Voie maritime, ainsi qu'aux bénéfices attendus des nouveaux accords commerciaux en cours de négociation (en particulier avec l'Union européenne).

M. Johnston a aussi cité les conclusions positives d'une récente étude binationale sur les impacts environnementaux et sociaux du transport maritime dans la région des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent (Détails dans la section *Journal*).

L'exploitation minière et l'éolien ouvrent de nouveaux horizons

Brendan Marshall, directeur des Affaires économiques à l'Association minière du Canada, est venu présenter le point de vue de l'importante industrie minière canadienne sur le transport maritime courte distance. Cette industrie, qui regroupe 220 mines en production ainsi que 33 aluminières et raffineries, emploie 320 000 personnes et génère annuellement des dépenses en capital de 20 milliards de dollars.

Selon M. Marshall, les perspectives à long terme sont encourageantes. La diminution récente du prix des matières premières due à la crise de l'euro et à l'essoufflement des économies de la Chine et de l'Inde est purement cyclique. Selon les prévisions, la demande d'habitations urbaines atteindra 200 millions d'unités d'ici 2030. La reprise économique soutenue

«Because of the advent of mega-vessels,” Mr. Comtois said, “leading operators have adopted a very different geographic transportation strategy.”

For instance, shortsea services have become parts of extensive networks in the Mediterranean with giants like Maersk Line and MSC.

Mr. Comtois advocated a similar approach to develop shortsea shipping on the St. Lawrence waterway.

“One must first harness the St. Lawrence System with the great ocean shipping carriers.”

Such arrangements could encourage more groupage operations as well as feeder services with hub ports in the Caribbean. “Ships will go where there is the cargo.”

Earlier, Nicole Trépanier, President of the St. Lawrence Economic Development Council (SODES) underlined the importance of shortsea shipping for the St. Lawrence-Great Lakes Trade Corridor. In doing so, she summed up some of the updated conclusions of a study undertaken in 2008. (For details, see SODES Column in this issue of MM.)

During his remarks, Raymond Johnston, President of the Chamber of Marine Commerce, gave a resolutely optimistic outlook for shortsea shipping, pointing out that business confidence was strong thanks in part to a new generation of fuel-efficient and eco-friendly ships entering service this year, to the port, terminal and Seaway infrastructure investments being made, and to the expected benefits of new free trade agreements under negotiation (with the European Union in particular).

In addition, Mr. Johnston cited the positive conclusions of a recent bi-national study on the Environmental and Social Impacts of Marine Transport on the Great Lakes-St. Lawrence Seaway Region (See details in *Journal* section).

Expanding horizons in mining and wind energy sectors

Presenting the perspective of Canada's big mining industry for shortsea shipping was Brendan Marshall, Director of Economic Affairs of the Mining Association of Canada. This industry of 220 producing mines and 33 smelters and refineries employs 320,000 people and generates \$20 billion in capital expenditures annually.

According to Mr. Marshall, the long-term outlook is positive. Recent commodity price declines from the Euro crisis and the China/



Bill Marshall foresaw bright prospects for increased shortsea activity due to the long-term global demand for metals and minerals.

Bill Marshall prédit un bel avenir pour le transport maritime courte distance à cause des perspectives à long terme de la demande mondiale de métaux et de minerais.

Leo Ryan



Participants at the conference take a break from the business panel sessions.

Les participants à la conférence prennent une pause entre deux séances de discussion.

Leo Ryan

aux États-Unis s'ajoute à d'autres indicateurs positifs.

Après avoir rappelé que les minières expédient leurs produits par TMCD dans toutes les régions maritimes du Canada, M. Marshall a souligné qu'uniquement dans la voie navigable Grands Lacs-Saint-Laurent, l'exploitation minière génère le transport de 38 millions de tonnes de fret.

Mais, a-t-il ajouté, les exploitants de la Voie maritime doivent composer avec des obstacles comme une réglementation des eaux de ballast intempestive et de bas niveaux d'eau record dans les lacs Michigan et Huron.

«Au vu des prévisions mondiales pour les minéraux et les métaux, la demande intérieure de transport maritime devrait augmenter elle aussi», a indiqué M. Marshall.

Il a souligné la nécessité d'une collaboration relativement aux initiatives de politiques publiques afin de renforcer la chaîne logistique au Canada pour tous les intervenants.

Directeur du Créneau d'excellence éolien de la stratégie ACCORD, Dave Lavoie travaille à la mise en place d'un projet pilote de transport maritime de pales d'éoliennes intra-Québec, en collaboration avec les Armateurs du Saint-Laurent et un promoteur de parc éolien.

M. Lavoie a fait un tour d'horizon du marché de l'éolien au Québec, en Amérique du Nord et outre-mer. D'ici 2030 selon lui, l'énergie éolienne pourrait fournir jusqu'à 20 % de l'électricité consommée dans le monde.

Le transport maritime est déjà largement utilisé dans les différentes chaînes d'approvisionnement pour le transport des composantes d'éoliennes partout dans le monde.

Toutefois, M. Lavoie croit qu'il pourrait, dans les prochaines années, devenir un partenaire clé des industries éoliennes canadienne et américaine, dont les usines devront se tourner vers l'exportation pour survivre.

M. Lavoie prévoit des possibilités intéressantes pour le transport de pales de rotors et de mâts éoliens vers l'ouest du Québec et l'Ontario, l'Ouest canadien et le Midwest des États-Unis via les Grands Lacs, les provinces atlantiques,

India economic slowdowns are merely a cyclical phenomenon. Urban housing demand is projected at 200 million units by 2030. The U.S. economy is steadily recovering, among other positive indicators.

After recalling that miners ship their products through shortsea carriers in all of Canada's shipping regions, Mr. Marshall pointed that in the Great Lakes-St. Lawrence Waterway alone, mining accounts for 38 million tonnes of volume shipped.

But he indicated that Seaway interests faced such issues as confusing ballast water regulations and record low water levels in Lake Michigan and Lake Huron.

"Based on the global outlook for minerals and metals, domestic demand for shipping services is posed to increase as well," Mr. Marshall said.

He stressed the need for collaboration on public policy initiatives to further strengthen Canada's logistics supply chain for all stakeholders.

Director of the Créneau d'excellence éolien de la stratégie ACCORD, Dave Lavoie is working on carrying out a pilot project to use marine transport to ship wind generator blades inside Québec in conjunction with St. Lawrence Shipoperators and a wind farm developer.

Mr. Lavoie offered a detailed overview of the wind energy market in Québec, North America and overseas. By 2030, he said wind energy could supply up to one fifth of the world's total energy.

At present, marine transport is already widely used in supply chains shipping wind energy components around the world.

However, Mr. Lavoie estimates it could become a key partner in the coming years for Canadian and American industries, whose factories will have to turn to export markets to ensure their survival.

Mr. Lavoie foresees good potential in the transport of wind towers and blades towards western Quebec and Ontario, western Canada and the U.S. Midwest via the Great Lakes, the Atlantic provinces, New England



McAsphalt Marine Transportation Limited



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

Lloyds registered | OPA90, USCG and CCG Certified



McAsphalt Industries Limited
8800 Sheppard Avenue East
Toronto, Ontario Canada M1B 5R4
Phone: 416.281.8181
Toll Free: 1.800.268.4238
Website: www.mcasphalt.com

The Black Oil Experts



Leo Ryan

Bruce Hodgson stressed the St. Lawrence Seaway's growing appeal for shortsea shipping.

Bruce Hodgson a souligné que la Voie maritime du Saint-Laurent intéressait de plus en plus les transporteurs maritimes courte distance.

la Nouvelle-Angleterre et l'Amérique latine.

Gilles Morin, président-directeur général de Les Grains Lac Supérieur Ltée, division de Soumat inc. de Winnipeg, a montré comment le transport des céréales était un bon exemple d'utilisation efficace du TMCD.

Craig Middlebrook, administrateur intérimaire de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC) des États-Unis, et Bruce Hodgson, directeur du Développement des marchés à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, ont tous deux souligné que la Voie maritime s'imposait de plus en plus comme une porte d'entrée stratégique en ce qui concerne le TMCD.

Ils conviennent toutefois qu'elle est encore sous-utilisée. Par exemple, la Harbor Maintenance Tax (HMT) des États-Unis, une taxe *ad valorem*, traite de façon discriminatoire les marchandises transportées par bateau par rapport à celles qui sont transportées par train ou par camion. Aucun texte législatif n'a encore reçu l'aval du Congrès pour exempter de la HMT les cargaisons transportées par TMCD sur les Grands Lacs.

De façon générale, a indiqué M. Hodgson, les partenaires de la Voie maritime ont des choses à apprendre des expériences dans les voies navigables européennes. «C'est un travail d'équipe. Tous doivent s'asseoir à la table. Il faut trouver le bon marché et la bonne niche pour exploiter les possibilités.»

Revoir la Jones Act

Parmi les obstacles ou les éléments négatifs énumérés par quelques conférenciers, il est frappant de constater que la Jones Act adoptée en 1920 aux États-Unis demeure une question brûlante. Est-il besoin de rappeler que la plus ancienne loi protectionniste du monde occidental réserve le transport de marchandises entre des ports étasuniens aux navires construits aux États-Unis, dont les propriétaires et les équipages sont étasuniens.

and Latin America.

Outlining how grain transport offered a good example of how shortsea shipping can function efficiently was Gilles Morin, president CEO of Les Grains Lac Supérieur Ltée., a division of Winnipeg-based Soumat Inc.

Both Craig Middlebrook, Acting Administrator of the U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation, and Bruce Hodgson, Director of Market Development of the St. Lawrence Seaway Management Corporation, stressed that the Seaway was garnering more and more support as a strategic gateway for shortsea shipping.

But they agreed that challenges remain to more fully utilize. Per example, the *ad valorem* U.S. Harbor Maintenance Tax effectively treats waterborne cargo differently from cargoes shipped by rail or truck. No legislative vehicle has yet won passage through Congress to create an HMT exemption on shortsea cargoes through the Great Lakes.

Generally speaking, Mr. Hodgson said that Seaway stakeholders had things to learn from experiences in European waterways.

"It's a team sport. Everyone has to come to the table. You must find the right market and right niche to exploit potential."

Re-visiting the Jones Act

Meanwhile, among the obstacles or negatives cited by several speakers, it was striking to note that the U.S. Jones Act of 1920 re-emerged as a burning issue. Need one recall that the western world's longest-surviving protectionist legislation restricts the transport



Leo Ryan

James Frost a été un de ceux qui ont critiqué le plus sévèrement la Jones Act.

James Frost was one of the sharpest critics of the Jones Act.

Le spécialiste du droit maritime Louis Buteau a souligné l'impact négatif de la Jones Act sur le TMCD. Dans un commentaire émotionnel, James Frost de MariNova Consulting, a qualifié la Jones Act de législation antédiluvienne.

Vers la fin des années 1980, les transporteurs canadiens des Grands Lacs ont vainement tenté de faire adoucir radicalement les dispositions de la Jones Act dans le contexte des négociations de libre-échange Canada-États-Unis. La loi a également survécu aux pourparlers de libéralisation du commerce subséquents.

Henry Clayton Cook Jr., éminent juriste du cabinet Seward & Kissel LLP de New York, s'est particulièrement intéressé aux efforts de promotion et de financement du TMCD aux États-Unis, mais il a aussi dû répondre à des questions concernant la Jones Act. Sur ce point, il a été clair: selon lui, des impératifs politiques, économiques et de sécurité vont assurer le maintien de cette loi dans un avenir prévisible.

Par ailleurs, la Loi sur le cabotage canadienne a elle aussi été critiquée, quoique de façon moins acerbe. Selon M. Marshall de l'Association minière du Canada, la Loi sur le cabotage a un effet négatif sur la santé économique du TMCD.

Il a donné comme exemple le transport d'acide sulfurique. Celui-ci exige des navires disposant de réservoirs en acier inoxydable; il n'y en a pas d'immatriculé au Canada et il faut avoir recours à des navires étrangers. Or, la Loi sur le cabotage exige l'obtention d'une licence et de permis de travail pour tous les membres de l'équipage. M. Marshall pose donc la question suivante: «Pourquoi une minière devrait-elle subir des coûts et un fardeau supplémentaires pour livrer ses produits à cause de contraintes liées à la flotte (canadienne)? Ne s'agit-il pas là d'un handicap face à la concurrence?» **M**

of cargo between U.S. ports to vessels that are U.S.-crewed, U.S.-built and U.S.-owned.

The negative impact on shortsea shipping of the Jones Act was acknowledged by maritime lawyer Louis Buteau. In an emotional comment, James Frost of MariNova Consulting, practically qualified the Jones Act as being anti-diluvian...

In the late 1980s, Canadian Great Lakes carriers tried in vain to drastically weaken the Jones Act within the context of Canada-U.S. free trade negotiations. The Jones Act has survived subsequent multilateral trade liberalization talks.

Henry Clayton Cook Jr., a distinguished Counsel with Seward & Kissel LLP of New York City, spoke in detail on shortsea financing and promotional efforts in the United States – but also found himself fielding questions on the Jones Act. In this regard, he made it clear that, in his opinion, compelling political, economic and security matters would prolong its existence in the foreseeable future.

However, Canada's Coastal Trading Act (CTA) was not spared some, though less sharp, criticism. Mr. Marshall of the Mining Association of Canada said the CTA, too, placed limitations on the economics of shortsea shipping.

He cited the example of shipping sulfuric acid. Ships with stainless tanks are required, but there are no such vessels with Canadian registry, so a foreign-flag vessel is required. Due to CTA, there is red tape to get a license and work permits for all of the crew. Thus, Mr. Marshall asks: "Why should a miner incur additional costs/burdens to deliver goods because of (Canadian) fleet constraints – does this not put the miner at a competitive disadvantage?" **M**

Any Cargo. Your Destination.

On any given day our fleet will move a vast range of cargoes including modules & oversized loads up the Atlantic Seaboard, aluminum from Quebec and quartz inbound to Ohio. Versatile tug and barge units provide customized solutions for goods movement & project services throughout the Great Lakes, St. Lawrence Seaway, East Coast and the Arctic. **We're doing business different.**



Innovative Marine Solutions
mckeil.com

Toll Free
1.800.454.4780



Tom Peters

Des plans ambitieux pour le Port de Sydney mais des obstacles à surmonter

Le nouveau maire de la municipalité régionale du Cap-Breton (MRCB) est-il l'homme capable de rallier les troupes et de conduire le Port de Sydney à la viabilité commerciale?

Depuis son élection en octobre dernier, le maire Cecil Clarke a fait beaucoup parler de lui. Cet ancien homme politique provincial s'est retroussé les manches et il a pris les choses en main. Pour lui, il est plus que temps de passer de la parole aux actes.

L'ancien ministre provincial du Développement économique a tenu l'une de ses promesses électorales et il a organisé en février un sommet où les gens d'affaires, les partenaires du Port et l'ensemble de la population étaient invités à se pencher sur les grands dossiers et le développement du Port. Il a même invité l'Administration portuaire de Halifax dans le but de nouer des relations de travail avec le Port de Halifax. Certains y verront une approche révolutionnaire.

Les grands dossiers sensibles à Sydney sont la gouvernance du Port, l'expansion des infrastructures d'accueil des croisières, les perspectives pour le vrac et les marchandises générales, le développement commercial périphérique et bien sûr, le principal: la construction d'un terminal à conteneurs moderne.

La construction d'un terminal de plusieurs centaines de millions de dollars défraie la chronique à Sydney depuis des années. En 2009, Galaxy SARL, un fonds d'investissement spécialisé dans les infrastructures de transport, qui prévoyait devenir un bailleur de fonds majeur pour la construction d'un terminal, a dû retirer ses billes, durement frappé par la récession. En 2011, après le dragage du chenal d'entrée du port, on a recommencé à parler de la construction d'un terminal sur un nouvel emplacement acquis par la municipalité de Laurentian Energy, la compagnie qui avait lancé l'idée du terminal.

Various issues still surround Sydney's ambitious port plans

Will the newly-minted mayor of the Cape Breton Regional Municipality be the man to rally the troops and get the Port of Sydney moving toward commercial viability?

Since his election last October, Cecil Clarke has caused a stir. The former provincial politician has seemingly taken command of the job, has stepped up and basically has said that the time for talk is over and now let's get to work.

The former provincial minister of economic development kept his word on an election promise and held a port summit in February. It brought together the business community, port stakeholders and the public at large, to take a good look at the port issues and potential development. He even invited the Halifax Port Authority with a view to develop a working relationship with the Port of Halifax. Some would see this as groundbreaking.

The major lingering issues in Sydney are such things as port governance, expanding cruise infrastructure, bulk and break bulk opportunities, general commercial development around the port and of course the big one: the potential construction of a modern container terminal.

The construction of a several hundred million dollar terminal has been the talk of the town for a number of years. In 2009, Galaxy SARL, a transportation infrastructure equity fund, had planned to be a major backer of a terminal but was hit hard by the recession and dropped out. In 2011, following the completion of the dredging of harbour's entrance channel, talk of a terminal on a greenfield site purchased by the municipality from Laurentian Energy, the company that initiated the terminal idea, ramped up again.

In 2012 the municipality hired two consultants from New Jer-



Mayor Cecil Clarke.

Le maire Cecil Clarke.

Municipalité régionale du Cap-Breton

En 2012, la municipalité a embauché deux consultants du New Jersey pour faire connaître dans le monde les atouts du Port comme site d'un terminal à conteneurs. Pendant le sommet, ceux-ci ont affirmé que deux groupes manifestaient un vif intérêt pour la construction d'un terminal de 500 millions de dollars à Sydney.

«Nous avons au moins deux groupes de classe mondiale qui sont intéressés à une concession à long terme et par long terme, nous entendons jusqu'à 75 ans», soutenait l'expert-conseil Ed Zimney de Paul F. Richardson Associates Inc.

La nouvelle a à nouveau fait réagir et le maire Clarke ne perdra pas de temps pour donner suite. Il a déclaré qu'on allait valider l'intérêt des deux groupes – des ententes de confidentialité empêchent d'en divulguer les noms – dont il veut rencontrer les représentants pour voir jusqu'à quel point ils sont sérieux. «C'est un dossier très complexe mais j'ai toujours dit que c'est le marché qui va décider où ira le terminal», a déclaré le maire en interview.

Concernant d'autres aménagements possibles, il a parlé d'un prolongement du débarcadère du terminal de croisière; de faire de Sydney un pôle de transbordement du charbon, du minerai de fer et de la biomasse; et d'une meilleure commercialisation du Harbourside Park provincial.



Sydport

Artist rendering of ambitious Sydney container terminal project.

Préfiguration de l'ambitieux projet de terminal à conteneurs de Sydney.

sey to market the port globally as a great site for a container terminal. At the summit, the consultants affirmed they had two groups very interested in a \$500 million terminal in Sydney.

Get to

No matter what – no matter where.

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

Get it there.



HalifaxGetsItThere.ca | 902.426.2620

Retard à cause de dissensions internes

Il y a certains problèmes immédiats qui doivent d'abord être réglés, comme l'amélioration de l'accès ferroviaire, la mise en place à l'entrée du port d'un bon système de signalisation maritime pour que des navires Capesize puissent en toute sécurité venir charger du charbon et d'autres marchandises en vrac, et l'obtention d'un appui massif d'une collectivité locale divisée. Il y a trop de groupes aux points de vue divergents et trop de dissensions internes.

Pour le maire, ces divisions représentent un obstacle, mais qui n'est certainement pas insurmontable. Il est confiant et déterminé.

La municipalité va piloter le processus de développement du Port, affirme-t-il. Un comité du transport va être créé et la transparence sera de toute première importance. La MRCB va inviter tous les groupes à passer par un processus formel et non plus flou comme par le passé.

«Nous devons rétablir notre crédibilité pour qu'on nous fasse confiance et qu'il soit clair que les rapports avec le Port sont encadrés par un processus bien défini. C'est la municipalité régionale qui tiendra la barre et la transparence sera au rendez-vous», a poursuivi le maire.

Cecil Clarke a une vision pour le Port de Sydney. Il est certain qu'il table sur son jugement politique pour en assurer la concrétisation. **M**

«We have two, world class parties, at least, interested in a long-term concession and when we say long term we mean as long as 75 years,” said consultant Ed Zimney of Paul F. Richardson Associates Inc.

The news has stirred the pot again and Mr. Clarke will be hot in pursuit. Mr. Clarke said there will now be a process to validate the interest of the two groups. He plans to set up some meetings with the groups, not mentioned because of confidentiality agreements, to see how serious they are.

“It is a very complex matter but I have always said the market will decide where it (a terminal) goes,” he said in an interview.

As for other potential port opportunities, the mayor talked about an expanded pier at the cruise terminal; Sydney as a transshipment hub for coal, iron ore and biomass; and increased commercialization of the province's harbour side park.

Local infighting complicating progress

There are some immediate issues that need to be resolved before these things happen such as improved rail access to the port, a proper navigational aids system in the harbour entrance channel to allow safe passage of cape size vessels for coal and other bulk commodities and cohesive support from the local community which has been fractured. Too many groups all with their own ideas and too much infighting.

The mayor sees “the too many groups” item as a challenge but certainly not insurmountable. He speaks with confidence and determination.

The municipality will lead the port development process, he says. A transportation committee will be established and transparency will be of the utmost. He said CBRM will invite any interests to come through an established process rather than on an ad hoc process as in the past.

“We have to re-establish ourselves so that there is clarity and confidence that when you are dealing with the port there is firmly in fact a (defined) process. CBRM will lead that process and we will do it as part of a public process,” the mayor said.

Cecil Clarke has a vision for the Port of Sydney. No doubt he is banking on his political savvy to see it through. **M**



25 YEARS

Dilts Piston

HYDRAULICS INC.

1988-2013

Hire the Marine Hydraulic Experts!

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



NAVTECH

NAVAL ARCHITECTURE NAVALE

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

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

IMO - Vega^{THE}

D A T A B A S E

The essential tool for anyone
involved in shipping

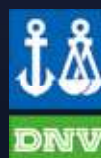


version
17



Scan the code
to find your
local distributor

IMO  INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION
PUBLISHING



visit www.imo.org for your local distributor



Leo Quigley

La situation énergétique: de nouveaux défis se dessinent

Au Canada, l'industrie pétrolière, les Premières Nations et les environnementalistes se chamaillent au sujet des pipelines sous les yeux attentifs de la marine marchande et des directions des ports, mais la situation évolue très rapidement – au point que ce débat pourrait vite devenir sans objet.

Pendant qu'on tergiversait ici, la Russie ouvrait en 2011 son premier oléoduc vers la Chine. Elle est déjà en train de le prolonger et elle envisage de se servir du pipeline Atasu Alashankou pour fournir encore plus de pétrole

Meeting the transportation challenges of new energy trends

As Canada's oil industry, First Nations and environmentalists argue about pipelines and the shipping industry and port management watches intently, the ground beneath them is shifting rapidly – so much so that it could all become a pointless exercise.

As Canada dithers, Russia opened its first oil pipeline to China in 2011 and is now extending that pipeline and planning to supply additional crude oil to its neighbour via the Atasu Alashankou



CP Rail has been increasing its oil-by-rail capacity to meet demand.

CP Rail a augmenté sa capacité de transport de pétrole pour répondre à la demande.



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



brut à sa voisine. De plus, la société d'État Rosneft est en discussion avec des sociétés chinoises pour exploiter de nouveaux gisements d'hydrocarbures sur le plateau continental russe.

Pendant ce temps en Amérique du Nord, la conjoncture change si rapidement qu'on veut inverser le flux de pipelines qui devaient acheminer du pétrole ou du gaz du Point A au Point B pour qu'ils livrent désormais le produit du Point B au Point A.

Toute cette évolution est due à la fracturation hydraulique et au forage horizontal, techniques qui permettent, selon ce que le premier dirigeant de Continental Resources Inc., Harold Hamm, a affirmé devant un comité étasunien de l'énergie et du commerce «de forer à deux milles de profondeur puis de tourner à droite pour forer encore deux milles et atteindre une cible pas plus grosse qu'une épingle».

Ces techniques ont, du jour au lendemain, fait des États-Unis le deuxième pays producteur de pétrole au monde et pourraient lui permettre de réduire de 60 à 45 % sa dépendance du pétrole brut importé.

Grâce à elles, des observateurs privilégiés comme Harold Hamm croient que l'Amérique du Nord pourrait aisément accéder à l'indépendance énergétique d'ici dix ans.

Non seulement la production pétrolière augmente-t-elle très rapidement en Amérique du Nord grâce à ces nouvelles techniques, mais la consommation de pétrole y diminue aussi.

Dans un rapport intitulé *Energy 2020: Independence Day* («Énergie 2020: le Jour de l'indépendance») Edward Morse, responsable mondial de la recherche sur les matières premières à Citigroup, prédit que 30 % du parc de camions lourds des États-Unis roulera au gaz naturel d'ici 2015. Ce seul transfert réduirait de 600 000 barils par jour la demande de gazole.

Pour l'essentiel, le rapport affirme: «D'ici cinq ans, la production combinée du Canada et des États-Unis excédera les besoins prévus. Au cours de cette période, la demande de gaz naturel aux États-Unis devrait arriver au niveau de l'offre, ce qui offrira des occasions inespérées dans le transport et amorcera une réindustrialisation du pays».

Le rapport de Citi prédit que 2013 sera la meilleure année de tous les temps pour le flux de pétrole léger non sulfuré. La capacité des pipelines augmentera de 1,7 million de barils par jour et les chemins de fer – principalement BNSF et le CFCP – offriront 600 000 barils de nouvelle capacité. De plus, la capacité de réception de pétrole par rail va quasi doubler avant la fin de 2013.

Les analystes de Citi prédisent «une nouvelle ère d'industrialisation aux États-Unis, grâce à de l'énergie à meilleur marché» et ils affirment que certains secteurs comme ceux de l'automobile, des produits chimiques et de l'acier s'orientent déjà dans cette direction.

Ils envisagent des pipelines entre le Canada et le golfe du Mexique qui donneraient accès aux marchés intérieurs et aux marchés d'exportation. Cela, affirment-ils, «représentera un défi» pour les autres fournisseurs des terminaux du golfe du Mexique: l'Arabie saoudite, l'Irak, le Koweït, le

pipeline through Kazakhstan. As well, state-owned Rosneft is discussing with Chinese companies new projects to develop hydrocarbon deposits on the Russian continental shelf.

Meanwhile, in North America, the industry is changing so quickly that pipelines that were once intended to move oil or gas from Point A to Point B are reversing to move product from Point B to Point A.

It can all be attributed to hydraulic fracturing and horizontal drilling, a technology in the oil patch that Harold Hamm, chief executive of Continental Resources Inc told a U.S. House Energy and Commerce Committee: "allows us to drill two miles down, turn right, go another two miles, and hit a target the size of a lapel pin."

It's also a piece of technology that has suddenly made the U.S. the second-largest oil producer in the world; able to reduce its crude oil imports from 60 percent to 45 percent.

All this has executives such as Harold Hamm believing North America could easily become energy independent within a decade.

Not only is North American oil production increasing dramatically because of new technology, consumption of oil in North America is diminishing.

In a report "Energy 2020: Independence Day" Edward Morse, Citigroup's global head of commodities research expects 30 percent of the U.S. heavy duty truck fleet to turn to natural gas-based fuel by 2015. That alone would reduce the demand for diesel by roughly 600,000 barrels per day

To make a long story short, the report says: "A half decade from now combined U.S. and Canadian output will be in surplus of projected needs. Over the next five years, demand for natural gas in the U.S. should catch up with supply, opening up unexpected opportunities in transportation and igniting a re-industrialization of the country."

The Citi report predicts that 2013 will be the most dramatic year ever for light sweet crude flows. Pipeline capacity will grow by 1.7 million barrels a day and roughly 600,000 barrels of new capacity will be opened by the railways – primarily BNSF and CP Rail. As well, a near doubling of receiving capacity for oil-by-rail will occur by the time 2013 comes to a close.

Citi analysts expect to see "a new era of U.S. industrialization fuelled by cheaper power" and say there are already industries such as auto, chemicals and steel moving in this direction.

They envision pipelines from Canada to the Gulf of Mexico that would provide access to both domestic and export markets. This, they say, would "provide a challenge" to other suppliers to Gulf-receiving terminals: Saudi Arabia, Iraq, Kuwait, Venezuela

Venezuela et le Mexique devront réduire leurs prix ou seront évincés du marché.

Citi prévoit aussi que les pressions vont se multiplier d'ici deux ans pour qu'on exporte vers d'autres pays et vers la côte est des États-Unis, ce qui entraînera fort probablement une modification des lois étasuniennes pour autoriser le transport maritime de brut du golfe du Mexique jusqu'au littoral Est par des navires non étasuniens.

S'il y a une part de vrai dans les conclusions des analystes de Citigroup, l'Amérique du Nord est à deux doigts de pouvoir compter sur du carburant à meilleur marché qui stimulera la revitalisation de la grande industrie, entraînera une forte augmentation des exportations de pétrole et de GNL et aura un impact économique positif important dans les deux pays.

À notre avis, le Canada pourrait retirer d'énormes bénéfices de ses ressources énergétiques si nous agissons rapidement. Dans le cas contraire, il s'agira d'une occasion manquée non seulement pour la marine marchande, mais pour tous les Canadiens. 

and Mexico; either pushing them out of the market or forcing them to reduce prices.

As well, Citi expects that within two years pressure will grow for exports to other countries and to the East Coast of the U.S. that will most likely result in a change in U.S. laws that will allow the shipping of crude oil from the Gulf to the Eastern Seaboard by non-U.S. flagged ships.

If Citigroup's research is even close to being correct, North America is on the brink of cheaper fuel, a revitalization of major industries, major growth in its oil and LNG exports and a significant positive impact on the economies of both countries.

From where we sit, it appears as though Canada could benefit immensely from its energy resources if we could put shovels in the ground quickly. Otherwise, it will be a missed opportunity for the shipping industry and Canadians generally. 

SODERHOLM MARITIME SERVICES INC.

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

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

Over 30 years experience

24 Hour Emergency Response

**Inspections – In Water Surveys
Surveys in Lieu of Drydocking**

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

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

**U/W Video
U/W Thickness Measurements**

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

Toll Free (Canada and USA): + 1 800.319.3556

Phone: (905) 529.1344

Fax: (905) 529.1370

www.SoderholmMaritime.com

Hamilton, Ontario – Canada



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



Caroline Gravel

Director, Environmental Affairs, Shipping Federation of Canada

Directrice, Affaires environnementales, Fédération maritime du Canada

La nouvelle Annexe V de MARPOL: des effets inattendus?

La dernière année a été marquée par des changements réglementaires majeurs; on pense à l'entrée en vigueur de la Zone de contrôle des émissions en Amérique du Nord, ou encore l'adoption de mesures techniques et opérationnelles pour la réduction des gaz à effet de serre. Pourtant, les modifications de l'Annexe V de MARPOL (qui couvre la gestion des ordures) ont entraîné des changements aussi sinon plus importants que ceux mentionnés ci-dessus depuis le 1^{er} janvier 2013, et n'ont eu que peu d'échos dans la presse maritime.

Quels sont ces changements? En tout premier lieu, une interdiction totale des rejets en mer SAUF si les conditions de l'Annexe sont remplies. Cela clarifie une zone grise de la version précédente du texte, qui permettait les rejets en mer sous certaines conditions mais sans spécifier que tout rejet dans d'autres circonstances était banni. Les nouvelles conditions permettent les rejets de nourriture, les résidus de cargaison, les produits utilisés pour laver les cales à cargaison et ceux pour le lavage des ponts et surfaces extérieures, qui ne doivent pas contenir de substances qui pourraient causer des dommages environnementaux (sous les conditions spécifiées dans le texte). La nouvelle Annexe inclut aussi des changements quant au format du plan de gestion des ordures, ainsi que pour la signalisation à bord. Finalement, l'Annexe inclut des règles plus spécifiques quant au rejet des résidus de cargaison et des carcasses d'animaux.

Nul doute que les changements quant à la clarification des permissions entraîneront certains changements opérationnels pour tous les navires, car ils devront organiser une collecte plus régulière de leurs déchets. Mais certains secteurs seront plus affectés que d'autres, entre autres en ce qui concerne le rejet du fardage. Sous la nouvelle réglementation, le fardage devra soit être incinéré, ou encore être collecté par un fournisseur de service et envoyé à une installation de réception portuaire.

Les conditions quant au rejet des résidus de cargaison et des eaux de cales sont plus problématiques. Ceux-ci peuvent continuer à être rejetés en mer s'ils sont identifiés par l'expéditeur comme ne posant aucun risque pour l'environnement. Cette identification doit se faire selon les critères du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) développé par les Nations Unies. Malheureusement, ces critères

The New Annex V of MARPOL – A Case of Unintended Consequences?

This past year has been characterized by a number of major regulatory changes on the environmental front, including the coming into force of the North American Emission Control Area (ECA) and the adoption of technical and operational measures aimed at reducing greenhouse gas emissions from ships. Another important development occurred at the beginning of 2013, when modifications to Annex V of the MARPOL Convention (which deals with garbage management), came into effect. These amendments will have a significant impact on the maritime industry, despite the fact that they have received scant if any coverage in the maritime press.

What, exactly, are the main changes arising from the new Annex V? First and foremost, the Annex provides for a total prohibition of any discharges at sea, UNLESS a number of specific conditions have been met. This clarifies what many saw as a grey area in the previous version of Annex V, which listed the conditions under which discharges were permitted without explicitly prohibiting discharges under any other conditions. Under the new Annex V, ships can discharge food wastes, cargo residues, and products used to wash cargo holds, decks and external surfaces as long as they do not contain substances that are considered to be harmful to the environment. Annex V also expands the requirements for placards and garbage management plans, and provides specific rules regarding the disposal of cargo residues and animal carcasses.

Some of these changes will require ships to modify their current operational practices, especially insofar as they will have to arrange for their waste to be collected on a more regular basis. This is particularly true with respect to how ships handle dunnage, which must now either be incinerated or collected and transported by a service provider to a designated facility.

The conditions for discharging cargo residues and cargo hold wash waters are more problematic. Theoretically, these can continue to be discharged at sea if the shipper declares that they do not pose any environmental risk, in accordance with the United Nations' Globally Harmonized System for Classifica-

n'ont pas été incorporés dans la plus récente édition du Code maritime international des cargaisons en vrac (IMSBC). L'Organisation maritime internationale (OMI) a entrepris ce travail, mais sans retarder l'entrée en vigueur de la nouvelle Annexe V; en reconnaissance des difficultés que cette situation cause, l'OMI permet l'utilisation d'autres systèmes de classification jusqu'au 1^{er} janvier 2015, à condition que cela soit clairement spécifié dans l'information incluse sous la section 4.2 du Code IMSBC.

La responsabilité quant à la provenance de cette information repose sur l'expéditeur; cependant, le navire est l'entité responsable de l'élimination des résidus et eaux de lavage des cales. Celles-ci sont couvertes par les mêmes conditions que les résidus de cargaison, c'est-à-dire que si elles contiennent des substances considérées comme posant un risque pour l'environnement, elles doivent être envoyées dans des installations de réception. MARPOL régit l'activité des navires, et non celle des expéditeurs; c'est donc dire qu'éventuellement un navire peut être en non-conformité suite aux actions des expéditeurs. De plus, il n'est pas certain que les fournisseurs de services sont informés ou ont évalué les impacts de ces changements, ce qui peut entraîner des limitations aux offres de service.

Dans le contexte canadien, la réglementation applicable est la Réglementation sur la pollution par les bâtiments et les produits chimiques. Celle-ci devra être révisée pour incorporer les changements survenus à l'OMI. Entre-temps, les navires doivent être en conformité avec les obligations de l'État du pavillon et appliquer les nouvelles dispositions, alors que lors de leur transit en eaux canadiennes, les installations ne seront pas nécessairement mises à niveau avant que la demande pour ces services soit clairement établie et la réglementation modifiée. Cela place les navires dans une position quasi intenable, et surtout, inattendue. Ces problèmes seront présentés à la prochaine réunion du Comité de protection de l'environnement marin en mai; espérons qu'ils seront entendus. **M**

The Annex V modifications will only be enforced in Canadian ports after the necessary amendments to the Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations have come into effect.

Dans le contexte canadien, la réglementation applicable est la Réglementation sur la pollution par les bâtiments et les produits chimiques. Celle-ci devra être révisée pour incorporer les changements survenus à l'OMI.

tion and Labelling of Chemicals.

Unfortunately, the International Maritime Organization (IMO) has not yet completed the process of incorporating these criteria into the most recent edition of the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code. As a result, the IMO will allow the use of provisional classification systems up until January

1, 2015, provided that this classification system is clearly specified in the information included in section 4.2 of the Code.

However, responsibility for providing this information resides with the shipper, while it is the ship that is responsible for the disposal of both cargo residues and cargo hold wash waters (the latter being subject to the same conditions as cargo residues; namely, they must be sent to a reception facility if they

contain substances that are considered to pose an environmental risk). This essentially means that a ship could be found to be non-compliant with respect to its MARPOL obligations due to the actions of the shipper rather than any action or omission on its own part.

Moreover, there is no guarantee that service providers such as reception facilities are fully aware of these changes or what they mean, which could have a negative impact on the types of service they are able to or interested in offering.

The Annex V modifications will only be enforced in Canadian ports after the necessary amendments to the Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations have come into effect. Nevertheless, ships transiting Canadian waters are still required to abide by their Flag State obligations and apply the new measures, despite the fact that the facilities they need may not yet be available, and service providers have little incentive to make the necessary investments in this respect. As a result, ships find themselves in a position that is both unexpected and untenable.

These issues will be raised at the next meeting of the IMO's Marine Environmental Protection Committee. Let's hope that they are heard and addressed. **M**





Nicole Trépanier

President, St. Lawrence Economic Development Council (SODES)

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

Le Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs, voie d'accès à la prospérité économique

L'été dernier, lors de la parution du *Magazine Maritime*, je vous faisais part de la nécessité de mettre à jour l'étude sur le Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs, préalablement réalisée en 2008. C'est donc avec plaisir que je vous annonce aujourd'hui la publication de cette mise à jour.

Le Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs a fait face, au cours des dernières années, aux fluctuations des marchés au niveau mondial. Malgré les piètres résultats financiers de plusieurs partenaires commerciaux du Canada, les échanges dans le Corridor sont demeurés passablement stables.

En fait, une croissance se fait même sentir depuis deux ans. Elle est certes lente, mais continue. En 2011, le fret maritime international, en partance et à destination de l'axe Saint-Laurent–Grands Lacs, représentait près de 40 % des échanges internationaux du Canada. Le Corridor joue donc un rôle stratégique indéniable pour les flux commerciaux entre l'Amérique du Nord, du Sud, l'Europe et l'Asie-Océanie.

La mise à jour de l'étude sur le Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs a été réalisée à partir des résultats d'un sondage auquel ont répondu les principaux utilisateurs du système. Ce sondage a d'abord servi à évaluer dans quelles mesures les recommandations formulées en 2008 ont été réalisées ou non. Il a aussi facilité le repérage d'enjeux émergents auxquels sont présentement confrontés ou le seront dans l'avenir les acteurs économiques d'ici. Par la suite, la tenue d'ateliers a permis de dégager un consensus sur les priorités d'actions à entreprendre pour maintenir la compétitivité du Corridor.

Des 15 recommandations formulées en 2008, seules 2 ont été réalisées ou sont sur le point de l'être. Il s'agit de celles concernant la construction d'un quai multi-usager au port de Sept-Îles et de l'abolition du droit d'importation de

The St. Lawrence – Great Lakes Trade Corridor, a Route to Economic Prosperity

In the summer 2012 issue of *Maritime Magazine*, I wrote about the need for an update of the St. Lawrence – Great Lakes Trade Corridor study conducted in 2008. Today, I am pleased to announce its release.

In recent years, the St. Lawrence – Great Lakes Trade Corridor has faced worldwide market fluctuations. Despite the lacklustre financial performance of many of Canada's trading partners, trade in the Corridor has remained relatively stable.

In fact, the past two years have actually posted growth—slow but steady. In 2011, international ocean freight to and from the St. Lawrence – Great Lakes axis represented nearly 40% of Canada's international trade,

showing that the Corridor plays a clear strategic role in trade flows between North America, South America, Europe and Asia-Oceania.

The St. Lawrence – Great Lakes Trade Corridor study was updated based on the results of a survey completed by the system's main users. This survey was used to assess the extent to which the 2008 recommendations had been acted on. It also made it easier to pinpoint emerging choices

and challenges that our economic players are currently facing or will be facing in the future. Finally, workshops were held to build a consensus on priority actions to take to maintain the Corridor's competitiveness.

Of the 15 recommendations made in 2008, only 2 have been, or are about to be, carried out: construction of a multi-user wharf at the Sept-Îles



25 % imputé aux navires étrangers. Les 13 autres recommandations demeurent toujours d'actualité pour l'ensemble des participants à la mise à jour. À cela s'ajoutent de nouveaux besoins devant être rapidement pris en compte.

Le plus criant se résume essentiellement au leadership et à la gouvernance dans le Corridor, qui constituent à l'heure actuelle une importante contrainte au développement de projets.

Cet exercice a démontré une continuité dans les besoins des utilisateurs du système. La SODES souhaite, par l'actualisation des recommandations du secteur privé, apporter une sérieuse contribution au développement du Corridor Saint-Laurent-Grands Lacs. Les recommandations présentées dans cette nouvelle version ne ciblent pas des projets d'investissements précis. Elles serviront plutôt à définir, en partenariat avec les secteurs public et privé, un plan à long terme.

Une stratégie globale et planifiée en termes d'infrastructures, de politiques et de compétences s'impose afin de confirmer la position d'axe de commerce d'envergure mondiale qu'est le Corridor Saint-Laurent-Grands Lacs.

C'est pourquoi la SODES constituera un comité de suivi de l'étude rassemblant des acteurs clés du système. Celui-ci aura comme principal mandat de veiller, de façon concertée, à ce que les recommandations formulées dans l'étude de 2012 soient prises en compte dans le prochain programme d'infrastructures du gouvernement fédéral. 

Port Authority and abolition of the 25% import duty levied on foreign vessels. The remaining 13 are still considered topical by update participants. Added to them are new needs that will soon have to be taken into account.

The most telling of which can be simply stated as Corridor leadership and governance, currently a key project development constraint.

This exercise has highlighted continuity in system users' needs. By updating the private sector's recommendations, SODES hopes to make a solid contribution to St. Lawrence – Great Lakes Trade Corridor development. The updated study's recommendations target no specific investment projects but will be used for long-term planning in partnership with the public and private sectors.

A global strategy complete with well-thought-out infrastructures, policies and jurisdictions is needed to confirm the Corridor's status as a world-class trade axis.

So, SODES is creating a study follow-up committee composed of key system players and mandated primarily to work together to ensure that the recommendations of the 2012 study are reflected in the federal government's next infrastructure program. 



Nous offrons des **solutions intégrées et adaptées** à vos besoins de formation et de recherche !

Solutions adapted to your training and research needs !

Techniques maritimes | Maritime Techniques
Gestion portuaire et transport maritime | Port management and maritime transport
Interventions sous-marines et hyperbares | Underwater and hyperbaric interventions
Navigation électronique | Electronic navigation
Sûreté et sécurité maritime | Maritime Safety and security
Technologies environnementales | Environmental technologies
Mesures d'urgence | Emergency duties
Simulation | Simulation

 **Institut maritime du Québec**
Cégep de Rimouski

 **MARITIME INNOVATION**
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC

418 835-1621 | 418 725-3525
sfc@imq.qc.ca | imar@imar.qc.ca
www.imq.qc.ca | www.innovationmaritime.ca



Don Krusel

*President & CEO, Prince Rupert Port Authority
Vice-Chair, Board of Directors, Green Marine*

*Président et chef de la direction, Administration portuaire de Prince Rupert
Vice-président, conseil d'administration, Alliance verte*

L'innovation et l'esprit d'initiative au cœur de l'engagement de Prince Rupert envers l'Alliance Verte

Innovation and initiative at the heart of Prince Rupert's commitment to Green Marine

Le Port de Prince Rupert s'est engagé à instaurer et à maintenir des pratiques durables sur le plan de l'environnement dans l'ensemble de ses projets et de ses activités d'exploitation.

C'est cet engagement qui nous a incités, en 2010, à devenir le premier port de la côte Ouest à se joindre à l'Alliance verte. Tour à tour, les exploitants de nos terminaux et nos partenaires nous ont emboité le pas: Smit Marine, Quickload Container Examination Facility, Ridley Terminals, Maher Terminals et Tidal Coast Terminals sont venus grossir les rangs de cette alliance d'organismes qui établit de nouvelles normes pour une industrie maritime durable.

Et tout cela intervient sur un fond de transition, alors que cette ville bâtie sur l'essor des pêches et de l'exploitation forestière se détourne peu à peu des ressources naturelles qui l'ont portée pendant près d'un siècle. Désormais, le dernier-né des corridors commerciaux canadiens vers l'Asie-Pacifique mise avant tout sur sa réputation de plus en plus brillante à titre de porte d'entrée rapide et fiable pour le commerce.

La conversion du terminal à conteneurs Fairview, en 2007, a fait la preuve qu'il n'est pas impossible pour une petite collectivité canadienne de soutenir des activités portuaires d'envergure mondiale. Nous nous apprêtons maintenant à illustrer comment il est possible de contribuer à l'expansion à long terme du port en misant sur des pratiques novatrices et écologiques. Parallèlement à la création d'un nouveau département chargé d'encadrer la durabilité de l'environnement, c'est véritablement notre engagement au sein de l'Alliance verte qui a guidé et favorisé notre démarche.

En vue de mesurer notre empreinte écologique, nous venons de lancer une nouvelle étude préliminaire, laquelle comprend notamment la réalisation d'un plan exhaustif pour la pérennité environnementale. Dans le cadre de ces travaux, nous avons dressé un inventaire des émissions portuaires en colligeant les données provenant de tous nos partenaires et locataires portuaires, sans exception. Cet inventaire des émissions s'avérera utile pour élaborer

The Port of Prince Rupert is committed to developing and maintaining environmentally sustainable practices across all of our operations and projects.

This commitment led to our decision, in 2010, to become the first West Coast port to join the Green Marine program. One by one, our terminals and partners are following suit: Smit Marine, Quickload Container Examination Facility, Ridley Terminals Inc., Maher Terminals and Tidal Coast Terminals have joined the alliance of marine organizations that are setting a new standard for sustainable industry.

This is happening against the backdrop of a city that is making the transition from a natural resource boomtown built on a century of fishing and logging. The future of Canada's newest trade corridor to the Asia-Pacific region is being built on our growing reputation as a fast and reliable gateway for trade.

The conversion of the Fairview Container Terminal in 2007 proved that a small Canadian community can support a world-class port operation. Now we're setting out to show that innovative and respectful environmental practices can complement long-term port expansion.

Our involvement in Green Marine has guided and enhanced our efforts, in conjunction with a newly-created department responsible for managing environmental sustainability.

Including the completion of a comprehensive environmental sustainability plan, the Prince Rupert Port Authority launched a baseline study to fully measure and understand our environmental footprint. In the course of this work, we conducted a port emissions inventory, collecting data from 100% of our port partners and tenants. The emissions inventory will inform new work being done on an air dispersion model, in order to predict how emissions move through the region. An ongoing water

The Port of Prince Rupert has launched a baseline study to fully measure its environmental footprint.

Le Port de Prince-Rupert a entrepris une étude de base pour bien mesurer son empreinte écologique.

un nouveau modèle de dispersion atmosphérique et ainsi prédire le déplacement des émissions dans la région. Des données similaires seront tirées d'un programme continu sur la qualité de l'eau.

Il faut dire que bon nombre de nos initiatives reposent sur des partenariats stratégiques. Par exemple, de concert avec le ministère provincial de l'Environnement, le port a mis sur pied une station météorologique automatisée en pleine ville. De même, grâce à une collaboration avec l'un des médias locaux, nos stagiaires d'été ont pu mener une campagne publique de durabilité environnementale axée sur les moyens d'atténuer les impacts que nous engendrons sur notre écosystème portuaire. Enfin, pratiquement tous les membres du personnel se sont engagés à adopter des modes de «transport écologique» pour se rendre au travail pendant la belle saison. Voilà tout un défi, étant donné que notre ville est l'une des plus pluvieuses du Canada!

D'ailleurs, lorsqu'il s'agit d'environnement, nous avons tendance – à l'instar de l'Alliance verte – à ratisser large. Le respect de nos voisins est tout simplement essentiel pour préserver le «contrat social» duquel dépendent nos activités portuaires. Au cours des trois dernières années, le fonds d'investissement communautaire du port a versé plus d'un million de dollars à diverses initiatives, dont la construction d'infrastructures sportives scolaires, à divers attraits patrimoniaux ainsi qu'à des sociétés de conservation.

Dans le cadre de notre engagement social, nous tenons aussi à témoigner aux Premières Nations tout le respect qu'elles méritent. Pendant plus de 10 000 ans, Prince Rupert a servi de point de convergence pour le commerce sur la côte Ouest. Par des accords conjoints conclus avec les Premières Nations de la région, ces collectivités continuent aujourd'hui de bénéficier des avantages importants que leur procure désormais le commerce du XXI^e siècle.

Du reste, à titre de nouveau membre du programme de mentorat de l'Alliance verte, nous espérons avoir l'occasion de participer à des échanges fructueux au sujet d'initiatives comme celles-là.

Au sein du Port de Prince Rupert, nous avons constaté qu'il est possible de renforcer les collectivités en faisant preuve d'innovation et d'initiative en matière de durabilité, au sens large. En favorisant la collaboration et en stimulant les progrès au sein de la communauté maritime nord-américaine, il ne fait aucun doute que l'Alliance verte saura susciter un impact tout aussi positif. **M**



APPR

quality sampling program will provide similarly useful data.

Many of our initiatives are powered by strategic partnerships. For example, in cooperation with BC's Ministry of Environment, the Port Authority has established an automated meteorological station in the city. Through a unique relationship with a local media outlet, our summer students conducted a public environmental sustainability campaign highlighting ways to ease our impact on the harbour ecosystem. Nearly all Port Authority staff members made a commitment to summer-time "green commuting"—no small feat in one of Canada's rainiest cities!

When it comes to our environment, we—like Green Marine—define the term broadly. Respect for our neighbours is vital to maintain the port's "social license" to operate. In the last three years alone, the Port Authority's Community Investment Fund has made contributions of over a million dollars to initiatives that enhance the health and livability of our region. Beneficiaries include sports infrastructure in the local school district, heritage attractions, and conservation societies.

Our commitment to social license includes demonstrating respect for First Nations. Prince Rupert has been a locus for west coast trade for some ten thousand years. Through joint venture agreements with local First Nations, twenty-first century commerce continues to offer significant benefit to members of these communities.

And as a recently-initiated member of Green Marine's mentorship program, we anticipate fruitful dialogue on these types of initiatives.

At the Port of Prince Rupert, we have observed that demonstrating innovation and initiative in sustainability—broadly defined—builds a stronger community. By fostering collaboration and spurring advancement across the North American marine community, Green Marine's impact will be similarly positive. **M**



*The **Baie St. Paul** took on her first cargo of iron pellets at the Port of Duluth late last December before heading for the Port of Québec.*

Le Baie St. Paul a chargé sa première cargaison de boulettes de fer dans le port de Duluth à la fin de décembre avant de mettre le cap sur Québec.



CANADA STEAMSHIP LINES

100^e anniversaire de CSL CSL 100th Anniversary



***CSL Group positions
for the future***

***CSL se positionne
pour l'avenir***



The Atlantic Erie self-unloader is seen frequently in the waters of the Great Lakes/Seaway System.

L'autodéchargeur **Atlantic Erie** est une silhouette familière sur le réseau Grands Lacs/Voie maritime.

CSL se positionne pour l'avenir

CSL Group positions for the future

Leo Ryan

L'histoire foisonne de figures colorées et inspirantes, de triomphes et de tragédies. Que l'on pense seulement aux magnifiques paquebots de la Grande Flotte blanche (Great White Fleet) qui faisaient jadis des croisières estivales sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs. Et aux 17 cargos et nombreux membres d'équipage qui ont succombé sous les coups de l'ennemi pendant les deux guerres mondiales. De grands personnages du monde canadien de la finance comme sir James Dunn et Paul Desmarais de Power Corporation ont joué des rôles clés. L'ancien propriétaire Paul Martin a réorganisé la compagnie avant de devenir plus tard... premier ministre du Canada. La Canada Steamship Lines, aujourd'hui filiale du Groupe CSL, fête cette année son centenaire. Créée le 17 juin 1913 par la fusion de 11 compagnies de transport maritime, elle est maintenant le premier armateur mondial d'autodéchargeurs d'eaux intérieures et hauturiers.

Piloté par de nouvelles équipes de direction dans les activités intérieures et internationales, le puissant Groupe CSL de

The story of the past is rich in colourful, visionary figures as well as in triumphs and tragedies. There were the palatial passenger ships of the Great White Fleet that once provided summer tours on the St. Lawrence River and the Great Lakes. Seventeen cargo ships and the lives of many crew members were lost to enemy action during two world wars. Such grandees of Canadian finance as Sir James Dunn and Paul Desmarais of Power Corporation played pivotal roles. Former owner Paul Martin reshaped the company before eventually becoming... Prime Minister of Canada. What evolved through the years into the world's leading operator of self-unloaders in the inland and deepsea trades is 100 years young – with its creation dating back to June 17, 1913 when 11 shipping companies merged to form Canada Steamship Lines, today a subsidiary of CSL Group.

Montréal emploie environ 2 000 personnes, personnel navigant et employés de bureau, à Montréal et dans les bureaux affiliés de Halifax, Winnipeg, Burlington (Ontario), Beverly (Massachusetts), Windsor (R.-U.), Bergen (Norvège), Singapour et Sydney (Australie).

Le Groupe assure à l'heure actuelle la livraison de plus de 70 millions de tonnes de marchandises pour ses clients des secteurs de la construction, de l'acier, de l'énergie et de l'agro-alimentaire. De ce total, 22 millions de tonnes représentent l'apport de la Canada Steamship Lines qui se spécialise dans le transport sur la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs.

Dans le sillage de ce qu'on doit qualifier de spectaculaire renouvellement de la flotte privilégiant l'efficacité énergétique et les attributs écologiques (voir autres articles), la compagnie paraît bien placée pour faire face aux multiples défis présents et futurs d'un environnement économique mondial instable. Interviewés sur ce point par le *Maritime Magazine*, Rod Jones, président et chef de la direction du Groupe CSL, et Louis Martel, président de la Canada Steamship Lines, ont exposé leur vision de l'avenir.

À l'avant-garde mondiale du transport maritime «vert»

M. Jones a souligné que CSL veut devenir chef de file mondiale en matière de transport maritime soucieux de l'environnement.

Tant M. Jones que M. Martel ont rappelé que ce sont trois changements particuliers qui ont, il y a quelques années, créé un climat favorable à des investissements massifs dans de nouvelles constructions pour renouveler une flotte vieillissante avec des navires de la classe Trillium.

Il y eut d'abord en octobre 2010 l'élimination depuis longtemps espérée d'un droit de 25 % dont le gouvernement fédéral frappait les navires construits à l'étranger, taxe qui n'était

Anchored by new management teams in domestic and international operations, the powerful Montreal-based CSL Group employs approximately 2,000 people. These include ship personnel and all office employees in Montreal and affiliate offices in Halifax, Winnipeg, Burlington (Ontario), Beverly (Massachusetts), Windsor (U.K.), Bergen (Norway), Singapore and Sydney (Australia).

The Group currently delivers more than 70 million tonnes of cargo for its customers in the construction, steel, energy and agro-food sectors. Canada Steamship Lines specializes in the Great Lakes-St. Lawrence Seaway trades, and accounts for some 22 million tonnes.

In the wake of what can only be described as a spectacular fleet renewal with strong fuel-efficiency and 'green' features (see separate reports), the company appears well-positioned to confront the many challenges of the present and future in a complex, volatile global economic environment. Interviewed in this regard by *Maritime Magazine*, Rod Jones, President and CEO of CSL Group, and Louis Martel, President of Canada Steamship Lines, offered their insights on what lies ahead.

In the world vanguard of 'green' shipping

Mr. Jones emphasized that "CSL is striving to become a world leader in environmentally-responsible shipping."

Both Mr. Jones and Mr. Martel recalled that three special factors several years ago allowed the stars to align in favour of big investments in newbuildings to begin replacing an aging fleet with Trillium Class vessels.

One was the long-sought removal by the federal government in October 2010 of a punishing 25% duty on foreign-built vessels that was not offset by competitive capability and pricing at Canadian shipyards. Secondly, a Canadian dollar at par with the U.S. dollar made orders placed at foreign shipyards much more affordable. And thirdly, newbuilding prices had dropped drastically at Asian and other foreign shipyards anxious to find contracts in wake of the 2008 financial crisis.

"It's an exciting time at CSL right now and being part of a new management team



Rod Jones, President of the CSL Group, evokes "flexibility" as a key, corporate fleet strategy for meeting the challenges of rapid market changes.

Selon Rod Jones, président du Groupe CSL, la clé pour faire face aux défis liés aux fluctuations rapides des marchés, c'est la «flexibilité» de la flotte.

Louis Martel, President of Canada Steamship Lines, strongly emphasizes that "you can't separate commercial success from environmental sustainability."

Louis Martel, président de la Canada Steamship Lines, insiste sur le fait que le succès commercial et la durabilité écologique sont étroitement liés.

contrebalancée ni par une capacité concurrentielle ni par des prix compétitifs des chantiers navals canadiens. Puis, un dollar canadien à parité avec la devise américaine a rendu beaucoup plus abordables les commandes passées dans des chantiers navals étrangers. Et enfin, le prix des nouvelles constructions a chuté brutalement dans les chantiers navals étrangers d'Asie et d'ailleurs qui se disputaient féroce-ment les contrats pour se relever de la crise financière de 2008.

«C'est une période emballante à CSL et nous sommes privilégiés de faire partie d'une nouvelle équipe de direction qui entame ce renouvellement majeur de la flotte», a déclaré M. Martel.

Louis Martel a succédé à Gerry Carter comme président de la Canada Steamship Lines en avril 2012. Il était jusque-là vice-président des Opérations techniques au bureau de CSL International à Beverly. En sa qualité d'architecte naval à la tête du Groupe des opérations techniques, M. Martel a été le «quart-arrière» des programmes de nouvelles constructions de la compagnie.

En réponse à une question, M. Martel a déclaré: «Il n'est plus possible de séparer la durabilité écologique du succès commercial. Nos clients ne l'acceptent plus. L'excellence environnementale est également importante pour les employés en place et des navires ultramodernes sont un excellent outil de marketing pour attirer du sang nouveau technophile chez nous. «L'existence même des navires de la classe Trillium témoigne de notre confiance dans l'avenir du transport maritime canadien et de la Voie maritime du Saint-Laurent.»

À la fin des années 1990 et dans les premières années du siècle actuel, quatre navires de CSL ont été mis à niveau au chantier naval de Port Weller à St. Catharines (Ontario). On leur a greffé de nouvelles avant-coques afin de prolonger leur durée de vie commerciale.

Toutefois, selon M. Martel, une solution complète à long terme nécessitait non seulement une nouvelle avant-coque, mais aussi une nouvelle salle des machines pour améliorer de façon importante la consommation de carburant. C'était là un objectif crucial du nouveau programme de renouvellement de la flotte.

Commentant les diverses réalisations techniques qu'intègre la nouvelle génération d'autodéchargeurs, M. Martel a cité en particulier un système de déchargement contrôlé par ordinateur qui règle le débit selon la nature de l'opération.

«Cela se fait de façon écologique sans même qu'on ait besoin de voir la cargaison, celle-ci est complètement cachée. Le navire se range le long du quai et la flèche de déchargement est placée dans une trémie couverte ou un convoyeur amène la cargaison.»

Selon M. Martel, pour le transbordement d'un laquier à un cargo océanique, CSL a mis au point une technique raffinée qui fait appel à une flèche télescopique qui s'allonge et se rétracte au besoin pour bien répartir la cargaison dans la cale du cargo.



Leo Ryan

coinciding with such a major fleet renewal," Mr. Martel said.

Louis Martel succeeded Gerry Carter as President of Canada Steamship Lines in April 2012 after earlier acting as Vice-President, Technical Operations in the CSL International office in Beverly. A naval architect heading the Technical Operations Group, Mr. Martel 'quarterbacked' the company's newbuilding programs.

In answer to a question, Mr. Martel declared: "You can't separate commercial success from environmental sustainability any more. Customers expect it as a condition of doing business with you. Also, environmental excellence is important for existing employees and state-of-the art ships are a great marketing tool to attract technologically-aware new blood into the company.

"The very existence of the Trillium Class ships reflects our confidence in the future of the Canadian shipping industry and the St. Lawrence Seaway."

In the late 1990s and early years of this century, four long-serving CSL ships were upgraded at Port Weller Dry Docks in St. Catharines, ON with new forebodies which extended their commercial life.

However, Mr. Martel said that "an entire, long-term solution required not only a new forebody but a new engine room to significantly improve fuel efficiency. This was critical in our recent fleet renewal."

Commenting on various technical achievements of the new generation of self-unloaders, Mr. Martel pointed to an unloading system regulated by computer to function very quickly or slowly, depending on the nature of the operation.

"This is eco-unloading without even seeing the

CHAMBER OF
MARINE COMMERCE



CHAMBRE DE
COMMERCE MARITIME

CONGRATULATIONS CSL ON

100 YEARS

OF DELIVERING EFFICIENT, SAFE AND
ENVIRONMENTALLY SMART TRANSPORTATION



www.cmc-ccm.com



De nouvelles tendances dans le transport maritime sur les Grands Lacs

En ce qui concerne les conditions du marché, M. Martel fait observer que l'industrie maritime des Grands Lacs est plus influencée qu'auparavant par la situation mondiale. Par exemple, les prix des produits de base comme le minerai de fer et le charbon influent sur nos résultats, au même titre que la situation économique en Asie et en Europe. Pendant des années, les facteurs dominants étaient essentiellement la demande dans les industries de l'acier au Canada et aux États-Unis, de même que pour le transport de céréales outre-mer. La dynamique est différente de nos jours.

«Il y a des mouvements inconnus auparavant, comme le transport de minerai de fer vers l'extérieur plutôt que vers l'intérieur des Grands Lacs», a indiqué M. Martel.

Dans la même veine, M. Jones a rappelé qu'il y a cinq ans, CSL importait de grands volumes de charbon en Amérique du Nord: «Aujourd'hui, ces importations sont presque complètement tarées et nous exportons du charbon d'Amérique du Nord en faisant du transbordement ou du transport sur les Grands Lacs.»

«On ne peut parier que les modèles d'affaires d'il y a 15 ans seront toujours valables dans 10 ans.»

«La clé, c'est la flexibilité», de souligner M. Jones, avant d'ajouter qu'une stratégie de base dans toutes les régions c'est de s'assurer que CSL a le nombre adéquat de navires pour répondre aux besoins de ses clients. «Quand nous mettons en service de nouveaux navires, nous recyclons ou désarmons proportionnellement une capacité moins efficace pour être certains de conserver le bon dosage.»

Même si le programme de nouvelles constructions est un élément très positif, M. Jones prévient: «Il y a longtemps que nous n'avons pas eu à faire face à tant d'incertitude dans toutes les régions que nous desservons.»

«Le ralentissement économique dans le monde développé nous préoccupe beaucoup», a-t-il déclaré.

«En même temps, les marchés du transport maritime de fret sont très déprimés. La majorité des entreprises mondiales de transport maritime ont de gros problèmes financiers – situation que ne peuvent qu'aggraver les taux de fret historiquement bas.»

C'est pourquoi, selon M. Jones, certains transporteurs maritimes se sont agressivement lancés dans des secteurs d'activité «où ils n'auraient normalement rien à faire».

Selon les analystes, il y a des signes montrant que le PIB des États-Unis pourrait connaître une progression de 3 %, mais de forts vents contraires provoquent l'essoufflement de l'économie canadienne.

Les perspectives en Asie et en Europe

Facteur critique, l'Europe occidentale est toujours empêtrée dans des difficultés financières, a déclaré M. Jones. «La région méditerranéenne est vraiment affectée. Nous pensons contraction et non croissance là-bas.»

Et qu'en est-il de marchés comme l'Australie?

À cela, M. Jones répond: «L'Australie, qui avait profité du boom asiatique, connaît elle aussi des difficultés récemment.

«Il y a en réalité deux économies en Australie, d'expliquer M. Jones. D'un côté, l'économie minière, fondée sur les exportations, qui pousse à la hausse le dollar australien. De l'autre, le reste de l'économie, qui souffre de

cargo that is completely covered. We come alongside a dock, place the boom into a covered hopper and the cargo flows inside with a conveyor.»

In transshipping from a Laker to an ocean vessel, CSL has developed a sophisticated technology, said Mr. Martel. «You have a telescopic boom that you can extend or retract to trim the cargo more evenly inside the hold of the ocean-going ship.»

New trends mark Great Lakes movements

Turning to market conditions, Mr. Martel observed that «in the past, the Great Lakes marine industry was less impacted by global developments than today. For instance, overall pricing for commodities like iron ore and coal is affecting our business, just as it is by economic trends in Asia and Europe. For many years, the dominant factors were basically demand in the U.S. and Canadian steel industries and grain shipments overseas. Now the dynamics are changing.»

«There are movements today that were not taking place before, like iron ore out of the Great Lakes instead of into the Great Lakes», Mr. Martel said.

Along the same lines, Mr. Jones recalled that five years ago CSL was importing large volumes of coal into North America. «Now, it's almost all gone and we are exporting coal out of North America through transshipment or moving coal down the Great Lakes.

«You can't bet that the business model of 15 years ago will still be there in 10 years.»

«The key is flexibility», Mr. Jones stressed, adding that a core strategy in all regions is to ensure that CSL has the right number of ships to meet the needs of its customers. «As we bring the new ships on stream, we will re-cycle or lay up the less efficient capacity to make sure we have the right mix.»

Though the newbuilding program represents a highly positive element, Mr. Jones cautions that «we are facing more uncertainty than we have in a long time in all of our market regions.»

Of wide concern, he said, is the economic slowdown in the developed world.

«At the same time, the cargo shipping markets are very weak. Most of the global shipping companies are facing substantial financial issues – a situation not helped by historically low freight rates.»

As result, Mr. Jones indicated, some shipping firms have aggressively entered trades «where normally it does not make sense.»

While analysts say U.S. GDP is showing signs of bouncing up to 3%, stiff headwinds have put the Canadian economy into slow motion.

Perspectives in Asia and Europe

In a critical trend, Western Europe continues to struggle with financial woes, said Mr. Jones. «The Mediterranean region is really suffering at present. We are seeing shrinkage rather than growth there.»

What about markets like Australia?

Here, Mr. Jones replies: «Australia, which had benefited from the Asian boom, has also lately been suffering.

«There are, in fact, two economies in Australia», Mr. Jones explained. «There is the mining export economy



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

l'appréciation du dollar australien. Et nous desservons la partie de l'économie qui va moins bien.»

Et la Chine, le géant asiatique dont l'économie qui connaît la plus forte croissance au monde?

À cet égard, M. Jones place les choses dans une perspective distincte: «Je considère la Chine principalement pour son impact sur l'ensemble du monde, sur les produits miniers et sur les possibilités de transbordement susceptibles de nous intéresser – il n'est pas nécessairement question de placer des autodéchargeurs sous pavillon chinois sur les côtes de Chine. Nous avons une coentreprise en Chine il y a des années, mais il ne s'agit plus d'un domaine d'intérêt privilégié pour nous actuellement.»

M. Jones poursuit néanmoins ainsi: «Nous souhaitons pourtant établir des routes pour nos transbordeurs entre des pays d'Asie. Nous avons déployé des efforts de marketing en Inde, en Indonésie, aux Philippines et ailleurs, et avec un certain succès.»

Un des problèmes de l'exploitation d'autodéchargeurs, de poursuivre M. Jones, c'est qu'il faut une masse critique de navires pour fonctionner efficacement. «Nous avons affronté ce problème pour la première fois quand, au début des années 1980, nous sommes sortis des Grands Lacs avec un ou deux navires seulement. Lorsque nous avons au moins 20 navires dans une région, il y en a toujours qui sont bien placés pour assurer un service efficace. Mais nous n'avons pas de masse critique en Asie pour le moment.»

Pour conclure, M. Jones a déclaré: «CSL a pratiqué une stratégie très délibérée de diffusion de nos produits et services partout dans le monde. Lorsqu'il y a une possibilité de faire des incursions importantes dans un nouveau pays ou une nouvelle région comme l'Australie, l'Europe et l'Asie, nous la saisissons.» 

which has been driving up the Australian dollar. There is the rest of the economy suffering from the high Australian dollar. And we are really servicing the other part of the economy that is not doing as well."

And China, the Asian giant and the world's still fastest-growing economy?

In this connection, Mr. Jones puts things in a distinct perspective. "I view China mostly from its impact on the whole world and on the mining product and potential transshipment opportunities we may be looking at – rather than at necessarily moving self-unloaders under Chinese flag on the Chinese coast. We had a joint venture in China a few years ago, but don't see it presently as a huge area of focus."

However, Mr. Jones went on to say: "But we are interested in trying to find self-unloader trades between countries in Asia. We have carried out various marketing efforts in India, Indonesia, the Philippines and other areas, and have had some success."

One of the problems of operating self-unloaders, Mr. Jones continued, is that one needs a critical mass of ships to operate ships efficiently. "We first faced this problem when we first went outside the Great Lakes in the early 1980s when we had just one or two ships. When you have 20-plus ships in a region, you can always have ships in position to run things efficiently. But we are facing that lack of critical mass in Asia at the moment."

Otherwise, in conclusion, Mr. Jones said, "CSL has followed a very deliberate strategy to grow our products and services worldwide. When there have been opportunities to make significant inroads into a new country or region, like Australia, Europe and Asia, we take advantage of it." 

CSL Group Management Team / Équipe de gestion

- Rod Jones, *President and CEO* • Président-directeur général
- Louis Martel, *President, Canada Steamship Lines* • Président, Canada Steamship Lines
- Jakob Hansen, *VP and Managing Director, CSL Asia / CSL Transhipment* • Vice-président et directeur général, CSL Asie/Transbordement
- Jeff Barnes, *VP and Managing Director, CSL Europe* • Vice-président et directeur général, CSL Europe
- Greg Metcalfe, *VP and Managing Director, CSL Australia* • Vice-président et directeur général, CSL Australie
- John Sypnowich, *VP, Legal and Corporate Secretary* • Vice-président, Affaires juridiques et secrétaire général
- Matthew Carson, *VP Finance & Administration* • Vice-président, Finances et administration
- Martine Rivard, *VP, Human Resources* • Vice-présidente, Ressources humaines

Canada Steamship Lines Management Team / Équipe de gestion

- Louis Martel, *President* • Président
- Dan McCarthy, *VP Marketing & Customer Service* • Vice-président, Marketing et service à la clientèle
- Claude Dumais, *VP Technical Operations* • Vice-président, Opérations techniques
- Kirk Jones, *VP Sustainability, Government and Industry Affairs* • Vice-président, Développement durable, affaires industrielles et gouvernementales
- Harry Christopoulos, *Controller* • Contrôleur

ASSISTING THE GREAT



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

(Hyp. : variation de la force)

GROUPOCEAN.COM

HARBOUR TOWING

DREDGING

MARINE EQUIPMENT RENTAL

MARINE TRANSPORTATION

SHIP AND INDUSTRIAL REPAIR

SHIPYARD

OCEAN 40
MARINE INGENUITY
1972-2012

Historical highlights of CSL's 100 momentous years

Dates mémorables des 100 années d'existence de CSL



*In the 1920s and 1930s, CSL's passenger business reached a peak, with travelers around the world flocking to Canada to enjoy its scenery on the St. Lawrence River and the Great Lakes and such turn-of-the-century hotels as Manoir Richelieu. This photo shows the **Cape Diamond** on the Québec City waterfront.*

Les années 1920 et 1930, sont l'âge d'or du transport de passagers à CSL. Des voyageurs du monde entier affluent au Canada, attirés par la beauté des paysages du Saint-Laurent et des Grands Lacs et par les fastueux hôtels du tournant du siècle comme le Manoir Richelieu. On voit ici le **Cape Diamond** accosté à Québec.

Avant 1913

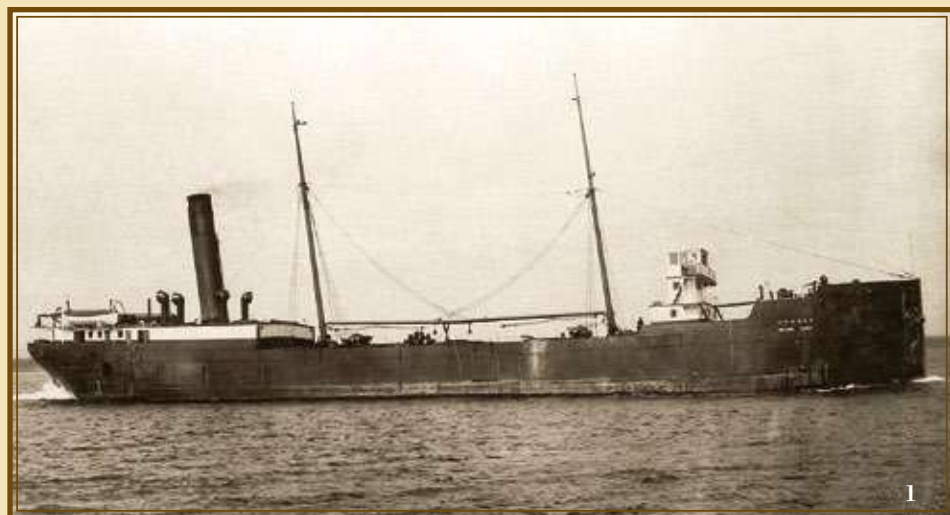
En 1845, Jacques Sincennes fonde la Compagnie du Richelieu. Avec un vapeur à aubes et une barge remorquée, il transporte les produits des agriculteurs sur le Richelieu et le Saint-Laurent jusqu'au marché de Montréal. Le Richelieu relie le lac Champlain au fleuve Saint-Laurent. L'entreprise de Sincennes devient la Richelieu & Ontario Navigation Company, qui deviendra plus tard la Canada Steamship Lines.

Des entreprises de transport maritime intérieur comme celle de Sincennes se développent et se multiplient dans les 68 années suivantes mais de manière très fragmentée; elles desservent des routes distinctes avec très peu de chevauchements ou de coordination des services.

Pre-1913

In 1845, Jacques Sincennes creates La Compagnie du Richelieu, consisting of one paddle steamer and a towed barge to help farmers get their goods up the Richelieu River and along the St. Lawrence River to market in Montreal. The Richelieu River links Lake Champlain and the St. Lawrence River. Sincennes' company evolves into the Richelieu & Ontario Navigation Company, the foundation of what would eventually become Canada Steamship Lines.

Inland shipping ventures such as Sincennes' grow and multiply over the next 68 years in a very fragmented way, with each serving a particular route and little overlap or coordination of services.



1- The **Dundee** was sunk by a U boat off the coast of Cornwall, England on January 31, 1917.

1- Le **Dundee** a été coulé par un U-boot au large des côtes de Cornouailles en Angleterre, le 31 janvier 1917.

2- Launched in 1928, the **Coalhaven** was the prototype for all future CSL self-unloaders.

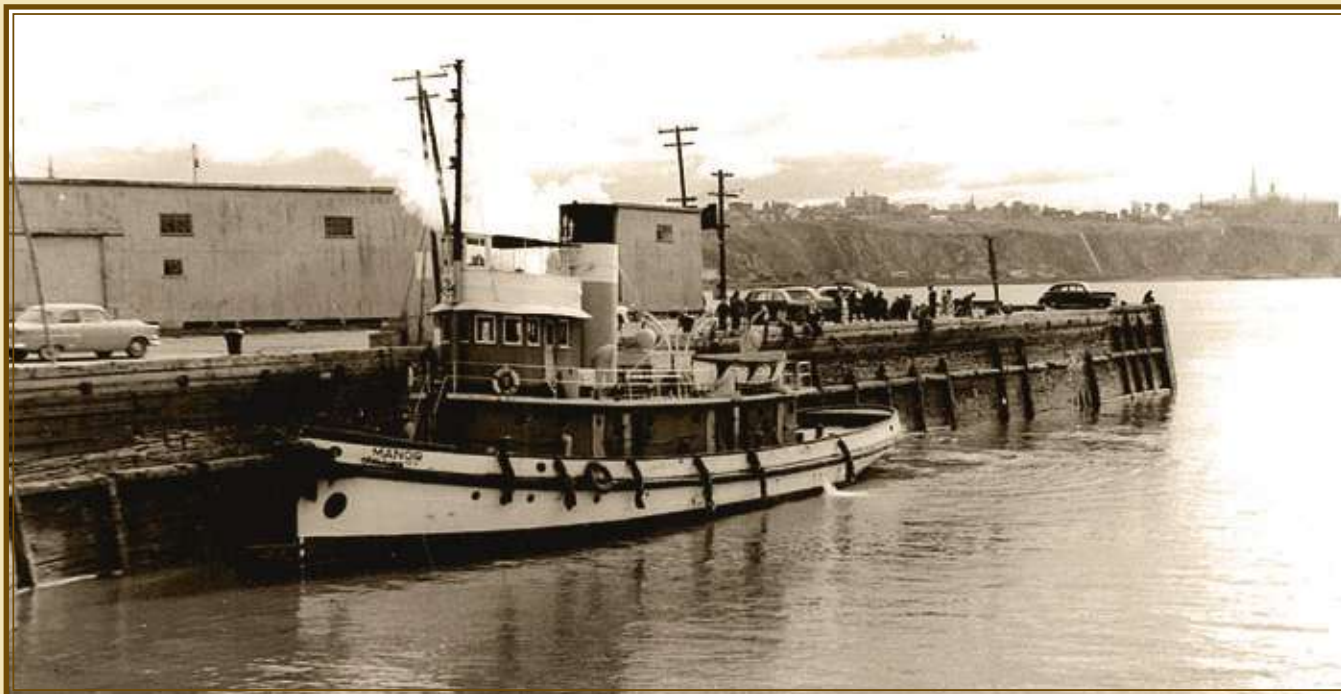
2- Lancé en 1928, le **Coalhaven** est le prototype de tous les futurs autodéchargeurs de CSL.

1913

La croissance sans précédent de la population du Canada dans les premières années du XX^e siècle et l'expansion démographique vers l'Ouest nécessitent une approche nationale plus coordonnée pour le transport des personnes et des marchandises. Un jeune Canadien plutôt novice, Grant Morden, et un partenaire plus expérimenté, James Playfair, jouent un rôle déterminant: ils fusionnent 11 sociétés de navigation – dont la Richelieu & Ontario (R&O) est la plus ancienne – pour créer la Canada Steamship Lines le 17 juin 1913. Ce regroupement historique transformera à tout jamais le paysage du transport maritime au Canada.

1913

Unprecedented population growth in Canada during the early 1900s and the country's expansion westward leads to a need for a more coordinated, national approach to moving people and goods. In response, a young, relatively inexperienced Canadian, Grant Morden, and a more experienced James Playfair become the central figures in bringing about the merger of 11 shipping companies to create Canada Steamship Lines on June 17th, 1913. Of these, Richelieu & Ontario (R&O) is the oldest. This historic consolidation changes the Canadian shipping landscape forever.



A CSL tug boat, the **Manoir**, built in 1930.

Un remorqueur de CSL, le **Manoir**, construit en 1930.

1914-1918

Pendant la Première Guerre mondiale, plusieurs des 81 navires de CSL quittent les eaux canadiennes – c’est une première – pour traverser l’Atlantique. Ils transportent des céréales, des soldats, des munitions et d’autres marchandises. CSL perdra 12 navires et de nombreuses vies humaines pendant la guerre.

1918-1922

La dette qui augmente, les dividendes non versés, l’effondrement des prix des céréales et la surévaluation des navires menacent la survie de CSL. Les assureurs de New York confient provisoirement les rênes de CSL à un ex-patriote canadien, William Coverdale, spécialiste réputé du redressement d’entreprises. Directeur d’un cabinet new-yorkais de génie-conseil et spécialisé dans le sauvetage des sociétés ferroviaires et maritimes en difficulté, Coverdale devient président en 1922. Il le demeurera pendant 27 ans.

Les années 1920

Au milieu des années 1920, CSL construit cinq bateaux «City» lui permettant de transporter plus efficacement les marchandises.

En 1924, le **Collier** de l’entreprise Century Coal Company, qui appartient à CSL, vient se greffer à la flotte de CSL pour permettre de transporter plus efficacement du vrac sans dépendre des grues portuaires. Deux nouveaux types de navires font leur apparition au cours de cette période: des autodéchargeurs – le **Coalhaven**, le **Collier** et le **Glenelf** – et un bateau à moteur – le **Grainmotor**. Le **Coalhaven** n’est pas le premier autodéchargeur de CSL, mais c’est le premier prototype reconnaissable des autodéchargeurs que CSL mettra au point et armera plus tard. Après le **Collier**, le **Coalhaven**

1914-18

A number of CSL’s 81 ships leave Canadian waters to head overseas – for the first time – during World War I. The vessels are used to transport grain, soldiers, munitions and other cargo. Twelve CSL ships are lost, along with many lives, in wartime service.

1918-22

Growing debt, unpaid dividends, plunging grain prices and overvalued ships threaten to put CSL out of business. Renowned corporate troubleshooter and Canadian ex-patriot William Coverdale is appointed by New York underwriters to temporarily take over CSL. A principal of a New York firm of consulting engineers and specializing in saving foundering railway and shipping companies, Coverdale becomes President in 1922 and stays at the helm for 27 years.

1920s

In the mid 1920s, CSL builds five “City” boats to carry package freight more efficiently.

In 1924, as part of the Century Coal Company owned by CSL, the **Collier** joins CSL to efficiently move bulk cargos without depending on dock cranes. Two new types of ships appear during the late twenties: self-unloaders in several guises – the **Coalhaven**, **Collier** and **Glenelf** – and a motor ship – the **Grainmotor**. While the **Coalhaven** is not the first CSL self-unloader, it the first recognizable prototype of all later self-unloaders CSL would eventually develop and own. After the **Collier**, the **Coalhaven** represents a turn in the right direction for the technology.



William Lonsdale, President from 1922 to 1949.

William Lonsdale, président de 1922 à 1949.



*The **Donald Stewart** is one of five CSL ships lost during World War II.*

Le **Donald Stewart** est un des cinq navires que CSL a perdu pendant la Seconde Guerre mondiale.

représente un virage technologique dans la bonne direction.

1927

Coverdale réussit à redresser la situation grâce à des changements dans l'équipe de direction, à l'aliénation judicieuse de certains actifs et à l'acquisition d'autres, et il permet à CSL de renouer avec la rentabilité.

1928

Le bateau à aubes **Québec** de CSL, dont la mise en service remonte à 1865, est retiré du service. C'est la fin des bateaux à aubes de CSL sur la route Montréal-Québec-Saguenay.

1929

C'est le début de la Grande Dépression et CSL n'y échappe pas. En 1932, l'entreprise possède toujours la flotte la plus importante des Grands Lacs, mais les navires désarmés sont nombreux.

Les années 1920 et 1930

C'est l'âge d'or du transport de passagers à CSL: les voyageurs du monde entier affluent au Canada, attirés par la beauté des paysages, les élégants paquebots et les luxueux hôtels du tournant du siècle comme le Manoir Richelieu et l'Hôtel Tadoussac. Le transport aérien de passagers n'est pas encore généralisé et les croisières sur les cours d'eau sont une façon agréable de voyager.

1943

Cette année-là, la Conférence de Québec, une conférence

1927

Through changes at the management level, the judicious disposal of certain assets and acquisition of others, Coverdale turns things around, putting CSL back in the black.

1928

CSL's historic 1865 **Quebec** paddlewheeler is retired, ending the days of CSL paddlewheelers on the Montreal-Quebec City-Saguenay route.

1929

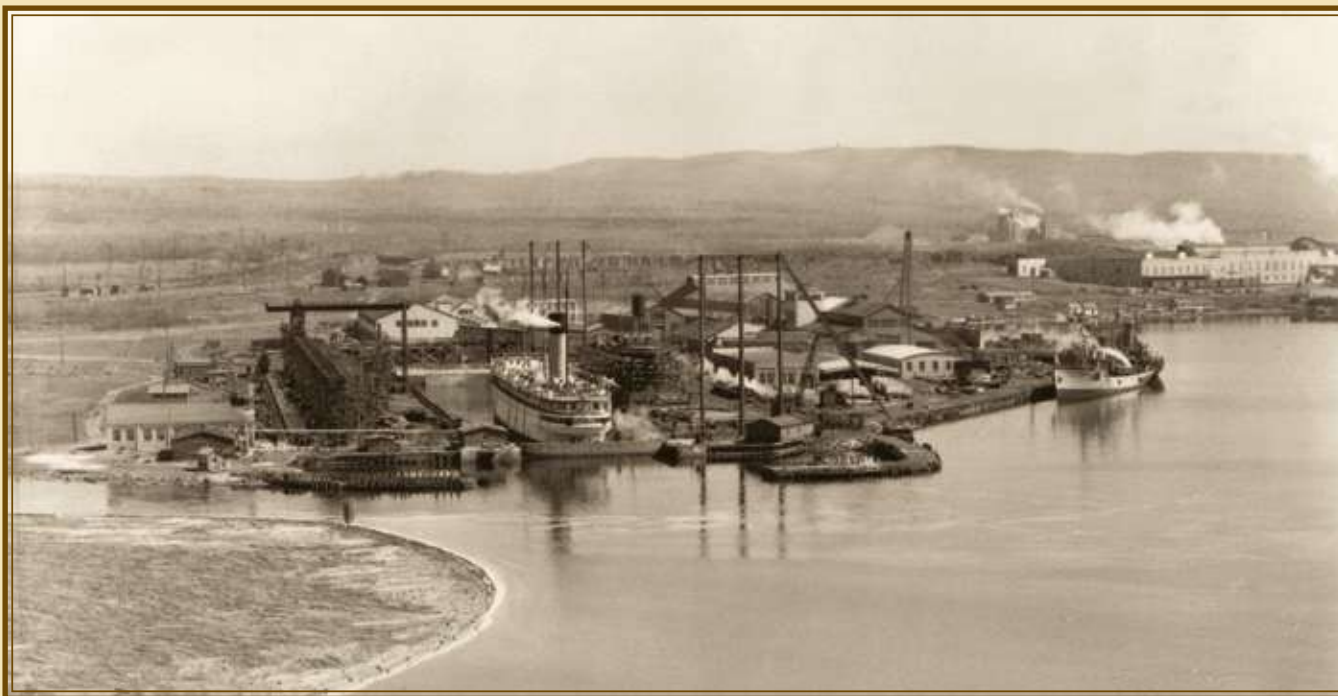
The Great Depression hits and CSL is not exempt. In 1932, CSL still has the largest fleet on the Great Lakes, but many of the ships are laid up.

1920s and '30s

CSL's passenger business reaches a peak, with travelers from around the world flocking to Canada to enjoy its scenery, elegant cruise ships and grand, turn-of-the-century hotels, such as the Manoir Richelieu and the Hotel Tadoussac. Given the lack of passenger airplanes in this era, river cruises are an enjoyable way to travel.

1943

During the Québec Conference, a highly secret military meeting is held in Quebec City between the British, Canadian and United States governments. CSL's **SS Tadoussac** transports all attending senior officers, including Britain's Lord Louis Mountbatten and U.S. Gen. George Marshall.



CSL purchases Port Arthur Shipyards in 1947.

CSL acquiert le chantier maritime de Port Arthur en 1947.

militaire ultrasecrète, réunit des représentants des gouvernements britannique, canadien et américain. C'est le **SS Tadoussac** de CSL qui assure le transport des officiers supérieurs, dont Lord Louis Mountbatten de Grande-Bretagne et le général américain George Marshall.

1945

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, CSL est de nouveau rentable. Cinq de ses laquiers ont été coulés par l'ennemi: le **Magog**, le **Waterloo**, le **Lennox**, le **Donal Stewart** et le **Norfolk**. La fin de la guerre marque aussi l'accélération du rythme de vie, ce qui met virtuellement fin à l'ère des lentes croisières fluviales. De meilleures routes et des voitures plus abordables permettent de se déplacer plus rapidement que jamais d'un lieu à l'autre.

Après la guerre, l'industrialisation massive et l'essor de l'industrie de l'acier accroissent la demande de transport de minerai de fer. Sir James Dunn, propriétaire d'Algoma Steel, acquiert le contrôle de CSL pour sécuriser ses approvisionnements.

1947

CSL, qui possède des intérêts dans des chantiers navals depuis les années 1920, acquiert quatre autres chantiers maritimes à Port Arthur, Midland, Collingwood et Kingston. Le chantier maritime Davie à Québec lui appartient déjà.

1949

Le naufrage tragique du célèbre paquebot **Noronic** amène CSL à s'intéresser davantage au commerce de vrac.

1945

World War II ends with CSL back in the black. The company has lost five Lakes ships to enemy action: the **Magog**, the **Waterloo**, the **Lennox**, the **Donal Stewart** and the **Norfolk**. The end of the war also ushers in a quicker pace of life, all but ending the era of leisurely river cruises. With better highways and more affordable cars, people can travel from place to place faster than ever before.

After the war, responding to massive industrialization, the growth of the steel industry and the related need to transport iron ore, Sir James Dunn, owner of Algoma Steel, buys control of CSL to assure supplies.

1947

CSL adds to the shipyard interests it has maintained since the 1920s with the acquisition of four Ontario shipyards located in Port Arthur, Midland, Collingwood and Kingston. The Davie Shipyard in Quebec City already features among CSL's shipyard assets.

1949

The tragic loss of the celebrated passenger ship **Noronic** leads CSL to place an emphasis on bulk trades.

1951-1966

The new head of CSL, Roger McLagan, revamps the company by introducing professional and central-



*The tragic fire and loss of the passenger ship **Noronic** in 1949 leads CSL to concentrate more on the bulk trades.*

L'incendie et le naufrage tragiques du paquebot **Noronic** en 1949 amènent CSL à se concentrer davantage sur le transport de vrac.



Hired in 1951 to run the company, Roger McLagan introduces centralized management.

Embauché en 1951 pour diriger la compagnie, Roger McLagan centralise la gestion.

1951-1966

Le nouveau dirigeant de CSL, Roger McLagan, transforme l'entreprise: il met en place une direction professionnelle et centralisée et il embauche l'architecte naval Richard Lowery, qui deviendra célèbre pour ses innovations pour améliorer l'efficacité navale. Lowery joue aussi un rôle de premier plan dans les négociations avec le gouvernement en vue d'obtenir des incitatifs fiscaux à la construction navale. Ces incitatifs permettront aux compagnies dont le revenu impossible est élevé d'obtenir des déductions fiscales lors de l'acquisition de nouveaux navires. Ils seront maintenus jusqu'à la fin des années 1960.

La fin des années 1950

L'époque est marquée par de grands progrès dans la conception et la construction des navires, de même que par l'inauguration en 1959 de la Voie maritime du Saint-Laurent, une réalisation canado-américaine. C'est l'ouvrage maritime le plus ambitieux que le monde ait connu depuis le canal de Panama. Le nouveau réseau d'écluses et de canaux pave la voie au retour de CSL dans la navigation océanique. Désormais, les navires hauturiers peuvent naviguer sans entraves de Thunder Bay jusqu'à l'Atlantique et outre-mer. Le **SS Simcoe** de CSL est le premier navire à franchir les canaux de la Voie maritime.

1965

CSL abandonne les services passagers qui ont fait sa renommée pour se concentrer sur le transport du fret, plus lucratif. CSL est l'une des dernières compagnies à exploiter des vapeurs à passagers dans les eaux intérieures d'Amérique du Nord.

1975

Power Corporation devient l'unique propriétaire de CSL.

ized management and hiring naval architect Richard Lowery, who becomes famous for his innovations in naval efficiency. Lowery is also a key player in negotiating with the government to create tax incentives for shipbuilding. This allows companies with large taxable income to invest in new ships as a tax write-off. This tax incentive endures until the late 1960s.

Late 1950s

This era sees great advances in ship design and building. In addition, a joint Canadian-U.S. effort results in the 1959 opening of the St. Lawrence Seaway, the world's largest seaway since the Panama Canal. The new network of locks and canals sets the stage for CSL's re-entry into ocean shipping, allowing ocean-going ships to sail unhindered from Thunder Bay to the Atlantic and beyond. CSL's **SS Simcoe** is the first ship to pass through the canals of the Seaway.

1965

CSL winds up its celebrated passenger service to focus on the more lucrative cargo transport business. The company is among the last owners of passenger steamers in North America's inland waters.

1975

Power Corp. becomes full owner of CSL, the first time CSL is privately owned since 1875 when its precursor company was merged.

1981

CSL President and future Prime Minister of Canada Paul Martin along with partner Laurence Pathy, owner of off-shore shipping company Fednav, become joint owners of CSL.



*CSL's **Simcoe** was the first vessel to pass through the just-completed St. Lawrence Seaway when it formally opened on April 29, 1959.*

Le **Simcoe** de CSL fut le premier navire à passer dans la Voie maritime du Saint-Laurent lors de son inauguration officielle le 29 avril 1959.

Pour la première fois depuis la fusion de 1875, l'entreprise appartient à des capitaux privés.

1981

Paul Martin, président de CSL et futur premier ministre du Canada, et son partenaire Laurence Pathy, propriétaire du transporteur maritime hauturier Fednav, deviennent copropriétaires de CSL.

1980-1984

Paul Martin a des ambitions mondiales pour CSL, il veut que ses navires commercent au-delà des Grands Lacs, et sillonnent les océans. Chef de file dans l'exploitation d'autodéchargeurs, CSL mise sur l'aptitude de ses navires à se passer d'infrastructures de quai traditionnelles, un avantage économique évident, surtout dans les pays en développement.

CSL commence à construire des navires hauturiers de petit tonnage et se lance dans le transport maritime international. Ses premiers clients étrangers sont National Gypsum et Portline de Lisbonne. Portline, qui est aussi une entreprise de transport maritime, charge CSL de livrer du charbon à une nouvelle centrale thermique portugaise à Sines.

1986-1990

CSL cède sa participation dans des entreprises de camionnage et fusionne ses intérêts dans des chantiers navals. Elle vend aussi sa compagnie d'autocars au Québec.

1988

Paul Martin devient l'unique propriétaire de CSL. Les intérêts que l'entreprise possède dans le transport par autocars, les chantiers navals et l'immobilier sont transférés dans une nouvelle entité détenue à parts égales par les familles Martin et Pathy.

1980-1984

Martin has a global vision for CSL, which involves expanding the company beyond the Great Lakes into ocean shipping. A leader in self-unloader technology, CSL understands the capability of these vessels to eliminate the need for conventional dock infrastructure, a clear economic advantage, especially in developing countries.

CSL starts building ocean-going, Handysize ships and enters international shipping. Its first international customers are National Gypsum and Portline of Lisbon. Portline, also a shipping company, hires CSL to transport coal to a new Portuguese thermal power station in Sines.

1986-1990

CSL disposes of its interests in its trucking business and merges its shipyard interests. CSL also sells its inter-city bus operation in the province of Quebec.

1988

Paul Martin becomes the sole owner of CSL. The company's legacy bus, shipyard and real estate interests are transferred to a new entity equally-owned by the Martin and Pathy families.

1989

The **CSL Innovator** is CSL's first converted self-unloading ocean-going vessel – a ship originally named **Pacific Peace** that is refitted in Brazil. The **CSL Innovator** is followed by a newbuild Panamax, the **CSL Atlas**.



Paul Martin was at the helm of CSL between 1981 and 1991.

Paul Martin a été à la barre de CSL de 1981 à 1991.



*The **CSL Innovator** is the first Panamax self-unloading, ocean-going vessel added to the CSL fleet in 1989.*

Le **CSL Innovator** est le premier autodéchargeur Panamax océanique à se greffer à la flotte de CSL en 1989.

1989

Le **CSL Innovator** – autrefois **Pacific Peace** – est transformé au Brésil et devient le premier autodéchargeur océanique de CSL. Il sera suivi du **CSL Atlas**, un navire Panamax neuf.

1991-1994

La marine marchande ressent les effets de la récession du début des années 1990. Le propriétaire Paul Martin, désormais député de l'opposition au Parlement, demande à Tony Chesterman d'accepter la présidence du conseil d'administration de CSL et d'élaborer un plan de stabilisation de l'entreprise en ces temps économiques difficiles.

Tony Chesterman réduit les coûts, procède à des fusions et organise des pools; il vend des actifs – y compris la division du transport de vrac – et il transforme entièrement la culture d'entreprise en remplaçant la gestion descendante par une approche d'équipe. Tout cela en moins de deux ans. CSL reviendra au transport de vrac en 2002.

1992

CSL décide d'implanter des activités hors Canada à Boston, Massachusetts. Rod Jones devient le premier président de CSL International. La division, qui desservait au départ la côte est des États-Unis et du Canada, va prendre de l'expansion pour couvrir l'ensemble des Amériques.

1993

CSL lance un pool de transport maritime avec l'armement allemand Egon Oldendorff pour optimiser le service à la clientèle. Elle vend le **CSL Innovator** à Oldendorff, qui exploite le navire à l'intérieur du pool géré par CSL.

1991-1994

The shipping industry feels the effects of the recession of the early 1990s. Owner Paul Martin, now an Opposition Member of Parliament, asks Tony Chesterman to become the Chairman of the CSL Board and develop a plan to stabilize the company during these difficult economic times.

Tony Chesterman cuts costs, arranges mergers and pools, sells assets – including the bulker business – and completely revamps the corporate culture from a top-down management style to a team approach. All this is done in less than two years. CSL eventually returns to the bulker business in 2002.

1992

CSL decides to establish its non-Canadian flag business in Boston, Massachusetts. Rod Jones becomes the first President of CSL International. Initially servicing the East Coast of the United States and Canada, the division would eventually expand to operate throughout the Americas.

1993

CSL launches a shipping pool with German operator Egon Oldendorff to maximize customer service. CSL sells the **CSL Innovator** to Oldendorff who operates the vessel as part of the CSL-managed pool.

1994

CSL opens an office in Singapore to promote self-unloader and transshipment trades in Southeast Asia. This office is known as CSL Asia.

*The **CSL Niagara** was the first Laker with a new forebody in 1999 to become part of the CSL fleet.*

Le **CSL Niagara** fut en 1999 le premier laquier de la flotte de CSL doté d'une nouvelle avant-coque.

1994

CSL ouvre à Singapour un bureau – **CSL Asia** – chargé de la promotion des activités de transport par auto-déchargeur et de transbordement en Asie du Sud-Est.

1995

Tony Chesterman prend sa retraite comme chef de la direction. Il est remplacé par Sam Hayes, autre acteur clé du redressement de l'entreprise. M. Hayes demeurera président de CSL jusqu'à sa retraite en 2008, année où Rod Jones lui succédera.

1996

CSL et Egon Oldendorff commandent quatre autodéchargeurs Panamax neufs au chantier naval Jiangnan en Chine. Ces nouveaux navires améliorent de façon importante la capacité de CSL International de desservir sa clientèle.

1996-1997

CSL s'associe à deux partenaires indonésiens pour desservir Java Power, centrale au charbon d'Indonésie. Trois vraquiers autonomes sont construits au Japon à cette fin. Cette coentreprise sera vendue en 2008.

1999

CSL achète deux navires – le **CSL Pacific** et le **Stadacona** – à la division du vrac d'Australian National Lines (ANL). CSL Australia est ainsi créée pour assurer du transport de vrac au cabotage en Australie. Aujourd'hui, CSL Australia exploite 12 navires et c'est le plus important transporteur maritime de vrac en Australie.

CSL acquiert 50 % de Marbulk, propriétaire d'une flotte d'autodéchargeurs dans les Amériques, et développe le pool de CSL International. Marbulk intègre le pool et devient partenaire de CSL et Oldendorff.

CSL investit massivement dans un programme de renouvellement de sa flotte vieillissante de laquiers. Trois nouveaux avant-coques sont construits puis assemblés aux extrémités arrière de navires existants – une innovation signée CSL. Aujourd'hui, l'entreprise exploite le **CSL Niagara**, le **CSL Assiniboine**, le **CSL Laurentien** et le **Rt. Hon. Paul J. Martin** – tous issus d'avant-coques de vraquiers.

CSL commande la plateforme semi-submersible **Berau**, son premier transbordeur construit spécialement pour ses activités en Indonésie. Suivra en 2008 le lance-



Paul Beesley

1995

Tony Chesterman retires as CEO. He is succeeded by Sam Hayes, another key player in the recovery. Mr. Hayes is President of CSL until his retirement in 2008 when he is replaced by Rod Jones.

1996

CSL and Egon Oldendorff order four newbuild self-unloading Panamax vessels from Jiangnan Shipyard in China. These new vessels significantly solidify the ability of the CSL International Pool to serve its customer base.

1996-1997

CSL forms a joint venture with two Indonesian partners to service Java Power, a coal-fired power station in Indonesia. Three geared bulk ships are built in Japan to serve this operation. This business venture is sold in 2008.

1999

CSL purchases two vessels from the Australian National Lines' (ANL) bulk division – the **CSL Pacific** and the **Stadacona**. CSL Australia is created to service bulk cabotage trades within Australia. Today, CSL Australia operates 12 vessels and is the largest bulk operator in Australian trades.

CSL purchases 50 percent of Marbulk, which was servicing a fleet of self-unloaders in the Americas, and expands the CSL International Pool. Marbulk joins the Pool and becomes partners with CSL and Oldendorff.

CSL invests heavily in a renewal program for its aging Lakes fleet. Three new forebodies are constructed and joined to aft-ends of existing ships – a CSL innovation. Today, Canada Steamship Lines proudly operates the **CSL Niagara**, the **CSL Assiniboine**, the **CSL Laurentien** and the **Rt. Hon. Paul J. Martin** – all Laker forebodies.

CSL orders the **SST Berau** for its Indonesian operations, the company's first purpose-built transhipper. The

*CSL in 2004 builds three new ocean-going forebodies in China for the CSL International fleet, including the **CSL Argosy**.*

CSL fait construire en 2004 trois nouvelles avant-coques océaniques en Chine pour des navires de CSL International; le **CSL Argosy** est l'un des trois navires en question.

ment de la plateforme de transbordement flottante de haute mer **Derawan**. CSL est toujours aujourd'hui à l'avant-garde de la technologie de transbordement à courroie.

2003

L'armement norvégien intègre ses autodéchargeurs au pool de CSL International.

Paul Martin cède sa participation dans CSL à ses trois fils – Paul Junior, David et James.

2004

Après avoir développé avec succès les avant-coques de sa flotte de laquiers, CSL fait construire trois nouveaux avant-coques océaniques en Chine et fait preuve d'audace en les fixant aux extrémités arrière de porte-conteneurs. Le **CSL Acadian** devient le premier avant-coque Panamax de la flotte CSL International. Il sera suivi des **CSL Argosy** et **CSL Metis**.

2008

CSL Australia signe une entente à long terme avec Arrium (auparavant One Steel) pour le transbordement de minerai de fer à Whyalla, en Australie. Pour desservir cet important client, CSL commande deux bateaux-navettes de transbordement par gravité, le **Barngarla** et le **Middleback**, ainsi que la plateforme de transbordement **Spencer Gulf**.

2010

CSL fait un investissement majeur dans le programme de renouvellement de sa flotte. Elle commande sept autodéchargeurs neufs – quatre laquiers et trois navires Panamax. Cette décision reflète la volonté de CSL de préserver l'environnement et d'améliorer continuellement son service à la clientèle.

CSL engage l'architecte naval Gary Cooke et Deltamarin pour concevoir des navires ultramodernes qui établiront de nouvelles normes de performance opérationnelle et environnementale, d'efficacité énergétique et de fiabilité. C'est le chantier naval Chengxi de Jiangyin, en Chine, qui est choisi pour construire les nouveaux navires qui seront connus sous le nom de navires de la classe Trillium.

2011

CSL acquiert la division des autodéchargeurs à courroie



SST Berau is followed by the introduction of the FOTP **Derawan** in 2008. Today, CSL remains at the forefront of belt transhipment technology.

2003

Norwegian shipping operator Klaveness enters its self-unloaders into the CSL International Pool.

Paul Martin transfers his interests in CSL to his three sons – Paul Jr., David and James.

2004

Having successfully developed the forebodies for its Laker fleet, CSL builds three new ocean-going forebodies in China and audaciously joins them to aft-ends of tanker vessels. The **CSL Acadian** becomes the first Panamax forebody of the CSL International fleet, followed by the **CSL Argosy** and **CSL Metis**.

2008

CSL Australia concludes a long-term agreement with Arrium (formerly One Steel) for the transhipment of iron ore in Whyalla, Australia. To service this important customer, CSL orders two gravity transhipment shuttle vessels, the **Barngarla** and the **Middleback**, and the **Spencer Gulf** transhipment platform.

2010

CSL makes a major investment in its fleet renewal program with the order of seven newbuild self-unloaders – four Lakers and three Panamax vessels. The decision is a reflection of CSL's corporate commitments to environmental sustainability and continually improving its service to customers.

CSL engages Naval Architect Gary Cooke and Deltamarin to design leading-edge vessels that will set new standards in operational and environmental performance, energy efficiency and reliability. Chengxi Shipyard of Jiangyin, China, is selected to build the new class of

de la société de transport maritime norvégienne Jebsen afin de desservir sa clientèle européenne et d'étendre son réseau mondial. Elle crée une nouvelle filiale, CSL Europe, pour assurer la gestion. Des bureaux sont ouverts au Royaume-Uni et en Norvège.

2012

CSL accueille ses premiers navires de la classe Trillium – le **Baie St. Paul**, un vraquier autodéchargeur exploité sur le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, et le **Rt. Hon. Paul E. Martin**, un autodéchargeur Panamax. Le **Baie St. Paul**, le premier laquier autodéchargeur neuf à naviguer sur les Grands Lacs depuis 1985, est couronné du prix du Vraquier de l'année 2012 par l'*International Bulk Journal* et il est inscrit sur la liste des navires exceptionnels de 2012 par la Royal Institution of Naval Architects. De plus, la Société de développement économique du Saint-Laurent décerne à la Canada Steamship Lines et à ses navires de la classe Trillium le prestigieux prix du Saint-Laurent 2012.

CSL transforme le **CSL Sams**, un autodéchargeur, en bateau-navette à transbordement par gravité pour répondre aux besoins de l'exploitation du minerai de fer par Arrium à Whyalla, en Australie. Le navire est rebaptisé **CSL Whyalla**.

CSL commande deux nouveaux vraquiers sans appareils de chargement pour le marché des Grands Lacs. Les deux navires sont construits au chantier naval Yangfan dans la province de Zhejiang, en Chine, et ils entreront en service au printemps 2014.

2013

CSL fait son entrée sur le marché africain. Le **CSL Atlas** est mis en service à Buchanan, au Liberia, pour transporter et transborder du minerai de fer pour ArcelorMittal. 

vessels that will be known as the Trillium Class.

2011

CSL acquires Norwegian shipper Jebsens' belted self-unloader business to service existing European customers and to expand its world-wide network. CSL creates a new subsidiary, CSL Europe, to manage the business. Offices are established in the UK and Norway.

2012

CSL welcomes the arrival of its first new Trillium Class vessels – the **Baie St. Paul**, a self-unloading Laker operating in the Great Lakes-St-Lawrence Seaway, and the **Rt. Hon. Paul E. Martin**, a self-unloading Panamax vessel. The **Baie St. Paul**, the first new self-unloading Laker to be introduced into the Lakes since 1985, receives the International Bulk Journal's 2012 Bulk Ship of the Year Award and is selected by the Royal Institution of Naval Architects as a Significant Ship of 2012. Moreover, Canada Steamship Lines and its Trillium Class ships are honoured by the St. Lawrence Economic Development Council with the prestigious 2012 St. Lawrence Award.

CSL converts the **CSL Sams**, a self-unloader, into a gravity transshipment shuttle vessel to serve Arrium's iron ore operation in Whyalla, Australia. The vessel is renamed the **CSL Whyalla**.

CSL orders two new gearless bulk vessels to serve the Great Lakes market. The two vessels are under construction at the Yangfan Shipyard in Zhejiang Province, China, and will enter service in the spring of 2014.

2013

CSL penetrates the African market. The **CSL Atlas** begins operations in Buchanan, Liberia, transporting and transshipping iron ore for ArcelorMittal. 

Note du rédacteur en chef: à moins d'indication contraire, toutes les photos de cette section historique ont été obligeamment fournies par le Musée maritime des Grands Lacs à Kingston. Informations historiques fournies par CSL.

Editor's note: all photos in this historical section, except where otherwise indicated, are courtesy of the Marine Museum of the Great Lakes in Kingston. Historical data supplied by CSL.



**Félicitations à la
Canada Steamship Lines (CSL)
pour ses 100 ans d'existence!**

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



SEAFARERS' TRAINING INSTITUTE
INSTITUT DE FORMATION DES MARINS



*Ride The Wave
Suivez La Vague*

**Having received excellent training,
SIU sailors contribute to the success of
Maritime Shipping Companies in Canada.**

***Grâce à leur excellente formation,
les marins du SIU contribuent aux succès des
compagnies maritimes du Canada.***



**Highly trained and qualified SIU members
are available through our employment offices.**

**Les marins hautement formés du SIU sont disponibles
par l'entremise de nos bureaux de placement.**

Employment offices/Bureaux de placement



www.seafarers.ca

**Headquarters /
Quartiers Généraux**

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

**Newfoundland /
Terre-Neuve**

1601 Station C
St. John's, NL A1C 5P3
Tél. 514.931.7859
Fax 514.931.3667
siuofcanada@seafarers.ca

Québec

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

Thorold

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

Vancouver

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



Overview of CSL's international units

CSL à l'international

CSL

The Rt. Hon. Paul E. Martin unloading cargo at Richmond, California.

Le Rt. Hon. Paul E. Martin en train de décharger sa cargaison à Richmond en Californie.

CSL Americas

Établie à Beverly, Massachusetts, CSL Americas (autrefois CSL International) a été créée en 1992 pour superviser les activités non canadiennes. Subséquemment, CSL créera un pool de transport maritime avec l'armement allemand Egon Oldendorff. La compagnie gère aujourd'hui un pool de 28 autodéchargeurs hauturiers de tonnages variés (de handysize à Panamax).

En 2012-2013, un programme de nouvelles constructions fournit trois bâtiments neufs, des autodéchargeurs Panamax de la classe Trillium. Ils vont se greffer au pool avec deux autres navires jumeaux de la même classe et de conception similaire construits sous la supervision de CSL pour la société Torvald Klaveness d'Oslo.

Le 17 octobre 2012, CSL Americas a fait l'histoire lorsque son **Balder** est devenu le premier autodéchargeur à débarquer une cargaison à Ilo au Pérou – tristement célèbre pour la turbulence de ses eaux. Le **Balder** a chargé à Puerto Bolivar, en Colombie, du charbon pour Enersur SA. Le déchargement s'est déroulé rondement dans des conditions météorologiques idéales. Le navire a ensuite mis le cap sur Patache, au Chili, pour y prendre une cargaison de sel à destination de New York.

CSL Americas

Based in Beverly, Massachusetts, CSL Americas, formerly known as CSL International, was established in 1992 to oversee non-Canadian flag business and a subsequent shipping pool launched with German operator Egon Oldendorff. The company manages a pool of 28 ocean-going self-unloaders, ranging in size from handysize to Panamax.

In 2012-2013, a newbuild program introduces three new Trillium Class, self-unloading Panamax-size vessels. They will join the pool along with two other ships of the same class and design under CSL-supervised construction by Oslo-based Torvald Klaveness.

On October 17th, 2012, CSL Americas made history with the **Balder** when it became the first self-unloader to offload a shipment in Ilo, Peru –notorious for its choppy water conditions. The **Balder** took on a shipment of coal for Enersur SA in Puerto Bolivar, Colombia. Weather conditions were ideal there and the offloading went smoothly. The ship then continued on to Patache, Chile to take on a load of salt destined for New York.

Situé à 207 milles marins au sud d'Ilo, Patache est le port d'où la Compañía Minera Cordillera's (CMC) exporte son sel. Comme à Ilo et dans la plupart des ports de la partie sud de la côte du Pacifique, la houle y est forte, surtout en hiver. L'orientation particulière du port de Patache amplifie également l'effet des vagues sur les navires en train de charger ou de décharger. Les expériences d'Ilo et de Patache représentent des incursions majeures dans de nouveaux marchés pour les autodéchargeurs de CSL Americas et elles fourniront les paramètres des futures négociations d'affaires dans cette région du monde.

CSL Australia

Basée à Sydney, CSL Australia est née en 1999 avec l'acquisition de deux vraquiers autodéchargeurs d'Australian National Lines. Depuis, ses activités sont en constante expansion et elle exploite maintenant en Australie méridionale huit autodéchargeurs et une installation de transbordement de minerais de fer comportant trois engins de mer.

Le 6 novembre 2012, le bateau-navette de transbordement **CSL Whyalla** a troqué son pavillon de la Barbade pour un pavillon australien. Le bâtiment, qui est géré par Inco Ships, est le dernier ajout à la flotte de transbordement de CSL Australia à Whyalla en Australie méridionale. Le **CSL Whyalla**, qui était originellement un autodéchargeur nommé **CSL Sams**, a été converti en navire de transbordement pour répondre aux besoins de la minière Arrium, cliente de **CSL Australia**.

La conversion est désormais achevée et le navire a subi de nombreuses modifications, notamment l'ajout d'une flèche de transbordement qui permet de charger directement des bâtiments Capesize ainsi que de dispositifs d'élimination de la poussière. Le système de déchargement du navire a aussi été amélioré, entre autres par l'ajout de portes de chargement à écoulement massif qui permettent de manipuler des minerais de fer de teneurs variées et d'atteindre des taux de transbordement de 3 000 tonnes l'heure.

CSL Asia

Fondée en 1994 et basée à Singapore, CSL Asia gère l'exploitation d'un autodéchargeur et de deux plateformes de transbordement de charbon en Indonésie.

*Part of CSL's sizeable Australia operations, the **CSL Brisbane** steams into the Port of Sydney.*

Les activités de CSL en Australie ont atteint une certaine ampleur. On voit ici le **CSL Brisbane**, qui pénètre dans le port de Sydney.

Patache is Compañía Minera Cordillera's (CMC) salt exporting port, located 207 nautical miles south of Ilo. Patache, like Ilo and most ports on the southern Pacific coast, experiences major swells, especially during winter months. Its particular orientation also accentuates the effect of the waves on loading or discharging ships. The Ilo and Patache experiences were important ventures into a new market for CSL America's self-unloaders and will serve as a blueprint for future business dealings in this part of the world.

CSL Australia

Based in Sydney, CSL Australia was founded in 1999 with the acquisition of two self-unloading bulk carriers from Australian National Lines. Since then, the unit has grown steadily and now operates eight self-unloaders and a three-vessel iron ore transshipment facility in South Australia.

On November 6th, 2012, the transhipper **CSL Whyalla** dropped its Barbados flag and raised the Australian one. The vessel, which is managed by Inco Ships, is the latest addition to CSL Australia's transshipment fleet at Arrium's Whyalla location in South Australia. The **CSL Whyalla**, formerly a self-unloader named the **CSL Sams**, was converted into a transhipper to meet the needs of **CSL Australia** customer Arrium Mining.

That conversion is now complete and the vessel has undergone many changes including the addition of a transshipment boom for direct loading into Cape-size vessels and dust suppression equipment, among other changes. The conversion has also involved upgrades to the vessel's unloading system, such as mass flow cargo gates, allowing her to handle a range of iron ore grades and achieve transshipment rates in excess of 3,000 tonnes per hour.





CSL

*Among other activities in Asia, CSL is involved in the floating offshore transfer platform **Derawan**, in East Kalimantan, Indonesia.*
 En Asie, CSL exploite notamment la plate-forme flottante de transbordement de charbon **Derawan**, à East Kalimantan, en Indonésie.

Le 17 décembre 2012, l'arrivée à Buchanan au Liberia du **CSL Atlas** marque une date historique pour CSL. Le navire est employé pour l'exécution d'un contrat de transbordement de minerai de fer de trois ans pour ArcelorMittal Liberia. Le projet Buchanan, première incursion de CSL en Afrique occidentale, confère à la compagnie une stature véritablement mondiale puisqu'elle fait désormais affaire dans tous les continents sauf l'Antarctique.

L'exploitation au Liberia présentait des défis bien distincts de ceux auxquels CSL était habituée dans ses marchés traditionnels et elle a nécessité un impressionnant travail d'équipe à la grandeur de l'organisation. Pour élaborer un solide plan d'action, une équipe de transbordement de CSL à Singapour a collaboré étroitement avec CSL Americas et V.Ships USA.

CSL Europe

Depuis l'acquisition de l'armement norvégien Jebsen en 2011, CSL Europe, qui possède des bureaux en Norvège et au R-U, doit composer avec le ralentissement économique en Europe.

Une flotte d'autodéchargeurs à courroies sillonne la mer du Nord, la mer d'Irlande et la Méditerranée. La flotte a été raisonnablement occupée depuis deux ans. CSL Europe cherche à développer de nouveaux partenariats et à améliorer sa performance environnementale. **M**

Source: CSL.

CSL Asia

Founded in 1994 and based in Singapore, CSL Asia manages the operation of one self-unloader and two coal transshipment platforms in Indonesia.

On December 17th, 2012, the **CSL Atlas** arrived in Buchanan, Liberia marking a historic development for CSL. The vessel embarked on a three-year contract to tranship iron ore for ArcelorMittal Liberia. The Buchanan project is CSL's first foray into West Africa, making the company truly global, with operations on every continent except Antarctica.

Launching the Liberia operation presented distinctly different challenges from CSL's traditional geographic trading regions. It required collaboration by teams of people across the organization. To develop a solid action plan, CSL's Singapore-based transshipment team worked closely with CSL Americas and V.Ships USA.

CSL Europe

Since taking over Norwegian shipping company Jebsen in 2011, CSL Europe, located in both Norway and the UK, has been working through the European economic downturn.

A fleet of conveyor belt, self-unloading vessels engages in a variety of trades in the North Sea, the Irish Sea and the Mediterranean. The fleet has maintained a healthy level of activity over the past two years. **M**

Source: CSL

Managing Environmental Solutions

Reliability Centered Maintenance

Regulatory Compliance

Hull Inspection

ENERGY EFFICIENCY

EMISSIONS

Risk-Based Inspection

PROTECTING THE ENVIRONMENT

MAINTENANCE & REPAIR

Life Extension



ABS

www.eagle.org



**CSL priorise le
développement
durable**

**CSL regards
sustainable
development as
a top priority**

*This photo of the Chengxi Shipyard in China shows the **Baie St. Paul** approaching its final construction phase.*

On voit sur cette photo du chantier naval Chengxi en Chine le **Baie St. Paul** dont la construction est presque terminée.

Julie Gedeon

Pour la Canada Steamship Lines (CSL), la durabilité écologique est une valeur de base et un objectif fondamental dans les activités quotidiennes et dans la planification à long terme en vue d'une expansion réussie.

«Nous sommes pleinement conscients que l'avenir de notre entreprise dépend de la pérennité des ressources sur lesquelles sont fondées nos activités», affirme Kirk Jones, vice-président, Développement durable, Affaires industrielles et gouvernementales à CSL. «Nous savons que durabilité est synonyme de bonnes pratiques commerciales.»

Le récent investissement de plusieurs millions de dollars dans la nouvelle classe Trillium en est un bon exemple. «Il nous fallait de nouveaux navires pour continuer de fournir un service fiable à nos clients, a déclaré M. Jones. Nous avons veillé à intégrer d'emblée tous les attributs écologiques possibles, ce qui va grandement améliorer l'efficacité énergétique de nos navires et réduire nos coûts de fonctionnement.»

Canada Steamship Lines has made environmental sustainability a core value and fundamental corporate objective in its day-to-day operations and the long-term planning for the company's successful expansion.

“We fully recognize that the future of our company is dependent on sustaining the resources that keep us in business,” says Kirk Jones, CSL's Vice-President of Sustainability, Government and Industry Affairs. “We realize that environmental sustainability comes down to good business practices.”

The company's multi-million-dollar investment in its new Trillium Class of ships is a current example. “We required new vessels to continue to provide reliable service to all of our customers,” Mr. Jones says. “We made sure to include every possible environmental feature at the same time, which will greatly improve the fuel efficiency of our new vessels and reduce our operating costs.”

En adhérant à l'Alliance verte, programme mis sur pied par l'industrie maritime du Canada et des États-Unis en 2007, CSL s'est engagée à améliorer constamment sa performance environnementale. Les entreprises participantes doivent évaluer elles-mêmes leur performance environnementale dans des secteurs clés en fonction de critères vérifiables, puis leur note est validée par une vérification externe. CSL a obtenu 4,3 sur 5 (un «5» correspondant à «leadership environnemental exceptionnel») à la plus récente évaluation.

«Comme la note 1 correspond à la conformité réglementaire, il est clair que CSL n'attend pas d'être forcée par le législateur pour agir sur le plan environnemental», souligne M. Jones.

Depuis 2008, CSL a pour politique de faire connaître toutes ses initiatives en matière de durabilité et ses résultats de performance dans un rapport annuel. Il est clair qu'elle veut ainsi rendre public le bilan de rentabilité des activités durables et inciter les clients, les fournisseurs, les prestataires de services, les organismes gouvernementaux et toutes les autres parties intéressées – y compris les concurrents – à travailler ensemble



Kirk Jones
Vice-President Sustainability, Government and Industry
Affairs / Vice-président, Développement durable,
affaires industrielles et gouvernementales.

CSL has made a commitment to year-over-year improvement in its environmental performance since joining the Green Marine program established by the maritime industry in Canada and the United States in 2007. The program requires participating companies to assess their environmental performance in key areas using detailed criteria and then to have their ranking independently verified. CSL's most recent assessment is 4.3 out of a possible 5 (with that top level indicating "outstanding environmental leadership").

"Given that Level 1 means regulatory compliance, it's clear that CSL doesn't wait for legislation to act when it comes to the environment," Mr. Jones stresses.

CSL has made it policy since 2008 to publish all of its sustainability initiatives and performance within an annual environmental report. The aim is to clearly make the business case for sustainable operations and to inspire customers, suppliers,

service providers, government agencies and all other relevant stakeholders – including competitors – to work together and learn from each other to improve the overall environmental performance of the shipping industry.



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

Classification * Certification * Statutory Services * Maritime Advisory

Det Norske Veritas (Canada) Ltd.

- DNV Halifax halifax@dnv.com
- DNV Montreal montreal@dnv.com
- DNV St. John's St.Johns@dnv.com
- DNV Vancouver vancouver@dnv.com
- DNV Ottawa Ottawa@dnv.com

www.dnv.com

MANAGING RISK



Call us first!
514-640-3138



**URGENCE
MARINE INC.**

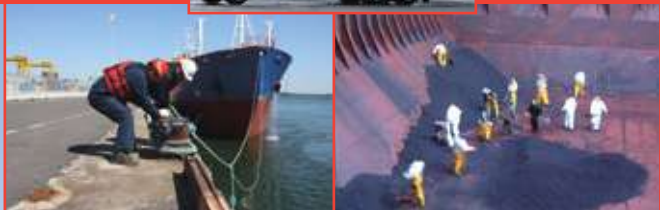
Since 1981...



**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

• Washing water disposal certificate

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

New technology aboard the MV Baie St. Paul and five other new Trillium vessels that will soon join CSL's fleet in the Great Lakes and St. Lawrence Seaway will likely improve the 4.3 ranking.

Technology has already helped CSL to deal with some of the challenges presented by lower water levels as a result of climate change. "In co-operation with numerous partners, including the government, we've developed a navigational system that generates three-dimensional images of the waterscape using numerous underwater soundings," Mr. Jones explains. "This enables our ships to safely use all of the depth available within a waterway."

Nevertheless, lower water levels continue to pose a challenge and will likely become a greater issue as the climate warms. "Last year alone, our fleet lost almost nine-per-cent efficiency because of lower water levels through the Sault Ste. Marie River," Mr. Jones reports.

CSL has recognized the long-term sustainability of the Seaway and Great Lakes system as a priority. "Our next big challenge is for the maritime industry, in partnership with government and other stakeholders, to maintain ports and other infrastructure as levels drop," Mr. Jones says. "It will likely involve pro-active measures to ensure we have sufficient water to sail and the water is no worse for wear afterwards." **M**

et à mettre en commun leurs expériences pour renforcer la performance environnementale générale de l'industrie maritime.

La technologie de pointe installée à bord du **Baie St. Paul** et des cinq autres navires Trillium neufs qui se grefferont sous peu à la flotte de CSL sur les Grands Lacs et dans la Voie maritime du Saint-Laurent vont probablement améliorer la note de 4,3.

La technologie a déjà aidé CSL à faire face aux contraintes liées aux bas niveaux d'eau dus aux changements climatiques. «En collaboration avec plusieurs partenaires, dont le gouvernement, nous avons mis au point un système de navigation qui génère des images tridimensionnelles du paysage marin à partir de multiples sondages sous-marins, explique M. Jones. Cela permet à nos navires d'utiliser en toute sécurité toute la profondeur offerte par une voie de navigation.»

Les bas niveaux d'eau demeurent néanmoins un problème qui est appelé à s'aggraver avec le réchauffement planétaire. «L'an dernier seulement, notre flotte a perdu presque neuf % d'efficacité à cause des bas niveaux d'eau dans la rivière Ste. Marie», rapporte M. Jones.

CSL considère la durabilité à long terme du réseau Voie maritime-Grands Lacs comme une priorité. «L'autre grand défi pour l'industrie maritime, de concert avec le gouvernement et d'autres intervenants, c'est d'assurer le maintien des ports et autres éléments d'infrastructures malgré la baisse des niveaux d'eau», indique M. Jones. «Des mesures proactives seront probablement nécessaires afin que les profondeurs soient suffisantes pour naviguer et que la situation n'empire pas dans les années à venir. **M**



CSL's new Trillium Class heralds next century in self-unloading vessels

La classe Trillium: une nouvelle génération d'autodéchargeurs

*Bow lifting operation at the Chinese shipyard during the construction of the **Baie St. Paul**.*

*Opération de soulèvement de l'avant au chantier naval chinois pendant la construction du **Baie St. Paul**.*

Julie Gedeon

La Canada Steamship Lines (CSL) a inauguré une nouvelle ère du transport maritime avec ses navires primés de la classe Trillium. Le **Baie St. Paul** – premier de six nouveaux bâtiments spécialement conçus pour la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs – a reçu le prestigieux prix du Vraquier de l'année 2012 avant même d'avoir terminé son voyage inaugural entre le chantier maritime Chengxi de Jiangyin en Chine et Montréal.

Le prix a été attribué au **Baie St. Paul** en novembre dernier au gala de l'*International Bulk Journal* à Hambourg en Allemagne. Il est décerné au navire qui s'est le mieux démarqué par son efficacité opérationnelle, le caractère novateur de sa conception et ses caractéristiques supérieures sur les plans de la sécurité et de l'environnement.

«Nous parlons ici du navire le plus avancé technologiquement à avoir été déployé pour le transport maritime de vrac dans le réseau Saint-Laurent–Grands Lacs», a déclaré Kirk Jones, vice-président, Développement durable, Affaires industrielles et gouvernementales.

Le **Baie St. Paul** témoigne de l'amélioration constante de la flotte de CSL depuis que 11 compagnies de transport maritime intérieur ont fusionné pour créer CSL en 1913. Le nouveau bâtiment est le digne descendant des premiers navires autodéchargeurs mis en service par CSL sur le

Canada Steamship Lines has launched a new era in shipping with its award-winning Trillium Class of ships. The **Baie St. Paul** – the first of six new vessels specifically designed for use in the Great Lakes and St. Lawrence Seaway – received the prestigious 2012 Bulk Ship of the Year award while still on its maiden voyage to Montreal from Chengxi Shipyard in Jiangyin, China.

The **Baie St. Paul** was recognized last November at the International Bulk Journal Gala in Hamburg, Germany, as having operational efficiency, design innovation, and exceptional safety and environmental features that set it apart from other ships.

“We’re talking about the most technologically advanced ship to enter the Seaway/Great Lakes bulk shipping trade,” says Kirk Jones, CSL’s Vice-President of Sustainability, Government and Industry Affairs.

The **Baie St. Paul** is testament to the regular enhancement of the CSL fleet since 11 inland shipping companies were first merged to form CSL in 1913. The new vessel also builds on the milestone achieved in 1924 when CSL first began operating self-unloading vessels within the Seaway and Great Lakes.

As the owner of the world’s largest fleet of self-unloading vessels, CSL has made its intentions known to

Saint-Laurent et les Grands Lacs en 1924.

CSL, qui possède la plus importante flotte d'auto-déchargeurs, ne cache pas sa volonté de rester à l'avant-garde avec sa nouvelle classe Trillium.

«Sa conception ergonomique et son équipement de pointe vont assurer au **Baie St. Paul** une efficacité énergétique de 15 % supérieure aux navires de notre classe précédente, qui étaient déjà parmi les moins gourmands en carburant de la flotte des Grands Lacs», a déclaré M. Jones. «Cela veut dire 750 tonnes de combustible de moins par année, et une réduction des émissions de carbone de 2 400 tonnes.»

Le **Baie St. Paul** a vraiment commencé sa carrière active le 22 mars, date où il a eu l'honneur d'être le premier navire à inaugurer la saison 2013 de la Voie maritime du Saint-Laurent. Son lancement le 8 octobre dernier couronnait plus de deux ans d'efforts déployés par l'équipe des nouvelles constructions dans les bureaux de CSL un peu partout dans le monde et sur place au chantier maritime Chengxi.

Tout, de la timonerie à l'hélice, a été repensé

«Nous avons tout repensé, de la timonerie à l'hélice, pour que chaque élément soit plus efficient, plus fiable et plus écologique», a indiqué M. Jones. «Tous les services ont été consultés: ingénierie, architecture navale, marketing, livraison client, exploitation, sécurité et, bien sûr, durabilité et environnement.»

«Nous avons mis un an à concevoir une coque et un système de propulsion optimaux pour la Voie maritime. Nous avons fait des essais avec différents prototypes dans de grands bassins. Le but était que l'eau afflue naturellement à l'hélice sans nuire à la flottaison du navire», a déclaré M. Jones.

Le parallélépipède de la coque est étudié pour que l'eau afflue à l'arrière de chaque écluse dans laquelle le navire pénètre, de façon à maximiser l'efficacité de l'hélice dès la réouverture de l'écluse.

«Si vous regardez la classe précédente, à avant-coque, l'extrémité avant des navires avait été enlevée et remplacée par une section plus large et plus longue qui était moins ergonomique», d'expliquer M. Jones. «En construisant ce nouveau navire, on a cherché à optimiser l'efficacité de la coque.»

Cela a permis une amélioration de 15 % par rapport au modèle à avant-coque. La coque pratiquement carrée a une flottaison maximale à la vitesse typique dans la Voie maritime (13 nœuds), ce qui permet de charger plus de marchandises au tirant d'eau permis dans la Voie maritime.

Conçus pour une flottaison et une efficacité énergétiques optimales

Selon la plus récente étude comparant les modes de transport, la plupart des laquiers classiques transportent une tonne de cargaison sur une distance moyenne de 283 kilomètres avec un litre de carburant. La classe de navires à avant-coques de CSL fait déjà mieux que cette moyenne avec 460 km par tonne-mille avec un litre de carburant. «Nous pensons atteindre 500 km par tonne-mille avec la nouvelle classe Trillium – près du double de

rester à l'avant-garde avec sa nouvelle classe Trillium.

«Ergonomic design and advanced equipment will enable us to operate the **Baie St. Paul** with 15 per cent greater fuel efficiency than our previous class of ships, which were already among the most efficient on the Great Lakes,” Mr. Jones says. “That will save 750 tonnes of fuel a year, reducing the ship’s carbon emissions by 2,400 tonnes.”

The **Baie St. Paul** began its full operations on March 22 by having the honour of being the first ship to sail into the St. Lawrence Seaway for the 2013 season. Its launch last Oct. 8 represents more than two years of effort by a dedicated new-builds team at CSL’s offices worldwide and on site at Chengxi Shipyard.

Everything from wheelhouse to propeller reassessed

“We reassessed everything from the wheelhouse to the propeller with the goal of making every component more efficient, reliable and environmentally friendly,” says Mr. Jones. “Every department – engineering, naval architecture, marketing, customer delivery, operations, security and, of course, sustainability and environment – was consulted.”

A year was spent on designing a hull and propeller system for optimal lift through the Seaway, with extensive trials done with various designs in large water tanks. “The goal was to get water to naturally flow to the propeller while maintaining the vessel’s lift,” Mr. Jones says.

The hull’s block shape is designed to move water to the back of each canal lock that the ship enters to enable the propeller to work more efficiently as soon as the lock reopens.

“If you look at the previous forebody class, the front end of the older ships was removed and replaced with a wider, longer section that was less ergonomic,” Mr. Jones explains. “This new ship was built with the hull’s efficiency uppermost in mind.”

The result will be a 15-per-cent greater efficiency over the forebody design as the mostly squared hull will gain maximum lift at the typical Seaway speed of 13 knots per hour, enabling more cargo to be loaded within the Seaway’s allowable draught.

Designed for optimal lift and fuel efficiency

Most traditional lakers transport one tonne of cargo an average of 283 kilometres on a single litre of fuel, according to the most recent study comparing transportation modes. CSL’s forebody class improved on that average by attaining 460 km per tonne-mile on the same litre of fuel. “We believe the average will be 500 km per tonne-mile for the new Trillium Class – almost twice the industry average,” says Mr. Jones.

A water-based lubrication system was built into the propeller to eliminate the risk of oil leaking from the ship as it ages. Rainwater can be collected off the decks and poured into storage tanks to prevent dust from being washed overboard during the loading or unloading of cargo. Other features include more efficient Tier II engines and real-time exhaust gas and fuel monitoring systems.

“The stars aligned for CSL to launch its new Trillium class as the company enters its second century as a world

UNE TAILLE UNIQUE

XXL

ONE SIZE FITS ALL

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



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



Le Port de Sept-Îles est fier de souligner le 100^{ième} anniversaire de Canada Steamship Lines, un joueur marquant dans l'histoire de l'industrie maritime du Canada. Un centenaire XXL!

The Port of Sept-Îles is proud to celebrate the 100th anniversary of Canada Steamship Lines, a key player in Canada's maritime history. An XXL centennial!

CSL's **Baie St. Paul** pictured at the Port of Quebec in a bulk shipment operation.

Le **Baie St. Paul** de CSL dans le port de Québec lors d'une opération de manutention de vrac.



la moyenne dans l'industrie», affirme M. Jones.

Un système de lubrification à l'eau a été intégré au dispositif de propulsion pour éliminer le risque de fuites d'huile avec l'âge. L'eau de pluie est captée sur les ponts et emmagasinée dans des citernes pour empêcher que la poussière soit entraînée par-dessus bord pendant le chargement ou le déchargement des marchandises. On y trouve aussi des moteurs certifiés «Tier II» plus efficaces et des systèmes de gestion carburant et de contrôle des gaz d'échappement en temps réel.

«Les étoiles sont alignées pour que CSL lance sa nouvelle classe Trillium puisque l'entreprise entame son second siècle en tant que chef de file mondiale du transport maritime», déclare M. Jones.

Les carnets de commandes de chantiers navals abordables en Asie, qui étaient pleins à la fin des années 1980 et au début des années 1990, se sont libérés, explique-t-il. Le dollar canadien est à parité avec la devise américaine (avec laquelle sont payés les chantiers navals) alors qu'il y avait naguère un écart négatif de 42 cents. Et plus important encore, Ottawa a retiré en octobre 1970 sa taxe de 25 % sur les navires neufs construits à l'étranger.

«Comme nous l'avions dit au gouvernement, notre industrie a bougé et elle a investi au-delà d'un milliard de dollars dans de nouveaux navires dès que les circonstances ont changé et que les acquisitions sont devenues abordables », a indiqué M. Jones.

Le **Thunder Bay**, le **Whitefish Bay**, et le **Baie Comeau**, autres autodéchargeurs Trillium neufs, de-

leader in shipping,” says Mr. Jones.

Affordable shipyards in Asia became available for new projects after being fully booked in the late 1980s and early 1990s, he explains. The Canadian dollar reached par with the American currency required to pay for building the ships, as opposed to the 42-cent discrepancy earlier. Most importantly, the Canadian government lifted its 25-per-cent duty on new ships built abroad in October, 2010.

“Just as we told the government, our industry went ahead and invested more than \$1 billion in new ships as soon as circumstances were changed to make them affordable,” says Mr. Jones.

The **Thunder Bay**, the **Whitefish Bay**, and the **Baie Comeau** are scheduled to join the **Baie St. Paul** later this year as the other new self-unloading Trillium Class vessels. In addition, two new Trillium Class bulk carriers (without self-unloading gear) are slated for delivery in 2014 to complement the new bulker fleet.

CSL has also launched the **MV Rt. Hon. Paul. E. Martin**, one of three new Panamax-size self-unloading

L'Administration de pilotage
des Laurentides
félicite chaleureusement le
**Groupe CSL pour le
100^e anniversaire**
de leur entreprise fondée
à Montréal en 1913.

Le Groupe CSL est le plus
important propriétaire
et exploitant de navires
auto-déchargeurs au monde.

L'APL est fière de compter
le Groupe CSL
parmi ses clients.



Administration de pilotage des Laurentides
Laurentian Pilotage Authority
www.pilotagestlaurent.gc.ca

*The Laurentian Pilotage Authority
would like to take
the opportunity
to congratulate*

*CSL Group for its
100th Anniversary.*

*The company was founded
in Montreal in 1913.*

*CSL Group is the world's
largest owner and operator
of self-unloading vessels.*

*LPA is proud to count CSL
Group amongst its clients.*

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



The Port of Toronto

Dock beside a third of the Canadian market

A major inland port just minutes
from the downtown core

8 Unwin Avenue, Toronto, ON M5A 1A1
Phone: 416-462-0263 | Fax: 416-462-1612
www.torontoport.com

Toronto
Port
Authority

Administration
Portuaire
de Toronto

vessels for trade in the Americas. The other two are expected shortly.

Space reserved for scrubber technology

Meanwhile, space has been reserved aboard the **Baie St. Paul** to install scrubber technology and a ballast-water treatment system.

CSL has been working in partnership with EcoSpec Global Technology to perfect a closed-loop scrubber system that retains the water used to wash smokestack emissions instead of disposing of it overboard.

"The system can eliminate 99 per cent of the sulphur and 40 per cent of the nitrous oxide from emissions," Mr. Jones says. "We've invited Transport Canada and Environment Canada to co-test it to validate our findings."

CSL has also invested more than \$1 million in testing ballast water systems to prevent the transfer of established invasive species from one lake to another. The system will be installed as soon as its efficacy is fully proven.

"We're very proud of the new Trillium Class," says Mr. Jones. "The **Baie St. Paul** can move almost 30,000 tonnes at 13 knots an hour using less than 8,000 horsepower, and each of the new Trillium lakers will deliver one million tonnes of cargo a year to our various customers." 

vraient rejoindre le **Baie St. Paul** plus tard cette année. De plus, deux nouveaux vraquiers de la classe Trillium (sans engins de déchargement) sont censés être livrés en 2014 pour compléter la flotte de vraquiers.

CSL a aussi lancé le **Rt. Hon. Paul. E. Martin**, l'un de trois nouveaux autodéchargeurs Panamax qui seront déployés dans les Amériques. Les deux autres sont attendus sous peu.

Espace réservé pour des épurateurs

On a prévu de la place sur le **Baie St. Paul** pour installer des épurateurs et un système de traitement des eaux de ballast.

CSL collabore avec EcoSpec Global Technology pour perfectionner un dispositif d'épuration en circuit fermé qui retient l'eau utilisée pour nettoyer les émissions des cheminées au lieu de la rejeter par-dessus bord. «Le dispositif peut éliminer 99 % du soufre et 40 % de l'oxyde nitreux des émissions», affirme M. Jones. «Nous avons invité Transports Canada et Environnement Canada à faire leurs propres tests pour valider nos conclusions.»

CSL a aussi investi plus d'un million de dollars pour tester des systèmes de ballast afin de prévenir la migration d'espèces envahissantes d'un lac à l'autre. Le système sera installé dès que son efficacité sera démontrée.

«Nous sommes très fiers de la nouvelle classe Trillium», a déclaré M. Jones. «Le **Baie St. Paul** peut transporter près de 30 000 tonnes à 13 nœuds en utilisant moins de 8 000 HP et chaque nouveau laquier Trillium livrera un million de tonnes de fret par année à nos clients.» 

The background of the cover is a high-contrast photograph of a ship's wake. The water is a deep, dark teal, and the wake is a bright, turbulent white. The ship's hull is visible at the bottom, pointing towards the horizon. The title 'Maritime Magazine' is overlaid on the top half of the image. 'Maritime' is in a large, white, serif font, and 'Magazine' is in a smaller, white, serif font below it. A large, light green, stylized 'M' is positioned behind the text, with its right side curving around the word 'Magazine'.

Maritime

Magazine

Welcome to / Bienvenue sur
www.maritimemag.com

DOSSIER *North Atlantic Trade* Commerce Atlantique-Nord



Les principaux ports de la côte est du Canada pensent pouvoir retirer beaucoup de la signature d'un accord de libre-échange entre le Canada et l'Union européenne. Cet accord, dont la négociation est déjà avancée, pourrait entrer en vigueur en 2014 après ratification des deux côtés de l'Atlantique.

Des ports comme Montréal et Halifax, qui sont traditionnellement des portes de transit privilégiées des échanges nord-atlantiques de marchandises générales, sont en bonne position, mais d'autres ports du corridor maritime Grands Lacs-Saint-Laurent pourraient aussi voir s'intensifier leur trafic de fret.

Key ports on Canada's East Coast consider they stand to reap considerable benefits from a proposed Canada-European Union free trade agreement currently at an advanced stage of negotiations. Such an accord could potentially come into effect in 2014 following the completion of a ratification process on both sides of the Atlantic.

Traditionally strong North Atlantic, general cargo trading partners like Montreal and Halifax are well positioned, but so could other ports inside the Great Lakes/St. Lawrence maritime corridor benefit from increased cargo shipments. Falling under the latter category would be such mainstream commod-



Canadian East Coast ports to benefit from planned Canada-EU free trade pact

Projet d'accord de libre-échange avec l'UE: un plus pour les ports de la côte Est

Leo Ryan

The Port of Montreal is well placed to handle anticipated growth in North Atlantic cargo in both directions.

Le Port de Montréal est bien placé pour absorber l'augmentation prévue dans les deux sens du trafic de fret dans l'Atlantique Nord.

Dans cette catégorie figurent des ports qui misent sur le commerce de produits de base comme Québec, Sept-Îles, Port-Cartier et Hamilton. Le secteur des cargaisons spéciales, déjà prometteur, pourrait aussi contribuer à l'expansion du commerce.

Selon les observateurs, le commerce nord-atlantique devrait rester dominant sur la côte Est dans les prochaines années, mais moins que par le passé en raison de l'expansion soutenue des échanges avec l'Asie, la Chine surtout.

La stratégie de libre-échange du gouvernement canadien vise la diversification pour diminuer la dépendance vis-à-vis des États-Unis. Ce pays va demeurer le

ity ports as Quebec, Sept Iles, Port Cartier, and Hamilton. Project cargo, already showing promise, could also form part of the expanding trade horizons,

Observers see Canada's North Atlantic trade on the East Coast staying dominant in the years ahead, albeit by a lesser extent than in the past due to the ongoing expansion of trade with China-led Asia.

The free-trade strategy of the Canadian government is taking place in the context of greater diversification to lessen reliance on the United States. Though the United States will remain Canada's largest trading partner, the percentage of Canadian trade with the U.S. has dropped to 74 per cent from nearly 90 per cent in the past decade,

plus important partenaire commercial du Canada, mais le pourcentage du commerce canadien avec les États-Unis qui a chuté de 90 à 74 % depuis 10 ans pourrait, prévoit-on, diminuer encore de 10 % d'ici la fin de la décennie.

La première ronde de négociations entre le Canada et les 27 membres de l'Union européenne pour la signature d'un accord économique et commercial global (AECG) a débuté en 2009. Un tel accord accorderait aux exportateurs canadiens l'accès privilégié à un marché de plus de 500 millions de personnes. Le dossier a acquis récemment une certaine urgence depuis que Washington a décidé de signer sa propre entente de libre-échange avec l'Union européenne tandis que les négociations Canada-UE achoppent toujours sur certains dossiers, agricoles et autres.

Selon un rapport fédéral, l'AECG pourrait insuffler annuellement au moins 12 milliards de dollars dans l'économie canadienne et augmenter de 20 % les échanges annuels du Canada avec l'Europe. Certains analystes jugent toutefois ces chiffres exagérément optimistes.

On ne peut pourtant pas nier qu'un tel accord stimulerait l'investissement et le commerce bilatéral. L'UE est le second partenaire commercial du Canada avec des exportations de biens et services de 40 milliards de dollars et des importations de 52 milliards de dollars en 2011.

Selon Tony Boemi, vice-président, Croissance et développement, à l'Administration portuaire de Mon-

and is expected to decline another 10 per cent by the end of this decade.

The first round of negotiations between Canada and the 27-member EU for a Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA) began in 2009. Among other highlights, it would give Canadian exporters privileged access to a market of more than 500 million people. The file recently acquired some urgency in light of Washington's decision to pursue its own free trade deal with the EU while the Canada-EU negotiators were still grappling with some outstanding agricultural and other issues.

According to a federal report, CETA could boost the Canadian economy by at least \$12 billion annually and increase Canada's trade with Europe by 20 per cent a year – numbers regarded as over-optimistic by some analysts.

But there seems little doubt that new momentum would stimulate increased bilateral trade and investment. The EU is Canada's second-biggest trading partner, with goods and services exports totaling \$40 billion and imports totaling \$52 billion in 2011.

Tony Boemi, Vice-President, Growth and Development, of the Montreal Port Authority, points out that more than 47% of the total number of containers handled at the Port of Montreal are coming from or going to Northern European ports located within the European Union and 18.6% from or to Mediterranean ports also within the European bloc.



The Port of Halifax also sees potential expansion in cargo flows with Europe, a traditional trading partner.

Le Port de Halifax prévoit lui aussi une croissance probable des flux de marchandises avec l'Europe, partenaire commerciale traditionnelle.

GUTEN TAG TO ALL OUR PARTNERS IN BERLIN

High-efficiency intermodal platform. Strategically located on the shortest route between Europe and North America's industrial heartland. Offering access to 40 million consumers within one trucking day, and another 70 million within two rail days. No wonder the Port of Montreal is connecting with partners across the globe.

port-montreal.com | +1 514 283-7011



PORT  MONTRÉAL

*Trading with
the World*

tréal, plus de 47 % des conteneurs qui transitent par le Port de Montréal sont en provenance ou à destination de ports nord-européens de l'UE et 18,6 %, de ports méditerranéens qui font aussi partie du bloc européen. «Cela signifie que 65,8 % de notre trafic conteneurisé pourrait profiter d'une entente de libre-échange entre l'UE et le Canada», a déclaré M. Boemi en interview. Au total, Montréal a manutentionné 1,375 million d'EVP en 2012.

«Le Port de Montréal, a poursuivi M. Boemi, ne sera pas le seul bénéficiaire. L'accord va stimuler aussi la création d'emplois et la croissance économique et il va contribuer à la prospérité à long terme de Montréal, du Québec et du Canada.»

En 2012, les cinq ports européens les plus importants pour le commerce conteneurisé bilatéral avec Montréal ont été Anvers (21 %), Valence, Hambourg, Bremerhaven et Liverpool.

Au Port de Halifax, George Malec, vice-président, Développement des affaires et exploitation, admet qu'il suit de près les négociations de l'AECG. «L'Europe est depuis longtemps une région commerciale importante pour Halifax; en 2011, elle représentait 38 % du chiffre d'affaires du port.» Le débit total de conteneurs à Halifax a été de 410 650 EVP en 2011.

Selon M. Malec, l'AECG va profiter tout particuliè-

«This means that 65.8% of our container traffic could benefit to some degree from a free trade agreement between the EU and Canada,” he said in an interview. In total, Montreal handled 1.375 million TEUs in 2012.

“The Port of Montreal,” Mr. Boemi added, “will not be the sole beneficiary. The expected benefits will translate into job creation, economic growth and long-term prosperity for Montreal, Quebec and Canada.”

In 2012, the five leading European ports in the two-way box trade with Montreal were Antwerp (21%), Valencia, Hamburg, Bremerhaven and Liverpool.

At the Port of Halifax, George Malec, vice-president, business development and operations, says he has been following the CETA negotiations very closely.

“Europe has long been an important region for trade with Halifax, and in 2011 represented 38% of the Port of Halifax business.” Total container throughput at Halifax amounted to 410,650 TEUs in 2011.

Mr. Malec stressed that CETA would especially benefit local exporters in the seafood industry.

“The removal of double-digit tariffs on seafood and better market access has the potential to increase the export of seafood to Europe,” Mr. Malec said before underlining the Port of Halifax's stature as “one of the leading ports in North America with multiple cold storage facilities and 1,000 reefer plugs. The combination of infra-



Port de Sept-Îles

Mineral product exports to Europe from the Port of Sept-Îles on the St. Lawrence River would likely increase under a Canada-EU free trade accord.

Les exportations de produits miniers vers l'Europe à partir du Port de Sept-Îles sur le Saint-Laurent augmenteraient probablement après la signature d'un accord de libre-échange Canada-UE.



FALLine

FALLine, une division de Fednav, offre depuis 1959 un service maritime de transport d'acier et cargaison générale entre ports d'Europe et du Saint-Laurent et les Grands Lacs

FALLine, a division of Fednav has been transporting steel and general cargo between European and St. Lawrence and Great Lakes ports since 1959



FEDNAV

www.fednav.com



Récipiendaire du prix Opérateur de vraquiers de l'année au concours de l'International Bulk Journal
Winner of Bulk Ship Operator of the Year at the International Bulk Journal Awards

rement aux exportateurs locaux de poissons et fruits de mer.

«L'élimination de tarifs dans les deux chiffres et un meilleur accès aux marchés peuvent stimuler les exportations de poissons et fruits de mer vers l'Europe», a déclaré M. Malec avant de souligner que le Port de Halifax est «l'un des ports majeurs d'Amérique du Nord avec ses multiples installations d'entreposage à froid et ses 1 000 prises frigorifiques. Nos excellentes infrastructures et notre situation géographique (nous sommes le port nord-américain de la côte Est le plus proche de l'Europe) vont certainement nous permettre de profiter au maximum de la signature de cet accord».

Perspectives positives pour les exportateurs canadiens de poissons et de fruits de mer et de produits de base

Pour Bob Armstrong, président de l'Institut agréé de la logistique et des transports, Amérique du Nord, ainsi que d'Armstrong Trade & Logistics Advisory Services Inc. (ATLAS), il n'y a aucun doute que l'accord va stimuler les importations et les exportations entre le Canada et l'UE, comme le fait depuis plus de 20 ans l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA).

«L'industrie maritime, a-t-il poursuivi, devrait envisager avec enthousiasme l'intensification du commerce bilatéral qu'amènera l'élimination complète des tarifs douaniers et autres barrières commerciales prévue dans le texte final de l'accord de libre-échange. De nouveaux débouchés s'ouvriront dans l'UE pour des produits de base canadiens comme le minerai de fer et le charbon et nos armateurs ne pourront qu'en bénéficier.»

M. Armstrong croit comme M. Malec que l'AECG pourrait faire augmenter les exportations canadiennes de poissons et de fruits de mer par bateau. «Et de la même façon, l'élimination complète des tarifs douaniers devrait entraîner une hausse de certaines importations de produits agroalimentaires de l'UE.»

Selon M. Armstrong, les échanges de l'UE – surtout l'Allemagne – avec le Canada (et via le Canada, avec les États-Unis) devraient aussi augmenter pour les machines de production, l'équipement de pointe, les cargaisons spéciales et d'autres marchandises semblables. «Et nous pourrions voir certaines pièces d'équipement comme des éoliennes et des pièces d'éoliennes ne plus être fabriquées en Amérique du Nord parce que les usines de l'UE perfectionnent leur propre technologie et leurs propres procédés de fabrication pour optimiser l'utilisation de leurs usines.»

M. Armstrong a aussi déclaré: «Pour l'UE, le Canada ne sera pas uniquement un débouché, mais aussi un tremplin pour pénétrer les marchés des États-Unis et du Mexique – ce qui va intensifier le transport de marchandises sur le réseau Saint-Laurent-Grands Lacs.»

«Porte ouverte sur l'Europe pour les importateurs et exportateurs canadiens, la Voie maritime va profiter de l'augmentation des flux de marchandises qui pourra découler du nouveau pacte de libre-échange avec l'UE», a déclaré Bruce Hodgson, directeur du Dévelop-

structure and our natural geographic location of being the closest port on the East Coast of North America to Europe will certainly help us to take full advantage of this potential agreement.»

«From our perspective the Canada/European market began the new year in roughly the same challenging manner in which 2012 closed,” said Fritz King, Halifax-based Managing Director of ACL. “Uncertainty is still plaguing a full European economic recovery and many transportation related business sectors are clearly feeling those effects. Overall however in the first quarter of 2013 cargo volumes have proven to be somewhat better than initially forecast and we remain cautiously optimistic at least in the near term.

“Taking a longer view, the Canada-European Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA), now nearing completion, surely must bode well for trade growth as tariffs and duties are rescinded - particularly here on the east coast in the areas of resource based materials, auto parts, and food and agri products,” Mr. King told Maritime Magazine.

He added: “The U.S. has also recently announced they will be undertaking similar formal US-EU trade talks toward a Transatlantic Partnership Agreement. The strengthening of European trade all along the North American East Coast is good news for ACL as these new opportunities will coincide with the launching of ACL's new, highly innovatively designed, G4 vessels which in 2015 will bring an advanced dimension to multi-purpose marine transportation transiting the North Atlantic.”

Positive outlook for Canadian seafood and commodity exports

Bob Armstrong, President of the Chartered Institute of Logistics & Transport North America and of ATLAS Trade & Logistics Advisory Services Inc states “there is no doubt “in his mind that imports and exports between Canada and the EU will grow, as has been experienced under the North American Free Trade Agreement (Nafta) for more than two decades.

“The marine industry,” he says, “should be excited about the growth prospects of two-way trade as tariffs are reduced to zero and other barriers to trade are eliminated in the final drafting of this free trade agreement. Commodities from Canada such as iron ore and coal will have new markets in the EU and be a boon to marine operators.”

Mr. Armstrong agrees with Mr. Malec that CETA will offer an opportunity to increase Canadian exports of fish and seafood products via the marine mode. “And likewise, certain imports of agri-food products from the EU should increase as tariffs are reduced to zero.”

Another sector identified by Mr. Armstrong for increased business with Canada (and through Canada to USA) is production machinery, advanced equipment, project cargoes, and the like - especially from Germany. “And we may see certain equipment such as windmills and components no longer manufactured in North America as EU factories advance their own technology and manufacturing processes to ensure their factories have much better utilization.”

Mr. Armstrong further asserts: “The EU will see Can-

Les ports de Montréal et d'Anvers signent un protocole d'entente

L'Administration portuaire de Montréal et l'Autorité portuaire d'Anvers ont récemment signé un protocole d'entente (PE) pour favoriser une coopération mutuellement bénéfique en matière de marketing et de développement des affaires et consolider les relations commerciales maritimes de ces deux ports situés de part et d'autre de l'Atlantique.

Ont pris part à la cérémonie de signature qui a eu lieu au Port de Montréal le 18 mars M^{me} Sylvie Vachon, PDG de l'Administration portuaire de Montréal, M. Chris Hoornaert, ambassadeur du Port d'Anvers, et M. Kris Peeters, ministre-président flamand.

M^{me} Vachon a souligné qu'Anvers est le principal partenaire maritime de Montréal. «Un conteneur sur cinq qui est manutentionné dans le Port de Montréal arrive d'Anvers ou est destiné à ce port.»

En 2012, ces échanges bilatéraux de conteneurs ont atteint près de 291 000 EVP. Ce total était partagé également entre les réceptions et les expéditions.

«Étant des ports urbains, nous devons constamment nous réinventer pour répondre aux demandes infrastructurelles, commerciales et autres», a commenté M. Hoornaert.

Le PE vise «à bâtir des partenariats entre les parties dans les domaines du branding, des pratiques d'exploitation exemplaires, de la conformité et de la coopération pour le développement des affaires».

Le PE prévoit notamment l'organisation d'un événement commercial commun une fois par année alternativement à Anvers et à Montréal. Le prochain se tiendra à Anvers en septembre. Le PE prévoit aussi le partage de renseignements non confidentiels concernant les opérations portuaires, les douanes, la sécurité et les questions relatives à la durabilité. **M**

Ports of Montreal and Antwerp sign MOU

The Montreal Port Authority and the Antwerp Port Authority recently concluded a Memorandum of Understanding (MOU) aimed at fostering mutually beneficial cooperation in marketing and

business development to further bolster their already substantial maritime trade relations across the Atlantic.

Taking part in the signature ceremony at the Port of Montreal on March 18 were Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority, Chris Hoornaert, Ambassador of the Port of Antwerp, and Kris Peeters, Minister-President of Flanders.

Ms. Vachon noted that Antwerp constitutes Montreal's leading maritime partner. "One in every five containers handled by

the Port of Montreal comes from or goes to Antwerp."

In 2012, this bilateral box volume amounted to nearly 291,000 TEUs, and was evenly divided in both directions.

"As urban ports, there is a constant need to re-invent ourselves" to meet infrastructure, commercial and other demands, commented Mr. Hoornaert.

The MOU seeks "to develop partnerships between the Parties in the fields of branding, operational best practices, compliance and business development cooperation."

Among other things, the MOU calls for the organization of a joint commercial event once a year alternatively in Antwerp and Montreal. Such an event is scheduled to take place in Antwerp next September. It also provides for an exchange of non-confidential information on port operations, customs, safety and sustainability matters. **M**



Leo Ryan

Kris Peeters, Minister-President of Flanders, looks on as Sylvie Vachon of the Port of Montreal and Chris Hoornaert, Ambassador of the Port of Antwerp, sign the Memorandum of Understanding.

Sylvie Vachon du Port de Montréal et Chris Hoornaert, ambassadeur du Port d'Anvers, signent le Protocole d'entente sous les yeux de Kris Peeters, ministre-président de la Flandre.

Improved access to the European market would boost exports of agricultural and other products from the Great Lakes Port of Hamilton.

Un meilleur accès au marché européen stimulerait les exportations de produits agricoles et autres par le Port de Hamilton sur les Grands Lacs.



pement des marchés à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent. «Comme le mode maritime jouit d'un avantage concurrentiel considérable pour le transport de marchandises générales et de cargaisons spéciales, nous sommes persuadés qu'une entente de libre-échange avec l'Europe entraînera une utilisation accrue de la Voie maritime.»

Le Port de Hamilton espère des retombées positives

Pour sa part, Bruce Wood, président-directeur général de l'Administration portuaire de Hamilton, a indiqué: «Hamilton s'est imposé comme plaque tournante pour l'agroalimentaire dans le sud de l'Ontario et nous avons investi massivement dans nos infrastructures portuaires pour soutenir ce secteur d'activité. Il y a une forte demande de produits canadiens de haute qualité, par exemple notre blé dur qui est chargé à Hamilton sur des navires qui vont le livrer directement aux meilleurs fabricants de pâtes alimentaires d'Italie.»

«Les volumes de cargaisons agricoles transitant par Hamilton ont augmenté de 35 % depuis cinq ans et nous prévoyons qu'un meilleur accès au marché européen amènera une croissance supplémentaire.»

«Le Port de Hamilton a bâti sa réputation dans le secteur manufacturier de pointe de la région, lequel est en pleine expansion. Les entreprises entrevoient une multiplication des occasions d'affaires en Europe et nous allons les appuyer grâce à notre meilleure capacité de transport de marchandises générales et de cargaisons spéciales.»

M. Wood souligne que les volumes de cargaisons spéciales ont quadruplé de 2008 à 2011 au Port de Hamilton et tout indique que la croissance devrait se poursuivre. **M**

ada as a key stepping stone to the U.S. and Mexico markets to complement our own market – thereby boosting cargo movements on the St. Lawrence-Great Lakes waterway.”

“As a prime gateway to Europe for Canadian importers and exporters, the Seaway stands to benefit from any increase in cargo flows that may result from a new free trade pact with the European Union,” said Bruce Hodgson, director of market development of the St. Lawrence Seaway Management Corporation. “Given the marine mode's strong competitive advantage in breakbulk and project cargo, we are optimistic that a free trade agreement with Europe will translate into increased utilization of the Seaway.”

Port of Hamilton eyes benefits of greater access

For his part, Bruce Wood, President and CEO of the Hamilton Port Authority, says that “Hamilton has emerged as a major agri-food hub in Southern Ontario, and we have invested heavily in port infrastructure to drive this business segment. There is strong demand for high-quality Canadian product, such as the Canadian durum wheat loaded in Hamilton that makes its way directly to Italy's best pasta makers.”

“Agricultural cargo volumes through Hamilton have increased by 35 per cent in the last five years, and we would expect further growth to result from improved access to the European market.”

“Similarly, the Port of Hamilton has been building its reputation within the region's growing advanced manufacturing sector. As these companies capitalize on greater opportunities in Europe, we will be supporting them with our expanding breakbulk and project cargo capabilities.”

Mr. Wood points out that the amount of project cargo handled by the Port Hamilton quadrupled from 2008 to 2011, and “is on-track to post further gains.” **M**

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



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



MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP

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



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





The bustling Port of Antwerp is the leading European gateway for maritime shipments to and from Canada.

Le florissant Port d'Anvers est la principale porte européenne de transit du fret maritime en provenance et à destination du Canada.

Leading European ports eye greater Atlantic trade

Les ports européens veulent développer le commerce transatlantique

Bruce Barnard

Les principaux ports européens se préparent à se disputer férocement le marché en prévision de l'entrée en service massive d'ici 18 mois des terminaux à conteneurs commandés avant la crise financière mondiale de 2008 alors que les volumes de fret stagnent dans l'axe Le Havre-Hambourg.

Comme les échanges Asie-Europe, jusque-là dominants, ne devraient augmenter que très peu en 2013 après l'effondrement de 2012 parce que les consommateurs européens ont décidé de se serrer la ceinture, les ports ciblent désormais pour leurs exportations les marchés émergents

Europe's top ports are hunkering down for a fierce battle for market share with massive container terminals commissioned before the 2008 global financial meltdown coming on stream in the coming 18 months as cargo growth stalls across the Le Havre-Hamburg range.

With the dominant Asia-Europe trade facing minimal growth in 2013 after a steep slump in 2012 as cash-strapped European consumers tighten their belts, ports are refocusing their marketing efforts on export routes to the faster growing emerging mar-

d'Amérique latine, d'Afrique et du Moyen-Orient où la croissance est plus forte.

La route transatlantique mature où une légère hausse semble se dessiner reçoit également une attention accrue. Alors que le trafic conteneurisé chutait de 8,6 % à Hambourg en 2012, les échanges avec les États-Unis augmentaient de 28 % (quoique sur une base beaucoup plus réduite), pour faire de ce pays le quatrième marché du port allemand.

Les débouchés asiatiques demeurent bien sûr majeurs pour les quatre grands, APM Terminals du Danemark, Hutchison Ports de Hong Kong, DP World de Dubaï et Eurogate d'Allemagne, qui dominent les trafics conteneurisés dans l'axe Le Havre-Hambourg.

Les trois grands ports paient très cher leur dépendance des importations d'Asie. À Rotterdam en 2012, le trafic a stagné à 11,9 millions d'EVP (conteneurs équivalents 20 pieds), Hambourg, au second rang, n'a manutentionné que 8,9 millions d'EVP, une baisse de 1,7 %, et Anvers a encaissé une diminution de 0,3 %, à 8,64 millions d'EVP, en grande partie à cause du déclin des cargaisons d'Extrême-Orient. Et il n'y a toujours pas de signe de redressement: selon le dernier rapport du North Europe Global Port Tracker paru en mars, la croissance du fret ne devrait pas dépasser 1,8 % en 2013 dans les ports du Nord de l'Europe, après la baisse de 0,8 % subie en 2012.

C'est pourquoi les ports, qui s'arrachent chaque conteneur et chaque tonne de fret, se tournent vers des marchés

kets of Latin America, Africa and the Middle East.

The mature transatlantic route is also attracting renewed attention amid signs of a potential uptick. While Hamburg's Asia container traffic fell 8.6 percent in 2012, the US trade posted 28 percent growth, albeit from a much lower base, to become the German port's fourth largest market.

True, the Asia market still weighs heavily on the finances of the big four terminal operators, Denmark's APM Terminals, Hong Kong's Hutchison Ports, Dubai's DP World and Germany's Eurogate, that dominate container traffic across the Le Havre-Hamburg range.

The Big Three ports are paying a heavy price for their dependence on imports from Asia. Rotterdam's 2012 traffic stalled at 11.9 million 20-foot equivalent units, second-ranked Hamburg was down 1.7 percent at 8.9 million TEUs and Antwerp slipped 0.3 percent to 8.64 million TEUs largely due to lower shipments from the Far East. And there's no sign yet of a pickup, with traffic across north European ports set to grow by just 1.8 percent in 2013 after shrinking by 0.8 percent in 2012, according to the latest North Europe Global Port Tracker report in March.

That's why ports, scrambling for each extra container and every added ton, are pitching for business from second tier markets, including Canada. With merchandise trade between the European Union and

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



secondaires, dont le Canada. La valeur des échanges entre l'Union européenne et le Canada s'est chiffrée à 68 milliards de dollars en 2011 et elle devrait augmenter de plusieurs milliards de dollars après la signature d'une entente de libre-échange entre Bruxelles et Ottawa; le Canada pourrait donc accueillir plus de missions commerciales de ports européens dans les prochains mois.

À cet égard, le Port d'Anvers a envoyé une délégation à Montréal l'automne dernier. À cette occasion, Eddy Bruyninckx, directeur général de l'Autorité portuaire d'Anvers, a déclaré au *Maritime Magazine*: «nous voyons assurément de nouvelles possibilités se dessiner».

Anvers est la principale «porte d'entrée du Canada» en Europe

En Europe, la part du lion (un peu moins de 5 millions de tonnes) du commerce maritime canadien revient à Anvers, plaque tournante pour les marchandises générales et les conteneurs qui constituent le gros des importations d'outre-Atlantique. Et un porte-parole de l'Administration portuaire de Rotterdam admet que ce port va très probablement rester la «porte d'entrée canadienne» en Europe. Anvers doit toutefois se retrouser les manches – les cargaisons classiques y ont diminué de 14,2 % en 2012, surtout à cause de la chute des cargaisons d'acier.

Pour le moment, l'accent est mis sur la gestion de l'afflux de capacité additionnelle dans une période où le trafic végète et où les transporteurs océaniques réduisent le nombre d'escales et de ports visités à cause de la taille croissante de leurs navires.

L'industrie portuaire du Royaume-Uni est dans l'expectative alors que DP World met la dernière main à son terminal London Gateway de 1,5 milliard de dollars, dont l'inauguration est prévue au quatrième trimestre, à 25 milles à peine de la capitale sur la rive nord de la Tamise. D'une capacité annuelle de 1,6 million d'EVP, le terminal, qui possède aussi le plus vaste parc logistique d'Europe, viendra concurrencer directement Felixstowe, principal port à conteneurs du Royaume-Uni (40 % du marché), distant de 50 milles à peine.

Felixstowe, par où transitent annuellement quelque 3,5 millions d'EVP, prévoit aussi se doter de 1 million d'EVP de capacité supplémentaire. Sa propriétaire, la société hongkongaise Hutchison Ports, qui possède aussi le terminal Thamesport de 500 000 EVP près de Londres, était sur le point de construire un tout nouveau port pour conteneurs à Harwich, une gare maritime sur la rive



Rotterdam, Europe's biggest port, is significantly expanding its container facilities to handle rising global trade.

Rotterdam, premier port d'Europe, développe beaucoup ses installations à conteneurs pour absorber la croissance du commerce mondial.

Canada worth \$68 billion a year in 2011 and set for a multi-billion dollar spurt after Brussels and Ottawa pen a free-trade deal, Canada will be hosting many more European port marketing missions in the coming months.

In this connection, the Port of Antwerp sent a delegation to Montreal last fall. On this occasion, Eddy Bruyninckx, CEO of the Antwerp Port Authority, told *Maritime Magazine* that "we definitely see new opportunities that will arise."

Antwerp is Europe's biggest 'Canadian Gateway'

Antwerp is the biggest European port for Canadian seaborne trade at just under 5 million tonnes, reflecting its focus on break bulk and containers, which account for a large slice of import shipments from across the Atlantic. And it's likely to remain Europe's "Canadian Gateway", admits a Rotterdam Port Authority spokesman. But Antwerp has to up its game - conventional cargo slumped 14.2 percent in 2012 from the previous year, due largely to sharply lower steel shipments.

For the moment, the focus is on how to manage the extra capacity coming on stream as traffic stalls and ocean carriers consolidate calls by their increasingly bigger ships at fewer ports.

The UK port industry faces the greatest uncertainty as DP World puts the finishing touches to the \$1.5 billion London Gateway terminal on the north bank of the river Thames just 25 miles from the nation's capital city that is due to open in the fourth quarter. The 1.6 million TEUs-a-year facility which also boasts Europe's biggest logistics park, will com-

opposée du fleuve Orwell en face de Felixstowe, mais elle a soudainement mis en veilleuse en décembre ce projet de 500 millions de dollars. La société a prétexté des retards dans l'obtention des approbations requises, mais ce sont plus probablement la menace du London Gateway et la croissance inférieure aux attentes à Felixstowe qui ont influencé sa décision. Liverpool et Southampton sont aussi sur le point de commencer la construction de nouveaux terminaux à conteneurs alors même que DP World prévoit dépenser 1 milliard pour porter à 3,5 millions d'EVP la capacité annuelle de son London Gateway.

Ailleurs, la donne pourrait changer à Rotterdam vers la fin de 2014. En effet, APM Terminals devrait y inaugurer un nouveau terminal en eau profonde de 4,5 millions d'EVP sur Massvlakte 11, vaste bande de terrain arrachée à la mer du Nord. Viendra s'y ajouter un terminal de 4 millions d'EVP construit par une filiale commune de DP World et de quatre transporteurs océaniques – MOL, CMA CGM, Hyundai et APL. L'Administration portuaire investit quelque 4,5 milliards de dollars dans ce gigantesque pôle de distribution et de manutention de conteneurs et le secteur privé – sociétés d'arrimage, transporteurs et sociétés industrielles – fera sa part pour porter les investissements totaux à 20 milliards de dollars.

La menace d'HAROPA

L'afflux de nouvelle capacité coïncide pour les grands

pete head on with Felixstowe, the UK's largest box port with a 40 percent market share that's just 50 miles away.

Felixstowe, which handles around 3.5 million TEUs annually, also plans to add around 1 million TEUs of extra capacity. Its owner, Hong Kong-based Hutchison Ports, which also owns the 500,000 TEUs-a-year Thamesport terminal near London, was poised to build a brand new container port in Harwich, a ferry terminal on the opposite bank of the river Orwell from Felixstowe, but suddenly suspended the \$500 million project in December. The company cited delays in getting planning approval, but the threat of London Gateway and below trend growth at Felixstowe more likely swayed its decision. Liverpool and Southampton also are about to start building new container terminals even as DP World plans to spend a further \$1 billion on London Gateway, taking its annual capacity to 3.5 million TEUs.

Meanwhile, Rotterdam is set for a potentially game-changing capacity hike toward the end of 2014, with APM Terminals due to start operations at a new 4.5 million TEUs-a-year deep water facility on the Massvlakte 11, a vast track of land reclaimed from the North Sea. This will be matched by a 4 million TEUs terminal built by a joint venture between DP World and four ocean carriers – MOL, CMA CGM, Hyundai



Logistec provides high quality cargo-handling services to marine and industrial customers through a strong network of strategically located facilities in the Great Lakes, the St. Lawrence River and on the Eastern Seaboard of North America.

THE THINGS WE DO

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

www.logistec.com






New terminal capacity in top northern European ports is expected to considerably fuel competitive pressures.

L'ajout de capacité nouvelle dans les terminaux des grands ports d'Europe du Nord devrait alimenter énormément les pressions concurrentielles.

ports européens avec l'arrivée d'une menace d'origine inattendue: la France. Le Havre, premier port à conteneurs du pays où des réformes du travail ont mis fin à une décennie de grèves, cherche à attirer les trafics conteneurisés qui transitent actuellement dans des ports étrangers jusque-là plus productifs comme Anvers et Rotterdam. Le Port soutient que les réformes ont déjà amélioré sa productivité de 15 % et il a accentué son avantage concurrentiel en s'alliant à Rouen et Paris pour créer HAROPA, agence chargée de commercialiser un ensemble de trois ports par où transitent annuellement 130 millions de tonnes de fret et qui dispose de 14 000 hectares de terrain à usage logistique et industriel.

La menace compétitive que devront affronter les terminaux qui entreront en exploitation dans un marché stagnant d'ici 18 mois a été confirmée par l'annonce en février que JadeWeserPort, le plus récent terminal à conteneurs allemand d'une capacité annuelle de 2,7 millions d'EVP, envisageait de convertir 400 travailleurs à temps plein en travailleurs à temps partiel parce qu'il n'a pu attirer que deux lignes régulières depuis son inauguration il y a six mois. Ce terminal du Port de Wilhelmshaven, qui est pourtant en Allemagne la seule installation en eau profonde capable d'accueillir la dernière génération de navires de 18 000 EVP dans toutes les conditions de marée, n'a réussi à séduire aucun transporteur. Une remise tarifaire de lancement de 70 % n'a pas suffi à détacher les transporteurs de ses rivaux «géographiques» Bremerhaven et Hambourg, qui ne sont pourtant accessibles aux grands navires qu'à marée haute. Eurogate, propriétaire à 70 % du terminal qui, dit-on, aurait garanti 640 000 EVP de trafic dans la première année, poursuit en justice l'Administration portuaire de Wilhelmshaven au motif que les droits perçus y seraient trop bas et préjudiciables à Hambourg et Bremerhaven.

and APL. The Port Authority is investing around \$4.5 billion in the giant container and distribution hub, while the private sector, including stevedores, carriers and industrial firms, will boost the total spend to \$20 billion.

Challenge from Le Havre-led HAROPA port complex

The new capacity is coming on stream as Europe's top ports are facing a growing threat from an unlikely source – France. Le Havre, the nation's top box port, is exploiting hard fought industry-wide labour reforms that ended a decade of strikes to lure back French container traffic that currently passes through more productive foreign rivals, notably Antwerp and Rotterdam. The port, which claims the reforms have already boosted productivity by some 15 percent, has sharpened its competitive edge by teaming up with Rouen and the port of Paris in HAROPA, a marketing agency for a tri-port complex which handles 130 million tonnes a cargo a year and has 14,000 hectares of land available for logistics and industrial use.

The competitive threat facing terminals coming on stream in a flat lining market over the coming 18 months was highlighted by the news in February that JadeWeserPort, Germany's newest container terminal, with an annual capacity of 2.7 million TEUs, is planning to put 400 workers on part time work after attracting only two weekly liner services since opening six months ago. The terminal, in the port of Wilhelmshaven, failed to attract carriers despite being Germany's only deep-water facility, able to handle the latest generation of 18,000 TEUs vessels regardless of tidal conditions. An introductory discount of 70 percent on ship tariffs also failed to woo lines from its "geographically challenged" rivals Bremerhaven and Hamburg that can only handle the biggest ships at high tide. Eurogate, the 70 percent

Un mois avant l'inauguration de JadeWeser, la vive concurrence dans l'axe Le Havre-Hambourg a rayé de la carte du transport de conteneurs Amsterdam, cinquième plus grand port d'Europe: son seul terminal à conteneurs a fermé ses portes deux ans après avoir perdu son dernier service régulier, ce qui le condamnait à servir de «prolongement» d'un terminal du port de Rotterdam voisin et à accueillir surtout des barges d'eaux intérieures. Le terminal, inauguré en 2001, n'avait pas réussi à attirer de services depuis quatre ans même s'il est doté d'un poste à quai qui permet de charger et décharger les navires simultanément des deux côtés. Après un sommet de 425 000 EVP en 2008, le trafic s'est effondré dans les deux années suivantes parce que les transporteurs ont plutôt opté pour le port de Rotterdam à cause du déploiement de plus grands navires.

Les grands ports ont eux aussi leurs problèmes. Hambourg a essuyé un sérieux revers en octobre quand des environmentalistes ont obtenu d'un tribunal la suspension du creusement déjà trop longtemps différé du chenal de navigation de 38 milles de longueur qui relie le port à la mer libre. Le creusement de l'Elbe est capital pour qu'Hambourg soit en mesure d'accueillir les géants des mers de façon continue, dans toutes les conditions de marée, et puisse retenir des transporteurs qui menacent de se tourner vers des terminaux en eau profonde.

Par ailleurs, Rotterdam est poursuivi pour 1,2 milliard de dollars par sa principale société d'arrimage, ECT, qui allègue que sa proposition n'a pas été prise en compte de façon équitable quand l'Administration portuaire a décidé d'accorder au complexe Maasvlakte la concession pour l'exploitation d'un terminal.

Les administrations portuaires ont réagi à la faiblesse du marché en gelant les droits maritimes et les exploitants de terminaux offrent de meilleurs prix pour fidéliser les transporteurs. Avec le temps, cela devrait avantager les expéditeurs et leur permettre de réduire leurs frais. **M**

majority owner of the terminal, which is said to have guaranteed 640,000 TEUs of traffic in its first year, is suing the Wilhelmshaven port authority over the level of dues, alleging they put it at a disadvantage to Hamburg and Bremerhaven. A month before JadeWeser opened, the intense competition in the Le Havre-Hamburg range wiped Amsterdam, Europe's fifth largest port, off the container map as its only box terminal shut down two years after it lost its last regular service and was relegated to serving as an "extended gateway" for a terminal in nearby Rotterdam, handling mostly inland barge traffic. The terminal, which opened in 2001, but didn't attract any services for four years despite boating a novel indented berth allowing it to load and unload vessels simultaneously from both sides. Traffic peaked at 425,000 TEUs in 2008 but collapsed in the following two years after carriers switched calls to Rotterdam as they deployed larger vessels.

The big ports have their problems too. Hamburg suffered a serious setback in October when a court halted long-delayed work to deepen the 38 mile long navigation channel that links it to the open sea to consider legal challenges from environmentalists. A deeper Elbe is critical to Hamburg's hopes of handling the largest ships around the clock regardless of tidal conditions and retain carriers who have warned they may be forced to switch calls to deep-water terminals.

Meanwhile, Rotterdam is being sued for \$1.2 billion compensation by its biggest stevedore, ECT, which claims it didn't get a fair hearing when the Port Authority awarded the concession to operate a terminal at the Maasvlakte complex.

Port authorities have responded to the weak market by freezing ship fees and terminal operators are offering better deals to retain carriers' loyalty. And, in time, that should make it easier and cheaper for ship-pers. **M**



Job Opportunity
National Sales Manager
Marine Division
Location: Beamsville, ON

Seafaring vessels, by their nature, are at greater risk of suffering the devastating consequences of a fire-related catastrophe. The absence of emergency services, limited escape options and presence of flammable liquids while at sea, make proper fire protection an absolute necessity.

Working with an established customer base as well as developing new business opportunities, you will be responsible for the sale of new equipment and inspections for:

- Fixed Fire Protection Systems
- Alarm and Detection
- Portable Fire Equipment
- Self Contained Breathing Apparatus
- Safety Equipment
- Fire Hose and Hydrants
- Fire Safety plans and signage

Qualifications:

- Minimum 3 years outside sales experience
- Technical aptitude to demonstrate products features and functionality to customers.
- Excellent written and oral communication skills
- Good computer skills

Here is your chance to join Troy Life & Fire Safety Ltd. (National Marine Division) one of Canada's largest full line suppliers of life safety products including fire detection, sprinkler, mass notification, security, nurse call and communications.

Interested candidates should respond by submitting their resume to
hr@troylfs.com
or fax to 519-371-6988

La page de l'AGGIMQ

L'Association des graduées et des gradués de l'Institut maritime du Québec

www.aggimq.ca

Assemblée générale 2013

L'assemblée a eu lieu le 2 février dernier, avec une trentaine de personnes qui y assistaient. Nous avons deux nouveaux venus dans le conseil: Maryse Paré (trésorière) et Gilbert Gosselin (administrateur). Cent trente personnes étaient présentes au banquet le soir même. Nous avons décerné les bordées d'or et d'argent aux membres 1963 et 1988 qui étaient présents (les membres non présents ont reçu par la suite leur bordée par la poste ou livrée en personne!). Durant la remise, nous avons projeté, en arrière-plan, la photo de finissants des jubilaires. Préparez-vous pour l'an prochain, nous fêterons notre 50^e anniversaire à Rimouski et honorerons les promotions 1954, 1964 et 1989!

Notre nouveau site Web, c'est pour bientôt!

L'AGGIMQ s'est dotée d'un nouveau site Web plus moderne et fonctionnel! Dès qu'il sera en ligne, nous contacterons par courriel les membres 2012 et 2013 pour les en aviser. Le site est ouvert à tous, mais l'accès au bottin est réservé aux membres, ainsi que certains dossiers de photos.

Le 150^e anniversaire du séminaire de Rimouski

M. Jacques Gagné, responsable des anciens de l'Institut de technologie et de l'École de marine, nous a fait parvenir de l'information sur les fêtes entourant le 150^e anniversaire du séminaire de Rimouski, fondé en 1863. Le séminaire a mis sur pied plusieurs écoles de métiers, dont l'École de marine, qui lui est adjointe en 1943. Vous trouverez l'information sur le site Internet: <http://seminaireetecoles.wordpress.com>. Vous y trouverez un lien

vers le site du séminaire, qui contient le programme des activités 2013-2014 ainsi que plusieurs photos d'époque!

Une cloche!

Lors de notre dernière assemblée générale en février dernier, un de nos membres a eu une bonne idée: celle d'avoir une cloche pour ouvrir et fermer nos assemblées. Ça ne devrait pas être un problème à trouver, les magasins de fourniture maritime en sont pleins.

Mais nous aimerions trouver une cloche qui a du vécu, qui a déjà «navigué», entre 6 à 8 pouces de haut. Chers membres, nous avons besoin de votre aide. Si vous avez cette perle rare, ou savez où nous pourrions la trouver, communiquez avec nous à l'adresse suivante: info@aggimq.ca.

Nous la ferons monter sur un socle sur lequel nous ferons graver un petit historique et le nom de la personne qui nous fera ce prêt à long terme... Sur notre site Web, nous aurons une page consacrée à cette cloche avec photos, et l'on pourrait en connaître un peu plus sur cette relique!

Et des photos?

Nous avons commencé à photographier les mosaïques pour notre site, processus qui demandera un peu de temps, mais petit à petit nous y arriverons. Vous aurez aussi la possibilité d'y publier des photos du temps où vous étiez élève! Si vous en trouvez que vous désirez partager avec les membres, vous pouvez les numériser et nous les envoyer à info@aggimq.ca. Il nous fera plaisir de compléter notre collection pour la plus grande joie de tous!

Vous pouvez devenir membre ou renouveler votre cotisation en remplissant ce coupon et en le renvoyant, accompagné de votre chèque, à: AGGIMQ, 53, rue Saint-Germain Ouest, Rimouski, QC, G5L 4B4

AGGIMQ • Coupon de cotisation 2013

Cotisation: 45 \$ (couple de gradués: 65 \$)

Nom: _____

Année de graduation :

Programme:

Les informations suivantes que vous nous communiquez seront affichées dans notre « bottin des membres » à moins d'indication contraire.

☐ Afficher

☐ Ne pas afficher

Adresse: _____

Code postal: _____

Téléphone: _____

Courriel: _____

Employeur et fonctions: _____

JOURNAL

Le début d'une nouvelle ère dans le transport maritime intérieur

Terence Bowles, président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), a déclaré lors du lancement de la saison de navigation 2013 de la Voie maritime que l'arrivée du nouvel autodéchargeur de la Canada Steamship Lines, le **Baie St. Paul**, «ouvre une nouvelle ère dans le transport

maritime intérieur». Le **Baie St. Paul** fut le premier navire à franchir l'écluse de Saint-Lambert au début de la 55^e saison de la Voie maritime le 22 mars.

M. Bowles prévoit que les volumes de cargaisons transportés sur la Voie maritime devraient dépasser les 40 millions de tonnes cette année. Ils avaient totalisé 38,9 millions de tonnes en 2012. Il a évoqué

Opening of 2013 Seaway season marks new era in domestic shipping

The 2013 Seaway navigation season kicked off with Terence Bowles, President and CEO of the St. Lawrence Seaway Management Corporation declaring that the newly-built **Baie St. Paul** self-unloader of Canada Steamship Lines “ushers in a new era in domestic shipping.” The **Baie St. Paul** was the first vessel

to transit the St. Lambert Lock at the outset of the Seaway's 55th season on March 22.

Mr. Bowles forecast that Seaway cargo volume should exceed 40 million tonnes this year following the 2012 total of 38.9 million tonnes. He alluded to such positive factors as signs of an economic up-



CSL's newly-built **Baie St. Paul** opened the 2013 Seaway season at the St. Lambert Lock in Montreal.

Le nouveau **Baie St. Paul** de CSL a inauguré la saison 2013 de la Voie maritime à l'écluse de Saint-Lambert à Montréal.

Pierre Terrien

From left to right are Terence Bowles, President and CEO of the St. Lawrence Seaway Management Corporation; Louis Martel, President of Canada Steamship Lines; Jim Leaney, Captain of the **Baie St. Paul**; Chief Engineer Jean-Louis Girard; Jean Boily, Manager of the Cargill terminal in Baie Comeau; and Craig Middlebrook, Administrator of the Saint Lawrence Seaway Development Corporation.

De gauche à droite, Terence Bowles, président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent; Louis Martel, président de la Canada Steamship Lines; Jim Leaney, capitaine du **Baie St. Paul**; le chef mécanicien Jean-Louis Girard; Jean Boily, surintendant de Cargill à Baie-Comeau; et Craig Middlebrook, administrateur de la St. Lawrence Seaway Development Corporation.



Pierre Terrien

des facteurs positifs comme les signes de redressement économique aux États-Unis, le maintien attendu de la vigueur des exportations de charbon et de minerai de fer vers la Chine et, à plus long terme, les effets bénéfiques pour la Voie maritime de la signature éventuelle d'un accord de libre-échange dont les termes sont en train d'être négociés par le Canada et l'Union européenne.

«Canada Steamship Lines figure en bonne place parmi plusieurs armateurs canadiens qui investissent des centaines de millions de dollars pour construire de nouveaux navires, témoignant ainsi de leur confiance dans l'avenir du réseau Grands Lacs-Voie maritime», d'affirmer M. Bowles.

Le **Baie St. Paul** est le premier navire de la classe Trillium de CSL, laquelle, selon le président de CSL, Louis Martel, «établit de nouvelles normes d'efficacité opérationnelle et énergétique, de fiabilité et de protection de l'environnement».

À cet égard, M. Bowles insiste sur le fait que les sociétés qui veulent améliorer la durabilité écologique de leur chaîne d'approvisionnement sont sensibles au fait que les navires ont une empreinte carbone très faible.

M. Bowles a rappelé qu'une étude récente confirme que le mode maritime produit moins d'émissions de gaz à effet de serre (GES) que tout autre mode de transport. Si l'on compare avec le matériel de pointe des autres modes de transport, les navires produisent 38 % moins d'émissions de GES que le train et 88 % moins que le camionnage.

Craig Middlebrook, administrateur de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis, a déclaré: «La reprise dans le secteur manufacturier nord-américain accroît la demande de transport de cargaisons traditionnelles et nouvelles sur la Voie maritime, ce qui a des incidences positives pour la navigation sur les Grands Lacs.»

Tout comme le secteur privé investit des centaines de millions de dollars dans de nouveaux navires et de nouvelles machines, le secteur public consacre des sommes substantielles à la modernisation des écluses, aux infrastructures portuaires et à l'implantation de nouvelles technologies de navigation, établissant ainsi les bases d'une croissance future soutenue.

(Dans la seconde moitié de l'année en cours, le premier de six navires de la classe Equinox

swing in the United States, expected continuing strong iron ore and coal shipments to China, and, in the longer term, the eventual beneficial effects for the Seaway of a free trade agreement currently under negotiation between Canada and the European Union.

«Canada Steamship Lines ranks prominently among a number of Canadian shipowners who are committing hundreds of millions of dollars to build new vessels, testifying to the confidence these firms have in the future of the Great Lakes-Seaway System», Mr. Bowles said.

CSL President Louis Martel indicated that the **Baie St. Paul**, the first of CSL's Trillium Class of vessels, «sets new standards in operational and energy efficiency, reliability and environmental protection.»

In this regard, Mr. Bowles stressed that companies seeking to bolster their supply chain's sustainability are taking note that ships have a very small carbon footprint.

He recalled that a recent study confirmed that marine generates the least greenhouse gas emissions

of any transport mode. When compared with state-of-the-art equipment in alternate modes, marine generated 38% less GHG emissions than rail and 88% less GHG emissions than trucks.

Craig Middlebrook, Acting Administrator of the U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation, stated: «The resurgence of manufacturing in North America is fueling demand for both traditional and new Seaway cargoes, having positive implications for Great Lakes shipping.»

Just as the private sector is investing hundreds of millions of dollars in new ships and engines, Mr. Middlebrook said that equally substantial public sector investments in lock rehabilitation, port infrastructure and new navigation technologies «are laying the foundation for sustained future growth.»

(In the latter half of this year, the first of six Equinox Class vessels ordered by Algoma Central Corporation is expected to enter the Great Lakes trades following delivery

commandés par Algoma Central Corporation à un chantier naval chinois devrait entrer en service sur les Grands Lacs.)

Jean Boily, directeur général du grand terminal céréalier Cargill de Baie-Comeau sur le Saint-Laurent, a aussi pris la parole lors de la cérémonie d'ouverture.

Le débit annuel du terminal varie actuellement entre 1,8 et 2,1 millions de tonnes, a-t-il indiqué. Interviewé par le *Maritime Magazine*, M. Boily a révélé que Cargill investit cette année 5 millions de dollars pour l'amélioration des infrastructures et dans des systèmes de commande.

from a Chinese shipyard.)

Also addressing the opening ceremony was Jean Boily, Manager of Cargill's large grain export terminal in Baie-Comeau on the St. Lawrence River. Current terminal throughput varies between 1.8 million tonnes

and 2.1 million tonnes annually, he said. Interviewed by *Maritime Magazine*, Mr. Boily disclosed that Cargill is investing some \$5 million this year in infrastructure improvements and control system technologies.

Algoma Central Corporation parmi les sociétés les mieux gérées

Algoma Central Corporation a récemment été désignée comme l'une des sociétés les mieux gérées du Canada en 2012. Les noms des lauréats ont été annoncés par les commanditaires, le National Post, la CIBC, la Queen's School of Business et Deloitte.

Le Concours des 50 sociétés les mieux gérées au Canada demeure le symbole de l'excellence pour les entreprises qui sont détenues et gérées par des Canadiens et dont le chiffre d'affaires dépasse les 10 millions de dollars. Chaque année depuis 1993, 50 lauréats sont choisis parmi des centaines d'entreprises participantes au terme d'un processus indépendant et rigoureux d'évaluation de leurs capacités et de leurs

pratiques de gestion.

«Nous nous félicitons que les juges nous aient classés parmi les sociétés les mieux gérées au Canada», a déclaré Greg Wight, président et chef de la direction d'Algoma. «Après un changement de cap en 2011, les personnels terrestres et navigants d'Algoma se sont mobilisés derrière une même vision et un même objectif pour former une seule équipe afin de conduire la société vers une réussite encore plus complète en 2012. Je suis fier du travail et du dévouement de chacun de nos 2 000 employés. C'est à eux tous que nous devons ce prix.»

Les 33 vraquiers et transporteurs de produits d'Algoma constituent la plus importante

Algoma Central Corporation named one of Canada's best managed companies

Algoma Central Corporation was recently named one of Canada's Best Managed Companies for 2012. The winners were announced by co-sponsors The National Post, Canadian Imperial Bank of Commerce, Queen's School of Business, and Deloitte LLP.

Canada's Best Managed Companies, the country's leading business awards program recognizing excellence in Canadian-owned and -managed companies with revenues over \$10 million, was established in 1993. Every year the program announces 50 winners from the hundreds of companies that compete for this designation in a rigorous and independ-

ent process that evaluates the calibre of their management abilities and practices.

"We are extremely pleased to be selected by the judges as one of Canada's Best Managed Companies" said Greg Wight, Algoma President and CEO. "Following a game-changing 2011, Algoma's shore-side and shipboard personnel came together with One Vision, One Purpose and as One Team to drive the Corporation forward to further success in 2012. I am a proud of the hard work and dedication of each and every one of our over 2,000 employees. Without them, this award would not have been possible."

Algoma's fleet of 33 dry-

Algoma Central Corporation's *Algosoo* is pictured on Lake St. Clair.

L'*Algosoo* d'Algoma Central Corporation sur le lac St. Clair.



Paul Bresley

flotte appartenant à des Canadiens à être exploitée sous pavillon canadien dans le réseau navigable du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Pour garantir la durabilité écologique, il faut gérer en tenant compte de l'impact à long terme des décisions d'exploitation quotidiennes et des décisions d'investissement. Ainsi, Algoma investit 300 millions dans six nouveaux transporteurs de vrac sec de la classe Equinox, des bâtiments ultramodernes qui

vont permettre, prévoit-on, de réduire de 45 % les émissions par tonne-kilomètre grâce à des moteurs plus efficaces, à une forme de coque qui réduit la résistance de l'eau et à une augmentation importante de la capacité de chargement. Le premier navire de la classe Equinox, baptisé **Algoma Equinox**, a été mis à l'eau au chantier naval en Chine le 24 décembre 2012 et il devrait entrer en service au Canada vers le milieu de 2013.

bulk and product tanker vessels is the largest Canadian-owned and -flagged fleet operating on the Great Lakes and St. Lawrence Waterway.

Achieving sustainability means managing with a long-term perspective on the impact of day-to-day operating decisions and on long-term investment decisions. For instance, Algoma is currently investing \$300 million in six new state-of-the-art *Equinox Class* dry-bulk vessels that

bring an expected 45% reduction in emissions per tonne-kilometre as a result of more efficient engines, a hull form that produces less resistance through the water and the significant increase in carrying capacity. The first ship in the *Equinox Class*, fittingly named the **Algoma Equinox**, was launched at the shipyard in China on December 24, 2012 and is expected to be in service in Canada in mid-2013.

Volume de fret record à Port Metro Vancouver

Le plus grand port du Canada, Port Metro Vancouver, indiquait récemment que ses résultats de fin d'exercice confirmaient la croissance continue du fret en 2012, y compris de nouveaux pics pour les conteneurs et le vrac. Le total définitif s'est élevé à 124 millions de tonnes, soit 1 % de mieux qu'en 2011. Cette augmentation est attribuable à la montée des économies asiatiques et de la demande au Canada. Les 3 081 escales de navires étrangers représentaient une hausse de 2 %.

Selon Ed Fast, ministre du Commerce international et de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, «la vigoureuse croissance que Port Metro Vancouver a connue en fin d'année 2012 démontre clairement que les investissements stratégiques du gouvernement fédéral, par exemple dans le récent projet de passage supérieur à Deltaport, confortent la position privilégiée de la Porte d'entrée canadienne de l'Asie-Pacifique pour les échanges entre l'Asie et l'Amérique du Nord».

«Afin de favoriser le commerce intérieur et international, Port Metro Vancouver

cherche des moyens de s'impliquer avec les collectivités pour améliorer la viabilité à long terme du port», a déclaré Robin Silvester, PDG de PMV.



Port Metro Vancouver sets cargo records

Canada's largest port, Port Metro Vancouver, recently reported that its 2012 year-end results confirmed continuing cargo

growth, including new records in the container and bulk sectors. The final total came to 124 million tonnes of cargo, a one per cent increase over 2011, reflecting growth in Asian economies and demand in Canada. Foreign vessel calls were up 2% to 3,081.

"Port Metro Vancouver's strong 2012 year-end growth is clear proof that the federal government's continued strategic investments, such as the recent Deltaport Overpass Project, further enhances Canada's Asia-Pacific Gateway as the gateway of choice between Asia and North America," said Ed Fast, Minister of International Trade and Minister for the Asia-Pacific Gateway.

Coal exports to Asia have been experiencing solid growth at the Port of Vancouver.

Les exportations de charbon vers l'Asie augmentent beaucoup au Port de Vancouver.

Les 83,7 millions de tonnes de vrac représentaient une légère baisse, malgré des tonnages de charbon qui ont légèrement dépassé ceux de 2011 pour atteindre un nouveau sommet. En 2011, les tonnages de charbon avaient augmenté de 8 % pour atteindre 32,7 millions de tonnes – dont 21 millions de tonnes de charbon métallurgique.

La croissance a stoppé au début de décembre 2012 à cause d'un bris de l'équipement de chargement au plus grand terminal d'exportation de charbon du port.

Les exportations de pé-

trole brut ont augmenté de 35 %, ce qui a fait passer le nombre d'escales de pétroliers de 34 à 2011 à 50 en 2012. Les pétroliers comptaient pour moins de 2 % du trafic maritime total.

Les trafics conteneurisés ont dépassé les prévisions l'an dernier, atteignant les 2,9 millions d'EVP, soit une hausse de 8 %.

Le nombre de passagers de paquebots de croisière n'a que légèrement augmenté, mais on prévoit pour la saison 2013 un bond de 23 % qui portera le total à 820 000 passagers.

"In order to best support Canada's international and domestic trade, Port Metro Vancouver is seeking ways to engage with communities and improve the port's long-term sustainability," said Robin Silvester, PMV President and CEO.

Bulk volume of 83.7 million tonnes represented a small decline, although coal throughput edged above 2011 to reach a new summit. In 2011, coal traffic had risen by 8% to total 32.7 million tonnes – with metallurgical coal accounting for 21 million tonnes.

In early December 2012,

damaged loading equipment at the port's biggest coal export terminal caused numbers to stall.

Crude petroleum exports climbed 35%, prompting an increase in tanker traffic from 34 in 2011 to 50 in 2012. This represents less than 2% of total vessel traffic.

Container traffic exceeded forecasts last year to increase by 8% and attain 2.9 million TEUs.

The cruise passenger numbers posted a small increase. But in 2013, the 2013 season is expected to show a 23% jump to more than 820,000 passengers.

La navigation commerciale sur les Grands Lacs et la Voie maritime: un plus pour l'environnement

Une étude exhaustive parue récemment souligne les avantages environnementaux du bateau sur le camion et le train pour le transport de marchandises dans la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

C'est la première fois qu'on examine, à l'aide de données concrètes fournies par les grandes sociétés de transport, les incidences externes de l'exploitation des navires étasuniens, canadiens et internationaux qui circulent sur cette voie navigable nord-américaine.

«L'étude confirme que cette artère maritime vitale constitue le moyen le plus efficace et le plus vert pour transporter des marchandises dans la région», a déclaré Ray Johnston, président de la Chambre de commerce maritime d'Ottawa.

«Notre voie de navigation permet à des milliers de sociétés d'accéder à de nouveaux débouchés outre-mer et, en prime,

de diminuer les émissions de gaz à effet de serre», a commenté Terence Bowles, président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Les expéditeurs nationaux et internationaux investissent plus d'un milliard de dollars dans de nouveaux navires et pour doter leurs flottes de moteurs plus écoénergétiques et émettant moins de gaz à effet de serre.

L'étude, dont la réalisation a été supervisée par un comité directeur comprenant des représentants de Transports Canada et du Fonds mondial pour la nature, montre qu'un déplacement vers le camion ou le chemin de fer des marchandises transportées par bateau augmenterait la congestion sur les routes, les coûts d'infrastructures et d'entretien des routes ainsi que les niveaux de bruit.

Bi-national study underlines green benefits of Great Lakes/Seaway shipping

A recent comprehensive study has highlighted the environmental advantages of using marine shipping to transport goods in the Great Lakes/St. Lawrence Seaway region compared with land-based alternatives.

It is the first study that has examined the external impacts of the U.S., Canadian and international vessels operating on the North American waterway, using actual data provided by major shipping firms.

"This study reinforces that this vital marine transportation system is the most efficient and sustainable way to transport goods in the region," said Ray Johnston, President of the Ottawa-based Chamber of Marine Commerce.

"Our waterway provides thousands of companies with the means of con-

necting with new markets overseas and, at the same time, reducing greenhouse gas footprints," said Terence Bowles, President and CEO of the St. Lawrence Seaway Management Corporation.

Domestic and international shipowners are investing over \$1 billion in new ships and engine technology that enhance fuel efficiency and reduce greenhouse gases.

Overseen by a steering committee including Transport Canada and WWF Canada, the study shows that a shift of cargo carried by ships to trucks or rail would lead to increased levels of land traffic congestion, higher infrastructure costs to maintain highways and significantly greater noise levels.

Entitled *The Environmental and Social Impacts*

Intitulée *Impacts environnementaux et sociaux du transport maritime dans la région des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent*, l'étude a été réalisée par le cabinet-conseil ontarien Research and Traffic Group. Une évaluation par les pairs a été effectuée par des spécialistes indépendants du Canada et des États-Unis.

Principales constatations de l'étude

- Le rendement énergétique de la flotte des Grands Lacs est presque 7 fois meilleur que celui des camions et 1,14 fois meilleur que celui du train.
- Les modes ferroviaires et routiers produiraient respectivement des émissions de gaz à effet de serre 19 % et 533 % supérieures s'ils transportaient les mêmes quantités de marchandises sur la même distance que la flotte des Grands Lacs et de la Voie maritime.
- Il faudrait trois millions de trajets de wagons pour transporter les cargaisons prises en

charge par la flotte maritime en 2010. Cela pourrait doubler la circulation sur certaines lignes ferroviaires au Canada et l'augmenter de 50 % sur quelques-unes des lignes les plus achalandées des États-Unis.

- Il faudrait 7,1 millions de trajets de camion pour transporter les mêmes volumes de marchandises. Cela aurait pour effet d'augmenter de 35 % à 100 % le nombre de camions sur les routes de la région.

- Si les cargaisons des navires des Grands Lacs et de la Voie maritime étaient transférées en permanence au camionnage, cela gonflerait de 4,6 milliards de dollars les coûts d'entretien des routes sur une période de 60 ans.

L'étude évoque aussi d'importantes réductions des émissions des navires des Grands Lacs dans la période 2012-2025 grâce à l'implantation de nouvelles technologies et à l'utilisation de carburants à faible teneur en soufre.

of *Marine Transport in the Great Lakes-St. Lawrence Seaway Region*, the study was carried out by Ontario consultations Research and Traffic Group and peer-reviewed by independent experts in Canada and the United States.

Key findings listed in the study

- The Great Lakes fleet is nearly 7 times more fuel efficient than trucks and 1.14 times more fuel efficient than rail.
- Rail and trucks would respectively emit 19% and 533% more greenhouse gases if these modes carried the same cargo over the same distance as the Great Lakes/Seaway fleet.
- It would take three million railcar trips to carry the total cargo transported by the shipping

fleet in 2010. This would as much as double existing traffic on some rail lines in Canada and increase traffic by 50% on some of the busiest lines in the United States,

- It would take 7.1 million truck trips to carry the same volume of cargo. This would increase existing truck traffic by 35% to 100% on highways in the region.

- If Great Lakes /Seaway marine shipping cargo shifted permanently to trucks, it would lead to \$4.6 billion in additional highway maintenance costs over a 60-year period.

The study also outlined significant emission reductions by Great Lakes vessels in the 2012-2025 period as a result of new technology and the use of low-sulphur fuels.

Contribution importante d'Ottawa pour un passage supérieur sur le pont-jetée de Deltaport

Ottawa contributes big amount to Deltaport Causeway overpass

Dans le cadre d'une série de projets d'amélioration de Port Metro Vancouver visant à faciliter les exportations vers les marchés asiatiques en pleine expansion, le gouvernement du Canada accorde 19,9 millions de dollars pour la construction d'un passage supérieur sur le pont-jetée de Deltaport, qui coûtera au total 45 millions de dollars.

C'est M^{me} Kerry-Lynne Findlay, députée fédérale de Delta-Richmond-Est, qui a annoncé la contribution, au nom de l'honorable Ed Fast, ministre du Commerce international et de la Porte d'entrée de l'Asie-Pacifique.

«Ce nouveau projet con-tri-

buaera non seulement à faciliter l'acheminement des exportations canadiennes vers les marchés à forte croissance de l'Asie, via la Porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, mais il permettra aussi au réseau de transport local de mieux répondre à la demande engendrée par la croissance des ports», a déclaré M^{me} Findlay.

Le projet comprend la construction d'un passage supérieur à deux voies qui séparera les voies ferrées de la route d'accès du pont-jetée de Deltaport voisin du terminal à conteneurs Deltaport. Le passage supérieur pourrait augmenter de 200 000 EVP la capacité annuelle de Deltaport.

The federal government is contributing up to \$19.9 million towards the construction of a \$45 million overpass on the Deltaport Causeway, part of Port Metro Vancouver's improvement projects aimed at facilitating exports to growing Asian markets through increased container capacity.

The funding allocation was recently announced by Kerry-Lynne Findlay, Member of Parliament for Delta-Richmond East, on behalf of Ed Fast, Minister of International Trade and Minister for the Asia-Pacific Gateway.

"This new project will not only make it easier for

Canadian exports to travel through the Asia-Pacific Gateway to high-growth markets throughout Asia, but will address some of the transportation pressures that port growth has placed on local transportation," said Ms. Findlay.

The project involves the building of a two-lane overpass that will provide grade separation between rail tracks and the Deltaport Causeway access road adjacent to the Deltaport Container Terminal. The grade separation will contribute up to 200,000 TEUs of additional capacity annually at Deltaport.

Robin Silvester, président-directeur général de Port Metro Vancouver a déclaré: «Ce projet accroîtra la densité industrielle et la capacité de conteneurs à Roberts Bank, tout en réduisant les impacts de l'expansion du port sur les localités voisines.»

Une fois les travaux achevés, la capacité du terminal à conteneurs Deltaport de Port Metro Vancouver sera accrue de 600 000 EVP pour atteindre les 2,4 millions d'EVP.

Après la construction du passage supérieur sur la route en remblai Roberts Bank actuelle, une nouvelle voie ferrée sera ajoutée sur le corridor ferroviaire. Il y aura reconfiguration de la voie existante, de même que d'une partie du matériel de manutention de conteneurs du port. On procédera aussi à des travaux de voirie sur Deltaport Way pour faciliter la circulation des camions porte-conteneurs.

Robin Silvester, President and CEO of Port Metro Vancouver, noted: "This project increases industrial density, adding container capacity at Roberts Bank, while easing the impacts of a growing port on nearby communities."

Once all the improvements are finished, Port Metro Vancouver will have increased Deltaport's container capacity by 600,000 TEUs to 2.4 million TEUs.

After the overpass is built on the existing Roberts Bank Causeway, new rail track will be added to the existing rail corridor. Existing track will also undergo some reconfiguration, as will some of the port's container handling equipment. There will, in addition, be road improvement work on Deltaport Way to enhance the movement of container trucks at Deltaport.

Stephen Brooks prend la barre de la CCM

Le conseil d'administration de la Chambre de commerce maritime (CCM), association basée à Ottawa, a récemment annoncé la nomination de Stephen Brooks à la présidence. Il succède à Raymond Johnston, qui occupait ce poste depuis décembre 1999. Celui-ci devient vice-président exécutif. Ces nominations prennent effet le 1^{er} avril 2013.

M. Brooks s'est joint à la CCM en 2006 après 13 ans dans l'administration gouvernementale et l'appareil politique sur la Colline du Parlement. En sa qualité de vice-président aux Affaires gouvernementales de la CCM, M. Brooks a défendu énergiquement de nombreux dossiers importants au nom de l'industrie du transport maritime.

Selon un communiqué de presse de la CCM, M. Brooks a joué un rôle prépondérant dans l'élaboration de politiques et son expertise en matière de communications et de relations gouvernementales a permis à la Chambre de commerce maritime de s'imposer comme une voix binationale de premier plan dans les affaires maritimes commerciales.

«Le conseil d'administration remercie très sincèrement Raymond Johnston pour ses 13 années de service insigne à la présidence. Au cours de cette

période, la CCM et l'industrie du transport maritime lui doivent de multiples réalisations historiques; il a notamment travaillé au lancement et à la définition des orientations de l'Alliance verte, programme de durabilité qui est une réussite éclatante.»

M. Johnston va continuer d'avoir l'œil sur l'Alliance verte tout en exerçant un leadership dans les domaines de la recherche et des relations avec les membres.

«Ces changements à la direction assurent à la Chambre de commerce maritime un haut degré de stabilité et de continuité, ce qui est un gage de succès pour l'organisation», a déclaré Richard Corfe, président du conseil d'administration.

La CCM représente plus de 160 parties prenantes de l'industrie maritime, dont les principaux expéditeurs canadiens et étasuniens, les ports, les terminaux et les fournisseurs de services maritimes, ainsi que les armateurs locaux et internationaux.



Stephen Brooks, new President of the Ottawa-based Chamber of Marine Commerce.

Stephen Brooks, le nouveau président de la Chambre de commerce maritime d'Ottawa.

Stephen Brooks takes over CMC helm

The Board of directors of the Ottawa-based Chamber of Marine Commerce (CMC) recently announced the appointment of Stephen Brooks to the position of

Marine Commerce into a leading bi-national voice on commercial maritime affairs.

"The Board is extremely grateful to Ray Johnston for his 13 years of valuable service as president during which time he led the CMC and the marine shipping industry to numerous historical achievements including spearheading and guiding the very successful industry sustainability program, *Green Marine*," said the CMC press release.

Mr. Johnston will continue to provide oversight of *Green Marine* along with leadership on industry research and member relations.

"These management changes provide the Chamber of Marine Commerce a high degree of stability and continuity that will serve to ensure the on-going success of the organization as we move forward," said Richard Corfe, chair of the CMC's board of directors.

The CMC represents more than 160 marine industry stakeholders, including major Canadian and U.S. shippers, ports, terminals and marine service providers as well as domestic and international shipowners.

President. Raymond Johnston, CMC President since December 1999, has become Executive Vice President. These appointments were effective April 1, 2013.

Mr. Brooks joined the CMC in 2006 after thirteen years working in government and political operations on Parliament Hill. As Vice President of Government Affairs with the CMC, he has been an effective advocate on many important files on behalf of the marine transportation industry.

A CMC press release said Mr. Brooks has provided leadership in policy development and expertise in government relations and communications, integral to building the Chamber of

Le CN investira près de 2 milliards de dollars en 2013

Le CN a récemment annoncé qu'il prévoyait investir en 2013 quelque 1,9 G\$ CAN pour entretenir et améliorer son réseau ferroviaire, accroître sa compétitivité et parfaire son service à la clientèle.

Le PDG Claude Mongeau a déclaré: «Le CN s'engage à exploiter un chemin de fer sécuritaire et durable, à améliorer constamment le service et à profiter de toutes les occasions pour continuer sa croissance à un faible coût marginal. Les investissements dans les infrastructures, l'acquisition de nouvelles locomotives et de nouveau matériel et l'amélioration des systèmes informatiques vont nous aider à atteindre nos objectifs d'excellence en matière d'exploitation et de service.»

Le CN va dépenser plus de 1 milliard de dollars pour améliorer les infrastructures ferroviaires afin de maintenir la sécurité du réseau ferroviaire et d'améliorer la productivité et la fluidité du réseau. Ces investissements permettront de remplacer des rails, des traverses et d'autres composants de voie, d'effectuer des travaux sur des ponts et d'augmenter la capacité et la productivité, notamment pour:

- continuer le programme de prolongement des voies d'évitement dans le nord de la C.-B., en Alberta et dans le nord de l'Ontario;
- doubler des tronçons de la ligne principale en Saskatchewan et ajouter de nouveaux signaux sur la ligne principale du CN en Alberta, afin d'accélérer le mouvement des trains;
- continuer d'améliorer le triage Kirk à Gary (Indiana) et la ligne de l'ancien Elgin, Joliet et Eastern Railway, accroître la

capacité de triage et ajouter des voies d'évitement dans la région de Baton Rouge en Louisiane.

Le CN prévoit aussi dépenser quelque 700 millions de dollars afin d'accompagner la croissance de ses clients dans divers marchés, notamment en investissant dans:

- les opérations de transbordement et les centres de distribution pour faire passer efficacement les marchandises du train au camion;
- la construction annoncée récemment du terminal intermodal à Joliet, en Illinois, et l'achèvement des travaux au Parc logistique de Calgary;
- les technologies de l'information pour améliorer l'efficacité du service et de l'exploitation, ainsi que dans d'autres projets afin d'appuyer la réalisation du plan stratégique de la Compagnie.

Le CN prévoit aussi consacrer près de 200 millions de dollars en 2013 à l'acquisition de locomotives, de matériel intermodal et de véhicules, ainsi qu'à la remise à neuf de locomotives et de wagons.

CN targets nearly C\$2 billion in 2013 capital expenditures

CN recently announced a 2013 plan to invest approximately \$1.9 billion to maintain and upgrade its railway network, grow the business efficiently, and continue to improve customer service. In 2012, the capital investment program of the Montreal-based railway exceeded \$1.8 billion.

Claude Mongeau, President and CEO, said: "CN is committed to operating a safe and sustainable railway, making continued improvements in service and seizing traffic opportunities to grow at low incremental cost. Infrastructure investments, the acquisition of new locomotives and the enhancement of information technology will help support our agenda of operational and service excellence."

More than \$1 billion in 2013 will be spent on track infrastructure to continue operating a safe railway and to improve the productivity and fluidity of the network. This investment will include

the replacement of rail, ties and other track materials, and bridge work, as well as capacity and productivity improvements, among others, to:

- Continue CN's extended siding program in northern British Columbia, Alberta, and northern Ontario;
- Double-track portions of its mainline in Saskatchewan and add new signals on CN's Alberta mainline to expedite train movements;
- Continue improvements at Kirk Yard in Gary, Ind., and the former Elgin, Joliet and Eastern Railway line, and increase yard capacity and add sidings in the Baton Rouge, La., region.

CN also expects to spend approximately \$700 million to grow with its customers across a range of markets as they expand their business, including investments in:

- Transloading operations and distribution centres to transfer freight efficiently between rail and truck;
- Construction of the recently-announced intermodal terminal in Joliet, Ill., and the completion of the Calgary Logistics Park project, and
- Information technology to improve service and operating efficiency, and other projects to support the Company's strategic agenda.

In addition, CN is targeting about \$200 million in 2013 for the acquisition of locomotives, intermodal equipment and vehicles as well as locomotive and car refurbishments.



CN is making substantial investments in new track infrastructure and locomotives to handle increasing freight shipments.

Le CN investit beaucoup afin d'améliorer les infrastructures ferroviaires et d'acquérir de nouvelles locomotives pour absorber la croissance du trafic de fret.

CSX construit un terminal intermodal à Valleyfield

CSX Corporation a annoncé qu'elle accroîtrait sa présence dans la grande région de Montréal en construisant un terminal intermodal de 36 hectares dans la ville portuaire de Salaberry-de-Valleyfield, qui jouxte le fleuve Saint-Laurent et le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent.

La région se trouvera ainsi directement reliée au réseau ferroviaire de 34 000 km que le transporteur floridien possède aux États-Unis. La fin des travaux de construction est prévue pour 2015.

CSX a annoncé à la fin de janvier que le terminal de 100 millions de dollars (illustré en noir dans la préfiguration) aura une capacité de manutention de 100 000 conteneurs par année. Des grues sur pneumatiques transborderont les conteneurs des camions aux trains.

Situé dans le Parc industriel Perron, le terminal sera tout près de la nouvelle Autoroute 30, ce qui facilitera l'accès au marché de distribution et de consommation du Grand Montréal.

Selon CSX, le terminal permettra aux expéditeurs de la région «de bénéficier des avantages économiques et environnementaux du transport intermodal par rail, de profiter des débouchés commerciaux nord-sud qu'offre l'ALENA et d'avoir accès à de nouveaux marchés».

Pour soutenir le projet, la Province de Québec et la municipalité de Salaberry-de-Valleyfield vont améliorer le réseau routier dans les environs immédiats du terminal.

Aux yeux des observateurs de l'industrie, l'initiative accroîtra la concurrence pour le trafic conteneurisé manutentionné par le Port de Montréal, CP Rail et le CN, de même que pour les transports longue dis-

tance nord-sud effectués par les compagnies de camionnage.

Yves Gilson, porte-parole de l'Administration portuaire de Montréal, a déclaré au *Maritime Magazine* que les exportations partant de Montréal pourraient être chargées à Valleyfield à bord des trains de marchandises de CSX qui offrent une liaison directe avec le Port de New York. Les importations pourraient profiter du même service de New York à Montréal.

La subvention accordée par Québec à CSX dénoncée

Le projet bénéficie d'une subvention de 6 millions de dollars du ministère québécois des Transports pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Claude Garcia, chercheur associé à l'Institut économique de Montréal, a dénoncé à la fin de janvier dans le quotidien *La Presse* de Montréal cette subvention du gouvernement du Québec à CSX.

M. Garcia a rappelé que le CN et le CP venaient d'investir dans plusieurs nouveaux terminaux intermodaux dans le contexte de décisions stratégiques que prennent les chemins de fer nord-américains pour devenir plus concurrentiels et il a fait remarquer qu'aucune de ces sociétés canadiennes n'avait été subventionnée par les gouvernements locaux pour faire ces investissements.

Selon M. Garcia, CSX aurait fait l'investissement même sans subvention pour de puissants motifs commerciaux. Il a fait valoir que ce n'était pas le rôle du gouvernement québécois de subventionner l'un des intervenants au détriment du Port de Montréal, du Canadien National et du Canadien Pacifique.

CSX establishing intermodal terminal in Valleyfield

CSX Corporation has announced an expansion of its presence in the Greater Montreal area by building a 36-hectare intermodal terminal in the port city of Salaberry-de-Valleyfield adjacent to the St. Lawrence River and the St. Lawrence Seaway system.

It will directly connect the region with the Florida-based carrier's 34,000-km rail network in the United States. Completion of construction is scheduled for 2015.

The \$100 million facility (shown in black in artist rendering) is expected to handle up to 100,000 containers a year, using modern, rubber-tire gantry cranes to transfer containers between trains and trucks, CSX said in late January.

Located in the Perron Industrial Park, the terminal will be close to the newly-completed Autoroute 30, providing easy access to the greater Montreal distribution and consumer market.

According to CSX, the terminal "will enable shippers in the region to capitalize on the economic and environmental benefits of intermodal rail, expand on the north-south trade opportunities offered by NAFTA (North American Free Trade Agreement), and connect to new markets."

As part of the project, the Province of Québec and the municipality of Salaberry-de-Valleyfield will make improvements to the road network in the immediate vicinity of the terminal.

Industry observers see the initiative adding competition for some of the container business handled by the Port of Montreal,

CP Rail and CN as well as trucking firms on long-distance north-south loads.

Yves Gilson, spokesman for the Montreal Port Authority, told *Maritime Magazine* that "exporters from Montreal could put their goods at Valleyfield on CSX freight trains with direct service to the Port of New York." Importers could also use the same routing from New York to Montreal.

Québec subsidy to CSX criticized

The Québec Ministry of Transportation is supporting the project through a \$6 million grant for the reduction of greenhouse emissions.

In this connection, the subsidy offered to CSX by the Québec government was criticized in late January in Montreal's *La Presse* daily newspaper by Claude Garcia, a research associate at the Institut économique de Montréal.

After recalling that CN and CP recently invested in several new intermodal terminals within the context of strategic decisions by North American railroads to improve competitiveness, Mr. Garcia noted that "neither of these Canadian railway firms received a subsidy from local governments to make these investments."

In his comments, Mr. Garcia affirmed that CSX would have made the investment anyway without subsidy for compelling commercial reasons. He suggested it was not the role of the Québec government "to subsidize one of the industry players to the detriment of the Port of Montreal, Canadian National and Canadian Pacific."

Un siège administratif plus spacieux pour les pilotes du Bas-Saint-Laurent

Une réception très courue a eu lieu récemment dans le Port de Québec pour marquer l'inauguration du nouveau siège administratif de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent.

La réception du 28 mars coïncidait aussi avec un changement de la garde à la Corporation. À compter du 30 avril, Jean d'Aquila devient directeur général. Il succède à Jean Lapointe, qui quitte ce poste au terme de 42 ans de services remarquables. Simon Mercier, jusque-là vice-président, rem-

place Daniel Ouimet à la présidence depuis le 17 avril.

L'immeuble rénové et agrandi offre 6 000 pieds de surface de bureaux comparativement à 4 200 pieds carrés dans les locaux originels occupés depuis 1984. Chaque bureau possède des fenêtres avec vue sur le port.

Il vaut la peine de signaler que la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent est le seul groupe de pilotes au Canada qui possède son propre immeuble.

Expanded headquarters for Lower St. Lawrence pilots

A well-attended reception was held recently on the Québec City harbourfront to celebrate the inauguration of the new, enlarged headquarters of the Corporation of Lower St. Lawrence Pilots.

At the same time, the reception on March 28 coincided closely with a changing of the guard at the corporation. Effective April 30, Jean d'Aquila succeeds Jean Lapointe as General Manager after 42 years of highly-appreciated service. And Simon Mercier, previously Vice-

President, has succeeded Daniel Ouimet as President, effective April 17.

The renovated and expanded building offers some 6,000 square feet of office space versus just over 4,200 square feet in the original premises occupied since 1984. Each office has windows with views of the harbor.

Of particular note: the Corporation of Lower St. Lawrence Pilots is the only pilot group in Canada to own its own building.



New building on the Québec harbor front of the Corporation of Lower St. Lawrence Pilots.

Le nouvel immeuble de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent sur la façade portuaire à Québec.



Outgoing Corporation President Daniel Ouimet, on left, shares a reception cocktail with incoming new General Manager Jean D'Aquila.

Le président sortant de la Corporation, Daniel Ouimet, à gauche, avec le nouveau directeur général Jean D'Aquila.

Leo Ryan

Leo Ryan

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

14 et 15 MAI

Joint SCL/CITA Annual Conference

Mississauga Convention Center

Mississauga, ON, Canada

www.supplychaincanada.com

14 au 16 MAI

Breakbulk Europe 2013

Antwerp Expo

Antwerp, Belgium

www.breakbulkevents.com

15 au 17 MAI

7^e Conférence annuelle

sur la sécurité dans les ports canadiens

Hotel Westin

Ottawa, ON, Canada

www.macdonnell.com

22 et 23 MAI

Canadian Board of Marine Underwriters

Rencontre semi annuelle

Manoir Saint-Sauveur

Saint-Sauveur, QC, Canada

www.cbmu.com

29 au 31 MAI

GREENTECH 2013

Hyatt Regency,

Vancouver, BC, Canada

greentech@green-marine.org

9 au 11 JUIN

Saint John Port Days

Strengthening North-South Links

Saint John, NB, Canada

www.sjport.com/portdays

12 JUIN

CA, AGA et dîner-conférence de la Sodes

Intercontinental Hotel

Montreal, QC, Canada

Laurier.grenier@St-Laurent.org

18 au 21 AOÛT

AGA et conférence annuelle de l'AAPC

Nanaimo, BC, Canada

www.acpa-ports.net

18 et 19 SEPTEMBRE

Halifax Port Days

Cunard Center

Halifax, NS, Canada

www.portofhalifax.ca

MAY 14-15

Joint SCL/CITA Annual Conference

Mississauga Convention Center

Mississauga, ON, Canada

www.supplychaincanada.com

MAY 14-16

Breakbulk Europe 2013

Antwerp Expo

Antwerp, Belgium

www.breakbulkevents.com

MAY 15-17

7th Annual Port Security Conference of Canada

Hotel Westin

Ottawa, ON, Canada

www.macdonnell.com

MAY 22-23

Canadian Board of Marine Underwriters

Semi-Annual Meeting

Manoir Saint-Sauveur

Saint Sauveur, QC, Canada

www.cbmu.com

MAY 29-31

GREENTECH 2013

Hyatt Regency,

Vancouver, BC, Canada

greentech@green-marine.org

JUNE 9-11

Saint John Port Days

Strengthening North-South Links

Saint John, NB, Canada

www.sjport.com/portdays

JUNE 12

St. Lawrence Economic Development Council (SODES)

AGM and luncheon

Intercontinental Hotel

Montreal, QC, Canada

Laurier.grenier@St-Laurent.org

AUGUST 18-21

ACPA Annual AGM and Conference

Nanaimo, BC, Canada

www.acpa-ports.net

SEPTEMBER 18-19

Halifax Port Days

Cunard Center

Halifax, NS, Canada

www.portofhalifax.ca

If you wish to suggest an event to be inserted in the calendar, please contact lryan@maritimemag.com
Si vous désirez proposer un événement pour insertion dans le calendrier, prière de contacter lryan@maritimemag.com

ANNONCEURS



ADVERTISERS

ABS	53
ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES	60
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE NANAIMO	5
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE TORONTO	62
ALGOMA CENTRAL CORPORATION	Couverture extérieure arrière
CCM – CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME	33
CSEM – CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME	Couverture intérieure arrière
CSL – CANADA STEAMSHIP LINES	1
COMITÉ SECTORIEL DE MAIN-D'ŒUVRE DE L'INDUSTRIE MARITIME	7
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	35
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT	Couverture intérieure arrière
DNV – DET NORSKE VERITAS (CANADA)	55
DILTS PISTON HYDRAULICS	16
FEDNAV	69
GROUPE DESGAGNÉS	Couverture intérieure avant
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	25
LOGISTEC	77
MGT – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY	73
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	11
MCKEIL MARINE	13
NATIONAL MARINE FIRE	79
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE	16
OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE	17
OCÉAN	37
PORT D'HALIFAX	15
PORT DE MONTRÉAL	67
PORT DE SEPT-ÎLES	59
PORT DE TROIS-RIVIÈRES	61
PRINCE RUPERT PORT AUTHORITY	19
SIMEC – SOCIÉTÉ D'INTERVENTION MARITIME EST DU CANADA	21
S.I.U. – SYNDICAT INTERNATIONAL DES MARINS CANADIENS	49
SODES – SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT	48
SHIPOTOS.COM	23
SODERHOLM MARITIME SERVICES	21
TERMONT MONTRÉAL	75
URGENCE MARINE	56

ABS	53
ALGOMA CENTRAL CORPORATION	Back cover
CMC – CHAMBER OF MARINE COMMERCE	33
CSL – CANADA STEAMSHIP LINES	1
COMITÉ SECTORIEL DE MAIN-D'ŒUVRE DE L'INDUSTRIE MARITIME	7
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS	Inside back cover
DILTS PISTON HYDRAULICS	16
DNV – DET NORSKE VERITAS (CANADA)	55
ECRC – EASTERN CANADA RESPONSE CORPORATION	21
FEDNAV	69
GROUPE DESGAGNÉS	Inside front cover
IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION	17
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	25
LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY	60
LOGISTEC	77
MGT – MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP	73
MSRC – MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE	Inside back cover
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	11
MCKEIL MARINE	13
NANAIMO PORT AUTHORITY	5
NATIONAL MARINE FIRE	79
NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE	16
OCEAN	37
PORT OF HALIFAX	15
PORT OF MONTREAL	67
PORT OF SEPT-ÎLES	59
PORT OF TROIS-RIVIÈRES	61
PRINCE RUPERT PORT AUTHORITY	19
S.I.U. - SEAFARERS' INTERNATIONAL UNION OF CANADA	49
SODES – ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL	48
SHIPOTOS.COM	23
SODERHOLM MARITIME SERVICES	21
TERMONT MONTRÉAL	75
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION	35
TORONTO PORT AUTHORITY	62
URGENCE MARINE	56

World-class Maritime Simulation and Resource Centre

*Centre de simulation et d'expertise maritime
de classe mondiale*



CORPORATION OF
LOWER ST. LAWRENCE PILOTS
CORPORATION DES PILOTES
DU BAS-SAINT-LAURENT

For over 150 years,
Guardians of a great continental waterway

*Depuis plus de 150 ans,
Gardiens d'une grande voie de navigation continentale*



MADE IN CANADA...

418.692.0444 • www.pilotesbsl.com

418.692.0183 • www.sim-pilot.com



Equinox Class – Innovation and performance are built in.

Boasting a 45% improvement in energy efficiency over its predecessors and built with a Tier II compliant engine and a fully integrated IMO approved exhaust gas scrubber to remove 97% of all sulphur oxides from shipboard emissions, the Equinox Class represents the next generation in environmental performance.

Equinox Class - it's what you can't see that matters most!



Algoma Central Corporation

63 Church Street, Suite 600, St. Catharines, Ontario | 905-687-7888 | www.algonet.com

