

No 69

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

AGM AND CONFERENCE
AAPC • ACPA
AGA ET CONFÉRENCE

DOSSIER

Canada's Pacific Gateway

Porte du Canada sur le Pacifique

Growing role of women in shipping industry

Rôle croissant des femmes dans l'industrie maritime

8,95 \$





DESGAGNÉS

CHARTING A COURSE ON THE SEAS OF THE WORLD



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

WWW.DESGAGNES.COM



**Groupe
Desgagnés Inc.**

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

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



VANCOUVER

Closer

is better.

Port Metro Vancouver is already closer to Asia than any other major port in North America. And with unprecedented infrastructure investment in our gateway, we're getting even closer.

We're building land-side projects that boost rail and road efficiency. We're increasing our container terminal capacity and reducing on-dock dwell through collaboration with supply chain partners. And we're operating with longshore labour certainty to 2018.

As a result, we've taken up to 3 days out of your supply chain. That brings your goods closer to market and you closer to your customers.

Canada



PORT METRO
vancouver

portmetrovancover.com

Éditeurs / Publishers:

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

Rédacteur en chef / Editor:

Leo Ryan
lryan@maritimemag.com

Collaborateurs / Contributing editors: **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

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

SERVICE AUX ABONNÉS / SUBSCRIBER SERVICE

mdawson@maritimemag.com

MARKETING AND BUSINESS DEVELOPMENT DIRECTOR DIRECTEUR, MARKETING ET DÉVELOPPEMENT DES AFFAIRES

Sophie Belina Brzozowska
sbrzozowska@maritimemag.com
 Tel.: 514 937-5080 Fax: 514 937-1426

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 Articles must be typed and unpublished.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

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

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

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

Dépôt légal / Copyright:

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2006
 ISSN-1201-5415

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

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

75, Boul. Charest Est, CP 55061 Langelier PO
 Québec (Québec) Canada G1K 9A4
mdawson@maritimemag.com

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

Canada

CHRONIQUES / COLUMNS

4 FIRST WATCH PREMIÈRE BORDÉE

Leo Ryan

12 ATLANTIC HORIZONS ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE

Tom Peters

15 PACIFIC HORIZONS ÉCHOS DU PACIFIQUE

Leo Quigley

17 CHAMBER OF SHIPPING OF BRITISH COLUMBIA

Stephen Brown

19 CHAMBER OF MARINE COMMERCE CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME

Raymond Johnston

COUVERTURE / COVER

This summer edition of Maritime Magazine features our traditional Dossier on the Annual Conference and AGM of the Association of Canadian Port Authorities which is focused this year on building partnerships. The Port of Nanaimo is playing host. Also highlighted is our annual Canada Pacific Gateway feature, which includes a rare interview with the Rt. Hon. Paul Martin, former Prime Minister.

Worthy of mention, too, is the First Watch column devoted to the growing role of women in shipping and to an upcoming international conference in Montreal.

The cover photo is a striking aerial view of the Port of Prince Rupert.

Ce numéro estival du *Maritime Magazine* renferme notre traditionnel reportage sur la Conférence annuelle et AGA de l'Association des administrations portuaires canadiennes qui se tiendra cette année au Port de Nanaimo sous le thème «Bâtissons ensemble des partenariats». On y trouve aussi notre rubrique annuelle sur la Porte canadienne du Pacifique qui contient une rarissime interview du très honorable Paul Martin, ancien premier ministre.

Il ne faut pas oublier non plus la chronique Première Bordée qui traite du rôle croissant des femmes dans l'industrie maritime ainsi que d'une conférence internationale qui se tiendra prochainement à Montréal.

La page couverture est illustrée d'une vue aérienne spectaculaire du Port de Prince Rupert.

Photo: PRPA

23

Dossier

AGM AND CONFERENCE
AAPC • ACPA
AGA ET CONFÉRENCE

Leo Ryan
Kathlyn Horibe
Tom Peters

64 *Dossier*

**Canada's
Pacific Gateway**

**La Porte d'entrée
canadienne
du Pacifique**

Leo Quigley • Leo Ryan



79 JOURNAL

76 *Signet / Bookmark*

78 *La page de l'AGGIMQ*

87 *Calendrier des événements / Calendar of Events*

88 *Annonces / Advertisers*



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Les femmes transforment le visage du transport maritime

La pénétration des femmes dans une chasse gardée traditionnelle des hommes est un lent processus; dans la marine marchande par exemple, elles n'occupent encore mondialement, selon les estimations, que moins de 5 % des emplois. De grands pas ont toutefois été franchis depuis quelques années, comme en témoigne la présence féminine croissante à terre comme en mer.

La visibilité des femmes est incontestable dans une foule d'activités maritimes très diverses. Elles sont plus nombreuses chez les marins, les officiers et dans les salles des machines. Et c'est tout aussi vrai dans la gestion portuaire, le courtage maritime, les services de transitaire, les assurances et le droit maritimes.

La contribution grandissante des femmes est reconnue par les milieux maritimes partout dans le monde. Et plusieurs compagnies ont pris diverses mesures – notamment l'implantation de régimes de congés de maternité – pour attirer les femmes dans des carrières maritimes.

Women changing the face of world shipping

The advance of women in a traditional male preserve has been a slow process, with their involvement in global merchant shipping still hovering in the estimated low single-digits of overall employment in the sector. But great strides have been made in recent years - as illustrated by their rising presence both ashore and at sea.

Their visibility is apparent in a broad range of maritime-related sectors. There are more and more women on board ships as seafarers, officers and engine room personnel. The same can be said in port management, ship broking, freight forwarding, marine insurance, and marine law activities.

The growing contribution of women is acknowledged by shipping executives worldwide. And a number of companies have, among various initiatives, encouraged shipping careers for women by introducing maternity plans for mariners.



Andrea Sterling, a marine lawyer with Robinson Sheppard Shapiro in Montreal, heads WISTA Canada.

L'avocate montréalaise Andrea Sterling, spécialiste du droit maritime chez Robinson Sheppard Shapiro de Montréal, est à la tête de WISTA Canada.

**INCREASE EFFICIENCY & SAFETY AT SEA
– BENEFIT FROM BEST PRACTICE!**



KONGSBERG



MARITIME & OFFSHORE SIMULATORS

Kongsberg provides simulator solutions that maximize performance in a range of operations at sea. Our simulator solutions are based on unrivalled experience with real systems to provide you with the highest degree of realism in use and appearance.

You get the ability to train your students or crew to act with precision and certainty in difficult conditions. You can train on day-to-day challenges as well as emergency and critical operations, helping to increase knowledge, safety and efficiency at sea. With Kongsberg simulators, you will benefit from best practice learned by training on operations over and over again until you get THE FULL PICTURE!

www.km.kongsberg.com

Raymond Vidil, président de Marfret Compagnie Maritime de France, a remis les choses en perspective en ces mots: «La marine marchande est peut-être un secteur dominé par les hommes, mais en anglais, navire est toujours féminin et d'ailleurs, les problèmes n'ont pas de genre.»

En première ligne, a-t-il ajouté, les femmes comme les hommes cherchent des solutions novatrices pour s'attaquer à des problèmes comme la montée fulgurante du prix des carburants et les préoccupations environnementales.

M. Vidil s'exprimait ainsi l'automne dernier dans le bulletin d'information de sa société après avoir assisté à Paris à la 32^e conférence annuelle de l'Association internationale des femmes de l'entreprise et du commerce maritime (WISTA).



WISTA

WISTA international President Karin Orsel is chief executive of Management Facilities Group, a leading marine services provider in The Netherlands. She is pictured here on the Seattle waterfront.

La présidente de WISTA International, Karin Orsel est directrice générale de Management Facilities Group, entreprise de services maritimes très connue des Pays-Bas. On la voit ici sur le front de mer à Seattle.

Montréal sera l'hôte de la conférence WISTA en octobre

Au fil des ans, la WISTA a déployé ses ailes, surtout ces toutes dernières années. Elle compte aujourd'hui plus de 1 800 membres répartis dans 31 sections nationales. L'édification d'une vaste organisation de réseautage et de soutien professionnel a démarré progressivement et a acquis une assise solide après un repas de Noël partagé à Londres en 1974 par un groupe de femmes du secteur du transport par pétrolier.

WISTA Canada, actuellement dirigée par l'avocate montréalaise Andrea Sterling, spécialiste du droit maritime chez Robinson Sheppard Shapiro, fut créée en 1998 et réactivée en 2008.

En interview, David Colford, spécialiste du droit ma-

Putting matters in perspective, Raymond Vidil, Chairman of France's Marfret Compagnie Maritime, has remarked: "Shipping may be a male-dominated industry, but ships are always referred to as 'she' and problems have no gender."

On the front lines, he added, men and women are seeking innovative solutions to meet such challenges as soaring fuel costs and environmental concerns.

Mr. Vidil made such comments in his company newsletter last fall after attending the 32nd annual conference in Paris of the Women's International Shipping & Trading Association (WISTA).

Montreal hosting WISTA conference in October

Through the years, WISTA has spread its wings, especially in the past few years. Today, it counts over 1,800 members from 31 national chapters. The whole process towards an extensive networking and career support organization progressively acquired a solid base following a Christmas lunch in 1974 shared by a group of women in the London tanker market.

WISTA Canada, presently headed by Montreal marine lawyer Andrea Sterling at Robinson Sheppard Shapiro, was revived in 2008 after being first formed in 1998.

In an interview, David Colford, a Partner and marine lawyer with Brisset Bishop in Montreal, suggested that "an expanding role for women in shipping constitutes a key component of a generational shift to bring in young people as the senior generation retires. There is really quite a gap between the forty and sixty years olds."

Impressively enough, the Canadian chapter of WISTA won out over strong competition, notably from Nigeria, to play host to the 33rd edition of the WISTA Annual Conference and General Meeting. It will be held in Montreal this coming October 2-4 under the theme of "Navigating the Seas of Change."

The conference is expected to bring together more than 200 women in management-level positions in various sectors of the global shipping industry. Leading the participants will be WISTA President Karin Orsel, who is Chief Executive of a prominent marine services firm in The Netherlands.

The business agenda will include prominent maritime industry figures as keynote speakers and panel discussions on such topics as a North American perspective on the evolution of shipping, the challenges of Arctic shipping, and corporate social responsibility. There will also be workshops covering financial and other issues.

In an interview, Ms. Sterling stressed that the emphasis of such conferences is on broader issues confronting the industry – "not with women's issues like daycare."

Education is a key goal of WISTA along with networking and mentorship.

"There's a definite inspirational dimension for women who can learn from the success of others," said



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
Tel. 905.227.5212
Fax 905.227.0130
thorold@seafarers.ca

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



Catherine Lapointe, Senior Manager of CSL Transportation Services.

Catherine Lapointe, gestionnaire principale du service des transports à CSL.

ritime et associé dans le cabinet d'avocats Brisset Bishop de Montréal, a déclaré qu'un rôle accru des femmes dans le transport maritime était un élément clé d'un transfert intergénérationnel pour amener du sang nouveau afin de combler les départs à la retraite. Il y a réellement un énorme fossé entre les générations des quarante et des soixante ans.

Fait impressionnant, la section canadienne de la WISTA l'a emporté de haute lutte face à une vive concurrence, notamment du Nigeria, pour accueillir la 33^e édition de l'assemblée générale et conférence annuelle de la WISTA. L'événement se tiendra à Montréal du 2 au 4 octobre prochain, sous le thème «Naviguer sur les mers du changement».

La conférence devrait rassembler plus de 200 femmes occupant des postes de direction dans différents secteurs de la marine marchande mondiale. Une des participantes les plus en vue sera la présidente de la WISTA, Karin Orsel, directrice générale d'une entreprise de services maritimes très connue des Pays-Bas.

Le programme d'activités comprendra des allocutions de figures marquantes de l'industrie maritime et des débats de spécialistes sur des sujets tels que le point de vue nord-américain sur l'évolution du transport maritime, les difficultés de la navigation dans l'Arctique et la responsabilité sociale des entreprises. Il y aura aussi des ateliers sur les questions financières et autres.

En interview, M^{me} Sterling a insisté sur le fait que ces conférences portent avant tout sur les grands dossiers auxquels l'industrie doit s'attaquer, «et non sur des enjeux typiquement féminins comme les garderies».

L'éducation est un objectif clé de la WISTA, ainsi que le réseautage et le mentorat.

«Il y a assurément une dimension inspirante pour

Ms. Sterling. "Women established in the industry are happy to give back."

Success stories in Canada and abroad

Meanwhile, a brief review of women playing a growing role in the global maritime industry shows some significant examples in Canada as well as in many other countries.

In Canada, perhaps the most prominent figure remains Madeleine Paquin, President and CEO of Logistec Corporation since 1996. She has won a number of awards as a business leader. And her sister, Suzanne Paquin, runs Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS).

A partial list would also certainly include three current chief executives of three Canadian ports: Sylvie Vachon (Montreal), Karen Oldfield (Halifax) and Donna Taylor (Oshawa). Lisa Raitt, before entering politics and becoming Federal Minister of Labour, was previously the first female harbor master and subsequent President and CEO of the Port of Toronto.

At the Montreal-based Shipping Federation of Canada, which represents ocean carriers, Anne Legars has risen to the position of Vice-President, while Caroline Gravel closely monitors a vital sector as Director of Environmental Affairs.

There are several women now who are pilots on the St. Lawrence River. The latest is Capt. Ghislaine St-Aubin, who is the first female pilot from the Corporation of Lower St. Lawrence Pilots. "It's my keen interest in the St. Lawrence River which made me discover the maritime domain and which gradually steered me towards a career as a pilot in these waters," she told *Maritime Magazine*.

At Canada Steamship Lines, Catherine Lapointe, a graduate of the Institut maritime du Québec, is Senior Manager of CSL Transportation Services at just the age of 33. Heading a department that manages an expanding fleet, she hails from a family of mariners. Her father sailed as a chief engineer.

In Canada's shipbuilding and shiprepair sector, there is Denise Verreault of Verreault Navigation on the St. Lawrence River.

One of the founding members of WISTA Canada, Ida Crasto immigrated to Montreal from India and started her own ship brokering firm and ship agency in 1989: Andersen Sima Maritime Inc. Knowing full well that she was entering a male-dominated domain, Ms. Crasto has demonstrated an entrepreneurial flair involving tens of thousands of tonnes of cargo movements per month at Canadian and world ports.

Internationally, there was quite a buzz in world maritime circles in 2008 when Elisabeth Grieg, CEO of

les femmes qui peuvent tirer des leçons de la réussite d'autres, a déclaré M^{me} Sterling. Les femmes qui ont fait leur chemin dans l'industrie sont heureuses de donner à leur tour.»

Exemples de réussites au Canada et à l'étranger

Un recensement rapide des femmes qui jouent un rôle important dans le transport maritime mondial révèle plusieurs exemples significatifs au Canada et à l'étranger.

Chez nous, la plus connue demeure peut-être Madeleine Paquin, présidente et chef de la direction de Logistec Corporation depuis 1996. Elle a reçu plusieurs prix comme chef d'entreprise. Sa sœur, Suzanne Paquin, dirige la Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS).

Une liste partielle comprendrait aussi très certainement trois dirigeantes actuelles de ports canadiens: Sylvie Vachon (Montréal), Karen Oldfield (Halifax) et Donna Taylor (Oshawa). Lisa Raitt, avant d'entrer en politique pour devenir ministre fédérale du Travail, fut la première femme capitaine de port et plus tard présidente-directrice générale du Port de Toronto.

À la Fédération maritime du Canada basée à Montréal, qui représente les transporteurs océaniques, Anne Legars a accédé au poste de vice-présidente, tandis que Caroline Gravel surveille de près un secteur vital en qualité de directrice des Affaires environnementales.

Il y a actuellement plusieurs femmes pilotes sur le fleuve Saint-Laurent. La dernière en date est la capitaine Ghislaine St-Aubin, première femme pilote à la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent. «C'est mon profond intérêt pour le fleuve Saint-Laurent qui m'a fait découvrir le domaine maritime et m'a graduellement dirigée vers une carrière de pilote dans ses eaux», a-t-elle déclaré au *Maritime Magazine*.

À la Canada Steamship Lines, Catherine Lapointe, diplômée de l'Institut maritime du Québec, est, à 33 ans à peine, gestionnaire principale du Service des transports. Issue d'une famille de marins, elle est à la tête d'un département qui gère une flotte en pleine expansion. Son père a navigué comme chef mécanicien.

Dans le secteur de la construction et de la réparation de navires, Denise Verreault de Verreault Navigation sur le Saint-Laurent a fait sa marque au Canada.

L'une des membres fondatrices de WISTA Canada, Ida Crasto, a quitté l'Inde pour émigrer à Montréal où elle a fondé en 1989 sa propre société de courtage maritime et agence maritime, Andersen Sima Maritime Inc. Même si elle s'aventurerait en toute connaissance de cause dans un domaine dominé par les hommes, Mme Crasto, grâce à son flair entrepreneurial, en est venue à s'occuper mensuellement de dizaines de milliers de tonnes de mouvements de marchandises dans les ports canadiens et étrangers.



Leo Ryan

Madeleine Paquin, President and CEO of Logistec Corporation, has won a number of business executive awards in Canada.

La contribution comme chef d'entreprise au Canada de M^{me} Madeleine Paquin, présidente et chef de la direction de Logistec Corporation, a déjà été couronnée par plusieurs prix.

the family-owned Grieg bulk shipping group, became the first female President of the Norwegian Shipowners Association. More recently, this past April, Despina Panayiotou Theodosiou, who founded WISTA Cyprus, was the first woman to be nominated to be a member of the Board of Directors of the Cyprus Shipping Chamber.

Previously, in 2006, Corinna Romke from Germany, was Director of Corporate Communications at Eurogate, Europe's largest container terminal network. And that same year, Deirdre Littlefield, a high-profile U.S. insurance executive, became the first woman to be elected President of the International Union of Marine Insurance (IUMI) in its 132-year history.

In the United States, worth singling out are Rear Admiral Mary Landry, who has had a long career at the U.S. Coast Guard, and Geraldine Kratz, Executive Director of the Port of Los Angeles.

In the Indian Ocean, Nomita Seebaluck is the first woman to be Port Operations Manager of Mauritius.

Indian companies like Shipping Corporation of India and Great Eastern Shipping have started recruiting women officers on a large scale, on both the nautical and engine sides.

In Africa, women are becoming more involved and recognized in the shipping industry and related sectors – as witnessed in such major countries as Nigeria and South Africa. Multi-tasking Nigerian lawyer Mfon Ekong Usoro was named the WISTA Personality of the Year in 2011. And a few years ago, Capt. Louise Angel from South Africa became the first female master with the Safmarine shipping company, guiding vessels sometimes through waters where pirates operate.

À l'échelle internationale, il y a eu toute une commotion dans les cercles maritimes mondiaux en 2008 quand Elisabeth Grieg, chef de la direction du Groupe Grieg spécialisé dans le transport de vrac, est devenue la première femme à occuper la présidence de la Norwegian Shipowners Association. Plus récemment, en avril dernier, Despina Panayiotou Theodosiou, fondatrice de la section chypriote de la WISTA, a été la première femme nommée au conseil d'administration de la Chambre maritime de Chypre.

Antérieurement à 2006, l'Allemande Corinna Romke, a été directrice des Communications intégrées à Eurogate, le plus grand réseau de terminaux à conteneurs d'Europe. Cette même année, Deirdre Littlefield, cadre supérieure très en vue du domaine des assurances aux États-Unis, devenait la première femme en 132 ans d'histoire à être élue à la présidence de l'Union internationale d'assurances transports (IUMI).

Aux États-Unis, on ne peut oublier la contre-amirale Mary Landry, qui a eu une longue carrière à l'U.S. Coast Guard, et Geraldine Kratz, directrice générale du Port de Los Angeles.

Dans l'océan Indien, Nomita Seebaluck fut la première femme gestionnaire des Opérations portuaires de l'île Maurice.

Des sociétés indiennes telles Shipping Corporation of India et Great Eastern Shipping ont commencé à recruter massivement des femmes officiers, tant pour le service nautique que pour le service machines.



CPBSL

Ghislaine St-Aubin recently became the first accredited female pilot in the Lower St. Lawrence pilotage region.

Ghislaine St-Aubin devenait récemment la première femme accréditée comme pilote dans la circonscription de pilotage du Bas-Saint-Laurent.



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

The IMO strong historical support

For its part, the International Maritime Organization (IMO), a UN agency headquartered in London, has been making concerted efforts for 25 years to help women achieve greater representation in the shipping industry more in keeping with modern expectations through a global program on the Integration of Women in the Maritime Sector.

The IMO in April released a film, *Women at the Helm*, which shows how the work of the IMO and other parties, is beginning to promote change for the better for women in shipping, and highlights first-hand experiences from some of those who have already succeeded.

A primary objective of the UN agency program is to encourage IMO-member states to open the doors of their maritime institutes to enable women to train alongside men and thereby acquire the high level of competence required. Regional harmonization is another priority, resulting in the establishment through IMO support of six regional associations for women covering Africa, Asia, Latin America and the Pacific Islands. 

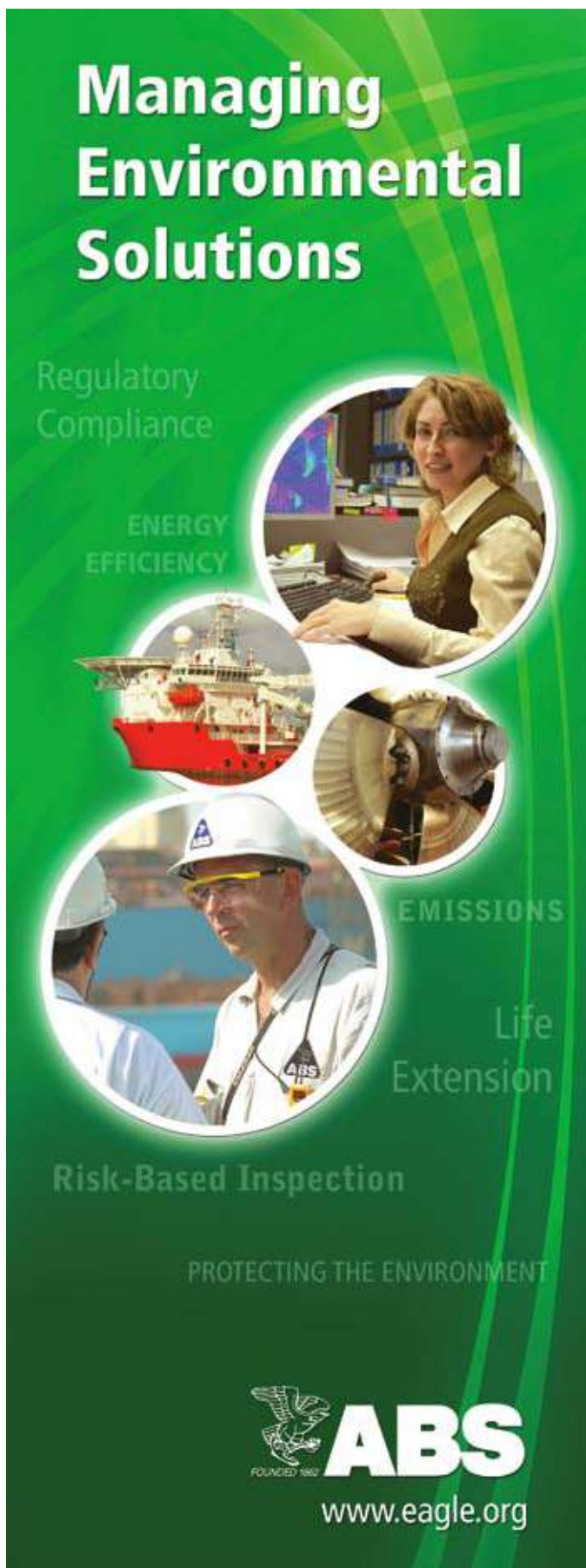
En Afrique, les femmes sont de plus en plus présentes et leur contribution est de plus en plus reconnue dans le transport maritime et les secteurs connexes – comme on peut le voir dans de grands pays comme le Nigeria et l'Afrique du Sud. L'avocate nigérienne polyvalente Mfon Ekong Usoro a été nommée en 2011 Personnalité de l'année de la WISTA. Et il y a quelques années, la capitaine Louise Angel d'Afrique du Sud devenait la première femme capitaine à la compagnie de navigation Safmarine; elle conduit parfois ses navires dans les eaux infestées de pirates.

Appui historique solide de l'OMI

De son côté, l'Organisation maritime internationale (OMI), agence de l'ONU dont le siège se trouve à Londres, déploie des efforts concertés depuis 25 ans pour que les femmes soient mieux représentées au sein de la marine marchande. Elle a notamment mis en place un programme global d'intégration des femmes dans le secteur maritime tenant pleinement compte des réalités modernes.

En avril, l'OMI a mis en circulation un film, *Les femmes à la barre*, qui montre comment le travail de l'Organisation et d'autres parties commence à faire évoluer pour le mieux la situation des femmes dans le transport maritime. Le film fait aussi connaître les expériences personnelles de certaines qui ont déjà réussi.

Un objectif fondamental du programme de l'agence des Nations Unies est d'encourager ses États membres à ouvrir leurs établissements maritimes aux femmes pour permettre à celles-ci de recevoir la même formation que les hommes et d'acquérir le degré élevé de compétence nécessaire. L'harmonisation régionale est une autre priorité, ce qui s'est traduit par l'établissement, avec le soutien de l'OMI, de six associations régionales pour les femmes représentant l'Afrique, l'Asie, l'Amérique latine et les îles du Pacifique. 



Managing Environmental Solutions

Regulatory Compliance

ENERGY EFFICIENCY

EMISSIONS

Life Extension

Risk-Based Inspection

PROTECTING THE ENVIRONMENT

 **ABS**
FOUNDED 1962
www.eagle.org



Tom Peters

De nouveaux combats à livrer pour Karen Oldfield

Karen Oldfield ne sait plus où donner de la tête ces jours-ci. Les dossiers sont nombreux: Chine, Inde, Asie du Sud-Est, Europe, ententes de libre-échange et projets d'infrastructure de plusieurs millions de dollars au Port de Halifax, pour n'en nommer que quelques-uns.

La présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Halifax vient tout juste d'accepter de diriger pendant encore cinq ans le port le plus achalandé du Canada atlantique. Il y a un peu plus d'une décennie qu'elle occupe ce poste et qu'elle exerce les responsabilités qui y sont associées.

L'emploi correspond-il à ce qu'elle escomptait quand elle a quitté son poste de chef de cabinet du premier ministre de la Nouvelle-Écosse John Hamm en janvier 2002? Après tout, son bagage la destinait plutôt au droit et à la politique et guère au secteur maritime.

«Tout a été à la hauteur de mes attentes et bien mieux encore», a-t-elle déclaré avec un petit rire. «Ces dernières années, le monde est devenu beaucoup plus petit», a-t-elle expliqué en interview.

«Notre champ d'activité a toujours été mondial, mais les fusions et les regroupements se sont multipliés. Les joueurs sont moins nombreux aujourd'hui et il est plus difficile de rester à jour et à l'avant-garde. Le travail a une portée énorme. C'est vraiment cela l'élément majeur. Je n'en avais pas vraiment conscience au départ, c'est quand vous y êtes plongé que vous en voyez toutes les ramifications», a-t-elle avoué.

C'est son intérêt pour le développement économique qui la destinait au poste. L'aspect développement faisait partie intégrante de son travail à la société d'avocats McInnes Cooper de Halifax et, plus tard, à un niveau supérieur, dans le cabinet du premier ministre.

«Il y avait beaucoup à construire au niveau de la région et de la province», a-t-elle indiqué. «J'ai toujours été une personne passionnée par le développement de notre économie locale et de notre région. Au bureau du premier ministre, j'avais

Karen Oldfield looks forward to new challenges

There is a lot that occupies Karen Oldfield's mind these days. China, India, Southeast Asia, Europe, free trade deals and multi-million dollar infrastructure projects at the Port of Halifax, just to name a few.

The President and CEO of the Halifax Port Authority recently signed on to run Atlantic Canada's busiest port for another five years. It has been just over a decade since she took on the role and the challenges that go with it.

Has the job been all she expected when she left her position as chief of staff for Nova Scotia Premier John Hamm in January 2002? After all, her main background was in law and politics and not so much the marine industry.

“It was everything I expected and a lot more,” she said with a little laugh. “In the last 11 years the world has become a much smaller place,” she said in an interview.

“Our business has always been global but there has been a lot of mergers and consolidations. There are not as many players as there once was and that makes it more challenging to stay fresh and to stay ahead. And there is also a lot of scope to the job. That really is the biggest thing. I didn't see as much scope initially and then as soon as you get immersed in it then all of the opportunities emerge,” she said.

It was her interest in economic development that attracted her to the position. The development aspect was part of her work with the law firm of McInnes Cooper in Halifax and later on a broader scale in the premier's office.

“That was a lot about building regionally and provincially,” she said. “I have always been a person attracted to building our local economy and building our region. In the premier's office I had a lot of interconnections with the port



HPA

Karen Oldfield, President and CEO of the Halifax Port Authority.

Karen Oldfield, PDG de l'Administration portuaire de Halifax.

beaucoup de liens avec le Port et ses différents partenaires et cela m'a servié quand j'ai été plongée dans le milieu maritime.»

Et la pratique du droit lui a appris à «analyser les problèmes et à penser logiquement tout en lui fournissant l'occasion de se bâtir un très bon réseau de contacts dans la ville et la province».

Son expérience politique l'a bien servie

Son passage au bureau du premier ministre lui a aussi enseigné «comment faire bouger les choses au gouvernement et faire avancer un dossier pour obtenir des résultats». Elle pense qu'elle n'aurait jamais pu faire le travail «comme il fallait qu'il le soit» sans son expérience préalable dans les secteurs public et privé.

Ses connaissances et son expérience ont été durement mises à l'épreuve. Pour remplir son mandat et faire progresser le Port, elle a dû composer avec des événements indépendants de sa volonté comme les attentats du 11 septembre qui sont survenus avant son arrivée en poste, mais qui dont les conséquences se font encore sentir aujourd'hui.

Puis, la récession mondiale a frappé de plein fouet toute l'industrie maritime.

«La récession mondiale dont les effets ont commencé à se faire sentir ici à la fin de 2007 avant de s'intensifier en 2008 et par la suite a compliqué la gestion du Port.» Même

and with different port stakeholders so when the opportunity arose I was able to take all of that and sort of apply it in this industry.”

And from the practice of law she learned “to analyze problems and to think logically and had the opportunity to build a very good network around the city and province.”

Political experience served her well

Her time in the premier's office also taught her “how to get something done in government and to advance a file to achieve a result.” She said there is no way she could do the job “in the way it needs to be done” without having the background in both the private and public sectors.

That knowledge and background have been put to the test. Outside her established mandate to move the port forward there have been incidents or events beyond her control such as 9-11 which happened before her arrival at the port but had many ramifications she had to deal with in the intervening years.

And then the global recession came along which impacted the entire marine industry.

“The global recession we started to see here toward the tail end of 2007 and went into 2008 and so on.” This put a strain on managing the port and even

Get  **to** 

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

Get it there.



Port of
Halifax

HalifaxGetsItThere.ca | 902.426.2620

aujourd'hui, les volumes de cargaisons peinent à se rétablir.

Les efforts de M^{me} Oldfield pour assurer la prospérité du Port ne sont pas passés inaperçus.

Félicitations de Madeleine Paquin

«Nous, chez Logistec, sommes très actifs au Port de Halifax, nous y avons établi des liens d'affaires très fructueux au fil des ans. Nous le devons, dans une large mesure, à l'excellente coopération de Karen et de son équipe de direction», a déclaré Madeleine Paquin, présidente et chef de la direction de Logistec Corporation.

«Karen ne ménage pas ses efforts pour le développement du Port et elle a été une formidable alliée, non seulement par sa coopération et son appui à nos efforts commerciaux, mais aussi en veillant à ce que nous ayons les bons arguments de vente. J'entends par là l'infrastructure, des ententes contractuelles compétitives de même que la volonté de travailler avec la main-d'œuvre et nos différentes équipes pour maximiser le succès de nos entreprises mutuelles», de préciser M^{me} Paquin.

Perspectives encourageantes pour la Chine et l'Europe

Pour l'avenir, M^{me} Oldfield est optimiste quant au commerce avec la Chine, à un éventuel accord commercial avec l'Union européenne et à la situation dans sa propre cour, dans le Canada atlantique. Début janvier, elle s'est rendue en Chine et elle a été confortée dans son optimisme car elle croit y discerner des efforts plus concertés d'Ottawa.

«Notre gouvernement fédéral a fait tout un effort de rayonnement, spécialement en Chine, depuis quelques années. Il a placé des équipes commerciales très qualifiées dans les consulats et les agences d'Asie du Sud-Est. Les personnes que nous y avons rencontrées étaient totalement "en phase". C'est un partenariat et je pense que nous avons très bien fait valoir nos atouts et que des conversations d'affaires très sérieuses sont maintenant engagées», a-t-elle poursuivi.

M^{me} Oldfield est aussi emballée par la situation stratégique de Halifax dans la perspective de la signature éventuelle d'une entente de libre-échange avec l'Union européenne. «Nous sommes 100 % en faveur et je pense que bien des sociétés canadiennes ne se rendent pas compte à quel point c'est énorme. Nous sommes situés stratégiquement entre l'Europe et les États-Unis».

À l'échelon régional, le Conseil économique des provinces de l'Atlantique a identifié des projets d'une valeur de 100 milliards de dollars prévus ou en cours dont beaucoup seront une mine d'occasions d'affaires pour le Port, aussi bien du côté des conteneurs que des marchandises diverses.

M^{me} Oldfield voit Halifax comme un actif national d'une importance très stratégique et un élément clé de son plan quinquennal est la préparation du Port pour la croissance future. Le Port doit être prêt et avoir toutes les bonnes infrastructures pour tous les types de cargaisons maritimes. L'achèvement de l'expansion d'un quai à conteneurs de 35 millions de dollars au terminal Southend et l'ajout cet été de deux autres grues super post-Panamax complètent des infrastructures déjà solides, et le terminal Fairview Cove peut accueillir les plus grands navires existants. Karen Oldfield s'estime privilégiée d'être au milieu de tout cela. 

today cargo numbers are slow to recover.

Ms. Oldfield's efforts to keep the port moving forward haven't gone unnoticed.

Kudos from Madeleine Paquin

"We, at Logistec, are very active in the Port of Halifax and have been very successful to develop our business with the port over the years. This is to a large degree due to the great cooperation of Karen and her leadership team," said Madeleine Paquin, President and CEO of Logistec Corp.

"Karen is very committed to develop the port and has been a great ally, not only in supporting and cooperating with our commercial efforts, but also in ensuring that we have the right package to sell. By this, I mean infrastructure, competitive contractual commitments as well as openness to work with labour and our individual teams to maximize the success of our mutual businesses," Ms. Paquin said.

Optimistic on China, Europe horizons

Going forward Oldfield is optimistic about trade with China, prospective free trade with the European Union and right here in her own backyard of Atlantic Canada. In early January she traveled to China and was encouraged by what she feels is a more concerted effort by the Canadian government's work there.

"Our federal government has made quite an effort in the past few years in its outreach, in China in particular. I think part of that outreach is to put a very qualified trade team into consulates and agencies in Southeast Asia. The folks we met were totally switched on. It's a partnership and I think we are well past presenting our credentials and now we are into very serious business conversations," she said.

She is also excited about Halifax's strategic location as it pertains to the anticipated free trade agreement with the European Union.

"We support that 100% and I think lots of our Canadian companies don't appreciate the enormity of that. We are in a great spot," she says with Halifax between Europe and the U.S.

Locally, the Atlantic Provinces Economic Council has identified \$100 billion worth of projects either planned or underway in the region, many of which will present opportunities for the port in both container and break bulk cargo.

Ms. Oldfield sees Halifax as a very strategic national asset and positioning the port for future growth is a key element in her five-year plan. The port has to be ready with all the right infrastructure for many aspects of marine cargo. The completion of a \$35 million container pier expansion in the port's southend and the addition this summer of two more super post-Panamax cranes adds to an already healthy infrastructure, combined with port's Fairview Cove terminal, able to handle the biggest ships on the seas. And Karen Oldfield is happy to be in the middle of all of it. 



Leo Quigley

Les priorités d'une «économie de porte d'entrée», selon Yuen Pau Woo

Les échanges du Canada avec l'Asie consistaient initialement en des aliments et de l'énergie: des aliments sous la forme d'oléagineux et de céréales fourragères pour le bétail et la volaille parce que la population de la Chine réclamait une alimentation plus saine et à plus haute teneur en protéines; et de l'énergie sous la forme de charbon pour produire l'acier nécessaire à la fabrication de camions, de machines, de ponts, de gratte-ciel, de réseaux de transport en commun et d'automobiles.

Pour ce qui est des marchés mondiaux, les changements ont été rapides, surtout en Chine où le PIB brut réel a connu des hausses de 10,9 %, 15,2 % et 13,5 % vers le milieu des années 1980, selon le service de recherche du Congrès des États-Unis. Aujourd'hui, en dépit de tendances mondiales aléatoires, le PIB de la Chine flirte toujours avec les 10 %.

Les usines chinoises ont rapidement commencé à exporter par conteneurs des produits manufacturés vers le Canada. C'était à l'époque un mode de transport encore relativement nouveau. Pour avoir sa part du marché asiatique, le Canada a dû acquérir la capacité de manutentionner ce flux de conteneurs et offrir aux expéditeurs des terminaux plus vastes et plus efficaces pour y charger du charbon et des produits agricoles.

Les changements qu'il a fallu faire sur la côte Ouest et dans les réseaux de transport y conduisant ont été inouïs, non seulement dans les infrastructures, mais aussi pour

Foundation's Yuen Pau Woo evokes "Gateway economy" priorities

Canada's trade with Asia began with food and energy; food in the form of oilseeds and feed grains for livestock and poultry as the Chinese population demanded healthier, high protein diets. Energy in the form of coal to make the steel necessary to build trucks, machinery, bridges, skyscrapers, transit systems and automobiles.

In terms of global markets, the changes came quickly with the largest changes in China's annual Real GDP Growth coming in the mid-1980's with increases of 10.9%, 15.2% and 13.5%, according to the U.S. Congressional Research Service. Today, amidst uncertain global trends, Chinese GDP remains in the high single digits.

In the early years, Chinese factories began exporting manufactured goods to Canada in shipping containers which, at the time, were still relatively a new mode of transportation. And Canada, if it wanted a piece of the Asian market, had to respond with the capacity to handle the flood of boxes and offer shippers larger, more efficient terminals to load coal and agri-products.

The changes that were needed on the West Coast and to the transportation systems leading to the West Coast were staggering, not only in infrastructure, but in improved management systems and a better understanding of the Asian business community and Asian cultures.



Asia Pacific Foundation of Canada

Yuen Pau Woo suggests more initiatives needed to reinforce Canada's Pacific Gateway.

Selon Yuen Pau Woo, il y a encore à faire pour fortifier la Porte canadienne du Pacifique.

améliorer les systèmes de gestion et acquérir une meilleure compréhension des cultures et des milieux d'affaires asiatiques.

Bien qu'il ait semblé à certains moments que les ports canadiens du Pacifique allaient être submergés par les importations et exportations asiatiques, l'industrie a réussi à conserver une longueur d'avance et, il faut lui en donner le crédit, on a continué à investir dans les terminaux, les routes, les aéroports et les ports, y compris des ports intérieurs, et cela même pendant les grandes récessions économiques nord-américaines et mondiales.

Cependant, même si l'industrie canadienne des transports peut s'enorgueillir d'une longue liste de succès, Yuen Pau Woo, président de la Fondation Asie-Pacifique du Canada, croit qu'il reste beaucoup à faire.

Interviewé par le *Maritime Magazine*, M. Woo déclarait très récemment que la Porte du Pacifique, après une période de progression, avait atteint un plateau.

«La question est de savoir si nous pouvons: un, continuer d'investir pour consolider notre position comme grande plaque tournante nord-américaine pour le trafic panpacifique; et deux, dépasser la dimension transports de la Porte pour bâtir ce que j'appellerais une "économie de porte d'entrée".»

Pour M. Woo, une «économie de porte d'entrée» se caractérise par la capacité de créer la vitalité commerciale, les services, les activités d'arrière-plan, le financement de même que les services de conseils en gestion, de TI, de comptabilité et de protection de l'environnement qui se greffent habituellement aux activités de transport.

Ces activités peuvent peu à peu acquérir une vie propre et une importance globale, a-t-il poursuivi.

«Vancouver doit devenir plus qu'un portail par où passent les marchandises, il lui faut être un pôle d'activité économique qui tire sa prospérité des fonctions de porte d'entrée.»

Il définit ainsi le choix qui s'offre à nous: «Serons-nous un simple bar-salon de classe affaires dans un aéroport, un endroit achalandé où on ne fait que passer pour boire un verre et profiter des commodités, ou aspirons-nous à la prospérité économique à long terme que généreraient les mêmes personnes si elles créaient de la richesse en opérant sur place?»

Selon lui, la stratégie de la Porte d'entrée a été très bonne pour le Canada et pour la Colombie-Britannique, mais elle est exclusivement axée sur le transit et son succès se mesure au nombre de conteneurs qui passent par le Port.

M. Woo prévient que les avantages géographiques que les aéroports et les ports de l'ouest du Canada ont sur leurs concurrents peuvent très rapidement s'effriter. «L'objectif à viser, c'est de faire de Vancouver une destination plutôt qu'un point de transit.»

Et selon nous, il s'agit d'un objectif qui devrait mobiliser le secteur privé et les administrations locales. Il faut y réfléchir sans tarder. 

While there were times when it seemed that Canada's ports facing the Pacific would be swamped by Asian imports/exports, the industry managed to stay ahead of the curve and, to its credit, continued to invest in terminals, roads, airports and ports, including inland ports, even during major North American and global economic downturns.

But, though Canada's transportation industry can now chalk up a long list of achievement, Yuen Pau Woo, President of the Asia Pacific Foundation of Canada, stresses that more has to be done.

In a conversation with *Maritime Magazine*, Mr. Woo said most recently the Gateway to the Pacific has been on the upswing but, in his opinion, it's reached a plateau.

"The question is whether we can: One, follow through on additional investments that will secure our position as a major North American hub for Pan-Pacific traffic. And two, whether we can move beyond the transportation dimensions of the Gateway to become what I call a Gateway economy."

Mr. Woo defined "Gateway economy" as the ability to create the business activities, the services, the back office activities, the financing, the business consulting, IP, accounting and environmental services that come out of traditional transportation activities.

These activities can, over time, have a life of their own and be globally important, he said.

"Vancouver has to move beyond being a portal that stuff goes through to being a hub of economic activity that thrives on its Gateway functions.

He said: "Do we want to be a business class lounge at the airport where there's a lot of traffic – people stop by and have a glass of wine and enjoy the facilities, but are in transit – or do we want to create the long term economic value that comes from those very same individuals who create wealth doing their activities here?"

He said the Gateway strategy has been very good for Canada and British Columbia, but its focus has been purely on transit where success is measured in the number of containers that go through a port.

Mr. Woo warns that the geographical advantages Canada's western ports and airports have over the competition can be eroded very quickly. "The goal we should be aiming for is to make this (Vancouver) a destination rather than a transit point."

And, from where we sit, it's a goal private industry and local government could share and would do well to give some thought to. 



Stephen Brown

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

Toute réglementation doit correspondre à un besoin indiscutable

L'annonce par le gouvernement du Canada le 18 mars du dépôt du projet de loi C-57, Loi visant la protection des mers et ciel canadiens, sera, du moins nous l'espérons, bien accueillie par tous les Canadiens, quelle que soit leur allégeance politique ou leur opinion concernant l'exploitation de nos ressources naturelles. De même, la prompte création d'un comité d'experts qui se penchera sur la sécurité des navires-citernes et examinera notre capacité de préparation et d'intervention coule de source et reçoit l'appui sans réserve de l'industrie maritime de la côte Ouest.

Cela ne signifie pas que nos régimes d'intervention sur les côtes Est et Ouest ne remplissent pas leur mandat. Le comité d'experts doit toutefois se demander si le mandat en question est vraiment à la hauteur des attentes professionnelles et publiques à l'égard d'un «régime de classe mondiale», notamment en ce qui concerne les obstacles à la coopération transfrontalière, les ententes de réciprocité et les investissements en R et D.

En ce qui concerne le GNL, les initiatives destinées à permettre l'expansion des exportations se multiplient entre les ports de Prince Rupert et Kitimat. Ce dernier port a d'ailleurs été choisi comme première cible d'un programme de désignation de nouveaux ports publics, autre initiative logique. Les promoteurs de ces projets sont tous des noms familiers du secteur de l'énergie et bien qu'aucune décision finale d'investissement (DFI) ne soit encore prise, les dossiers progressent rondement.

Toutefois, comme on le constate en Australie, la prudence est de mise, car l'escalade des coûts de développement, l'incertitude concernant les prix de vente et l'appétit de recettes fiscales des pouvoirs politiques pourraient tous faire dérailler ces projets. En vérité, la décision récente de Woodside

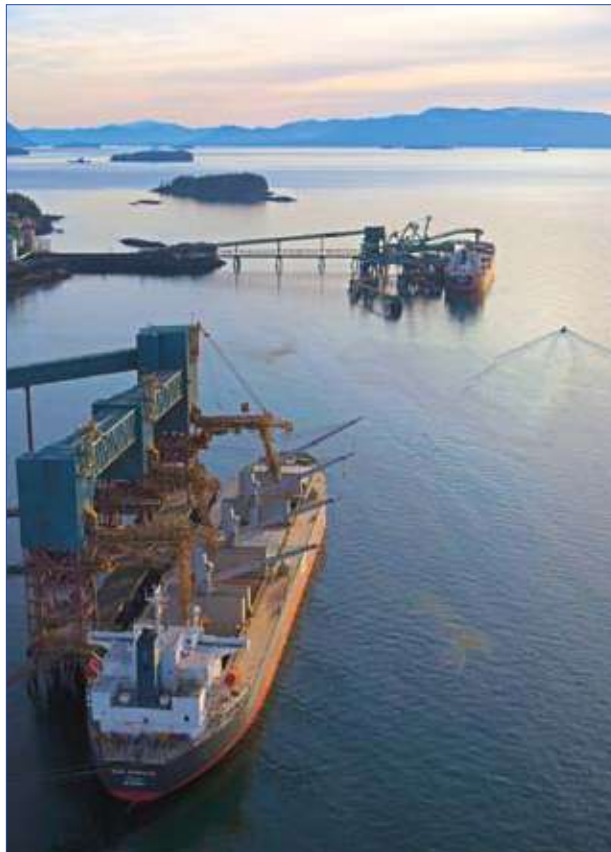
New regulations should reflect genuine necessity

The announcement by the Government of Canada on March 18 of the introduction of Bill C-57, the Safeguarding Canada's Seas and Skies Act, is a measure that we hope will be embraced by all Canadians, irrespective of where you may sit on the political divide or your position on the development of our natural resources. Likewise, the timely establishment of an expert panel to review national tanker safety along with spill preparedness and response makes common sense and enjoys the strong support of the west coast marine industry.

That is not to say that our existing east and west coast spill response regimes are not meeting their mandates. Indeed they are. However, the central question for the panel to address is whether the mandate itself falls short of the professional and public expectations of a "world class regime" - including barriers to cross border cooperation, reciprocity agreements and investments in R&D.

On the LNG front we have multiple export developments between the ports of Prince Rupert and Kitimat, the latter having been named as the first target for an expanded program of public port status, a further logical move. The proponents of these projects are all household names in the energy sector and whilst no final investment decisions (FID) have been taken, all are proceeding at a gallop.

However, as Australia has identified, caution is required so long as development cost escalations, sales price uncertainty and political enthusiasm for tax revenues all have the potential to de-rail these projects.



PRPA

Pétrole de cesser tout investissement dans son «Browse LNG Project» en Australie-Occidentale à cause d'un emballement des coûts devrait constituer un signal d'alarme pour tous.

La dernière cible des milieux politiques de la côte Ouest et des organisations non gouvernementales de l'environnement (ONGE), ce sont les exportations de charbon. Pourtant, l'industrie provinciale du charbon crée directement quelque 26 000 emplois et génère environ 3 milliards de dollars de PIB et des recettes fiscales de plus de 700 millions de dollars.

Tous ces côtés positifs n'empêchent pas les négativistes de se mobiliser pour bloquer l'expansion des exportations d'un produit qui transite en toute sécurité par nos ports depuis plus de 40 ans et qui est expédié vers des pays dont les économies sont encore très dépendantes du charbon. Nous, de l'industrie maritime, ne pouvons nous permettre de porter un jugement sur les cargaisons que nous transportons; notre rôle, c'est de les acheminer efficacement et en toute sécurité.

Mais tout n'est pas que négatif. La Porte de l'Asie-Pacifique se développe à une allure affolante, aussi bien en ampleur qu'en diversité et une multitude de projets génèrent un optimisme et une fébrilité que l'on n'a pas vus depuis des générations. Autre bonne nouvelle: les projets d'infrastructures destinées à faciliter la circulation des marchandises en direction, à partir et autour de nos ports sont au rendez-vous et ont les budgets nécessaires.

Cette année encore, nous constatons une croissance marquée de l'industrie des croisières: l'Alaska conserve son attrait et les coûts additionnels liés à la Zone de contrôle des émissions (ZCE) donnent à Vancouver un petit avantage sur Seattle comme port d'attache. C'est ce qui explique notamment la décision de modifier les mâts du magnifique **Celebrity Solstice** pour qu'il puisse passer sous le pont Lions Gate et prendre Vancouver comme port d'attache en 2014.

Une initiative dans laquelle nous voulons continuer de croire, c'est la Commission sur la réduction de la paperasse du gouvernement. Il faut dire que dans l'industrie maritime, la réduction de la paperasserie ne suscite pas une grande adhésion, nous serions au contraire plutôt tentés d'adhérer à la doctrine de l'Union européenne selon laquelle il n'existe pas de problème qu'un nouveau règlement ne saurait régler.

Il est vraiment important que les règlements fassent écho à un besoin véritable et que les changements imposés par règlement aient une valeur identifiable et mesurable, et qu'ils soient réalisables. **M**

Indeed, the recent decision by Woodside Petroleum to halt further investment in their Western Australian "Browse LNG Project" due to out of control costs should be a warning to all.

The latest commodity to bear the brunt of heat from west coast political circles and Environmental Non-Governmental Organizations (ENGOS) is that of coal exports. Some 26,000 jobs are directly attributable to the provincial coal industry generating around \$3 billion in GDP and over \$700 million in tax revenues.

Notwithstanding these positives, the naysayers are out in force to curtail any expansion to a commodity that has been moving safely through our ports for more than 40 years en-route to countries whose economies for the time being are highly dependent on coal. As a marine industry we cannot allow ourselves to be judgmental as to what moves – our role is to move it efficiently and to move it safely.

But it's not all gloom and doom. The pace of development across the Asia-Pacific Gateway is breathtaking in its scope and diversity with so many projects generating a level of optimism and excitement that has not been seen in generations. Also of good news in that infrastructure projects designed to enhance the movement of goods into, out of, and around our ports are coming in on time and within budget.

Once again this year we are seeing a marked growth in the cruise industry as Alaska maintains its attractions and the added costs of the Emissions Control Area (ECA) give Vancouver an edge over Seattle as a cost effective home port. A testimony to this is the decision to squeeze the magnificent **Celebrity Solstice** under the Lions Gate Bridge by modifying her masts in order to allow her to home port in Vancouver in 2014.

An area in which we are trying not to lose hope is the government's Red Tape Reduction Commission. It has to be said that in the marine industry we are not seeing a great deal of traction in red tape reduction, on the contrary, we seem to be in danger of adopting the European Union's doctrine of "there is no problem that a new regulation cannot fix".

It is really important that we regulate only in cases of genuine necessity and that regulated changes have an identifiable, achievable and measurable value. **M**

"As a marine industry, we cannot allow ourselves to be judgmental as to what moves – our role is to move it efficiently and to move it safely."

«Nous, de l'industrie maritime, ne pouvons nous permettre de porter un jugement sur les cargaisons que nous transportons; notre rôle, c'est de les acheminer efficacement et en toute sécurité.»



Raymond Johnston

Executive Vice President, Chamber of Marine Commerce

Vice-président exécutif, Chambre de commerce maritime

L'augmentation des DSM projetée: autre signal d'alarme

L'objectif est clair: augmenter le niveau de recouvrement des coûts, faire payer davantage la navigation commerciale pour les services que fournit la Garde côtière canadienne (GCC).

La GCC a informé l'industrie qu'il fallait majorer les droits de services maritimes dans le but de recouvrer une plus grande part, voire la totalité du coût de prestation de services comme les aides à la navigation, les services de communication et de trafic maritimes et le déglacage.

Des droits d'utilisation pour les services maritimes sont perçus depuis le milieu des années 1990. Le gouvernement du Canada avait alors fixé arbitrairement une cible de 40 millions de dollars à recouvrer du secteur de la navigation commerciale. Près de 20 ans plus tard, le transport maritime commercial est toujours le seul utilisateur (ou client, comme la GCC aime à nous appeler) à payer pour les services que fournit la GCC.

Les autres utilisateurs de ces mêmes services, notamment les embarcations de plaisance, les bateaux de pêche et les navires de l'État, n'ont pas à payer ces droits de services maritimes (DSM). D'une manière ou d'une autre, il ne semble pas équitable que certains clients payent et d'autres pas!

Consciente du fait que la Loi sur les frais d'utilisation fédérale représentera probablement un frein important obligeant à justifier l'augmentation des droits de services maritimes, la GCC a demandé aux membres de la Commission consultative maritime nationale de créer un sous-comité spécial.

Ce sous-comité va examiner les services que la Garde côtière fournit à la navigation commerciale pour voir comment le coût de leur prestation devrait être réparti aux fins de l'établissement des droits de services maritimes. Cela paraît simple? Eh bien! Cette tâche en apparence élémentaire passe depuis des années entre les mailles des filets du Bureau du Vérificateur général (BVG), le propre chien de garde du gouvernement.

Les opérations et les coûts de la GCC ont fait l'objet d'au moins trois vérifications du BVG ces dernières années. Celui-ci a relevé des inefficacités dans la prestation des services et les méthodes de gestion de la flotte de la GCC. Cette dernière a beau avoir colmaté plusieurs brèches mises en évidence par le BVG et pris d'autres mesures pour réduire ses coûts, elle

Planned MSF increase another red flag

The mission is clear: increase the level of cost recovery that the commercial shipping industry pays for services provided by the Canadian Coast Guard.

The industry has been put on notice by the Canadian Coast Guard that marine services fees must increase in order to recover a greater proportion, or even the total cost of delivering services such as aids to navigation, vessel traffic communication services and icebreaking.

Marine services fees were introduced in the mid-1990s with the Canadian government setting an arbitrary revenue target of \$40 million to be recovered from the commercial shipping industry. Almost 20-years later, commercial shipping is still the only user (or client, as CCG likes to call us) that pays for CCG services.

Other users of Coast Guard services, notably, recreational boats, fishing boats and government ships, do not pay these marine services fees. Somehow, it just doesn't seem fair that some clients have to pay while other clients don't!

Recognizing that the *Federal User Fee Act* will likely present a significant hurdle to justify raising marine services fees, CCG has invited members of the National Marine Advisory Board to establish a special subcommittee.

This subcommittee will examine the Coast Guard services used by the commercial shipping industry and look at how the cost of providing these services should be allocated for the purpose of setting marine services fees. Sound straightforward? Well, this simple-sounding task has eluded the government's own watchdogs, the Office of the Auditor General, for years.

CCG's operations and costs have been the subject of at least three audits undertaken by the Office of the Auditor General over the past years that have highlighted concerns about inefficiencies in the CCG's fleet management practices and delivery of services. While CCG may well have addressed a number of the issues identified in these audits and taken other steps to reduce costs, CCG continues to enjoy a

occupe toujours une position monopolistique, car elle est la seule à fournir les services requis par les utilisateurs des voies de navigation du Canada. Il lui incombe donc de démontrer qu'elle fournit ces services de façon optimale et à un coût qui correspond exactement aux conditions du marché pour la prestation de tels services.

Les transporteurs maritimes commerciaux craignent qu'une hausse des droits d'utilisation nuise à la compétitivité de nombreux secteurs industriels qui dépendent de la prestation économique de bons services de transport maritime, notamment les industries manufacturière et minière, les aciéries, de même que les secteurs de l'énergie, de la construction, de la foresterie et de l'agriculture.

À cause de la complexité et de la structure de l'industrie maritime canadienne, il est difficile de quantifier l'impact des droits d'utilisation. Telle était du moins la conclusion d'une étude de 1 million de dollars que le Conseil du Trésor a réalisée en 2000. Aujourd'hui en 2013, tous les intervenants du milieu craignent toujours qu'il soit difficile – voire impossible – d'évaluer l'impact véritable d'une hausse des droits d'utilisation de la Garde côtière.

Il sera intéressant de voir comment la GCC pourra mesurer non seulement les effets sur la concurrence d'une augmentation des DSM, mais également l'impact cumulatif des douzaines de frais d'utilisation perçus par d'autres ministères et organismes gouvernementaux ainsi que du coût croissant des exigences réglementaires de plus en plus nombreuses avec lesquelles l'industrie du transport maritime doit composer de nos jours.

Les associations maritimes qui seront représentées au Sous-comité sur les méthodes de détermination des coûts de revient aux fins de l'établissement des droits de services maritimes comprennent la Fédération maritime du Canada, la Halifax Shipping Association, la Chamber of Shipping of British Columbia, Armateurs du Saint-Laurent, la Chambre de commerce maritime, l'Association des armateurs canadiens, le Council of Marine Carriers, la Société de développement économique du Saint-Laurent et l'Association des administrations portuaires canadiennes.

Ces associations, qui représentent collectivement la majorité des intervenants de l'industrie du transport maritime du Canada, ont demandé à la Garde côtière de bien analyser ces questions et ces inquiétudes avant d'augmenter le fardeau financier de la marine marchande canadienne. **M**

monopolistic position operating as the sole provider of services required by users of Canada's waterways. It will be incumbent upon CCG to demonstrate that these services are being provided in the most efficient manner possible and at costs that accurately reflect market conditions for the provision of such services.

The commercial shipping industry remains concerned that any increase in government user fees will adversely impact the market competitiveness of the many industrial sectors that rely on economical and efficient marine transportation services, including manufacturing, mining, steel, energy products, construction, forestry and agriculture.

Due to the complexity and structure of the marine industry in Canada, the impact of the government fees is difficult to quantify. This was the conclusion of a \$1.0 million study conducted by the Treasury Board in 2000. Fast-forward to 2013, and industry stakeholders are still concerned that determining the true impact of any increase in Coast Guard fees will be difficult, if not impossible, to accurately assess.

It will be interesting to see how CCG goes about measuring not just the competitive impacts of higher marine services fees, but also the cumulative impact of dozens of fees charged by other government departments and agencies along with the mounting cost burden associated with ever-increasing regulatory requirements that the shipping industry faces today.

The marine associations that will be participating on the Subcommittee on Marine Services Fees Costing Methods include Shipping Federation of Canada, Halifax Shipping Association, Chamber of Shipping of British Columbia, Armateurs du Saint-Laurent, Chamber of Marine Commerce, Canadian Shipowners Association, Council of Marine Carriers, Société de développement économique du Saint-Laurent and Association of Canadian Port Authorities.

These associations that collectively represent the majority of shipping industry stakeholders from across Canada have called on the Canadian Coast Guard to properly address these issues and concerns before any decision is made to increase the cost burden on the commercial shipping industry in Canada. **M**



Pierre Terrien

The Canadian Coast Guard base on the Quebec City waterfront.

La base de la Garde côtière canadienne à Québec.



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

IAMSAR MANUAL

INTERNATIONAL AERONAUTICAL AND MARITIME
SEARCH AND RESCUE MANUAL

2013 EDITION

VISIT WWW.IMO.ORG FOR YOUR LOCAL DISTRIBUTOR

Publications are sold separately



VOLUME III
NOW WITH
ACTION
CARDS

IMO  INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION
PUBLISHING

www.imo.org

55^e Conférence et AGA de l'AAPC ACPA's 55th Annual Conference and AGM

Message
du président
de l'AAPC



Message
from
ACPA Chair

Robin Silvester

**Les stratégies des portes d'entrée
contribuent à une prospérité
durable**

Nous savons tous que plus que jamais auparavant, les ports sont les fers de lance et les véritables assises des économies locales, régionales et nationales, de même que d'importants créateurs d'emplois. De nos jours, plus de 250 000 emplois un peu partout au pays dépendent des ports canadiens.

Ces dernières années, les ports du Canada ont profité d'un niveau sans précédent d'investissements publics et privés dans les infrastructures, ce qui a permis d'accroître la capacité et l'efficacité.

Dans la Porte de l'Atlantique, ces investissements ont été dirigés vers les ports de Halifax, Saint. John et St. John's, Belledune et d'autres ports atlantiques importants; les investissements fédéraux dans le réseau de transport du Canada

**Gateway strategies built
on shared, sustainable
prosperity**

We all know that more than ever before, ports are key enablers and indeed foundations of local, regional and national economies, and are major job creators. Together, Canadian ports generate more than 250,000 jobs across our nation.

In recent years, Canadian ports have benefited from unprecedented public and private investments in infrastructure that enhances capacity and efficiency.

In the Atlantic Gateway, through the Ports of Halifax, St. John and St. John's, Belledune and other important Atlantic Ports; federal investments in Atlantic Canada's transportation system total more than \$1.2 billion.



atlantique ont été de plus de 1,2 milliard de dollars. Pour ce qui est de la Porte continentale, les ports de Montréal, Saguenay, Toronto, Trois-Rivières, Hamilton et Thunder Bay, entre autres, ont bénéficié d'investissements dans les infrastructures.

Depuis 2007, le gouvernement fédéral a dépensé plus de 2 milliards de dollars pour améliorer les infrastructures de transport.

Dans le cadre de l'Initiative de la Porte de l'Asie-Pacifique, les ports de Prince Rupert et de Metro Vancouver ont profité de plusieurs milliards de dollars de dépenses d'infrastructures qui permettent aux producteurs agricoles, miniers et forestiers canadiens d'avoir plus facilement accès aux économies asiatiques en pleine croissance. Des sommes importantes ont aussi été investies dans le secteur des croisières à Nanaimo et à Victoria.

Les stratégies des portes d'entrée sont des programmes purement canadiens qui montrent le type de collaboration sur lequel nous devons tous compter. Elles misent sur des partenariats stratégiques et financiers qui témoignent de notre volonté d'investir dans la satisfaction à long terme des besoins d'infrastructures des utilisateurs commerciaux, la création d'emplois et l'enrichissement économique des collectivités de par-tout au Canada.

La potasse extraite en Saskatchewan est exportée dans le reste du monde via Vancouver et Thunder Bay. Le Canada est l'un des plus importants producteurs de céréales du monde et il compte sur les terminaux céréaliers pour atteindre les marchés d'exportation. Quiconque conduit une Audi à Calgary dépend du terminal automobile de Halifax, tout comme le conducteur d'une Hyundai à Terre-Neuve dépend du terminal automobile de la région de Vancouver. Et tous dépendent des importations qui arrivent au Canada par nos terminaux à conteneurs.

Plus nous nous développons, plus il est important que nous soyons conscients des impacts d'un port bourdonnant d'activités. Non seulement voulons-nous de la valeur économique, mais nous attachons aussi de l'importance à la façon d'y parvenir.

Nous travaillons à protéger l'environnement, car nous sommes gardiens et protecteurs des côtes. Nous nous attachons constamment à renforcer la sûreté et la sécurité – et nous construisons des ponts, car nous sommes des agents de liaison internationaux. Nous nous développons parce que l'économie nationale est tributaire des avantages économiques associés aux ports canadiens et aux cargaisons que nous acheminons. Nous sommes les assises sur lesquelles les collectivités ont bâti leur développement et leur prospérité; et nous nous assurerons de pouvoir faire des affaires à long terme, parce que nous sommes de bons voisins.

Robin Silvester est président-directeur général de Port Metro Vancouver.

The Canadian Continental Gateway's ports of Montreal, Saguenay, Toronto, Trois Rivières, Hamilton and Thunder Bay and others have benefited from infrastructure investments.

Since 2007, we have seen federal government investments of more than \$2 billion to improve transportation infrastructure.

And through the Asia-Pacific Gateway, the ports of Prince Rupert and Metro Vancouver have also seen billions invested in infrastructure that is enabling Canadian farmers and miners and the forest sector access to the growing Asian economies, as well as major cruise sector investments in Nanaimo and Victoria.

The Gateway strategies are uniquely Canadian programs that reflect the kind of collaboration that we all need to build upon. They comprise strategic and financial partnerships that demonstrate our commitment to investing in the long-term infrastructure commercial users need, while securing jobs and providing economic value for communities all across Canada.

Potash mined in Saskatchewan is exported to the world through Vancouver and Thunder Bay. Canada is one of the world's largest grain producers and depends on grain handling facilities to reach export markets. Someone driving an Audi in Calgary depended on the auto terminal in Halifax, the same way that someone driving a Hyundai in Newfoundland depended on the auto terminal near Vancouver. And everyone depends on imports coming into Canada through our container terminals.

As we grow, it is increasingly important that we are mindful of the impacts of a busy port. We are committed to creating economic value but we value the way it is created.

We improve environmental protection, as we are the stewards of the coast. We continually enhance safety and security - and build bridges, as we are international connectors. We grow because the national economy depends on the economic benefit of Canadian ports and the cargo we move. We are the foundation that has enabled communities to grow and prosper; and we will ensure that we can do business for the long-term, because we are good neighbours.

Robin Silvester is President and CEO of Port Metro Vancouver.



TSE Terminal Systems

Intermodal partnerships in action at Deltaport at Port Metro Vancouver.

Des partenariats intermodaux sont effectifs au terminal Deltaport de Port Metro Vancouver.

ACPA conference focusing on benefits of partnerships

Conférence de l'AAPC axée sur les avantages des partenariats

Kathlyn Horibe

C'est l'Administration portuaire de Nanaimo qui sera l'hôte du 18 au 21 août de la 55^e Conférence et assemblée générale annuelle de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC), dont le thème central sera cette année «Bâtissons ensemble des partenariats». Dans l'environnement économique moderne, les alliances stratégiques permettent aux entreprises d'obtenir un avantage concurrentiel. Les ports, qui dépendent énormément de liens étroits avec les compagnies maritimes, les exploitants de terminaux, les entreprises de camionnage et les transporteurs ferroviaires offrant des services intermodaux comme le CN et le CP, ont établi depuis 10 ans des partenariats novateurs très bénéfiques pour le réseau de transport canadien.

Building Partnerships is the topical central theme of this year's 55th Annual General Meeting and Conference of the Association of Canadian Port Authorities hosted by the Nanaimo Port Authority on August 18-21. In today's economic environment, strategic alliances enable businesses to get a competitive edge. Ports, which are highly dependent on close relations with shipping lines, terminal operators, trucking firms, and rail intermodal carriers like CN and CP, have developed innovative partnerships during the last decade that significantly benefit the Canadian transportation system.

"Partnering with ports and terminal operators

«L'établissement de partenariats avec les ports et les exploitants de terminaux a été capital pour améliorer l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement de nos clients», a déclaré Elaine Holmes, directrice, Intermodal – International au Canadien Pacifique. Les deux ports que dessert le CP sont Vancouver et Montréal.

Des ententes de partenariat ont été conclues avec les deux ports et tous les exploitants de terminaux intermodaux. Des voyages de marketing conjoints ont été organisés en Asie et le CP a réalisé des études sur les infrastructures. «Nous travaillons avec les deux ports pour bien comprendre leurs besoins de développement et d'infrastructures afin de répondre à la demande avec efficacité et constance pour le long terme», d'expliquer M^{me} Holmes.

Ces efforts ont permis au CP de mieux desservir le corridor Vancouver-Chicago. M^{me} Holmes a déclaré: «Dans les 24 derniers mois, nous avons réduit notre temps d'arrêt à quai de près d'une journée et notre durée de trajet sur la route d'une journée également, de manière à offrir un meilleur service avec plus de constance.»

À Montréal, une étroite collaboration avec le Port et les exploitants des terminaux a permis au CP d'offrir un service ferroviaire direct jusqu'à destination entre la ville et Chicago.

Au cours de la dernière année, le changement a constitué une force dynamisante au CP. «Tous les changements chez nous visent à améliorer la fiabilité du service, a indiqué M^{me} Holmes. Aujourd'hui, l'organisation de notre service à la clientèle est simplifiée, décentralisée et conçue de telle sorte que le personnel de l'exploitation connaît le client et le produit et peut réagir promptement en cas de problème. Ces changements ont eu des effets bénéfiques dans les deux principaux ports que nous desservons.»

Selon Michael McLellan, vice-président, Initiatives stratégiques, TSI Terminal Systems est un fervent partisan de l'établissement de partenariats avec les principaux intervenants de l'industrie. Le numéro un des exploitants de terminaux à conteneurs au Canada manutentionne plus de 70 % des cargaisons conteneurisées qui transitent par Port Metro Vancouver (PMV). Outre PMV, les principaux partenaires de TSI sont les transporteurs océaniques, les propriétaires des cargaisons, les chemins de fer, les différents paliers de gouvernement, les entreprises de camionnage et les travailleurs.

Accords sur les niveaux de service de TSI avec le CN et le CP

Un autre exemple qui démontre la volonté de TSI de conclure des partenariats, ce sont les Accords sur les niveaux de service (ANS) signés avec le CN et le CP. «Les parties ont mutuellement intérêt à offrir un transport effi-

has been critical to improving the overall supply chain for our customers," said Elaine Holmes, Canadian Pacific's Director Intermodal – International. The two ports served by CP are Vancouver and Montreal.

Partnership agreements are in place with both ports and all intermodal terminal operators. In addition, joint marketing trips have been undertaken to Asia and CP has conducted infrastructure studies. "We work with both ports to better understand their growth and infrastructure needs to ensure we can meet demand efficiently and consistently over the long term," Ms. Holmes explained.

These efforts have paid off in CP's Vancouver to Chicago corridor service. She said, "Over the past 24 months, our on-dock dwell time has been reduced by nearly one day and over the road transit time by one day, which has provided better and more consistent service."

In Montreal, close collaboration with the port and terminal operators has enabled CP to offer direct destination train service between that city and Chicago.

Over the last year, change at CP has been a driving force. "The change driving Canadian Pacific has been all about providing consistent, reliable service," Ms. Holmes said. "Today's CP has a new streamlined customer service organization that is decentralized and designed to ensure that operations people know both the customer and the product and respond quickly when problems occur. These changes have realized benefits with the two primary ports we serve."

A strong proponent of forging partnerships with key industry stakeholders is TSI Terminal Systems, said Michael McLellan, Vice President, Strategic Initiatives.

Canada's largest container terminal operator handles more than 70 per cent of the containerized cargo moving through Port Metro Vancouver (PMV). In addition to PMV, TSI's key partners include ocean carriers, cargo owners, railways, various levels of government, trucking companies and labour.

TSI's Service Level Agreements with CN and CP

One example demonstrating TSI's willingness to partner are the Service Level Agreements (SLA) with CN and CP. "The parties have a mutual interest in ensuring the competitive efficient movement of containerized goods through the Vancouver gateway and beyond to North American markets," Mr. McLellan explained. "Since the implementation of the SLAs, both our Deltaport and Vanterm container terminals have dramatically decreased their overall average import



TSI Terminal Systems

Mike McLellan extols benefits of Service Level Agreements with CN and CPR.

Mike McLellan vante les avantages des accords sur les niveaux de service avec le CN et le CFCP.

L'effet bleu n° 18

NAVIGUER PLUS VERT À MOINDRE COÛT

Le bleu contribue à l'innovation durable dans le secteur maritime. En plus d'être jusqu'à 40% plus économique que le diesel, le gaz naturel permet une réduction des gaz à effet de serre allant jusqu'à 25%. L'effet bleu, c'est contribuer à un transport maritime plus vert.

Découvrez d'autres effets bleus à gazmetro.com/effetbleu



Blue Effect No.18

NAVIGATE GREENER AND CHEAPER

Blue contributes to sustainable innovation in the maritime sector.
As well as being up to 40% more economical than diesel,
natural gas helps reduce greenhouse gases by up to 25%.
The Blue Effect: Contributing to greener maritime transportation.

Discover other Blue Effects at gazmetro.com/blueeffect





Driving the **BLUE ROAD**

...an enviro-friendly first for Canada!



Robert Transport is proud to be the first carrier to implement Liquefied Natural Gas (LNG) in its newly acquired LNG fleet of trucks.

Robert's specially equipped fleet will operate on the corridor between Quebec City and Toronto. This stretch of highway currently sees 48,000 trips weekly. Adopting LNG fuel on the specialized fleet will reduce greenhouse gas emissions, lessen reliance on offshore oil resources and effectively lower costs.

For your specialized solution call:

ONTARIO HEAD OFFICE

905.564.9999 / 800.268.0840

QUEBEC HEAD OFFICE

514.521.1011 / 800.361.8281



cace et concurrentiel des marchandises conteneurisées via Vancouver jusqu'aux marchés nord-américains, a expliqué M. McLellan. Depuis l'implantation des ANS, nos terminaux à conteneurs Deltaport et Vanterm ont réduit de façon spectaculaire le temps de séjour moyen des importations, et nos clients en profitent.» Les ANS définissent des cibles spécifiques et mesurent le service à la clientèle au moyen d'indicateurs de productivité.

M. McLellan a indiqué que TSI et PMV avaient aussi collaboré avec d'autres partenaires de l'industrie pour offrir à leurs clients mutuels beaucoup de transparence quant à la performance d'exploitation pour le trafic conteneurisé ferroviaire et routier. Les indicateurs clés sont entre autres les temps de rotation des camions aux terminaux, la ponctualité des horaires des navires et les feuilles de pointage.

Un «point à améliorer», selon M^{me} Holmes, c'est la ponctualité des navires. «Nous sommes conscients de la complexité de la tâche des transporteurs océaniques qui gèrent des horaires couvrant de nombreux ports et des milliers de milles d'océans, mais les retards des navires peuvent avoir des conséquences négatives tant pour le port que pour la compagnie ferroviaire.»

Pour s'attaquer à ce problème, PMV a instauré pour les compagnies maritimes un programme incitatif qui récompense la ponctualité par une réduction des droits de quai. «C'est un pas important dans la bonne direction et il donne des résultats», a déclaré M^{me} Holmes.

Malgré ce climat de collaboration, il reste des problèmes à régler. «Une des difficultés pour s'entendre avec les intervenants des ports, ce fut d'en arriver à une vision commune et de souscrire à des objectifs commerciaux dont certains peuvent avoir un impact négatif direct sur l'une ou plusieurs des diverses entités commerciales», a signalé M. McLellan. Un autre exercice délicat a été de travailler avec des partenaires commerciaux aux intérêts disparates et parfois divergents dans la chaîne d'approvisionnement.

Un bon exemple, c'est le modèle de fonctionnement différent d'une entreprise privée comme TSI et d'une créature du gouvernement fédéral comme PMV.

«En fin de compte, tous les partenaires doivent convenir d'une vision et d'objectifs communs pour attirer de nouveaux clients, a déclaré M. McLellan. Heureusement, la plupart de nos partenaires de PMV cherchent continuellement des manières de collaborer et d'améliorer les niveaux de service dans l'intérêt de nos clients et de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.»

M^{me} Holmes et M. McLellan sont censés prendre part à une séance de discussion consacrée aux partenariats intermodaux.

Les autres séances de discussion au programme porteront sur les partenariats pour les croisières (y compris le succès du terminal de croisière de Nanaimo), des exemples de partenariats fructueux entre les ports et des collectivités locales, ainsi que l'état de préparation en cas de tremblement de terre. 

dwell times—to the benefit of our mutual customers.” The SLAs define specific targets and measure service to customers with productivity indicators.

TSI and PMV have also collaborated with other industry stakeholders “to provide our mutual customers with transparency when it comes to key operating performance for both rail and truck container traffic,” Mr. McLellan said. Key indicators include truck turn times at container terminals, on-time vessel arrival performance and scorecards.

One “opportunity for improvement,” Ms. Holmes said, is on-time vessel performance. “We recognize that ocean lines have their own challenges to contend with in managing shipping schedules spanning multiple ports and thousands of miles of ocean, (but) when vessels arrive late, they can have adverse impacts on both the port and the railway.”

To address this issue, PMV has implemented an incentive program for shipping lines that reduces wharfage fees for on-time performance. “This is a significant step in the right direction and it's having a positive impact,” she said.

In spite of the collaborative relationships, there are ongoing challenges. “Some of the challenges we've faced in partnering with port stakeholders include working towards a common vision and business objectives that may have a direct negative impact on one or more of the individual business entities,” said Mr. McLellan. Other challenges include working with business partners with diverse and at times competing interests within the supply chain.

An example of this is the differences in business working model between TSI, a private company, and PMV, a federal government entity.

“At the end of the day, all partners need to work towards a common vision and mutually agreed upon goals to ensure we continually attract and grow our businesses,” Mr. McLellan said. “Fortunately, the majority of our PMV partners is willing to continually look for ways to collaborate and improve service levels for the betterment of our customers and the overall supply chain.”

Both Ms. Holmes and Mr. McLellan are slated to take part in a business panel session devoted to Intermodal Partnerships.

Other business sessions on the agenda will review Cruise Partnerships (including the success story of the Nanaimo Cruise Terminal), examples of fruitful partnerships between ports and local communities, plus a discussion covering appropriate emergency preparedness in the event of earthquake incidents. 

Power availability and service you can rely on in any marine environment

A pre-designed and certified ship or shore power system delivers safety, reliability, and lower costs, backed by local marine experts based in four major ports

With more than 90 years of experience and thousands of marine customers, Schneider Electric™ offers local service teams in Halifax, Montreal, Victoria, and Vancouver, all backed by global marine experts.

Rely on safe, efficient power solutions on board

Through one dedicated contact, our marine experts help you reduce project time and costs as you customise power solutions already pre-designed for the harsh marine environment. With available 24/7 preventative maintenance and support services, our solutions reduce the weight of electrical equipment, provide optimum power availability, and seamlessly integrate power management so you can monitor all ship systems from one dashboard.

Plug into green power on shore

As a pre-packed solution of proven components, the scalable and flexible ShoreBoX lean shore connection system offers a small footprint with reduced engineering time and costs. The ShoreBoX minimises energy consumption by optimising available power and providing real-time data control. Easy to install and maintain, ShoreBoX is supported by our local and worldwide marine experts.

Clean, cost-effective, and highly available power

- > Electrical distribution LV/MV
- > 24/7 global support
- > Power management and monitoring
- > Secured power
- > ShoreBoX lean shore connection system



Lower your port's air pollution!

Download a **FREE** white paper on shore connection technology and enter to **win Bose® noise-cancelling headphones!**

Visit www.SEreply.com Key Code **b388u**

Schneider
Electric



Les ports canadiens sont loin d'être en perte de vitesse. Plusieurs font état de volumes records ou quasi records, tandis qu'ailleurs les tonnages sont stables malgré la volatilité de l'économie mondiale. Les volumes de marchandises en vrac et conteneurisées sont bons dans l'ensemble et les cargaisons spéciales sont un créneau de plus en plus prometteur sur les côtes Est et Ouest et dans le corridor Grands Lacs-Saint-Laurent.

La demande de produits de base canadiens reste forte, surtout grâce à la Chine et aux autres pays d'Asie. La croissance du PIB chinois est restée assez stable, un peu sous les 10 %. Le commerce maritime transpacifique demeure relativement florissant.

Les problèmes financiers et économiques persistants des pays de la zone euro (qui ont replongé en récession à l'exception de l'Allemagne) ne semblent avoir eu jusqu'à maintenant qu'un impact négatif limité sur le commerce transatlantique avec les ports canadiens. Et bien que la

The positive momentum for Canadian ports has not diminished. To the contrary, some ports are enjoying record or near-record volumes, while others are consolidating existing traffic levels despite volatile global economic trends. As a whole, bulk and container shipments are at healthy levels, whereas project cargo is growing as a promising niche business on the east and west coasts as well as within the Great Lakes/St. Lawrence corridor.

Demand for Canadian commodities remains strong, thanks especially to China-led Asia. China's GDP growth, indeed, has not strayed appreciably from the high single digits of recent years. Maritime trade across the Pacific continues to be relatively robust.

The persistent economic and financial problems in the Eurozone countries (which have dipped back into recession with the exception of Germany) appear to have had a limited negative impact so far on transAtlantic trade with Canadian ports. True, the Canadian economy



Administration portuaire de Nanaimo

Canadian ports riding sustained cargo growth

Croissance soutenue du fret maritime dans les ports canadiens

Leo Ryan

Host of the 2013 ACPA Annual Conference and AGM, the Port of Nanaimo on Vancouver Island is witnessing growth in cargo volume, including the expanding niche sector of project cargo, as well as becoming a bigger player in the West Coast cruise business.

Hôte en 2013 de la Conférence annuelle et AGA de l'AAPC, le Port de Nanaimo sur l'île de Vancouver enregistre une augmentation des tonnages de fret, y compris dans le créneau en expansion des cargaisons spéciales, et il s'impose comme un acteur important du secteur des croisières sur la côte Ouest.

croissance de l'économie canadienne (sous les 2 %) soit inférieure à celle des États-Unis, cela ne paraît pas non plus nuire beaucoup aux ports canadiens.

Les ports de la côte du Pacifique

La plus importante et la plus diversifiée des portes maritimes du Canada, Port Metro Vancouver (PMV), a continué sur sa lancée en 2012, enregistrant de nouveaux records pour les conteneurs et le vrac. La tendance positive s'est maintenue en 2013: les trafics conteneurisés totaux, entre autres, ont augmenté de 3,3 % dans les quatre premiers mois. Et le nombre de croisiéristes devrait atteindre un sommet de 820 000 cette année, soit une augmentation estimée à 23 %.

L'année dernière a aussi été marquée par la réalisation de plusieurs projets d'infrastructures générateurs de capacité, par de nouvelles initiatives de durabilité et par un engagement communautaire accru qui a conduit à la

is showing lower growth (below 2%) than the United States, but here too, the impact on Canadian ports is mixed.

Pacific Coast ports

Canada's largest and most diverse maritime gateway, Port Metro Vancouver is maintaining a sustained growth, with 2012 results highlighting new records in the container and bulk sectors. A positive trend was continuing in 2013, with notably total container traffic up 3.3% in the period to end April. Cruise passenger volumes are forecast to spike this year through an estimated 23% increase to more than 820,000 passengers.

Last year also marked the advancement of several capacity-building infrastructure projects, new sustainability initiatives and extensive community engagement involving participation in more than 600 community events.



PMV

The growth trend in Port Metro Vancouver's substantial container traffic with Asia has persisted throughout the early months of 2013.

La croissance substantielle des échanges conteneurisés avec l'Asie à Port Metro Vancouver s'est confirmée dans les premiers mois de 2013.

participation à plus de 600 événements communautaires.

Les résultats de 2012 indiquent que 124 millions de tonnes de marchandises ont transité par PMV. Les volumes conteneurisés ont augmenté de 8 % pour atteindre 2,7 millions d'EVP.

«Les tonnages totaux manutentionnés en 2012 reflètent la croissance des économies asiatiques et la vigueur soutenue de l'économie canadienne», souligne PMV.

En février dernier, le Port a annoncé une stratégie baptisée Smart Fleet – un plan d'action triennal pour favoriser l'efficacité et la fiabilité du camionnage de conteneurs et renforcer la collaboration entre le Port et ses partenaires de la chaîne d'approvisionnement.

«Considérant qu'une grande partie du fret conteneurisé est transporté par camion en direction et à partir des terminaux, une amélioration de la

The 2012 results indicate that PMV handled 124 million tonnes of cargo. The container component soared by 8% to 2.7 million TEUs.

“The 2012 throughput volumes reflect growth in Asian economies and continuing strength in the Canadian economy,” PMV underlines.

In February of this year, the port announced what it called its Smart Fleet trucking strategy – a three-year action plan to improve the efficiency and reliability of the container truck sector and reinforce collaboration with supply chain partners.

“Given that a large proportion of container traffic moves to and from the terminals by truck, improvements to reliability and efficiency are vital,” remarked PMV President and CEO Robin Silvester.



Administration portuaire de Port Alberni

The Port of Alberni is enjoying expansion of cargo volume thanks to solid demand from Asia for forest products.

Les volumes de fret sont en croissance au Port d'Alberni grâce à la forte demande asiatique de produits forestiers.

Broader knowledge for a safer world.

Lloyd's Register brings together an extraordinary breadth of experience and expertise within a global team. Together, we are uniquely equipped to help marine businesses ensure they are meeting regulations and operating safely in relation to their assets, people and processes.

**Learn more about our global network –
go to www.lr.org/marine**

Lloyd's Register is a trading name of the Lloyd's Register Group of entities.
Services are provided by members of the Lloyd's Register Group.
For further details please see our web site: <http://www.lr.org/entities>

**Lloyd's
Register**

LIFE MATTERS

fiabilité et de l'efficacité s'impose», a indiqué le PDG de PMV, Robin Silvester.

Le Port de Prince Rupert dans le nord de la Colombie-Britannique a aussi connu une très bonne année 2012 avec un sommet de 22,3 millions de tonnes, 15 % de plus qu'en 2011.

Le charbon métallurgique, le charbon thermique, le coke de pétrole et le canola ont affiché des augmentations de solides à importantes.

Le trafic conteneurisé a fait un bond de plus de 37 % en 2012 pour atteindre 565 000 EVP. Dans les quatre premiers mois de 2013, l'augmentation a été de 3 % (178 692 EVP contre 173 679 en 2012).

Pendant l'assemblée générale annuelle du Port en juin dernier, Don Krusel, PDG de l'Administration portuaire de Prince Rupert, a résumé les investissements substantiels faits et prévus pour permettre au Port de satisfaire la demande commerciale future. En 2012, plus de 200 millions de dollars ont été investis dans de nouvelles infrastructures, des terminaux maritimes et des projets d'expansion. Les travaux annoncés pourraient entraîner des dépenses de quelque 20 milliards de dollars d'ici 2020 pour l'aménagement de nouveaux terminaux.

Situé au centre de l'île de Vancouver, le Port de Nanaimo continue de manutentionner annuellement environ 3 millions de tonnes de fret. Il avait atteint ce niveau pour la première fois en 2011. Les produits forestiers et les grumes représentent plus des deux tiers de ce total, dont les exportations vers l'Asie sont une composante importante.

En 2012, les importations ont totalisé 1,7 million de tonnes et les exportations, 1,35 million. Deux cent six navires hauturiers ont fait relâche dans le port, contre 233 en 2011.

Les cargaisons spéciales continuent d'être un secteur en expansion. Le tonnage de ce type de cargaison, surtout des éoliennes, a atteint 17 000 tonnes en 2012 comparativement à 1 706 tonnes à peine en 2011.

Nanaimo a effectivement été le terminus pour le premier parc éolien de l'île de Vancouver. Les composantes de production d'énergie éolienne sont arrivées par navire de Chine et du Vietnam au terminal en eau profonde de Duke Point dans le port de Nanaimo où DP World s'occupe de la manutention.

Ce port est devenu lui aussi un acteur important du secteur des croisières sur la côte Ouest depuis l'inauguration d'un impressionnant nouveau terminal de croisières en mai 2011.

Au Port d'Alberni, à l'extrémité ouest de l'île de Vancouver, les cargaisons manutentionnées ont aussi augmenté pour atteindre 1,57 million de tonnes en 2012, contre 1,2 million en 2011.

Selon David McCormick, directeur, Relations publiques et développement des affaires, cette croissance est due à des facteurs comme l'essor de la demande en Chine, surtout pour des grumes mais aussi pour du bois d'œuvre, de même qu'à une reprise modérée de la demande japonaise de bois



The container ship **Cosco Napoli** is pictured entering Prince Rupert's Fairview Container Terminal.

Le porte-conteneurs **Cosco Napoli** arrive au terminal à conteneurs Fairview de Prince Rupert.

The Port of Prince Rupert in northern British Columbia also posted a banner year in 2012 through a record volume of 22.3 million tonnes, representing an increase of 15% over 2011.

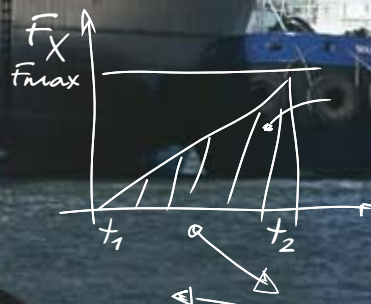
There were solid to major gains in metallurgical coal, thermal coal, petroleum coke, and canola shipments.

Container traffic soared by more than 37% in 2012 to 565,000 TEUs. And in the first four months of this year, the box total was up 3% at 178,692 TEUs versus the year-earlier 173,679 TEUs.

During the port's annual public meeting this past June, Don Krusel, President and CEO of the Prince Rupert Port Authority summed up the substantial current and planned investments to position the port for future trade demands. In 2012, new infrastructure, marine terminal and expansion projects amounted to more than \$200 million. Proposed projects announced represent a potential for some \$20 billion in new terminal development by 2020.

Located in the heart of Vancouver Island, the Port of Nanaimo is continuing to generate cargo volume above 3 million tonnes annually after attaining this

ASSISTING THE GREAT



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

(Hyp. : variation force)

GROUPOCEAN.COM

HARBOUR TOWING
DREDGING
MARINE EQUIPMENT RENTAL
MARINE TRANSPORTATION
SHIP AND INDUSTRIAL REPAIR
SHIPYARD

OCEAN

MARINE INGENUITY



APH

Sylvite Agri-Services has recently constructed two new storage tanks at the Port of Hamilton.

Sylvite Agri-Services a récemment construit deux nouvelles citernes de stockage dans le Port de Hamilton.

d'œuvre. «Nous examinons de nouvelles possibilités commerciales très concrètes comme un nouveau terminal d'exportation du GNL et un centre de transbordement des conteneurs», a déclaré M. McCormick au *Maritime Magazine*.

Les ports des Grands Lacs

Au Port de Hamilton, première porte maritime canadienne des Grands Lacs qui célébrait son centenaire en 2012, l'année fut remarquable à plusieurs égards, notamment une croissance de 3 % du tonnage total (10,3 millions de tonnes) et d'excellents résultats pour les cargaisons agricoles et les cargaisons spéciales.

level for the first time in 2011, with forest products and logs making up over two-thirds. Exports to Asia are a big factor.

In 2012, import cargo totaled 1.7 million tonnes and export cargo was 1.35 million tonnes. Deepsea vessel arrivals last year totaled 206 versus 233 in 2011.

Project cargoes constitute a growing business, with volume of this niche cargo, chiefly wind turbines, reaching 17,000 tonnes in 2012 versus just 1,706 tonnes in 2011.

Nanaimo was, in fact, the terminus for the first wind farm on Vancouver Island. Wind energy com-

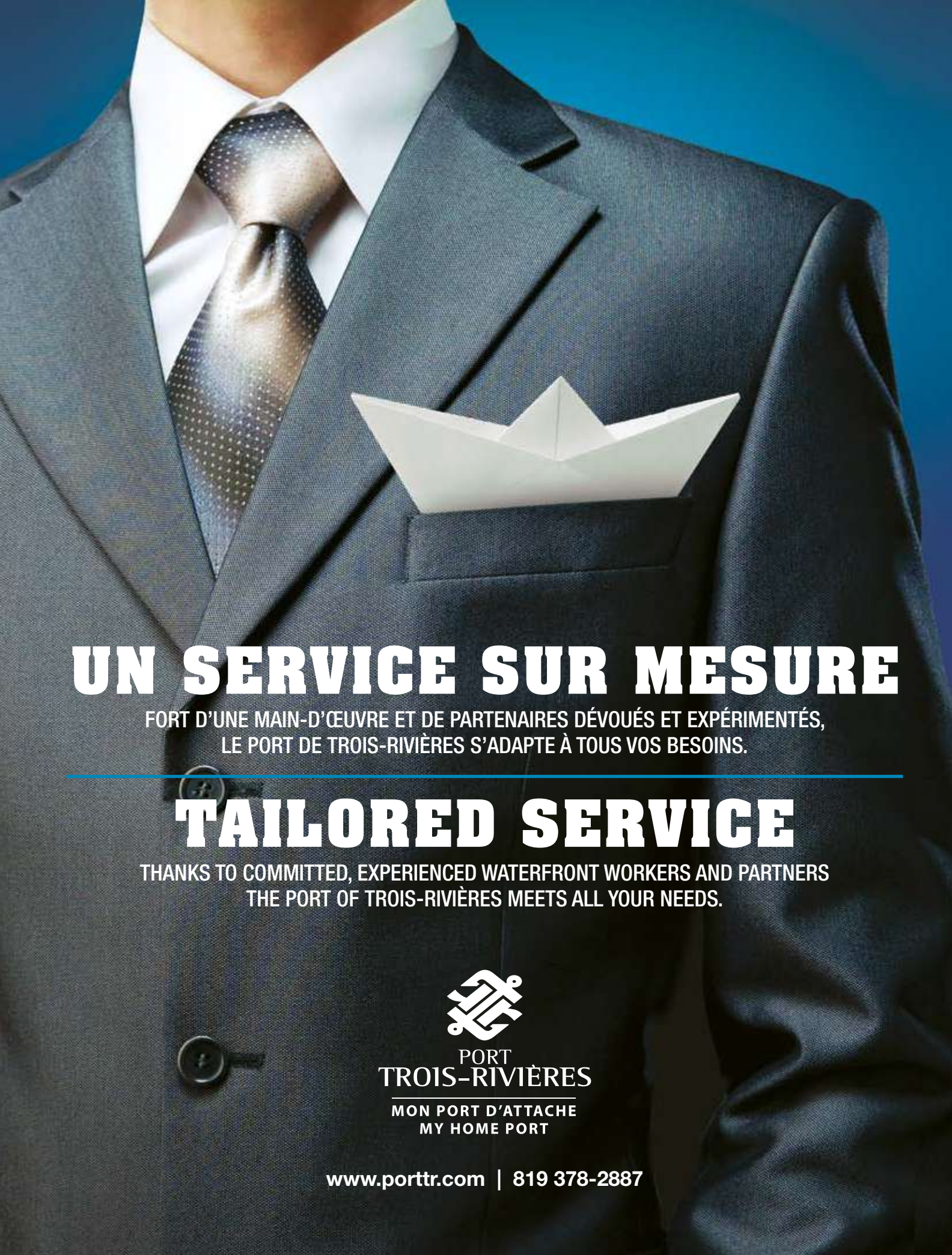
Any Cargo. Your Destination.

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



UN SERVICE SUR MESURE

FORT D'UNE MAIN-D'ŒUVRE ET DE PARTENAIRES DÉVOUÉS ET EXPÉRIMENTÉS,
LE PORT DE TROIS-RIVIÈRES S'ADAPTE À TOUS VOS BESOINS.

TAILORED SERVICE

THANKS TO COMMITTED, EXPERIENCED WATERFRONT WORKERS AND PARTNERS
THE PORT OF TROIS-RIVIÈRES MEETS ALL YOUR NEEDS.



PORT
TROIS-RIVIÈRES

MON PORT D'ATTACHE
MY HOME PORT

www.porttr.com | 819 378-2887



APT

Coming off a good year in 2012, with cargo rising to 1.86 million tonnes, the Port of Toronto is well-positioned to post growth in bulk and project cargo.

Après une bonne année 2012 où les cargaisons ont augmenté à 1,86 million de tonnes, le Port de Toronto peut espérer une croissance du vrac et des cargaisons spéciales.

L'expansion de la capacité du Port de Hamilton dans le secteur agricole explique l'augmentation des tonnages pour les engrais (27 %) et les céréales (6 %). L'année 2012 a aussi été exceptionnelle pour le soja: près d'un million de tonnes ont été expédiées, surtout vers des marchés étrangers.

D'autres produits qui ont affiché des hausses ont été l'acier marchand (25 %) et le minerai de fer (15 %, pour atteindre 4 millions de tonnes).

Commentant pour le *Maritime Magazine* les perspectives actuelles, Bruce Wood, PDG de l'Administration portuaire de Hamilton, a déclaré: «Il y a cinq ans, nous nous sommes donné une stratégie de diversification et nous avons continué sur notre lancée en 2012. Les cargaisons autres que l'acier représentent aujourd'hui le quart de notre total et nous espérons que cette tendance va se transporter en 2013.»

«Nos investissements et ceux de nos locataires, a-t-il poursuivi, génèrent des volumes, spécialement pour les liquides, les produits agricoles et les cargaisons spéciales. Par exemple, Sylvite Agri-Services vient d'achever la construction de deux nouvelles citernes de stockage de 10 000 tm. Le Port a travaillé étroitement avec Sylvite pour le montage financier qui a permis la réalisation du projet et nous y voyons un

ponents arrived aboard vessels from China and Vietnam at Nanaimo's Duke Point deepsea terminal, where DP World handles the stevedoring.

This port, too, has become a bigger player in the west coast cruise business since launching an impressive new cruise terminal in May 2011.

On the western end of Vancouver Island, the Port of Alberni is enjoying expanding volume, with total cargo of 1.57 million tonnes last year compared with 1.2 million tonnes in 2011.

This is thanks to such factors as "increased demand in China for mostly raw logs but also finished lumber in addition to a moderate rebound in Japan for finished lumber," said David McCormick, Director of Public Relations and Business Development. "We are also pursuing very real opportunities as a new LNG export terminal and container transshipment site," he told *Maritime Magazine*.

Great Lakes ports

For the Port of Hamilton, Canada's biggest maritime gateway on the Great Lakes, the centennial year

Port of Toronto IS YOUR DIRECT LINK TO
THE HEART OF THE CITY
AND BEYOND

**Toronto
Port
Authority**

**Administration
Portuaire
de Toronto**

Dock beside a third of the Canadian market

A major inland port just minutes from the downtown core, the Port of Toronto, provides quick, reliable access to 33.3 percent of the Canadian market. With more than 200,000 square feet of warehousing space and over 30 acres of paved marshalling area, the Port of Toronto is your connection to Southern Ontario and the world.

torontoport.com



Frank Robertson

This night shot shows potash being offloaded from a self-unloading vessel into a storage area of the Port of Oshawa..

Cette prise de vue nocturne montre le déchargement d'une cargaison de potasse d'un auto-déchargeur dans une aire d'entreposage du port d'Oshawa.

modèle de partenariat pour des investissements futurs.»

Au Port de Thunder Bay, à l'extrémité du lac Supérieur, l'année 2012 a été marquée par une activité record dans le secteur des cargaisons spéciales, surtout des éoliennes, ce qui a contribué à porter le trafic total à 7,8 millions de tonnes contre 7,6 millions de tonnes en 2011.

La fin du monopole de la Commission canadienne du blé en août dernier n'a pas sensiblement entamé le débit global de céréales. En fait, celui-ci a augmenté à 6,45 millions de tonnes (deuxième plus haut niveau depuis 2001).

of 2012 was noteworthy in a number of ways, including a 3% growth in total volume to 10.3 million tonnes and strong showings in agricultural and project cargo.

Hamilton's expanding capacity in the agricultural section is driving tonnage growth in fertilizer (up 27%) and grain (up 6%). Last year was also an exceptional one for Ontario soybeans, with nearly one million tonnes shipped to mainly foreign markets.

Other areas of strength were finished steel (up 25%) and iron ore (up 15% to 4 million tonnes).

Commenting on current outlook to *Maritime Magazine*, Bruce Wood, President and CEO of the Hamilton Port Authority, stated: "Five years ago, we set out a strategy to diversify our cargo and have continued on a positive trend in 2012. Non-steel cargoes now represent a quarter of the total, and we expect to see that trend continue in 2013."

"Outgoing investments by our tenants and ourselves," he continued, "are driving volumes in areas like liquids, agricultural commodities and project cargo. For example, Sylvite Agri-Services recently completed construction of two new 10,000 mt storage tanks. The Port worked closely with Sylvite on the financing to make the project happen, and we see it as a partnership model for future investments."

At the Port of Thunder Bay, on the tip of Lake Superior, last year was highlighted by record activity in project cargo, chiefly wind turbines, contributing to an increase in total volume to 7.8 million tonnes



APT

Aerial view of Keefe Terminal, a strategic source of cargo volume for the Port of Thunder Bay.

Vue aérienne du terminal Keefe, source stratégique de volume de fret pour le Port de Thunder Bay.



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

Selon Tim Heney, PDG de l'Administration portuaire de Thunder Bay, le Port, après un lent démarrage au printemps, s'attend à opérer un rattrapage dans les mois à venir. La nouvelle grue mobile installée l'été dernier a augmenté sensiblement la capacité de manutention et amélioré la compétitivité de Thunder Bay comme centre de traitement des cargaisons volumineuses et des colis lourds destinés aux sables bitumineux de l'Alberta ou aux parcs éoliens de l'ouest du Canada.

La région de Windsor continue d'être une ruche bourdonnante d'activités et le Port en profite. L'autoroute de Windsor-Essex devrait être achevée l'an prochain. L'an dernier, le trafic au Port de Windsor a grimpé de 7,5 % pour atteindre 5,45 millions de tonnes, grâce surtout à un bond de près de 50 % des granulats (2,35 millions de tonnes). Les marchandises générales ont aussi augmenté de 21 %.

Même si des obstacles juridiques entravent toujours la construction d'un nouveau pont entre Windsor et Detroit, David Cree, président-directeur général de l'Administration portuaire de Windsor, affirme que «tout s'annonce très bien pour 2013, car les volumes sont en hausse par rapport à l'an dernier».

Après une bonne année 2012 où les volumes de fret ont augmenté de 5 % pour atteindre 1,86 million de tonnes, le Port de Toronto prévoit connaître une autre excellente année en 2013, notamment grâce au transport de cargaisons spéciales à valeur élevée puisque le climat économique continue de s'améliorer en Amérique du Nord et que la demande est stimulée par les importants projets de construction et d'expansion du transport en commun de la ville de Toronto.

Le coup d'envoi de la saison de navigation 2013 de la Voie maritime dans le port a été donné par l'arrivée de deux cargos venant livrer des tôles et des tubes d'acier.

L'an dernier, les cargaisons internationales de vrac ont augmenté de 23 % par rapport à 2011, tandis que les services d'entreposage et d'organisation du transport de cargaisons spéciales ont connu une forte croissance. Le sucre et le ciment continuent d'être des marchandises dominantes.

À Oshawa, Donna Taylor, PDG de l'Administration portuaire d'Oshawa, a bon espoir de voir le Port continuer sur sa lancée de 2012, année où il a reçu 60 navires transportant un total record de 474 000 tonnes de marchandises.

Le tonnage manutentionné en 2012 représentait près du double d'il y a 10 ans. Les principales marchandises sont le sel, les céréales, l'asphalte et les produits de l'acier. Le premier navire à faire escale en 2013, l'**Heloise**, est arrivé de Turquie le 16 avril avec une cargaison de 18 000 tonnes d'acier.

Les ports du Saint-Laurent

Au Port de Montréal, tout indique que les tonnages globaux vont être en 2013 égaux ou inférieurs aux 28,4 millions de tonnes de 2012 (le record absolu de 28,5 millions de tonnes a été établi en 2011). Le fret conteneurisé a dépassé les 12 millions de tonnes en 2012, ce qui correspond à 1,3 million d'EVP.

«Dans les circonstances, on peut dire que nous avons vraiment bien fait», a déclaré la PDG, M^{me} Sylvie Vachon, au sujet des résultats de 2012.

from 7.6 million tonnes in 2011.

The end of the Canadian Wheat Board's monopoly last August did not make a significant dent in overall grain throughput, which in fact increased to 6.45 million tonnes (the second highest level since 2001).

Tim Heney, President and CEO of the Thunder Bay Port Authority, said the port got off to a slow start this spring, but things are expected to pick up in the coming months as the year progresses. The port's new mobile crane, installed last summer, has significantly increased lifting capacity and Thunder Bay as a competitive gateway for handling heavy lift and dimensional cargo destined for the Alberta oil sands or wind farms in western Canada, Mr. Heney indicated.

The Windsor region continues to be a hive of activity of benefit to the port, with the Windsor Essex Parkway slated for completion next year. Last year saw traffic at the Port of Windsor climb by 7.5% to 5.45 million tonnes, thanks particularly to a nearly 50% increase in aggregates to 2.35 million tonnes. General cargo also rose 21%.

While legal hurdles remain before moving forward on the construction of a new bridge between Windsor and Detroit, David Cree, President and CEO of the Windsor Port Authority says "things look very good in 2013, with current volumes up from last year."

Coming off a good year in 2012, when cargo volume rose by 5% to 1.86 million tonnes, the Port of Toronto is looking forward in 2013 to a solid year, including the moving of high-value project cargo as the North American economy continues to improve and demand is stimulated by the City of Toronto's transit expansion and big construction developments.

The port kicked off the 2013 Seaway shipping season with two freighters delivering steel plate and steel pipes.

Last year, overseas bulk increased 23% over 2011 while warehousing and project staging services enjoyed strong growth. Sugar and cement continue to be staple cargoes.

At Oshawa, Donna Taylor, President and CEO of the Oshawa Port Authority, is confident that the port will continue its brisk momentum of 2012, when it handled 60 vessels which carried a record 474,000 tonnes of cargo.

The 2012 performance represented almost twice the tonnage compared to a decade ago. Main commodities are salt, grain, asphalt and steel products. The first ship to call in 2013, the **MV Heloise**, arrived from Turkey on April 16 with a load of 18,000 tonnes of steel.

St. Lawrence ports

For the Port of Montreal, cargo trends in 2013 point to similar overall tonnage to 2012, when total throughput amounted to 28.4 million tonnes (almost matching the record volume of 28.5 million tonnes in 2011). Containerized cargo exceeded 12 million tonnes in 2012, equivalent to 1.3 million TEUs.

"Under the circumstances, we can certainly say that we performed quite well," said Sylvie Vachon, President and CEO, commenting on the 2012 numbers.



Full Seaway Depth...

On the north shore
of Lake Ontario

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



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

Contacts

Port Manager
Port of Oshawa
Tel. : **(905) 576-0400**
Fax : (905) 576-5701

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

- New transit shed
- Industrial land for port related industries
- Acres for open storage
- Covered bulk storage
- Customs clearance
- Bonded warehousing
- Equipment to suit all needs
- Direct access to Highway 401

www.oshawaportauthority.ca



Canada



APM / Sylvain Giguère

Container shipping lines continue to reinforce the Port of Montreal as the leading gateway on the East Coast for North Atlantic box trade with Europe.

Les armements conteneurisés confirment de plus en plus le Port de Montréal comme première porte sur la côte Est du commerce nord-atlantique conteneurisé avec l'Europe.

Les données statistiques préliminaires du premier trimestre de 2013 indiquent une légère baisse du total des cargaisons, à près de 6 millions de tonnes. Le fret conteneurisé a légèrement augmenté au cours de la période pour s'établir à 2,9 millions de tonnes.

L'hiver dernier, l'Association des employeurs maritimes et le syndicat représentant quelque 800 débardeurs ont signé une convention collective de six ans. Une telle période de stabilité sur les docks constitue un avantage concurrentiel de taille pour l'avenir.

Autre nouvelle importante, la Garde côtière canadienne annonçait récemment que tous les navires post-Panamax, y compris les porte-conteneurs de 6 000 EVP, pouvaient désormais se rendre à Montréal. (Voir autre article.)

Pour la deuxième année consécutive en 2012, le Port de Québec a affirmé sa position de premier port du Saint-Laurent pour le tonnage. Il a manutentionné un total record de 32,5 millions de tonnes de fret. L'année dernière a aussi été marquée par des résultats records dans le secteur des croisières. Les tendances demeurent fermes en 2013 pour les marchandises en vrac, en particulier le minerai de fer et le charbon, quoique les chiffres soient légèrement sous les sommets de 2012.

«Le Port de Québec est plus que jamais un portail stratégique pour le commerce continental», a commenté Mario Girard, président-directeur général de l'Administration portuaire de Québec en annonçant les résultats de 2012.

Les cargaisons totales, dominées par les marchandises en vrac, ont affiché une hausse de 12,5 % par rapport au sommet record précédent établi en 2011.

Dans le secteur des croisières, le Port a accueilli 162 000

Preliminary statistics for the first quarter of 2013 show total cargo down slightly at nearly six million tonnes. Container traffic for the period was up slightly at 2.9 million tonnes.

This past winter, a six-year collective agreement was concluded between the Maritime Employers Association and the union representing some 800 longshoremen. Stability on the waterfront for such a period offers a vital competitive component for the future.

Another more recent important development was the announcement by the Canadian Coast Guard that all post-Panamax vessels, including 6,000-TEU containerships, can henceforth call at Montreal. (See separate report)

The Port of Quebec consolidated its position as the biggest port on the St. Lawrence River in tonnage terms for the second year in a row in 2012 after handling a record 32.5 million tonnes of cargo. Last year also marked a record performance in cruise business. Bulk cargo trends remain solid in 2013, notably in iron ore and coal, but somewhat lower than the 2012 record pace.

«More than ever, the Port of Quebec is a strategic gateway of continental trade», commented Mario Girard, President and CEO of the Quebec Port Authority when announcing the traffic results for 2012.

The cargo total dominated by bulk commodities represented a 12.5% increase over the previous record set in 2011.

In the cruise sector, the port welcomed 162,000

नमस्कार TO ALL OUR PARTNERS IN MUMBAI

Conveniently linked to Mediterranean and North European transshipment ports. Strategically located 1600 km inland. Offering access to 40 million North American 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





This past spring, Logistec Stevedoring carried out its first loading at the Port of Trois-Rivières of locally-manufactured windmill towers destined for GE Energy in the United States.

Le printemps dernier, Logistec Arrimage a procédé dans le Port de Trois-Rivières au chargement de sa première cargaison de mâts éoliens fabriqués sur place. Ceux-ci étaient destinés à GE Energy aux États-Unis.

visiteurs en 2012 – 18 % de plus que le sommet précédent de 2010.

M. Girard a aussi souligné que l'Administration portuaire et les exploitants de terminaux avaient investi 53 millions de dollars en 2012 dans divers projets pour augmenter l'efficacité de l'équipement ainsi que dans les infrastructures.

Au Port de Sept-Îles sur la rive nord du Saint-Laurent, la construction dans la baie de Sept-Îles d'un quai multi-usagers en eau profonde progresse bien. Ce nouveau quai va jouer un rôle capital pour l'acheminement des envois massifs éventuels de minerai de fer vers l'Asie et d'autres marchés étrangers. Une fois terminé en mars 2014, le quai pourra accueillir les vraquiers Chinamax géants de 300 000 tonnes. Le coût des travaux dépassera les 220 millions de dollars. Le gouvernement fédéral fournit 55 millions; les compagnies minières et l'Administration portuaire contribuent aussi au montage financier.

En 2012, le fret total au Port de Sept-Îles a augmenté de 7,5 % pour atteindre 28 millions de tonnes, surtout grâce à la forte croissance des cargaisons de minerai de fer. Cette tendance s'est maintenue cette année: à la fin de mai, les volumes atteignaient 9,3 millions de tonnes comparativement à 8,9 millions de tonnes l'année précédente.

Le Port de Trois-Rivières garde le cap; en 2012, les 3,3 millions de tonnes de cargaisons égalaient les résultats de 2011, année où les tonnages ont atteint un niveau jamais vu en trois décennies. Un fait saillant a été l'augmentation

visitors in 2012 – an 18% increase over the previous summit of 2010.

Mr. Girard also noted that the port authority and terminal operators invested some \$53 million in 2012 in various projects enhancing equipment efficiency and infrastructures.

At the Port of Sept-Îles on the North Shore of the St. Lawrence, construction is now well in progress of a multi-user, deepwater dock in the Bay of Sept-Îles which will play a crucial role in anticipated massive iron ore shipments to Asia and other world markets. Upon scheduled completion in March 2014, it will be accessible to giant Chinamax bulk carriers of 300,000 tonnes. With total cost exceeding \$220 million, the federal government is contributing about \$55 million to the financing package also involving the participation of mining companies and the port authority.

In 2012, total cargo at the Port of Sept-Îles rose by 7.5% to 28 million tonnes. The main factor was a strong growth in iron ore shipments. This trend has continued this year, with volume to the end of May pegged at 9.3 million tonnes versus the year-earlier 8.9 million tonnes.

The Port of Trois-Rivières is holding steady, with 2012 cargo volume of 3.3 million tonnes mirroring 2011, when tonnage reached a level not seen in three decades. A highlight was the 12% increase in grain volume. The number of ships calling at the port increased from 242 to 246.



FEDNAV

fednav.com



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



Construction of the new multi-user dock at Pointe-Noire in the Port of Sept-Îles is progressing well.

La construction du nouveau quai multiusagers à Pointe-Noire dans le Port de Sept-Îles est en bonne voie.

de 12 % des volumes de céréales. Le nombre de navires faisant escale dans le port a augmenté de 242 à 246.

«Compte tenu du climat économique mondial incertain, nous sommes très heureux des résultats globaux», a déclaré le président-directeur général Gaétan Boivin. Il a ajouté que les retombées positives de la phase 1 du plan de restructuration stratégique «Cap sur 2020» «allaient continuer de se faire sentir dans les années à venir».

Le Port s'efforce d'investir dans de nouveaux créneaux et les cargaisons spéciales semblent un secteur prometteur.

Au Port de Saguenay, le trafic a diminué l'an dernier à cause des circonstances, mais le directeur général de l'Administration portuaire, Alain Bouchard, estime qu'un projet d'infrastructures de près de 40 millions de dollars permet d'être optimiste et il considère que l'avenir est prometteur.

En 2012, 41 navires ont accosté aux installations de Grande-Anse contre 55 en 2011. Le total des cargaisons a été légèrement inférieur à 300 000 tonnes, soit une baisse de 10 %. Cela est dû à la décision de Produits forestiers Résolu de cesser l'approvisionnement en soude caustique à partir de Grande-Anse, à la baisse des expéditions de pâte de bois et au lock-out à Rio Tinto Alcan.

Toutefois, 2013 s'annonce comme une année charnière: une gare de triage intermodale et un lien ferroviaire de 12,5 km pour l'industrie minière régionale devraient être inaugurés plus tard cette année. Il s'agit du plus

«Considering the uncertain world economic climate, we are very pleased with the overall result,” said Gaetan Boivin, President and CEO, who added that the benefits from Phase 1 of the On Course for 2020 strategic port restructuring plan “will continue to be felt in the years to come.”

In its efforts to develop new business, project cargo has been showing promising activity.

At the Port of Saguenay, traffic declined last year due to several circumstances, but Port General Manager Alain Bouchard is strongly upbeat over a current infrastructure project costing nearly \$40 million and the prospects for the future.

In 2012, 41 vessels berthed at the facilities in Grande-Anse compared with 55 in 2011. Total cargo amounted to just under 300,000 tonnes, representing a 10% drop. This stemmed, in part, from a decision by Resolute Forest Products Company to halt the supply of caustic soda from facilities in Grande-Anse, and from a decline in wood pulp shipments. A lock-out at Rio Tinto Alcan also affected traffic.

But 2013 has emerged as a pivotal year: an intermodal rail yard and a 12.5 km rail link for the regional mining industry are scheduled to begin service late this year under the biggest infrastructure project in the port's recent history. The federal government an-

important projet d'infrastructure de l'histoire récente du Port. Ottawa a annoncé en janvier 2012 une contribution de 15 millions. Le gouvernement du Québec, la Ville de Saguenay et l'Administration portuaire de Saguenay compléteront le montage financier.

Selon M. Bouchard, Grande-Anse est promis à un bel avenir grâce à la desserte ferroviaire imminente, à la gare de triage intermodale et à la capacité de satisfaire les besoins des principales industries.

Il ne faut pas oublier non plus que la compagnie BlackRock Metals annonçait en novembre dernier qu'elle utiliserait le terminal de Grande-Anse pour expédier jusqu'à 3 millions de tonnes de minerai extrait d'une mine de Chibougamau.

Les ports de la côte Est

Le Port de Halifax a annoncé une augmentation spectaculaire du trafic dans le premier trimestre de 2013: par rapport au premier trimestre de 2012, les cargaisons totales étaient en hausse de 14,7 %, à 2,3 millions de tonnes et les marchandises conteneurisées, de 26 %, à 112 670 tonnes.

«Ces résultats reflètent l'expansion de nos divers secteurs d'activité qui était évidente dans le dernier trimestre de 2012», a déclaré au *Maritime Magazine* Michèle Peveril, porte-parole du Port. «La tendance positive se maintient après une période de volatilité qui a touché toute l'industrie et elle est spécialement marquée en ce qui concerne le débit intermodal des importations.»

nounced in January 2012 a contribution of \$15 million. The rest of the financing is shared by the Québec government, the City of Saguenay and the Saguenay Port Authority.

The future of Grande-Anse, says Mr. Bouchard, promises to be a success because it is anchored by the imminent arrival of the railway, an intermodal railway facility, and the capacity to cater to the needs of major industries.

Worth recalling, too, is the announcement last November by BlackRock Metals that it will use Grande-Anse terminal to ship up to 3 million tonnes of minerals extracted from a mine in Chibougamau.

East coast ports

The Port of Halifax announced a sharp increase in traffic during the first quarter of 2013, with total cargo rising by 14.7% to 2.3 million tonnes and container throughput soaring by 26% to 112,670 tonnes compared with the first quarter of 2012.

"The numbers reflect developments in our various lines of business that were evident in the last quarter of 2012," port spokesperson Michèle Peveril told *Maritime Magazine*. "The gradual positive trend is continuing after a volatile period that affected the whole industry, and there is especially strong intermodal throughput on the import side."

Last year, Halifax handled 416,572 TEUs versus

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





A deepwater port with a well-diversified cargo base, the Port of Halifax saw its tonnage increasing by nearly 15% in the first quarter of this year.

Port en eau profonde à la base de cargaisons très diversifiée, le Port de Halifax a vu son tonnage augmenter de près de 15 % au premier trimestre.

L'an dernier, Halifax a manutentionné 416 572 EVP (410 649 en 2011).

Comme plusieurs armements conteneurisés ont intégré Halifax à leurs liaisons avec l'Asie et le littoral est des États-Unis le printemps dernier, la croissance du trafic conteneurisé devrait continuer.

En 2012, le débit total au Port a été de 9,5 millions de tonnes, un peu mieux que l'année précédente.

Les cargaisons spéciales et les colis lourds continuent d'être des secteurs prometteurs pour le développement des affaires. Le Port va accroître sa capacité de manutention du vrac à la fin de 2014 après l'achèvement prévu de travaux de rénovation de 73 millions de dollars au Terminal Richmond.

Les responsables du Port prévoient une autre bonne saison des croisières en 2013. L'an dernier, Halifax a accueilli 253 000 passagers et 134 paquebots.

Au Port de Saint John, la tendance était aussi à l'augmentation des cargaisons, surtout le fret conteneurisé.

Dans les cinq premiers mois de 2013, le tonnage conteneurisé a atteint 220 198 tonnes – un bond de 102 % par rapport à 2011. Pendant la même période, le trafic total a augmenté de 1 %, à 12,5 millions de tonnes. (En 2012, le tonnage total a approché les 27 millions de tonnes.)

Le vrac solide a été un autre élément fort avec une hausse des volumes de près de 30 %, à 509 070 tonnes.

«Nous espérons des résultats encore meilleurs, car nous continuons de conclure des partenariats prometteurs avec les réceptionnaires et les expéditeurs étrangers», a déclaré Jim

410,649 TEUs in 2011.

With several container lines adding Halifax on services to Asia and the U.S. eastern seaboard this past spring, the port's container growth is expected to continue.

Total throughput at the port in 2012 was 9.5 million tonnes, slightly above the previous year.

Project and heavy lift cargo continue to be an important sector for new business. And the port will increase its capacity to handle bulk cargo by late 2014 when the \$73 million rebuild of the Richmond Terminal is scheduled for completion.

Port officials are, meanwhile, anticipating another strong cruise season in 2013. Last year, Halifax received some 253,000 passengers who came in 134 vessels.

The cargo trend at the Port of Saint John was also pointing upward, especially in container activity.

Container volume in the 2013 period to end May stood at 220,198 tonnes – a 102% jump from the first five months of 2011. For the same period, total traffic was up 1% at 12.5 million tonnes. (In 2012, total volume was nearly 27 million tonnes.)

Dry bulk was another highlight, with volume up nearly 30% at 509,070 tonnes.

“We hope to see these numbers get even higher as we continue building positive partnerships with global shippers and receivers,” said Jim Quinn

Quinn, PDG de l'Administration portuaire de Saint John.

En ce qui concerne les conteneurs, la compagnie Tropical Shipping de Floride fait escale à Saint John depuis 12 ans tandis que la compagnie maritime d'envergure mondiale MSC est une cliente régulière depuis avril 2012.

Une autre saison de croisières occupée s'annonce pour le Port de Saint John, si l'on en juge par la liste des escales de paquebots prévues. En 2012, 188 000 passagers ont débarqué à Saint John.

L'an dernier, le Port de Belledune a manutentionné 1,87 million de tonnes de marchandises et accueilli 88 navires.

Même s'il s'agissait d'une baisse modérée par rapport aux 2,2 millions de tonnes de 2011, le Port a atteint ses cibles financières, réalisant un bénéfice net de 2,4 millions de dollars. Et Rayburn Doucett a décrit 2012 comme «une année exceptionnelle [...] pleine de changements et de progrès. Chaque pouce d'espace à louer était occupé».

En 2012, Belledune a notamment accueilli les premiers locataires des nouvelles installations de fabrication modulaire et de fabrication complémentaire.

Un important programme d'expansion d'un coût de près de 80 millions de dollars a été achevé en 2011. En juin 2012, le terminal roulier a été baptisé Terminal Rayburn Doucett.

Au Port de St. John's, les cargaisons sont à la hausse et l'optimisme est d'autant plus justifié que le plus gros client du Port pour les conteneurs, Oceanex, prévoit mettre en service à l'automne l'**Oceanex Connaigra** construit en Allemagne,

President and CEO of the Saint John Port Authority.

On the container front, Florida-based Tropical Shipping has been calling at Saint John for 12 years, whereas global shipping line MSC has been a regular customer since April 2012.

For Saint John, another busy cruise season is in the cards, judging by the full slate of scheduled calls by cruise vessels. In 2012, Saint John welcomed 188,000 passengers.

Last year, the Port of Belledune handled 1.87 million tonnes of cargo and 88 vessels at the port.

While this was down moderately from the 2011 volume of 2.2 million tonnes, the port met its financial targets with a net profit of \$2.4 million. And Rayburn Doucett described 2012 as "an exceptional year... full of change and progress. Every inch of rental space was occupied."

In 2012, Belledune notably welcomed its first tenant to the new Modular Fabrication Facility as well as the Complementary Fabrication Facility.

A significant expansion program costing nearly \$80 million was completed in 2011. June 2012 marked the naming of the ro/ro terminal as Rayburn Doucett Terminal.

At the Port of St. John's, cargo trends are pointing upwards, and the port's biggest container customer, Oceanex, is adding to the bullish mood with the planned introduction this fall of the **Oceanex**



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 PLACES WE WORK

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

www.logistec.com



qui deviendra le plus grand porte-conteneurs roulier canadien. L'exploitation pétrolière sous-marine à Terre-Neuve-et-Labrador stimule la croissance économique régionale.

Les volumes totaux ont augmenté l'an dernier à 1,46 million de tonnes contre 1,42 million de tonnes en 2011. Près de 770 000 tonnes de ce total étaient constituées de conteneurs, remorques et autos. Le vrac liquide venait en deuxième place avec 487 000 tonnes, suivi des marchandises générales, 105 423 tonnes, et du vrac sec, 102 669 tonnes. **M**

Connaigra, the largest Canadian-flag Con/Ro vessel being built in Germany. The offshore energy industry in Newfoundland and Labrador is stimulating regional economic growth.

The port saw its total volume increase to 1.46 million tonnes last year from 1.42 million tonnes in 2011. Containers, trailers and autos accounted for nearly 770,000 tonnes. Next was liquid bulk at 487,000 tonnes, followed by breakbulk at 105,423 tonnes and dry bulk at 102,669 tonnes. **M**

Total 2012 cargo of ACPA ports Tonnage des ports de l'AAPC

Port	milliers de tonnes	000's tonnes	Port	milliers de tonnes	000's tonnes
Port Metro Vancouver	123 900	123.900	Windsor	5 500	5.500
Québec	32 500	32.500	Trois-Rivières	3 300	3.300
Montréal	28 400	28.400	Nanaimo	3 000	3.000
Sept-Îles	28 000	28.000	Belledune	1 900	1.900
Saint John	26 900	26.900	Toronto	1 800	1.800
Prince Rupert	22 200	22.200	St. John's	1 500	1.500
Hamilton	10 300	10.300	Port Alberni	1 600	1.600
Halifax	9 500	9.500	Oshawa	472	472
Thunder Bay	7 800	7.800	Saguenay	295	295

Source: Individual ports.

CANADA'S GATEWAY TO THE WEST



- » Best choice for project cargo
- » Liebherr LHM 320 mobile harbour crane
- » Direct rail access by CN and CP to Western Canada
- » Minimize handling, time and cost
- » Staging area and storage available

Thunder Bay Port Authority
100 Main Street
Thunder Bay, ON P7B 6R9
T (807) 345-6400
F (807) 345-9058
www.portofthunderbay.ca

Canada

SODERHOLM MARITIME SERVICES INC.

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

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

Over 30 years experience

24 Hour Emergency Response

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

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

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

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

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

Toll Free (Canada and USA): + 1 800.319.3556

Phone: (905) 529.1344

Fax: (905) 529.1370

www.SoderholmMaritime.com

Hamilton, Ontario – Canada



À L'AVANT-PLAN DU COURANT MONDIAL

Être le plus grand port minéralier d'Amérique du Nord est beaucoup plus qu'un rang. C'est une responsabilité. Nous l'assumons avec fierté et ambition. Une fierté qui s'appuie sur le prestige de nos clients et partenaires, sans qui nous ne serions pas, et l'ambition qui nous pousse à atteindre les plus hauts niveaux de certification. Pour être et rester à la hauteur.

A FORERUNNER ON THE TIDES OF CHANGE

Being North America's largest iron ore port is much more than just a rank—it's a responsibility. And we take it on with pride and determination: pride that relies on the reputations of our clients and partners, without whom we wouldn't exist, and determination that pushes us to achieve the highest levels of certification—in other words, to be and remain up to the challenge.

XXL



Canada

24/7 SERVICE COMPLET | FULL SERVICE | 1 418 968-1231 | PORTSI.COM



Sylvain Giguère

Container business at the Port of Montreal is well-positioned for growth with larger ships able to call.

La venue de plus gros navires devrait faire augmenter le trafic conteneurisé au Port de Montréal.

Début d'une nouvelle ère «post-Panamax» à Montréal

Post-Panamax era with wider vessels opens up for Montreal

Leo Ryan

Le Port de Montréal est depuis peu officiellement devenu accessible aux navires post-Panamax sans qu'il soit nécessaire de draguer les chenaux du Saint-Laurent. Désormais, des navires-citernes et porte-conteneurs plus grands et plus larges pourront faire escale dans le port.

Cette avancée décisive découle d'une annonce faite par l'Administration portuaire de Montréal (APM) le 14 mai qui a rapidement attiré l'attention des lignes de navigation. Dorénavant, ce port situé loin à l'intérieur du continent sera accessible à tous les navires post-

A post-Panamax era in shipping was recently formally launched for the Port of Montreal without requiring any further dredging of the St. Lawrence River channels. It has implications especially for larger, wider beam container vessels and tankers calling at the port.

The breakthrough follows an announcement by the Montreal Port Authority (MPA) on May 14 which rapidly drew the attention of shipping lines. Henceforth, it was indicated, the deep inland port will be accessible to all post-Panamax vessels, including

Together

We deliver the goods



Supply chain innovation



www.cn.ca

Panamax, y compris les porte-conteneurs de 6 000 EVP.

Sylvie Vachon, présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Montréal, a déclaré: «Ce projet va permettre au Port de Montréal de consolider sa position de leader nord-américain dans le trafic des conteneurs avec l'Europe et va renforcer la position stratégique de Montréal comme plateforme de transport et de logistique de choix pour tous les types de marchandises»,

«Les transporteurs maritimes, quel que soit le type de marchandise transportée, pourront augmenter sensiblement la capacité sur leurs services avec Montréal, ce qui entraînera inmanquablement des retombées positives pour la clientèle élargie du Port», a conclu M^{me} Vachon.

Jusqu'à cette annonce, seuls les porte-conteneurs d'une capacité ne dépassant pas 4 400 EVP pouvaient mouiller dans le port et leur tirant d'eau maximal permis ne devait pas excéder 35 pieds (11,3 m). Les principaux clients comprennent Hapag-Lloyd, Maersk Line, MSC et OOCL. Le trafic conteneurisé total à Montréal a atteint 1,3 million d'EVP en 2012.

Depuis quelques années, les chantiers maritimes privilégient la construction de navires plus larges pour augmenter la capacité de chargement sans dépasser les tirants d'eau permis.

On prévoit qu'un nombre grandissant de navires de la catégorie des 6 000 EVP seront déployés dans les couloirs commerciaux de l'Atlantique Nord et d'ailleurs en raison de l'entrée en service graduelle de la nouvelle série de méganavires. Maersk, notamment, devrait mettre en service son premier bâtiment Triple-E de 18 000 EVP cet été sur les liaisons Asie-Europe.

Parallèlement, les navires de 6 000 à 8 000 EVP devraient être les bêtes de somme des armements conteneurisés mondiaux lorsque les travaux d'expansion du canal de Panama seront achevés en 2015.

Selon l'APM, ce progrès important fait suite à la décision de la Garde côtière canadienne (GCC) de permettre le passage de navires de 44 m (144 pi) de largeur dans la section Québec-Montréal du chenal navigable du Saint-

6,000-TEU container ships.

Sylvie Vachon, MPA president and CEO, stated: "This initiative will allow the Port of Montreal to strengthen its position as North America's leading port for container traffic with Europe, and it will reinforce Montreal's strategic position as a logistics and transportation hub of choice for all types of cargo."

"Shipping lines, no matter what type of cargo they carry, will be able to substantially increase capacity on their service to Montreal, which will inevitably lead to benefits for the port's broad customer base," Ms. Vachon added.

Up till the announcement, container ships of no more than 4,400 TEUs capacity could berth at the port with a maximum allowable draft of 35 feet (11.3 metres). Leading customers include Hapag-Lloyd, Maersk Line, MSC and OOCL. Total container traffic at Montreal was 1.3 million TEUs in 2012.

Designs of larger ships in recent years have focused on wider beams to boost cargo capacity while not imposing enhanced draft restrictions.

More and more ships in the 6000-TEU category are expected to be deployed on the North Atlantic and other trade lanes under a cascading pattern sparked by the upcoming series of mega-ships coming on stream. The first Maersk Triple-E 18,000-TEU vessel was notably slated to enter service this summer on the Asia-Europe market.

At the same time, ships in the 6000-8000 TEU category are expected to be the work-horses of global container operators when the Panama Canal completes its enlargement project in 2015.

The Montreal Port Authority (MPA) said that the important development comes on the heels of a decision by the Canadian Coast Guard (CCG) authorizing the passage of vessels up to 44 metres (144 feet) wide in the Quebec-Montreal section of the St. Lawrence navigation channel. The previous permitted width was 32 metres (105 feet) without restrictions, although some ships up to 40 metres wide have been allowed to navigate in this



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

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

C'est aussi :

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

section since 2009 under strict conditions.

The decision also opens the door for close to fully-loaded tankers of up to 80,000 DWT to sail up to Montreal.

The CCG made the provisions following the results of a study commissioned on the initiative of the MPA and conducted jointly with Transport Canada, the CCG, the Laurentian Pilotage Authority and the Corporation of Central St. Lawrence Pilots.

"It all points to fewer and larger ships, bigger volume and reduced congestion," Daniel Dagenais, Director of Operations of the Port of Montreal, told *Maritime Magazine*.

In an interview, Anne Legars, vice-president of the Shipping Federation of Canada, said: "This is very positive for all users and stakeholders of the Port of Montreal."

For a number of years, we have been working on this project with port officials, carriers, pilotage organizations and Transport Canada to measure all risks, and we have come to the end of a process of reflection and analysis. It certainly opens up opportunity and flexibility."

In the case of post-Panamax ships trading with Montreal, except in very rare locations on the St. Lawrence River channel, downbound and outbound vessels will potentially be able to cross each other simultaneously, specified port spokesman Yves Gilson. Otherwise, a downbound ship has priority. **M**

Laurent. La largeur permise jusque-là était de 32 m (105 pi) sans restrictions, même si certains navires d'une largeur atteignant les 40 m ont été autorisés à passer dans cette section depuis 2009 en respectant de sévères conditions.

La décision pourrait aussi permettre à des navires-citernes d'un port en lourd pouvant atteindre les 80 000 TPL d'atteindre Montréal avec une pleine cargaison.

La CCG a fondé sa décision sur les résultats d'une étude réalisée à la demande de l'APM par Transports Canada, la GCC, l'Administration de pilotage des Laurentides et la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central.

«L'étude a démontré que la venue de navires moins nombreux et plus gros se traduirait par de plus grands volumes et une congestion moindre», a révélé au *Maritime Magazine* Daniel Dagenais, directeur des Opérations au Port de Montréal.

En interview, Anne Legars, vice-présidente de la Fédération maritime du Canada a déclaré: «C'est très positif pour tous les usagers et les partenaires du Port de Montréal. Depuis des années, nous travaillons à ce projet avec les responsables du Port, les transporteurs, les organisations de pilotage et Transports Canada pour évaluer les risques et la décision est l'aboutissement d'un processus de réflexion et d'analyse. Elle confèrera plus de souplesse et amènera de nouvelles occasions d'affaires.»

Le porte-parole du Port, Yves Gilson, a précisé que les navires post-Panamax se rendant à Montréal ou en revenant pourront, sauf en de rares endroits sur le Saint-Laurent, se croiser simultanément. Lorsque tel n'est pas le cas, c'est le navire avalant qui a la priorité. **M**

Call us first!

514-640-3138



URGENGE 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

URGENGE MARINE INC.

SECTION 110N, Port de Montréal, C.P. 111

Montréal (Québec) H1B 5K1

Fax: 514-640-4509

marine@urgencemarine.com



GREEN MARINE / ALLIANCE VERTE

www.urgencemarine.com

The background of the cover is a high-contrast photograph of a ship's wake. The water is a deep, dark blue-green, and the wake is a bright, turbulent white. The ship's hull is visible at the bottom, cutting through the water. 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 bottom curve extending across the width of the title.

Maritime Magazine

Welcome to / Bienvenue sur
www.maritimemag.com



Sydney Ports Corporation

Aerial view of the Port of Sydney, Nova Scotia, which could be involved in a major coal transshipment operation.

Vue aérienne du port de Sydney, en Nouvelle-Écosse, qui verrait apparaître un centre moderne de transbordement du charbon.

Du charbon américain à Sydney

Big project advances for U.S. coal through Sydney

Tom Peters

Du charbon américain pourrait affluer au port de Sydney, Cap-Breton dès le début de 2015.

Provincial Energy Ventures (PEV) de Sydney, qui exploite depuis 2002 le terminal vraquier du Canada atlantique dans le port, transforme ses installations pour en faire un centre moderne de transbordement du charbon, notamment grâce à la modernisation du quai et à de grosses dépenses d'équipement, afin de pouvoir manutentionner des exportations de charbon de Virginie, de Virginie-Occidentale et de Pennsylvanie.

Le charbon proviendra des opérations minières de Xcoal Energy and Resources de Letrobo, Pennsylvanie. Il sera transporté à deux ports du lac Érié, Ashtabula, Ohio et Lackawanna, New York, où il sera chargé à bord de

American coal could be flowing through the Port of Sydney, Cape Breton in early 2015.

Provincial Energy Ventures (PEV) of Sydney, which has operated the Atlantic Canada Bulk Terminal at the port since 2002, is upgrading the facility into a modern coal transshipment operation that will include wharf upgrades and major equipment investments that will handle export coal from Virginia, West Virginia and Pennsylvania.

The coal will come from the mining operations of Xcoal Energy and Resources of Letrobo, Pennsylvania. It will be transported to two Lake Erie ports, Ashtabula in Ohio and Lackawanna in New York, where it will be loaded onto laker-size boats of 25,000

laquiers de 25 000 TPL qui l'amènera à Sydney par les lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent.

Il sera stocké dans le port du Cap-Breton puis embarqué sur des navires Panamax (65 000 TPL) et Capesize (80 000 à 175 000 TPL) pour livraison en Inde, en Chine, au Brésil et ailleurs.

Ernie Thrasher, président de PEV et PDG de Xcoal, a annoncé en janvier 2012 que Xcoal investirait 75 millions de dollars dans la nouvelle installation de transbordement. La construction du quai de transbordement a été rendue possible par la mise en route d'un projet de dragage de 38 millions de dollars destiné à porter la profondeur du chenal d'entrée du port de Sydney à 17 mètres environ, ce qui suffit pour les navires à fort tirant d'eau.

Le vice-président de PEV, Mike McLean a déclaré, lors d'une récente conférence de la journée des ports à Sydney, que le projet de transbordement était menacé par les coûts de construction supérieurs aux prévisions et par la baisse des prix du charbon.

Selon lui, les coûts de constructions dépassent largement les 75 millions et les prix du charbon ont chuté de 20 à 26 % depuis l'an dernier, mais malgré tout, «PEV est déterminée à aller de l'avant avec le projet».

M. McLean a indiqué que PEV avait réalisé environ 95 % des travaux requis pour aménager un lieu de dépôt des matériaux dragués pour l'approfondissement du che-

DWT and taken to Sydney through the lakes and the St. Lawrence Seaway.

It will be stockpiled at the Cape Breton port and then reloaded onto Panamax (65,000 DWT) and Capesized vessels (80,000 up to 175,000 DWT) for potential markets in India, China and Brazil.

Ernie Thrasher, President of PEV and CEO of Xcoal, announced in January 2012 that Xcoal would invest \$75 million in the new transload facility. Building the transload wharf became possible after a recent \$38-million dredging project took the entrance channel to Sydney Harbour down to a depth of approximately 17 metres which will allow for deep draft vessels.

PEV Vice-President Mike McLean told a recent Sydney ports day conference that the transload project is facing challenges with higher construction costs than expected and soft coal prices.

The construction costs are "far north of \$75 million" and coal prices have dropped between 20 and 26 per cent since last year, he said, but regardless of the costs and coal prices "PEV is committed to advancing the project."

Mr. McLean said that PEV has completed about 95% of the work required to prepare a site for dredged material that will come from deepening at the wharf to a depth of about 17 metres. PEV is also considering a



- 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



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

Cape-size vessels similar to the one shown would transport coal originating from Pennsylvania mines to potential markets in China, India and Brazil.

Navire de type Capesize sur lequel le charbon provenant de Pennsylvanie serait transporté vers les marchés chinois, indien et brésilien.



DR

nal d'entrée à 17 m. PEV envisage aussi plusieurs options pour la conception du quai qui devra pouvoir supporter le poids des stocks de charbon prévus.

PEV compte expédier annuellement cinq millions de tonnes de charbon.

Pour que les navires Capesize puis-sent accéder au port de Sydney, il faudra que la Garde côtière corrige l'agencement des aides à la navigation du chenal d'entrée. Leur alignement a été modifié par dragage du chenal. Les travaux requis sont en cours et le coût de réalisation est évalué à 1,5 million de dollars. La Garde côtière a dit espérer que les travaux seront achevés à temps pour la date prévue du début des opérations de PEV. **M**

number of options on dock design required to handle the weight of the coal stockpile planned.

PEV plans to have five million tonne coal throughout annually.

Before the Cape-sized vessels can come into Sydney Harbour the navigation aids through the entrance channel have to be redesigned by coast guard. The nav aid alignment changed when the harbour channel was dredged. That work is underway and will cost an estimated \$1.5 million to complete. Coast guard said it is hoped the work will be done to meet the startup date for PEV's operation. **M**



Visit us on-line



An overpass on the existing Roberts Bank causeway will separate road and rail traffic at Deltaport, Canada's biggest container terminal complex. Construction is slated for completion in late 2014.

Un passage supérieur sur le pont-jetée de Roberts Bank va séparer la circulation routière et ferroviaire à Deltaport, le plus gros terminal à conteneurs du Canada. La construction devrait s'achever à la fin de 2014.

La Chine a commencé à changer radicalement en 1980 et les effets de cette mutation se font sentir depuis dans tout l'Ouest canadien, ce qui transforme presque entièrement le réseau de transport.

À mesure que la Chine s'impose comme superpuissance économique, l'utilisation de conteneurs pour le transport de marchandises et de matières premières et le remplacement des wagons couverts par des wagons-trémies en acier ou en aluminium pour le transport des céréales s'accroissent. Les chemins de fer doublent les tronçons de voie aux points d'étranglement, des tunnels comme celui du mont Macdonald du CFPC (le plus long d'Amérique du Nord) sont construits et les trains se délestent de leur fourgon de queue pour ajouter un wagon supplémentaire de fret payant.

In 1980, China began to change dramatically and the changes have ever since reverberated across Western Canada, altering almost every aspect of the transportation system.

As China began to grow as an economic superpower, the use of containers to move goods and commodities and steel/aluminum hopper cars for grain that once moved in boxcars accelerated. Railways doubled tracked sections of line that were bottlenecks, tunnels such as Canadian Pacific Railway's Mount Macdonald tunnel (the longest in North America) were built and trains shed their cabooses in order to add an additional car of revenue-producing freight.

The wooden boxcars and cattle cars that were once the staple of the West's rail transportation sys-



Dessin d'artiste de PMV/Artist drawing from PMV

Canada's Pacific Gateway

Historic master builders map a strong future

La Porte d'entrée
canadienne du Pacifique

Les maîtres bâtisseurs du passé ont jeté les bases d'un avenir prospère

Leo Quigley

Les wagons à bestiaux et les wagons couverts en bois qui constituaient jusque-là le maillon de base du réseau ferré de l'Ouest sont massivement envoyés à la casse et les silos à grain en bois, autrefois emblématiques des Prairies, subissent le même sort.

Les «trains-blocs» constituent désormais un outil plus efficace pour le transport de produits et les trains de voyageurs sont relégués sur les voies d'évitement pour laisser place aux conteneurs des clients industriels qui réclament du «juste à temps».

Sur la côte Ouest, un nouveau terminal à conteneurs ultramoderne, Deltaport, est inauguré en 1997. À Prince Rupert, dans le nord-ouest de la Colombie-Britannique, un port au potentiel énorme – jusque-là considéré comme un «port de second choix» – est choisi pour doter la côte Ouest d'une deuxième installation à conteneurs qui

tem rolled into scrap yards en masse together with the iconic wooden grain elevators that once dotted the Prairies.

“Unit” trains became a more efficient tool for moving products and passenger trains were relegated to sidings to make way for containers destined for “Just In Time” industrial customers.

On the West Coast a new state-of-the-art container terminal, Deltaport, opened in 1997 and at Prince Rupert in Northwestern British Columbia a port with huge potential that had previously been relegated to “a port of second choice” was selected for a second West Coast container facility located closer to China than other North American port. And, a second container terminal in Vancouver Terminal 2, that will match or surpass the capacity of Deltaport (Canada's largest) went onto the drawing board.



VPA

Vancouver, Canada's largest port and the biggest Canadian maritime trading partner with Asia, has invested heavily in infrastructure to meet future demand.

Vancouver, plus grand port du Canada et plus important centre canadien de commerce maritime avec l'Asie, a investi massivement dans ses infrastructures pour répondre à la demande future.

sera plus proche de la Chine que tout autre port nord-américain. Et la construction d'un second terminal à conteneurs à Vancouver, le Terminal 2, dont la capacité égalerait ou dépasserait celle de Deltaport (actuellement le plus grand terminal du Canada), est à l'étude.

Plus récemment, un rêve que caressait depuis longtemps le premier ministre du Canada, Stephen Harper, s'est concrétisé avec l'élimination des pouvoirs monopolistiques de la Commission canadienne du blé qui permet aux agriculteurs et aux compagnies céréalières de vendre leur blé et leur orge sur le marché libre sans intervention de l'État. Ironiquement, les changements qui propulsent la Chine vers les sommets à partir de 1979 s'accompagnent de mesures du gouvernement central pour autoriser les producteurs agricoles à vendre une partie de leurs récoltes sur le marché libre.

Beijing crée aussi quatre zones économiques spéciales sur la côte pour attirer les investissements étrangers, stimuler les exportations et favoriser l'importation de produits de haute technologie en Chine. D'autres réformes décentraliseront progressivement les pouvoirs décisionnels économiques dans plusieurs secteurs et notamment le commerce. De plus, les citoyens chinois sont autorisés à lancer et à posséder leurs propres entreprises.

Le contrôle étatique des prix est graduellement éliminé pour une vaste gamme de produits. La libéralisation du commerce est aussi un élément clé de la réussite économique de la Chine. L'élimination des barrières commerciales encourage la concurrence et permet l'afflux d'investissements étrangers directs.

Most recently, the long held vision of Canada's Prime Minister, Stephen Harper, was fulfilled with the stripping of the Canadian Wheat Board's monopolistic powers, allowing farmers and grain companies to trade wheat and barley on the open market without government interference. Ironically the changes that sparked the rise of China in 1979 also included the central government's move to provide incentives for farmers, enabling them to sell a portion of their crops on the open market.

As well, Beijing established four special economic zones along the coast for the purpose of attracting foreign investment, boosting exports, and importing high technology products into China. Additional reforms, which followed in stages, sought to decentralize economic policymaking in several sectors, especially trade. And, Chinese citizens were allowed to start and own their own businesses.

State price controls on a wide range of products were gradually eliminated. Trade liberalization was also a major key to China's economic success. Removing trade barriers encouraged greater competition and attracted foreign direct investment inflows.

Recognition of China's huge potential

In Canada, the growing hunger of the Chinese market for a wide variety of resource commodities encouraged capacity and efficiency enhancements in the transportation system as did a paper written by Mitchell Sharp, then Canada's Secretary of State for External Affairs referred to as "The Third Option" that would "develop and



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



La reconnaissance de l'énorme potentiel de la Chine

Au Canada, l'appétit croissant des Chinois pour une grande variété de matières premières favorise le renforcement de la capacité et de l'efficacité dans le réseau de transport. Un rapport rédigé par l'honorable Mitchell Sharp alors qu'il est secrétaire d'État aux Affaires extérieures prône une «troisième option» pour développer et renforcer l'économie canadienne grâce à une diversification des échanges commerciaux et à la mise en œuvre d'une stratégie industrielle nationale axée sur la spécialisation et la concentration des industries entre les mains de Canadiens.

C'est une époque de transformation; les Canadiens commencent à prendre conscience de l'importance de la Chine non seulement comme gigantesque débouché pour les matières premières du Canada, mais en tant que proche voisin et important fournisseur de produits manufacturés.

C'est pendant cette période, en 2003, que le très honorable Paul Martin succède à Jean Chrétien comme premier ministre du Canada et est appelé à traiter des dossiers commerciaux avec la Chine.

Lors d'une interview téléphonique avec le *Maritime Magazine*, l'ex-premier ministre nous a déclaré de Montréal: «Il était très clair pour les gens d'affaires que la montée de la Chine allait modifier les flux commerciaux et nécessiter un effort coordonné misant sur nos ports, nos aéroports et toutes nos infrastructures afin de tirer profit de la situation.»

M. Martin a ajouté que c'était la Porte du Pacifique qui avait permis la naissance des autres portes canadiennes: la Porte de l'Atlantique et la Porte du Midwest sur la rivière Detroit. «La Porte d'entrée du Pacifique ne fut pas seulement la réponse du Canada à l'ascension de l'Asie, elle a fondamentalement transformé la notion d'infrastructure eu égard à nos exportations», a-t-il déclaré.

Pour Paul Martin, la Porte «commence effectivement au Manitoba»

Cependant, selon M. Martin, les Canadiens ne doivent pas perdre de vue que la Porte de l'Asie-Pacifique n'est pas limitée à la Colombie-Britannique, mais qu'elle commence en réalité au Manitoba, car bien des dépenses d'infrastructures sont faites en Saskatchewan et en Alberta. «Il s'agit vraiment d'une Porte d'entrée canadienne de l'Ouest.»

«Si vous êtes un producteur de céréales de l'Ouest canadien, vous savez cela. Il fut un temps où toutes vos céréales étaient exportées via Thunder Bay vers l'Europe, puis tout a changé radicalement.»

Interrogé sur les objectifs qui ont présidé à la création de la Porte, M. Martin a évoqué deux dimensions: «Il fallait absolument rejoindre la Chine et l'Asie; ce fut beaucoup le rôle de la Fondation Asie-Pacifique. Mais il y avait également des considérations très diverses touchant le commerce, les transports, la diplomatie et la géopolitique internationale.

«La Porte était aussi directement au service des industries d'exportation canadiennes, ce qui l'a fait connaître dans l'arrière-pays. Plus tard, elle a beaucoup

strengthen the Canadian economy" through trade diversification abroad and an industrial strategy at home which emphasized specialization and Canadian ownership.

It was an era of change and an era when Canadians began to realize the importance of China to Canada, not just as a massive and growing market for raw materials, but as a close neighbour and major supplier of manufactured goods.

It was during this period, in 2003, that the Rt. Hon. Paul Martin succeeded Jean Chrétien as Prime Minister of Canada and found himself immersed in trade issues with China.

In a telephone interview with *Maritime Magazine*, the former Prime Minister said from Montreal: "It was very clear to people in business that the rise of China was going to change trade flows and was going to require a coordinated effort in terms of our ports, our airports and our overall infrastructure if we were going to take advantage of it."

Mr. Martin also said that the Pacific Gateway was the gateway that gave birth to Canada's other gateways; the Atlantic Gateway and the Midwest Gateway over the Detroit River. "Not only was the Pacific Gateway Canada's response to rising Asia, it changed fundamentally the concept of infrastructure in terms of our exports," he said.

Paul Martin suggests gateway 'actually starts in Manitoba'

However, he said Canadians need to remember that the Asia Pacific Gateway is not just located in British Columbia, but actually starts in Manitoba with much of the infrastructure spending extending through Saskatchewan and Alberta. "It's really a Western Canadian Gateway more than anything else."

"If you were a grain farmer in Western Canada, you knew about it. At one point all of your grain was exported through Thunder Bay and going to Europe then, all a sudden it changed on a dime."

Asked what the vision was for the Gateway when it was conceived, Mr. Martin said there were two dimensions:

"It was the absolute necessity of reaching out to China and Asia; and much of that was the Asia-Pacific Foundation. It was a combination of trade, transport and also international geopolitics and diplomacy.

"It was also directed very heavily towards Canada's export industries and that's where it became known into the hinterlands of the country. Later on it also became very much a seeking of alternate markets to the United States.

"In my time (the concern) was the export of forestry products. With all the problems with softwood lumber (to the U.S.) that go away back in history there was a great desire to convince the Chinese and any other people living in earthquake zones to build houses with wood framing."

One of the people who was also instrumental in launching the Asia-Pacific Foundation and the Gateway Project was Senator Jack Austin, Mr. Martin said. He was point man on the file during the Trudeau administration

Interviewed by Maritime Magazine, the Rt. Hon. Paul Martin reviews the evolution of the Pacific Gateway as "Canada's response to a rising Asia."

Interviewé par le *Maritime Magazine*, le très honorable Paul Martin parle de l'évolution de la Porte du Pacifique qu'il considère comme «la réponse du Canada à la montée de l'Asie».

servi à trouver de nouveaux débouchés ailleurs qu'aux États-Unis».

«À mon époque, [la grande préoccupation] c'était l'exportation de produits forestiers. À cause de la chute des ventes de sciages résineux [aux États-Unis], nous voulions absolument convaincre les Chinois et tous ceux qui vivaient dans des zones exposées aux tremblements de terre de bâtir des maisons à ossature en bois.»

Selon M. Martin, un des artisans de la création de la Fondation Asie-Pacifique et du projet de la Porte d'entrée fut le sénateur Jack Austin. C'est lui qui a piloté le dossier dans l'administration Trudeau et quand il faisait partie du cabinet Martin. Il fut sous-ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources de 1970 à 1974, puis chef de cabinet du premier ministre Trudeau avant d'être nommé au Sénat en 1975.

M. Austin a déclaré au *Maritime Magazine* qu'alors qu'il était ministre responsable de la C.-B. dans le gouvernement Trudeau de 1980 à 1984, il a parrainé une étude ministérielle concernant la Chine qu'on lui avait remise et qui recommandait de créer un groupe de réflexion et de recherche, une fondation Asie-Pacifique.

«La loi fut adoptée à l'unanimité en 1984 par la Chambre des communes et par le Sénat. Elle n'a pas été considérée comme une mesure partisane, mais comme une politique souhaitable. C'est cette loi qui a donné naissance à la Fondation Asie-Pacifique du Canada».

«L'objectif de la Fondation était de faire connaître aux Canadiens les pays et les peuples d'Asie ainsi que les intérêts du Canada en Asie.»

Une succession d'étapes

Depuis la création de la Fondation et l'Initiative de la Porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, plusieurs objectifs de transport importants ont été réalisés et d'autres sont aussi dans le collimateur.

À l'ouest, le premier plan de transport intitulé «Opening Up BC» (Ouvrir la Colombie-Britannique) assorti d'un budget de 1,1 milliard de dollars fut lancé en 2003 par le gouvernement de la Colombie-Britannique.

Il fut suivi en 2005 de l'initiative provinciale de la Porte de l'Asie-Pacifique, qui réservait 12,1 milliards de dollars au réseau de transport de la C.-B. À l'automne 2005, le président chinois Hu Jintao fit une tournée dans l'est et l'ouest du Canada et en octobre, le gouvernement Martin déposa la Loi sur la Porte d'entrée du Pacifique, qui prévoyait des investissements de 590 millions de dollars pour compléter et rénover le réseau de transport afin de faciliter la circulation des marchandises vers le Pacifique.



DR

and during the time he was part of Mr. Martin's cabinet. He was Deputy Minister of Energy, Mines and Resources from 1970 to 1974 after which he was Chief of Staff to Prime Minister Trudeau and was appointed to the Senate in 1975.

Mr. Austin told *Maritime Magazine* that when the Trudeau government of 1980 - 1984 was elected, since he was the minister responsible for B.C., he received a departmental study on China that he promoted internally that included a recommendation to establish an Asia Pacific Foundation as a think tank and research group.

"The legislation was passed in June of 1984 unanimously by the House of Commons and by the Senate. It was not seen as partisan, but as a desirable policy," he said. "And, the Asia Pacific Foundation of Canada was created by statute."

"The objective of the foundation," he said, "was to raise the knowledge of Canadians about the countries of Asia, the people of Asia and Canada's interest in Asia."

Series of transportation milestones

Since the establishment of the foundation, and the Asia Pacific Gateway Initiative, several important transportation milestones have been reached, with more on the horizon.

In the West, the first transportation plan, called "Opening Up BC", was launched in 2003 by the British Columbia Government with a commitment of \$1.1 billion.

This was followed in 2005 by the Province's Asia Pacific Gateway Initiative with dedication \$12.1 billion to B.C.'s transportation network. The province was then honored by Chinese President Hu Jintao's visit to both Eastern and Western Canada in the fall of 2005 and the introduction of the Martin Government's Pacific Gateway Act in October that set aside \$590 million for a new and renewed transportation network dedicated to the movement of goods to the Pacific.

Un projet intermodal à Edmonton bénéfique pour le commerce avec les pays du Pacifique

Un projet intermodal mis en route ce printemps à Edmonton favorisera le développement économique en Alberta et le commerce international avec les pays de l'Asie-Pacifique. Le coût total de ce projet est estimé à 205 millions de dollars. Le gouvernement fédéral accorde une contribution maximale de 75 millions de dollars dans le cadre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.

L'honorable Ed Fast, ministre du Commerce international et ministre de la Porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, le ministre des Transports de l'Alberta, Ric McIver, et M. Stephen Mandel, maire d'Edmonton, ont participé à une cérémonie de signature pour la réalisation du projet d'accès intermodal à la jonction de la route Queen Elizabeth II (QEII) et de l'avenue 41 Sud-Ouest, à Edmonton (Alberta). Des représentants du Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) étaient aussi présents à la cérémonie.

Le projet comprend la construction d'un échangeur au-dessus de la route QEII, y compris un saut-de-mouton enjambant la voie ferrée du Canadien Pacifique et les futurs ponts d'étagement. La route Queen Elizabeth II sera également réalignée, un pont sera construit pour traverser Blackmud Creek, et des améliorations seront apportées à l'avenue 41 Sud-Ouest afin d'absorber la circulation occasionnée par le nouveau terminal intermodal.

La construction dans le sud d'Edmonton a été rendue nécessaire par le déménagement du terminal intermodal du CFCP pour l'éloigner d'un quartier résidentiel. Ce déménagement permettra de réduire la congestion routière près des installations existantes.

De façon générale, les nouvelles installations amélioreront la liaison entre les différents modes de transport et fluidifieront la circulation ferroviaire et routière. 

Edmonton intermodal project benefits Pacific trade

An intermodal project launched this spring in Edmonton will facilitate economic development in Alberta and international trade with Asia-Pacific countries. Total cost of the project is about \$205 million, with the federal government contributing up to \$75 million under the Asia-Pacific Gateway Corridor Initiative.

Ed Fast, Minister of International Trade and for the Asia-Pacific Gateway, Alberta Transportation Minister Ric McIver and Edmonton Mayor Stephen Mandel participated in the ceremonial signing for the construction of the Queen Elizabeth II Highway (QEII) and 41 Avenue Southwest Intermodal Access project in Edmonton. They were joined by representatives from Canadian Pacific.

The project involves the construction of a new interchange over the QEII, including a grade separation over the CP mainline and future staging tracks; a realignment of the highway; a bridge over Blackmud Creek; and upgrades to 41 Avenue Southwest to handle the traffic generated from the new intermodal terminal.

The construction in south Edmonton has been necessitated mainly by the relocation of the CP intermodal terminal further away from a residential area. It will reduce traffic congestion near the existing facility.

Generally speaking, the new facility will improve connections between different modes of transportation and rail/road traffic flows. 

Leo Ryan

Commerce canadien bilatéral avec les pays de l'Asie-Pacifique (milliards de dollars)

Année	Exportations	Importations
2012	46,7	94,2
2011	48,6	89,4
2010	37,9	83,0

Source: Trade Data Online, Industry Canada

Canada's bilateral trade with Asia-Pacific countries (billions of dollars)

Year	Exports	Imports
2012	46.7	94.2
2011	48.6	89.4
2010	37.9	83.0

Source: Trade Data Online, Industry Canada

David Emerson, former Minister of International Trade and the Pacific Gateway, stressed that Canada and China enjoy “a unique relationship grounded in history, geography and commerce.”

David Emerson, ex-ministre du Commerce international et de la Porte du Pacifique, a tenu à souligner que le Canada et la Chine entretiennent «des liens uniques ancrés dans l'histoire, la géographie et le commerce».

L'année suivante, en 2006, le gouvernement Harper nouvellement élu déposait un projet de loi modifié sous un nouveau nom, l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, qui prévoyait des dépenses de 591 millions de dollars pour une douzaine de projets d'infrastructures en Colombie-Britannique et en Alberta. En 2007, le gouvernement portait l'investissement à 1 milliard de dollars tout en s'engageant à verser 2,1 milliards dans un fonds national pour l'infrastructure et les postes frontaliers. Il déclarait à l'époque que le secteur privé allait également contribuer à hauteur de 3 milliards de dollars pour des projets du Corridor.

Une bonne partie de ces sommes a servi à améliorer les routes et à éliminer les goulots d'étranglement pour faciliter le transport des marchandises vers la côte Ouest. Il y eut cependant d'autres projets et événements marquants:

- En 2006 David Emerson, alors ministre du Commerce international et ministre de la Porte d'entrée du Pacifique, instaure pour l'industrie du transport aérien la politique des «cieux ouverts» dans laquelle il voit un tonique pour l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP).
- En 2007, le ministre Emerson se rend en Chine pour une mission commerciale au cours de laquelle il s'arrête à Hong Kong, Beijing et Shanghai. Il déclare alors que le Canada et la Chine entretiennent «des liens uniques ancrés dans l'histoire, la géographie et le commerce».
- Le 11 mai 2007, Ottawa annonce une contribution de 491,7 millions de dollars pour 10 projets d'infrastructure stratégiques en C.-B., en Alberta et au Manitoba. Six de ces projets sont réalisés en C.-B. et les quatre autres, en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba.
- Le 12 septembre 2007, le Terminal à conteneurs Fairview de Prince Rupert est officiellement inauguré, avec des contributions de 30 millions de dollars de Diversification de l'économie de l'Ouest Canada, 30 millions de dollars de la province de Colombie-Britannique, 25 millions de dollars du CN et 25 millions de dollars de l'Administration portuaire de Prince Rupert.
- En décembre 2007, Ottawa annonce le regroupement des administrations portuaires du Lower Mainland (fleuve Fraser, North Fraser et Vancouver). La nouvelle entité ainsi créée, qui prend le nom de Port Metro Vancouver, aura désormais une taille suffisante pour lutter à armes égales avec les ports étasuniens de la



One year later, in 2006, the Harper Government, following an election win, re-introduced the legislation, but called it the Asia Pacific Gateway and Corridor Initiative with a price tag of \$591 million to be spent on a dozen infrastructure projects in both British Columbia and Alberta. Then, in 2007 the government increased this amount to \$1 billion and committed \$2.1 billion to a national infrastructure and border crossing program. At the time, he said private industry would contribute over \$3 billion to corridor projects as well.

A large part of these funds were committed to improving highways and transportation chokepoints that were key to moving goods to the West Coast. But, there were other projects and benchmark events:

- In 2006 David Emerson, then Minister of International Trade and the Pacific Gateway, introduced the Blue Sky policy for the air industry saying it would provide a major boost to the Asia Pacific Gateway and Corridor Initiative (AGPCI).
- In 2007 Emerson visited China on a trade mission with stops in Hong Kong, Beijing and Shanghai. He said at the time that Canada and China enjoy a “unique relationship grounded in history, geography and commerce.”
- May 11, 2007, Ottawa announced it would contribute \$491.7 million towards 10 strategic infrastructure projects in B.C., Alberta and Manitoba. Six of those were located in B.C. with four others in Alberta, Saskatchewan and Manitoba.
- September 12, 2007, Fairview Container Terminal, Prince Rupert, officially opened with \$30 million in funding from Western Economic Diversification Canada, \$30 million from the Province of British Columbia, \$25 million from CN Rail and \$25 million from the Prince Rupert Port Authority.
- December 2007 Ottawa announced the amalgamation of the individual Lower Mainland port authorities responsible for the Fraser River, North Fraser River and Vancouver areas. Port Metro Vancouver

côte ouest de l'Amérique du Nord.

- Le 6 juin 2008, Ottawa annonce l'élargissement de plusieurs routes clés de Calgary qui desservent l'installation intermodale du CFCP.
- Le 5 septembre 2008, Ottawa annonce une contribution de 20,9 millions de dollars pour des projets de transport maritime courte distance en Colombie-Britannique.
- Le 12 janvier 2009, le premier ministre Harper et le premier ministre Campbell de la C.-B. annoncent le début de la construction d'une route périphérique de 1 milliard de dollars au sud du fleuve Fraser: une route pour poids lourds à quatre voies de 40 km qui relie les dépôts ferroviaires et les terminaux du port de Vancouver aux routes 1, 91 et 99.
- Le 8 octobre 2009, l'honorable Stockwell Day, ministre du Commerce international, et le premier ministre du Manitoba, Gary Doer, annoncent un investissement de 3,5 millions de dollars dans Centreport, plaque tournante intérieure de transport routier, ferroviaire et aérien ainsi que de transport maritime via le port de Churchill.
- Le 13 octobre 2009, le premier ministre Harper annonce une contribution de 49,7 millions de dollars pour améliorer le transport dans la zone commerciale de la rive sud à Vancouver.
- Le 18 janvier 2009, le ministre Day annonce l'entrée en service de trois nouvelles grues à portique ultramodernes au tout nouveau troisième poste à quai de Deltaport.
- Le 15 juin 2011, Ottawa félicite China Southern Airlines pour son vol inaugural de transport de marchandises entre Vancouver et la Chine.
- Le 2 novembre 2011, l'honorable Ed Fast, ministre du Commerce international et ministre de la Porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, se rend en mission commerciale en Inde pour stimuler les échanges avec ce pays.
- Le 23 février 2012, le ministre Fast fait part d'un investissement de 15 millions de dollars pour l'aménagement à l'île Ridley d'un corridor routier, ferroviaire et de services publics. Cette nouvelle suivait l'annonce d'une contribution de 15 millions de dollars de la province de Colombie-Britannique et de contributions respectives de 30 millions de dollars du CN et du Port de Prince Rupert.
- En février également, l'honorable Ed Fast et le PDG de Port Metro Vancouver, Robin Silvester, inaugurent le passage inférieur de l'avenue Brooksbank, qui élimine un goulot d'étranglement important dans la zone commerciale de la rive nord.
- Le 21 février 2013, le ministre Fast et M. Silvester donnent le coup d'envoi à des projets dans la zone commerciale de la rive sud qui visent à faciliter la circulation

was born, positioning itself as a bigger entity to compete more effectively with U.S. ports on the West Coast of North America.

- June 6, 2008, Ottawa announced the widening of several key roadways in Calgary serving Canadian Pacific Railway's intermodal facility.
- September 5, 2008, Ottawa announced it would contribute up to \$20.9 million toward Short Sea Shipping initiatives in British Columbia.
- January 12, 2009, Prime Minister Harper and Premier Campbell announced the start of construction on the South Fraser Perimeter Road; a \$1 billion, 40 km, 4-lane truck route to link Vancouver port terminals and rail yards to Highways #1, #91 and #99.
- October 8, 2009, Stockwell Day, Minister of International Trade and Manitoba Premier Gary Doer announced the contribution of \$3.5 million towards Centreport, an inland transportation hub for road, rail, air freight and ocean shipping through the Port of Churchill.
- October 13, 2009, Harper announced the contribution of



Construction of a \$90 million Road, Rail and Utility Corridor to Ridley Island at the Port of Prince Rupert will support billions in new terminal developments and boost exports to Asia.

L'aménagement d'un corridor routier, ferroviaire et de services publics de 90 millions de dollars vers l'île Ridley dans le port de Prince Rupert va amener plusieurs milliards de nouveaux projets d'expansion de terminaux et stimuler les exportations vers l'Asie.

\$49.7 million to enhance transportation in Vancouver's South Shore Trade Area.

- January 18, 2009, Day announced three state-of-the-art gantry cranes had begun operation at Deltaport's new third berth.
- June 15, 2011, Ottawa congratulated China Southern Airlines on its inaugural cargo flight between Vancouver and China.
- November 2, 2011, Ed Fast, International Trade Minister and minister for the Gateway, made a trade mission to India to promote trade.
- February 23, 2012 – Mr. Fast announced a contribution of \$15 million to the Port of Prince Rupert's Road Rail Utility Corridor to Ridley Island. This followed an announcement by the Province of British Columbia of \$15 million and contributions of \$30 million each by CN Rail

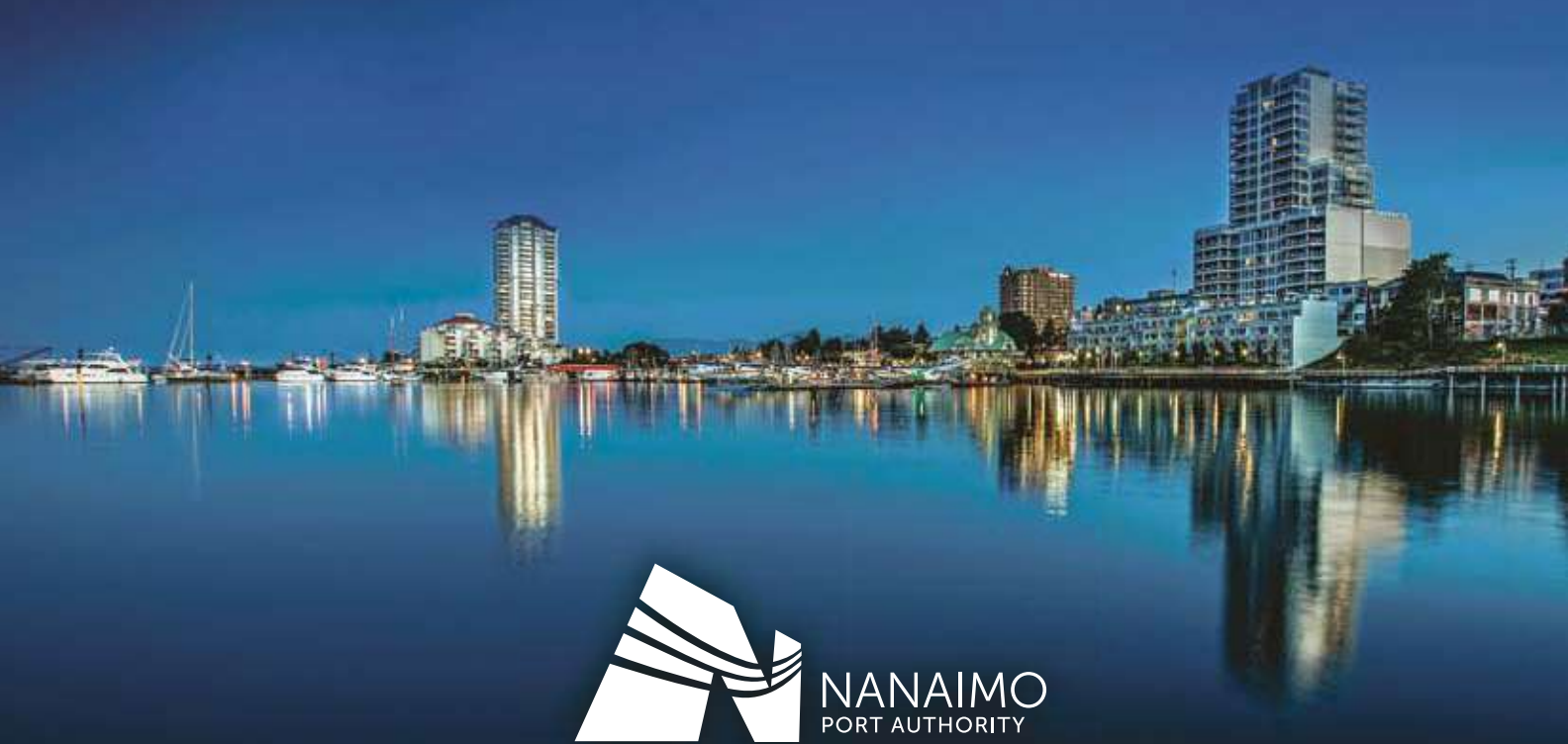
Building Island Business...



A strategic mid-island location and world-wide connections are at the top of the Port of Nanaimo's list of attractions. These position Nanaimo, enviably, for export and trade. Three deep sea berths, Island rail/road/sea connections and a reputation as 'the Port with solutions' offers even more for any project cargo or shipping requirement.

More than this, the Port is a regional tourism stakeholder and property manager and hosts the Pacific Northwest's newest cruise ship terminal.

The Port of Nanaimo is not just an integral part of the region's transportation infrastructure and a gateway to Pacific trade – it is a key economic generator for all of Vancouver Island.



NANAIMO
PORT AUTHORITY

www.npa.ca



CN double-stacked container trains linking British Columbia with Canadian and U.S. markets play a key role in Asia-Pacific cargo flows.

Les trains porte-conteneurs à deux niveaux du CN qui relient la Colombie-Britannique aux marchés canadiens et étasuniens jouent un rôle clé dans l'acheminement des échanges avec l'Asie-Pacifique.

routière et ferroviaire à 10 points d'étranglement dans le Corridor.

Projets récents

Ces initiatives et projets majeurs réalisés à l'aide de fonds fédéraux dans le cadre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique ont été appuyés par une foule de projets du secteur privé rendus possibles par l'IPCAP ou encouragés par la Fondation Asie-Pacifique. Ainsi:

- Le ministre britanno-colombien de l'Énergie, Rich Coleman, révélait le 10 avril que la province avait reçu de sociétés désireuses de construire des terminaux méthaniers d'exportation dans le port de Prince Rupert quatre «nouvelles propositions de projets internationaux majeurs». Ces terminaux s'ajouteraient aux six installations d'exportation d'une valeur totale de plusieurs milliards de dollars déjà proposées pour les ports de Prince Rupert et de Kitimat.
- Sur l'île Ridley, des travaux de construction – financés à même les recettes du terminal – sont en cours pour doubler la capacité du poste gouvernemental de chargement du charbon. L'été dernier, un engin de mise et de reprise au tas de près de 25 millions de dollars a été livré au terminal. Ces ajouts et diverses autres améliorations doubleront la capacité de Ridley Terminals et la porteront à 25 millions de tonnes métriques par année d'ici 2015.
- À peu près au moment de la livraison au port de l'engin de mise et de reprise au tas, le gouvernement fédéral annonçait son intention de vendre Ridley Terminals. C'est Macquarie Capital Canada qu'Ottawa a chargé de la mise aux enchères du terminal.
- À ce jour, le Port de Kitimat a reçu des propositions d'un pipeline, baptisé Northern Gateway, qui livrerait à Kitimat du pétrole lourd (bitume) pour l'exportation en Asie et plusieurs manifestations d'intérêt de compagnies qui envisagent de construire des installations d'exportation de GNL dans le port. En outre, la construction d'une raffinerie de 13 milliards de dollars d'une capacité de 550 000 barils par jour, ce qui en ferait la plus grande au Canada, a été proposée pour traiter le bitume provenant des sables bitumineux. Si le projet va de l'avant, il

and the Port of Prince Rupert.

- Also in February, Mr. Fast and Port Metro Vancouver President Robin Silvester opened the Brookbank Underpass, clearing a major bottleneck for the port's North Shore Trade Area.
- February 21, 2013, Mr. Fast and Mr. Silvester opened South Shore Trade Area projects involving the reduction of road and rail traffic at 10 congestion points within the corridor.

Various recent projects

While these were major projects and initiatives involving federal funding as part of the Asia Pacific Corridor Initiative, there were numerous private industry projects that were enabled by the APCI or encouraged by the Asia Pacific Foundation. For example:

- B.C.'s Energy Minister, Rich Coleman said April 10, that four "new major international LNG project proposals" were recently received by the provincial government from corporations planning to build liquefied natural gas export terminals at the Port of Prince Rupert. These terminals would be in addition to the six multi-billion-dollar export facilities already proposed for the combined ports of Prince Rupert and Kitimat.
- On Ridley Island construction that will double the capacity of the government-owned coal loading facility is moving ahead, funded by terminal revenues. Last summer a stacker/reclaimer with a value of nearly \$25 million was delivered to the terminal. Together with other developments at the terminal, the improvements will double annual throughput capacity at Ridley Terminals to 25 million metric tonnes per year by 2015.
- At roughly the same time as the stacker/reclaimer arrived at the port, the federal government announced that it would be putting the terminal up for sale. Macquarie Capital Canada has been selected by Ottawa to run an auction for the terminal.
- To date, the Port of Kitimat has received proposals from one pipeline, called the Northern Gateway that would deliver heavy oil (bitumen) to Kitimat for delivery to Asia and several expressions of interest from companies considering building LNG export plants at

s'agira de la première raffinerie construite en Amérique du Nord depuis 30 ans.

- Récemment aussi, Kinder Morgan a fait connaître des plans pour agrandir et doubler son pipeline, vieux de 50 ans, qui relie Port Metro Vancouver aux sables bitumineux albertains. Une fois les travaux terminés, le volume accru de bitume livré à Vancouver entraînera une augmentation du nombre d'escales de pétroliers dans le Port.
- De son côté, Fraser Surrey Docks, terminal à conteneurs et à divers situé sur le fleuve Fraser, a fait savoir qu'il projetait de construire une installation de transbordement pour le charbon du bassin de Powder River aux États-Unis, lequel serait ensuite transporté par barge jusqu'à un centre de chargement des navires sur l'île Texada dans le détroit de Georgia d'où il serait expédié en Asie.
- Neptune Terminals sur la rive nord de l'inlet Burrard augmente sa capacité de traitement du charbon à 18,5 millions de tonnes métriques par année.
- En mars 2013, Port Metro Vancouver a annoncé le lancement d'études sur le terrain pour préparer la construction du Terminal 2, un second terminal d'une capacité de 2,4 millions de conteneurs EVP à Roberts Bank. Si elle est approuvée, la construction du terminal s'inscrira dans le cadre d'un programme à long terme destiné à répondre à l'augmentation de la demande de transport maritime de conteneurs d'ici 2030. **ML**

the port. Also, a \$13-billion, 550,000-barrels-a-day refinery, which would be Canada's largest, has been proposed that would refine bitumen shipped from the oilsands to the port. If the project proceeds, it would be the first new refinery built in North America in three decades.

- In other recent developments, Kinder Morgan announced plans to expand and twin their existing, 50-year old pipeline between Port Metro Vancouver and the Alberta oilsands. When completed the line will carry bitumen to Vancouver and increase the number of tankers entering the port.
- Also, Fraser Surrey Docks, a breakbulk and container terminal located on the Fraser River, has announced plans to build a coal transfer facility to handle coal from the Powder River Basin in the U.S and move it by barge to a shiploading facility on Texada Island in the Strait of Georgia for shipment to Asia.
- Neptune Terminals on the North Shore of Burrard Inlet is increasing its coal-handling capacity to 18.5 million metric tonnes per year.
- In March, 2013, Port Metro Vancouver announced field studies preliminary to the construction of Terminal 2, a second, 2.4 million TEU terminal at Roberts Bank. If approved, the terminal will be part of a long term program to meet the demand for container shipping capacity to 2030. **ML**



PORT ALBERNI PORT AUTHORITY
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE PORT ALBERNI

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

Port Alberni Port Authority
Administration Portuaire de Port Alberni

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

Leo Ryan

JOHN HENRY

Great White Fleet

*À la gloire des paquebots
de la Canada Steamship Lines*

*Celebrating Canada Steamship Lines
Passenger Ships*

Ceux qui se passionnent pour l'histoire maritime de notre majestueuse voie de navigation nord-américaine seront comblés par la lecture d'un livre fort intéressant et superbement illustré, *Great White Fleet*. Œuvre d'un journaliste new-yorkais chevronné, John Henry, l'ouvrage raconte l'histoire captivante et parfois tragique de la flotte de paquebots du Saint-Laurent et des Grands Lacs de la Canada Steamship Lines. Et le moment ne pouvait être mieux choisi qu'en cette année où CSL célèbre son 100^e anniversaire pour rappeler la grandeur de cette flotte à une époque révolue.

Pendant son enfance à Buffalo, John Henry consacrait souvent ses soirées estivales à observer, depuis les rives du lac Érié, les allées et venues des majestueux vapeurs à aubes. Au cours d'une interview qu'il accordait au *Maritime Magazine*, il avouait: «Ils m'ont tout de suite fasciné. Ce livre, je veux l'écrire depuis toujours.»

Pendant des décennies, la Canada Steamship Lines a pu se vanter d'être la plus grande entreprise de transport en eaux intérieures du monde. Ses paquebots et ses cargos sillonnaient les Grands Lacs jusqu'à Duluth (Minnesota) à l'ouest et se rendaient jusqu'au Bas-Saint-Laurent à l'est, pour amener les voyageurs à de fastueux hôtels du tournant du siècle comme le Manoir Richelieu et l'Hôtel Tadoussac. Les passagers des vapeurs aux lignes gracieuses et à l'élégance confortable pouvaient vivre l'exaltation de la traversée des tumultueux rapides de Lachine et jouir des splendides panoramas offerts par les Mille-Îles, le Vieux-Québec et les spectaculaires fiords de la rivière Saguenay.

Ces vapeurs à passagers étaient désignés collectivement sous le nom de «Grande flotte blanche» (*Great White Fleet*). Cette flotte ne comprenait pas moins de 51 vapeurs en juin 1913, date où la Canada Steamship Lines naquit de la fusion de la Richelieu and Ontario Navigation Co. avec 10 autres entreprises de navigation et de transport de passa-

For those with a keen, if not impassioned interest, in the maritime history of a magnificent waterway in North America, one need not go further than to leaf through the highly-readable and beautifully-illustrated

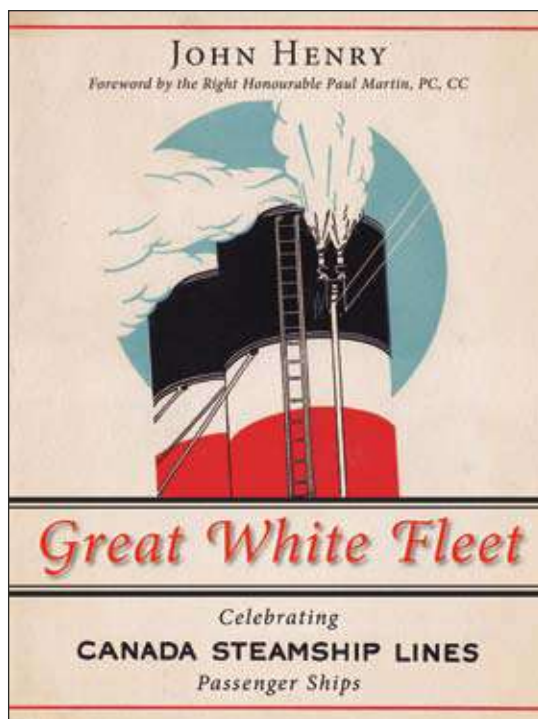
pages of a book written by New York-based veteran journalist John Henry. And how appropriate that *Great White Fleet*, which captures the engrossing, sometimes tragic, story of the once imposing passenger fleet of Canada Steamship Lines on the St. Lawrence River and Great Lakes in a unique bygone era, should be published in the same year that CSL is marking its 100th anniversary.

Growing up in Buffalo, John Henry spent his childhood summers on the shores of Lake Erie, where many evenings were spent watching imposing paddlewheel steamers sail by. As he recalled, in an interview with *Maritime Magazine*, "I was awed from the very beginning, and always wanted to write this book."

For decades, Canada Steamship Lines described itself as the world's biggest transportation company operating on inland waters. The passenger and freight

vessels could be seen on the Great Lakes as far west as Duluth, Minnesota and as far east as the Lower St. Lawrence River, bringing travelers to such grand, turn-of-the-century hotels as Manoir Richelieu and Hotel Tadoussac. There were the exciting experiences aboard steamers shooting the turbulent Lachine Rapids near Montreal and such splendid scenic attractions as the Thousand Islands, Olde Québec City and the spectacular fjords of the Saguenay River. Many of the ships were characterized by graceful lines and comfortable elegance.

The passenger steamers were known collectively as the Great White Fleet. No fewer than 51 steamers comprised the fleet in June 1913, when Canada Steamship Lines was founded through the merger of Richelieu and Ontario Navigation Co. with ten other shipping and pas-



gers. À l'apogée du service en 1920, le nombre de passagers dépassait les deux millions!

Selon les données recueillies par l'auteur, le transport de passagers fournissait à lui seul 41 % des revenus totaux de CSL en 1924. En 1950 toutefois, cette proportion n'était plus que de 10 %, et quatre paquebots seulement étaient toujours actifs. Déjà en 1931, le nombre de passagers avait chuté à 514 000.

CSL s'est complètement retirée du transport de passagers en 1965. Comme l'auteur le constate: «La Crise de 1929, des incendies et des accidents, de même que la concurrence de plus en plus vive des transports routier et aérien ont tous contribué à ce déclin.»

Le chapitre qui rappelle la perte tragique dans des incendies de trois des meilleurs vapeurs à passagers, et cela en moins de cinq ans, est particulièrement poignant.

L'**Hamonic** de la Northern Navigation Division de CSL brûla le premier en juillet 1945. Il fut suivi du puissant bâtiment vedette **Noronic**, dont la fin tragique en septembre 1949 dans le Port de Toronto causa la mort de 118 personnes, ce qui en faisait l'incendie de navire le plus meurtrier jamais survenu sur les Grands Lacs. Et enfin le **Quebec**, du circuit Montréal-Saguenay de CSL, fut détruit à Tadoussac en août 1950.

Les capitaines de l'**Hamonic** et du **Quebec** furent salués comme d'authentiques héros, mais une enquête gouvernementale blâma directement le capitaine du **Noronic** et même l'armateur pour des failles dans la préparation et l'intervention. Fait troublant: aucun des 171 membres d'équipage du **Noronic** ne périt dans ce feu qui fut peut-être allumé par un incendiaire dans les armoires à lingerie du navire.

Il est intéressant de constater que l'ouvrage de M. Henry paraît environ un an après un autre livre (français) écrit par Pierre Camu, éminent géographe et ancien dirigeant de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui retrace l'histoire de la Richelieu and Ontario Navigation Company (voir *MM* n° 65). Les deux volumes sont préfacés par l'ancien propriétaire de CSL, Paul Martin.

John Henry. *Great White Fleet*, Dundurn Press, Toronto, 144 pages. 30 \$. ISBN 9781459719467. Aussi offert en version numérique au prix de 14,99 \$: 9781459710481.



CSL steamer thrills passengers by running the treacherous Lachine Rapids.

Un vapeur de CSL fait vivre des sensations fortes à ses passagers dans les tumultueux rapides de Lachine.

senger enterprises. By 1920, a peak year, the number of passengers carried exceeded two million!

According to data researched by the author, the passenger business alone represented 41% of total CSL revenues in 1924. But this had fallen to 10% by 1950 when only four passenger ships remained active. Previously, the number of passengers carried had declined to 514,000 in 1931.

The passenger operations were closed entirely in 1965. Through the years, as the author observed: "The Great Depression, fires and accidents, and growing competition from highway and air travel had all taken their toll."

Particularly poignant is the chapter that recounts the tragic loss, all within five years, of three of the best passenger steamers to fire.

First, the **Hamonic** of CSL's Northern Navigation Division, which went up in flames in July 1945. Next came the mighty flagship, the **Noronic**, whose dramatic demise in September 1949 in Toronto harbor was accompanied by the largest loss of life (118) of any shipboard fire on the Great Lakes. Then came the **Quebec** on CSL's Montreal-Saguenay route, which was destroyed at Tadoussac in August 1950.

While the captains of the **Hamonic** and the **Quebec** were hailed as authentic heroes, a government inquiry placed blame directly on the master of the **Noronic** and even the shipowner for insufficient response and preparedness. A troubling fact: none of the 171 **Noronic** crew members perished in a blaze that may have been set by an arsonist in one of the ship's linen lockers.

Interestingly enough, Mr. Henry's tome has come out about a year after another book (in French) covered the history of the

Richelieu and Ontario Navigation Company. It was written by Pierre Camu, a noted geographer and former head of the St. Lawrence Seaway (See *MM*65). Each of these books contains a Foreword by former CSL owner Paul Martin.

John Henry. *Great White Fleet*. Dundurn Press. Toronto. 144 pages. \$30. ISBN 9781459719467. Also available in EBook for \$14.99: 9781459710481.



The awesome Noronic is pictured here passing through the "Soo" locks at Sault Ste. Marie.

L'imposant **Noronic** en train de franchir les écluses « Soo » à Sault Ste. Marie.

La page de l'AGGIMQ

L'Association des graduées et des gradués de l'Institut maritime du Québec

www.aggimq.ca

Nouveau site pour l'AGGIMQ

Notre nouveau site est en ligne depuis déjà 2 mois! Plusieurs personnes s'y sont déjà inscrites. Cela permet à chacun d'avoir son mot de passe personnel et d'avoir accès à sa fiche d'inscription pour y faire des modifications éventuelles. Naturellement, il est possible aussi de le faire faire par votre gestionnaire de site, Marie-Andrée Mongeau, qui se fera un plaisir de répondre à toutes vos questions! Il suffit de communiquer avec nous à info@aggimq.ca

Notre site se trouve toujours à la même adresse: www.aggimq.ca. Rappelons que l'accès au bottin est réservé aux membres en règle.

Préparation du banquet du 50^e anniversaire!

Les préparatifs du banquet de 2014, qui marque le 50^e anniversaire de la fondation de notre association, vont bon train! Nous pouvons déjà dire qu'il aura lieu à l'hôtel Rimouski le samedi 8 février 2014. Les détails pour les réservations de chambre et le menu, ainsi que l'ordre du jour de l'assemblée générale qui aura lieu dans l'avant-midi seront publiés sur notre site Internet. Ceux qui sont inscrits sur le site recevront une info-lettre à cet effet.

Pour l'occasion du banquet, nous pensons mettre en relation, via notre site, des membres qui désirent offrir ou profiter de co-voiturage.

Commanditaires

Pour fêter dignement notre jubilé d'or, nous sommes à la recherche de commanditaires. Nous offrons une visibilité sur notre site Web (votre logo avec un lien vers

votre site), ainsi qu'une projection du logo pendant le banquet et une mention sur le menu-souvenir qui sera offert à tous les participants.

Pour plus de détails, écrivez-nous à info@aggimq.ca

Remise de bourse à un finissant

Lors de la remise des prix à l'IMQ le 25 mai dernier, l'association a offert une bourse de 500 \$ à David Dion, finissant en génie mécanique de marine, pour son implication dans le milieu. Félicitations à David!



André Richard et David Dion

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 dossier des eaux de ballast est abordé à la réception du 110^e anniversaire de l'AAC

Quatre ministres fédéraux ont assisté à une réception spéciale organisée à Ottawa pour le 110^e anniversaire de l'Association des armateurs canadiens (AAC), au cours de laquelle on a souligné les réus-

sites et les problèmes actuels des transporteurs intérieurs sur la voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Il y a notamment été question du controversé règlement étasunien sur les eaux de ballast.

Ballast water issue evoked during CSA 110th anniversary reception

A special reception held in Ottawa marking the 110th anniversary of the Canadian Shipowners Association (CSA) was highlighted by the presence of four federal ministers and

comments underlining the current successes and challenges facing inland carriers on the Great Lakes/St. Lawrence Waterway. The latter included controversial ballast water regula-



Group photo taken at Ottawa reception shows, standing from left to right, Candice Bergen, Conservative MP from Manitoba and Parliamentary Secretary to Steven Fletcher, Minister of State for Transport (seated in wheelchair in front); CSA Chairman Wayne Smith; Lisa Raitt, Minister of Labour; CSA President Robert Lewis-Manning; and Maxime Bernier, Minister of State, Small Business.

On voit ici sur la photo de groupe prise à la réception à Ottawa, de gauche à droite, Candice Bergen, députée conservatrice du Manitoba et secrétaire parlementaire de Steven Fletcher, ministre d'État aux Transports (assis dans un fauteuil roulant à l'avant); Wayne Smith, président de l'AAC; Lisa Raitt, ministre du Travail; le président de l'AAC, Robert Lewis-Manning; et Maxime Bernier, ministre d'État (Petite entreprise).

Les quatre ministres présents à la réception du 22 mai étaient Vic Toews, ministre de la Sécurité publique, Lisa Raitt, ministre du Travail, Steven Fletcher, ministre d'État (Transports), et Maxime Bernier, ministre d'État (Petite entreprise).

Dans ses observations, le président de l'AAC, Wayne Smith, premier vice-président, Secteur commercial à Algoma Central Corporation, a fait ressortir le rôle clé du transport maritime intérieur dans l'économie canadienne, tout particulièrement pour les secteurs de l'acier et de l'agriculture. Il a rappelé les résultats d'une étude récente concernant les avantages environnementaux du mode maritime. Et il a évoqué le grand renouvellement des flottes auquel Ottawa a donné le coup d'envoi en octobre 2010 en éliminant un droit punitif de 25 % dont était depuis longtemps frappée l'importation de navires construits à l'étranger.

Un problème préoccupant qui subsiste toujours, à savoir la réglementation actuelle et envisagée des eaux de ballast, a cependant été mentionné à la fois par M. Smith et par le ministre Fletcher.

Ce dernier s'est dit préoccupé par «l'approche fragmentée des États-Unis» et «le traitement discriminatoire» des transporteurs canadiens alors que M. Smith reprochait carrément aux responsables étasuniens de la réglementation d'oublier que nous partageons la même voie navigable.

Selon le ministre Fletcher, il faut continuer de favoriser un partenariat binational harmonieux. «Il doit y avoir un bon équilibre des coûts et des avantages.»

En avril, l'AAC a critiqué une réglementation touchant les permis de l'U.S. Environmental Protection Agency (EPA) qui risque de compromettre la viabilité commerciale de ses membres et de nuire aux industries qui desservent la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Le Vessel General Permit de l'EPA vise les rejets d'eaux de ballast des navires. Même

si l'EPA a aligné sa norme concernant le transport maritime international sur celle de l'United States Coast Guard, l'application de la norme aux navires intérieurs canadiens laisse planer des doutes sur la base scientifique du permis, affirme l'AAC.

«Nos membres ont essayé de trouver des solutions pour régler un problème que la science n'a pas encore clairement défini», a déclaré le président de l'AAC, Robert Lewis-Manning.

Les systèmes actuels de traitement approuvés par l'Organisation maritime internationale se sont révélés inadéquats et inefficaces dans les eaux douces et froides de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs, de même que pour les navires intérieurs qui exigent des débits de ballastage très élevés et des taux de rotation très rapides en cours de voyage.

«À court terme, la seule approche raisonnable est de traiter tous les navires intérieurs sur le même pied dans toutes les eaux intérieures du Canada et des États-Unis jusqu'à la Zone économique exclusive du Canada, comme le fait l'U.S. Coast Guard dans sa Règle», affirme l'AAC.

L'AAC représente les intérêts de quelque 80 navires exploités sous pavillon canadien sur les Grands Lacs, la Voie maritime du Saint-Laurent, l'océan Arctique et le littoral est des États-Unis et du Canada. Elle s'intéresse tout particulièrement aux politiques maritimes et aux questions réglementaires, de même qu'aux questions d'exploitation.

tions in the United States.

The four ministers attending the reception on May 22 were Vic Toews, Minister of Public Safety, Labour Minister Lisa Raitt, Steven Fletcher, Minister of State for Transport, and Maxime Bernier, Minister of State for Small Business.

In his comments, CSA Chairman Wayne Smith, Senior Vice-President, Commercial of Algoma Central Corporation, underlined the key role of inland shipping in the Canadian economy, especially for the steel and agricultural industries. He recalled the results of a recent study on the environmental advantages of the maritime mode. And he stressed the major fleet renewal kick-started by the government's removal in October 2010 of a long-standing punitive 25% import duty on foreign-built vessels.

The lingering issue, however, over current and planned ballast water regulations was raised by both Mr. Smith and Minister Fletcher.

Mr. Fletcher expressed concern over «a fragmented U.S. approach» and «a discriminatory treatment» of Canadian carriers while Mr. Smith candidly stated that «U.S. regulators seem to forget we are sharing the same waterway.»

Minister Fletcher emphasized the need to continue to foster a harmonized, bi-national partnership. «There must be

an appropriate balance between costs and benefits.»

In April, the CSA criticized a permit regulation released by the U.S. Environmental Protection Agency which could threaten the commercial viability of its members' fleets and negatively impact the operations of the industries they serve in the Great Lakes/St. Lawrence region.

The EPA Vessel General Permit issued applies to the discharge of ballast water by ships. Although the EPA has aligned its standard for international shipping with that of the United States Coast Guard, its application to Canadian domestic vessels calls into question the scientific basis for the permit, the CSA said.

«Our members have tried to find solutions to comply with a problem that has yet to be quantified clearly with science», said CSA President Robert Lewis-Manning.

Current treatment systems approved by the International Maritime Organization have proven to be inappropriate and ineffective in the cold and fresh waters of the Great Lakes/St. Lawrence Waterway and by domestic vessels that require very high ballast flow rates and quick voyage turnaround times.

«In the near-term, the only reasonable approach is to treat all domestic vessels equally in all domestic Canadian and U.S. waters out to the Canadian Exclusive Economic Zone, as the U.S. Coast Guard has done in its Rule,» declares the CSA.

The CSA represents the interests of some 80 Canadian-flagged vessels operating on the Great Lakes, the St. Lawrence Seaway, the Arctic Ocean and the eastern seaboard of the United States and Canada, with special focus on marine policy and regulatory issues as well as operational matters.



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

Fednav commande six navires pour sa flotte des Grands Lacs

Fednav Limited, premier transporteur international de vrac au Canada, annonçait récemment que six autres navires hauturiers destinés à sa flotte des Grands Lacs avaient été commandés de Sumitomo Corporation et du chantier naval japonais Oshima.

Dotés des caractéristiques les plus évoluées pour la protection de l'environnement, les six bâtiments, qui augmenteront substantiellement la capacité de la flotte de Fednav, devraient être livrés entre mai et novembre 2015. Ils font partie d'une série de 27 navires neufs (dont 14 laquiers) qui se sont greffés à la flotte de Fednav depuis janvier 2012.

«Cet investissement montre la volonté de Fednav de bien servir la région des Grands Lacs de même que ses clients et partenaires du cœur industriel de l'Amérique du Nord», a déclaré le 30 mai à la signature du contrat Paul Pathy, président et chef de la direction de Fednav. «Cette commande montre que nous sommes résolus à conserver notre position de chef de file du transport international sur les Grands Lacs.»

Les vraquiers de 34 000 tonnes sont adaptés aux dimensions de la Voie maritime du Saint-Laurent et sont équipés pour la navigation dans les glaces. Leurs cales seront conçues pour recevoir des cargaisons de marchandises générales variées comme des chargements d'acier et des cargaisons spéciales.

Les nouveaux navires auront les mêmes «caractéristiques vertes» que les six laquiers précédemment commandés du chantier naval Oshima, notamment une con-

sommation de carburant et une production d'émissions de 28 % inférieure aux navires construits il y a 10 ans. Ils ressembleront au **Federal Satsuki** que l'on voit sur la photo.

Fednav exploite actuellement plus de 80 navires, dont la moitié lui appartient en propre. La société montréalaise fait du transport de vrac et de marchandises générales partout dans le monde, y compris dans l'Arctique canadien.

Fednav orders six more vessels for Great Lakes fleet

Fednav Limited, the largest international bulk carrier in Canada, recently announced it has placed an order with Sumitomo Corporation and Japan's Oshima Shipyard for six more ocean-going vessels destined for the Great Lakes trades.

Adding substantial capacity to the carrier's existing fleet, the six environmentally-advanced vessels are

slated for delivery between May and November 2015 as part of a series of 27 new ships (of which 14 are Lakers) added to the Fednav fleet since January 2012.

"This investment highlights Fednav's commitment to the Great Lakes and to our customers and partners in the industrial heart of North America," said Paul Pathy, Fednav President and co-CEO on May 30 upon signing of the contract. "This order by Fednav demonstrates our clear goal to remain the leader in international Great Lakes shipping."

The 34,000-ton bulk carriers are adapted to the dimensions of the St. Lawrence Seaway and are equipped to navigate in ice conditions. They will be built with holds well suited to a variety of general cargo shipments like steel and project cargo.

The new vessels will share the green features of the previous six Lakers ordered at the Oshima Shipyard, notably consuming 28% less fuel and producing 28% less emissions than the vessels built a decade ago. Their design is similar to the **Federal Satsuki** per shown in photo.

Fednav currently operates more than 80 vessels, half of them owned. The Montreal-based company is engaged in the transport of bulk and breakbulk cargoes worldwide, including the Canadian Arctic.



*Latest new ships ordered by Fednav are similar in design to the **Federal Satsuki**.*

Les derniers navires commandés par Fednav sont d'un modèle semblable au **Federal Satsuki**.

Lancement de l'**Oceanex Connaigra** en Allemagne

L'**Oceanex Connaigra**, le plus gros porte-conteneurs roulier canadien qui vient d'être mis à l'eau à Flensburg, en Allemagne, devrait rejoindre à l'automne la flotte d'Oceanex à Terre-Neuve.

M^{me} Bernice Hynes, épouse du Capt Sid Hynes, président exécutif d'Oceanex, a baptisé le navire de 210 m de longueur lors d'une cérémonie tenue le 31 mai au chantier maritime Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (FSG).

«L'**Oceanex Connaigra** représente un investissement de taille et un élément essentiel de notre stratégie afin de satisfaire les besoins de nos clients dans l'est du Canada, a déclaré le Capt Hynes. Nous sommes particulièrement fiers de construire un navire que la société de classification DNV considère comme un "navire propre" et qui sera un modèle mondial d'efficacité énergétique et de souci de l'environnement.»

Avec un port en lourd de 19 300 tonnes métriques et 13 700 mètres carrés de superficie utilisable, l'**Oceanex Connaigra** peut transporter des conteneurs, des camions, des remorques, des automobiles et du cargo surdimensionné.

Grâce à ses lignes profilées, le nouveau navire consommera 30 % moins de carburant que des navires de port en lourd comparable, ce qui réduit ainsi les émissions de CO₂ d'environ 20 000 tonnes par année.

Avec son traitement innovateur de désulfuration de gaz brûlés, l'**Oceanex Connaigra** satisfait déjà aux exigences environnementales plus rigoureuses qui doivent entrer en vigueur en 2015.

Ses ponts-garages mobiles et sa spacieuse rampe latérale renforcée confèrent au navire une polyvalence exceptionnelle. De cote Glace, il est aussi muni de citernes anti-roulis et d'un système actif de stabilisation gyroscopique à ailerons anti-roulis pour «optimiser la stabilité», a déclaré le Capt Hynes.

Oceanex, société privée établie dans les ports de Montréal, Halifax, St. John's et Corner Brook, est un chef de file dans l'industrie du transport de la côte est de l'Amérique du Nord. L'entreprise assure une liaison intermodale complète entre le Mexique, les États-Unis, le Canada et l'île de Terre-Neuve.

Oceanex Connaigra launched in Germany

The **Oceanex Connaigra**, the largest Canadian-flag Con/Ro ship, is slated to join the fleet of Newfoundland-based Oceanex this coming fall, following its recent launching in Flensburg, Germany.

Mrs. Bernice Hynes, wife of Executive Chairman Capt. Sid Hynes, christened the 210-metre long vessel at a ceremony on May 31 at the Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (FSG) shipyard.

"The **Oceanex Connaigra** is a considerable investment and an essential element of our company's strategy to meet the needs of our clients throughout Eastern Canada," said Mr. Hynes. "Furthermore we are thrilled to build a ship that is classed by DNV as a 'clean ship' and will be a world leader in energy efficiency and environmental protection."

With a deadweight of 19,300 tons and 13,700 square metres of available space, the vessel costing about \$100 million is designed to carry containers as well as trucks, trailers, cars and over-dimensional cargo.

Because of its optimal lines, the new ship will consume 30% less fuel than comparable-size vessels, thereby reducing carbon emissions by an estimated 20,000 tons annually.

With its innovative new waste gas de-sulphurization plant, the **Oceanex Connaigra** already meets stricter international environmental regulations due to take effect in 2015.

With moveable vehicle decks and the addition of a wide, reinforced side ramp, the ship will be exceptionally versatile. Ice-classed, it is also equipped with anti-roll stability tanks and a gyro-controlled active fin stabilizer system "to ensure that we have the most stable platform that is reasonably possible," stated Mr. Hynes.

Privately-owned Oceanex is a leading player in the North American / east coast transportation industry, operating through the ports of Montreal, Halifax, St. John's and Corner Brook. It offers full intermodal services between Mexico, the United States and mainland Canada to Newfoundland.

*The **Oceanex Connaigra** is slated to join the Oceanex fleet this fall.*

L'**Oceanex Connaigra** est censé se joindre à la flotte d'Oceanex à l'automne.



Oceanex

Le Bella Desgagnés entre en service

Affecté à la desserte maritime de l'île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord sur le Saint-Laurent pour le transport de passagers et de marchandises, le **Bella Desgagnés**, tout juste sorti du chantier naval, a commencé son service régulier au début de mai. Exploité par Relais Nordik, filiale du Groupe Desgagnés de Québec, il remplace le **Nordik Express**, plus petit.

La mise en service du navire a été retardée de presque un an parce que le chantier maritime croate qui le construisait éprouvait de sérieux problèmes financiers qui l'acculaient à la faillite. Cette situation a obligé le Groupe Desgagnés à prendre possession in extremis du bâtiment qui n'était achevé alors qu'à 92 %.

Le Groupe Desgagnés a indiqué que pour récupérer le navire, il a dû conclure une transaction d'un montant estimé à 85 millions de dollars avec le gouvernement croate et le chantier maritime Brodogradiliste Kraljevica.

La construction de cette toute dernière addition à la flotte de Desgagnés a été achevée au chantier maritime Palumbo de Naples, en Italie. Le bâtiment a quitté Naples le 12 mars pour accoster à Halifax le 9 avril après une traversée très houleuse de l'Atlantique.

Le **Bella Desgagnés** a été baptisé le 19 avril dans le port de Sept-Îles en présence de Louis-Marie Beaulieu, président et chef de la direction du Groupe Desgagnés, ainsi que d'une foule d'invités et de dignitaires, dont M^{me} Lorraine Richard, députée de Duplessis et adjointe parlementaire du ministre des Transports

du Québec. La marraine du navire est M^{me} Julie Boulet, députée de Laviolette et ancienne ministre des Transports qui a grandement participé aux décisions qui ont conduit à la mise en service du navire.

Lors du baptême, M. Beaulieu a souligné que le navire offrait une valeur ajoutée sur le plan du confort des passagers et de la sécurité.

Long de 97,1 m et large de 19,35 m, le **Bella Desgagnés**



Groupe Desgagnés

a un tirant d'eau opérationnel de 4,2 m et un tirant d'eau maximal de 4,6 m. Il peut loger confortablement 381 passagers grâce à ses 459 sièges de type avion. Il offre également 160 couchettes réparties dans 63 cabines, toutes dotées d'une salle de bain privée.

Côté cargaison, le navire peut transporter 125 conteneurs et il est muni d'une grue de 40 tonnes avec flèche de 35 mètres.

En ce qui concerne la sécurité et la manœuvrabilité, la charpente du navire est construite selon les nouvelles règles SOLAS 2009 et elle est renforcée pour la navigation dans la glace. Le **Bella Desgagnés**

MV Bella Desgagnés enters regular service

Dedicated to the maritime service of Anticosti Island and the Lower North Shore on the St. Lawrence River for both passenger and cargo transport, the newly-built **MV Bella Desgagnés** began regular voyages in early May. Replacing the smaller **Nordik Express**, it is operated by the Relais Nordik subsidiary of Québec City's Groupe Desgagnés.

The **Bella Desgagnés** fleet was completed at the Palumbo shipyard in Naples, Italy. It left Naples on March 12 and arrived at Halifax on April 9 following very heavy weather on the Atlantic.

The **Bella Desgagnés** was christened on April 19 at the Port of Sept-Îles in the presence of Louis-Marie Beaulieu, President and CEO of Groupe Desgagnés, and of many guests and dignitaries, including Mrs. Lorraine Richard, MNA for Duplessis and Parliamentary Assistant to the Québec Minister of Transport. The vessel sponsor was Julie Boulet, MNA and former Minister of Transport who was very involved in the decisions leading to the commissioning of the vessel.

At the christening, Mr. Beaulieu underlined the ship's extensive passenger and safety features offering "added value."

The **Bella Desgagnés**, 97.1 meters long and 19.35 meters wide, has operational and maximum drafts of 4.2 m and 4.6 m respectively. She can comfortably accommodate 381 passengers with her 459 aircraft-type seats. It also offers 160 berths in 63 cabins with private facilities.

Where cargo is concerned, the ship can carry 125 containers and is equipped with a crane with a lifting capacity of 40 tonnes and boom 35 meters long.

In terms of safety and maneuverability, the vessel's structure was built according to the new SO-

The launching of the vessel on the service was delayed by nearly a year as a result of major financial problems that hit a Croatian shipyard facing bankruptcy. This prompted Desgagnés in June of 2012 to take over ownership in extremis of the vessel when just 92% finished.

On that occasion, Desgagnés reported purchasing the vessel costing an estimated \$85 million in a transaction with the Croatian government and the Brodogradiliste Kraljevica shipyard.

Construction of the latest addition to the Des-

gnés est coté Glace 1AFS.

Les moteurs sont conformes à la norme IMO Tier II, ce qui réduit les émissions de gaz à effet de serre. Le bâtiment est aussi titulaire du «Green Passport» (Passeport vert) certifié par le Lloyd's

Register.

Le navire transporte des passagers, des marchandises diverses et des véhicules à partir de terminaux principaux de Rimouski, Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre et Natashquan.

LAS 2009 regulations and has been reinforced to have superior capabilities for navigation in ice, and is classed Ice 1AFS.

Her engines are IMO Tier II compliant, reducing greenhouse gas emissions. And the

vessel also holds the 'Green Passport' certified by Lloyd's Register.

The ship transports passengers, general cargo and vehicles from main terminals at Rimouski, Sept-Îles, Havre Saint-Pierre and Natashquan.

Alliance de trois géants du transport maritime conteneurisé

Prenant les observateurs de l'industrie par surprise, les trois premiers armements conteneurisés mondiaux annonçaient le 18 juin une entente de partage de navires dans un suprême effort pour réduire les pertes causées par la surcapacité et la chute des taux de fret.

Selon un communiqué conjoint, Maersk Line, numéro un du transport maritime conteneurisé, la société suisse Mediterranean Shipping Line (MSC) et CMA-CGM de France vont offrir dès le deuxième trimestre de l'an prochain, s'ils reçoivent les autorisations réglementaires, des traversées sur les navires des autres membres de l'alliance par l'entremise d'un centre d'exploitation commun.

L'alliance, baptisée Réseau P3, exploitera une flotte de 255 navires d'une capacité totale de 2,6 millions d'EVP sur 29 circuits des routes commerciales Asie-Europe, trans-Pacifique et trans-Atlantique.

Selon le communiqué conjoint, «les trois compagnies conserveront leurs propres fonctions de vente, de marketing et de services clients. Le ralentissement de la croissance des volumes transportés et la surcapacité du marché attestent de la nécessité d'améliorer les opérations et l'efficacité du

secteur».

Depuis le mois de mars, les taux de fret maritime pour le transport de conteneurs de 20 pieds entre l'Asie et l'Europe ont chuté d'environ 60 % à cause d'une guerre des prix.

Les trois transporteurs ont comparé leur futur Réseau P3 à d'autres alliances comme la CKYH et le G6, qui ont transporté leurs opérations des liaisons Asie-Europe aux routes transpacifiques.

Maersk contribuera au Réseau à hauteur de 42 % environ, notamment grâce à ses mégana-

World's three biggest container carriers map alliance



The *Edith Maersk* will be among the vessels shared in the planned operational alliance.

L'*Edith Maersk* fera partie des navires dont l'alliance opérationnelle prévoit le partage.

In a move that took industry observers by surprise, the world's three largest container shipping companies announced an agreement on June 18 to share vessels in a dramatic effort to minimize losses sparked by overcapacity and falling freight rates.

A joint statement said that Maersk Line, the biggest box operator, Swiss-based Mediterranean Shipping Line (MSC), and France's CMA CGM intend to offer sailings on each

other's ships via a joint vessel operating centre in the second quarter of next year, subject to regulatory approval.

The so-called P3 Network alliance will operate a fleet of 255 vessels, with total capacity of 2.6 million TEUs, on 29 service loops on Asia-Europe, trans-Pacific and trans-Atlantic routes.

"The three lines will continue to have fully independent sales, marketing and customer service functions," the joint statement said, adding: "Declining volume growth and overcapacity have underlined the need to improve operations and efficiency in the industry."

Since March, ocean freight rates for transporting 20-ft containers from Asia to Europe have plunged around 60% due to a price war.

The three carriers compared their planned P3 Network to such other alliances as the CKYH and the G6, which have expanded operations from the Asia-Europe trades to trans-Pacific routes.

Maersk will be contributing about 42% of the alli-

vires Triple E de 18 000 EVP dont la mise en service est prévue pour l'été.

Chaque compagnie offrira grâce à cette alliance davantage de traversées hebdomadaires qu'elle n'en propose à titre individuel. Le Réseau offrira également plus d'escales directes.

Les trois transporteurs regroupent ensemble près de 40 % de la capacité mondiale

de transport conteneurisé – ce qui incite certains analystes à penser que l'autorisation réglementaire pourrait être difficile à obtenir. Toutefois, Maersk, sur la foi de pourparlers préliminaires avec les organismes de réglementation des États-Unis, de la Chine et de l'Union européenne, croit que cette autorisation pourra être obtenue.

ance capacity, including the giant Triple E 18,000-TEU ships being introduced this summer.

Each of the lines will be able to offer more weekly services in the combined network than they can individually. They will also offer more direct ports of call.

The three carriers account for close to 40% of

the world's container capacity – prompting some analysts to consider that regulatory clearance will be a challenge. But Maersk expressed confidence that clearance will be obtained after holding initial talks with regulatory authorities in the United States, China and the European Union.

Les marins canadiens se joignent à la contestation de la réforme de l'assurance emploi.

Plus de 150 membres du Syndicat international des marins canadiens (SIU) se sont joints à la fin d'avril aux 30 000 personnes qui prenaient part à Montréal à une grande manifestation contre les changements importants que le gouvernement conservateur fédéral a apportés à la Loi sur l'assurance-emploi. Le président du SIU, Michel Desjardins, était à la tête des marins protestataires.

«Il est regrettable que les mesures que le gouvernement Harper a adoptées pour affaiblir le programme d'assurance-emploi viennent détériorer le climat positif qui régnait dans le secteur maritime canadien», a commenté M. Desjardins.

Celui-ci a poursuivi en affirmant que le gouvernement conservateur ferme les yeux sur les difficultés que doivent affronter les travailleurs saisonniers et s'est servi de sa majorité à la Chambre des communes pour modifier les critères d'admissibilité aux prestations.

Selon lui, les politiciens qui sont en faveur des modifications «ne sont pas conscients des sacrifices considérables que font les marins qui ac-

ceptent de passer une grande partie de l'année loin de leur famille».

La Coalition contre la réforme de l'assurance-emploi créée par les syndicats québécois et deux grandes organisations de défense des chômeurs représente plus de 1,2 million de travailleurs, 200 000 étudiants, de nombreux producteurs agricoles et quelque 1 300 municipalités.



SIU Canada President Michel Desjardins is pictured being interviewed by media during a protest demonstration in Montreal.

Le président de SIU Canada, Michel Desjardins est interviewé par des journalistes pendant une manifestation de protestation à Montréal.

Canadian seafarers join demonstration against EI reform

More than 150 members of the Seafarers' International Union of Canada joined more than 30,000 people taking part in a big demonstration in Montreal in late April against major changes made by the federal Conservative government to the Employment Insurance Act. Leading the protesting seafarers was SIU President Michel Desjardins.

"It is regrettable that the measures adopted by the Harper Government to decimate the Employment Insurance Program are managing to sour the positive atmosphere enjoyed in the Canadian Maritime Industry," Mr. Desjardins commented.

He affirmed that the Conservative government "ignored the difficulties experienced by seasonal workers" and has used its majority in the House of Commons to change the criteria for eligibility to benefits.

He declared that the politicians supporting the changes "do not understand the considerable sacrifices that sailors make to make a living far from their families all year long."

The Coalition Against the Reform of Employment Insurance initiated by Quebec trade unions and two large organizations protecting the unemployed represents more than 1.2 million workers, 200,000 students, many agricultural producers and some 1,300 municipalities.

Forte hausse de l'impact économique de Port Metro Vancouver

Port Metro Vancouver (PMV) rendait récemment publique son étude d'impact économique 2012 qui montre une augmentation importante de la valeur annuelle totale des cargaisons manutentionnées. Celle-ci, qui se chiffre à 172,4 milliards de dollars ou environ 47,6 millions par jour, représente près du cinquième de la valeur totale du commerce canadien.

Selon le PDG Robin Silvester, l'étude témoigne du rôle important de la principale porte canadienne de l'Asie-Pacifique. «Le rapport démontre que nous avons une influence considérable sur l'économie et l'emploi, tant dans la province que dans le reste du Canada et surtout pour les agglomérations entourant le Lower Mainland.»

PMV contribue directement à hauteur de 9,7 milliards de dollars au PIB, génère 6 milliards de dollars de

salaires ainsi que 98 800 emplois au Canada et fournit plus de 1 milliard de dollars de recettes fiscales aux trois ordres de gouvernement.

Le rapport a été préparé par InterVISTAS Consulting de Vancouver.

PMV figure également au palmarès de 2012 des 30 entreprises canadiennes les plus vertes, à savoir celles dont les employés ont eu le meilleur dossier en matière de gestion environnementale. Le Port possède un programme de gestion des déchets et des lignes directrices d'approvisionnement durable exhaustives. Il a aussi fait beaucoup pour améliorer la qualité de l'air et s'attaquer à d'autres préoccupations environnementales grâce à des mesures comme la fourniture de postes d'alimentation à quai aux navires de croisière et son programme EcoAction primé.

Economic impact of Port Metro Vancouver rises strongly

Port Metro Vancouver recently released its 2012 Economic Impact Study, showing a significant increase in the total annual value of cargo handled to \$172.4 billion or about \$47.6 million a day. This represents nearly one fifth of Canada's total trade by value.

Robin Silvester, President and CEO, said the study highlighted the major role of Canada's largest gateway to the Asia-Pacific region. "The report demonstrates our substantial employment and economic impacts provincially and nationwide, with a particular focus on the communities that surround the Lower Mainland."

Among other features, PMV contributes \$9.7 billion

in direct GDP, \$6 billion in wages, 98,800 jobs in Canada and over \$1 billion in tax revenues at three levels.

The report was completed by InterVISTAS Consulting of Vancouver.

In other recent news, PMV was named to the 2012 "Green 30" list of Canadian organizations whose employees are most positive about their record on environmental stewardship. The port has a waste management program and extensive sustainable procurement guidelines. It is also addressing air quality and other environmental concerns through such initiatives as shore power for cruise ships and the award-winning EcoAction program.



Aerial view of the Port of Vancouver which contributes nearly \$10 billion in direct GDP.

Vue aérienne du port de Vancouver qui contribue directement à hauteur de 10 milliards de dollars au PIB.

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

18 au 21 AOÛT

Conférence et assemblée général 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

18 et 19 SEPTEMBRE

JOC Inland Distribution Conference
Sheraton Kansas City Hotel
Kansas City, MO, USA
events@joc.com

22 au 25 SEPTEMBRE

Association des Transport du Canada
Annual Conference & Exhibition
Winnipeg Convention Center
Winnipeg, MB, Canada
conference@tac-atc.ca

2 au 4 OCTOBRE

33rd WISTA International Conference & AGM
Navigating the seas of change
Hôtel Fairmont Queen Elizabeth
Montréal, QC, Canada
www.wistacan.net

8 au 10 OCTOBRE

Intermodal Europe 2013
Hamburg Messe und Congress
Hamburg, Germany
www.intermodal-events.com

13 au 17 OCTOBRE

AAPA Annual Convention
Canaveral Port Authority
Cape Canaveral, FL, USA
eoconnell@aapa-ports.org

16 et 17 OCTOBRE

TPM Asia Conference
Intercontinental Hotel
Shenzhen, China
events@joc.com

22 OCTOBRE

Journée maritime québécoise
Hotel du Parlement
Quebec City, QC, Canada
www.st-laurent.org

13 et 14 NOVEMBRE

9th Annual HWY H₂O Conference
Toronto Marriott Airport Hotel
Toronto, ON, Canada
kdipardo@seaway.ca

AUGUST 18-21

ACPA Annual AGM and Conference
Nanaimo, BC, Canada
www.acpa-ports.net

SEPT. 18-19

Halifax Port Days
Cunard Center
Halifax, NS, Canada
www.portofhalifax.ca

SEPT. 18-19

JOC Inland Distribution Conference
Sheraton Kansas City Hotel
Kansas City, MO, USA
events@joc.com

SEPT. 22-25

Transportation Association of Canada
Annual Conference & Exhibition
Winnipeg Convention Center
Winnipeg, MB, Canada
conference@tac-tac.ca

OCT. 2-4

33rd WISTA International Conference & AGM
Navigating the seas of change
Fairmont Queen Elizabeth Hotel
Montreal, QC, Canada
www.wistacan.net

OCT. 8-10

Intermodal Europe 2013
Hamburg Messe und Congress
Hamburg, Germany
www.intermodal-events.com

OCT. 13-17

AAPA Annual Convention
Canaveral Port Authority
Cape Canaveral, FL, USA
eoconnell@aapa-ports.org

OCT. 16-17

TPM Asia Conference
Intercontinental Hotel
Shenzhen, China
events@joc.com

OCT. 22

Quebec Marine Day
Hotel du Parlement
Quebec City, QC, Canada
www.st-laurent.org

NOV. 13-14

9th Annual HWY H₂O Conference
Toronto Marriott Airport Hotel
Toronto, ON, Canada
kdipardo@seaway.ca

If you wish to suggest an event to be inserted in the calendar, please contact lryan@maritimemag.com
Si vous désirez proposer un événement pour insertion dans le calendrier, prière de contacter lryan@maritimemag.com

ANNONCEURS



ADVERTISERS

ABS	11
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE NANAIMO	73
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE PORT ALBERNI	75
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE THUNDER BAY	54
ALGOMA CENTRAL CORPORATION..... Couverture extérieure arrière	
CN – COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA	57
CSEM – CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME	
..... Couverture intérieure arrière	
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	21
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT. Couverture intérieure arrière	
DILTS PISTON HYDRAULICS	62
FEDNAV	49
GAZ MÉTRO	27, 28
GROUPE DESGAGNÉS	Couverture intérieure avant
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	10
KONGSBERG MARITIME SIMULATION	5
LLOYD'S REGISTER	35
LOGISTEC	53
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	43
MCKEIL MARINE	38
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE	80
OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE	22
OCEAN	37
PORT DE HALIFAX	13
PORT DE MONTRÉAL	47
PORT DE SEPT-ÎLES	55
PORT DE TORONTO	41
PORT DE TROIS-RIVIÈRES	39
PORT METRO VANCOUVER	1
PORT OF OSHAWA	45
PRINCE RUPERT PORT AUTHORITY	67
SHIPPHOTOS	63
SIMEC – SOCIÉTÉ D'INTERVENTION MARITIME EST DU CANADA	62
S.I.U. – SYNDICAT INTERNATIONAL DES MARINS CANADIENS	7
SODES – SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT	58
SCHNEIDER ELECTRIC	31
SODERHOLM MARITIME SERVICES	54
TERMONT MONTRÉAL	51
TRANSPORT ROBERT	29
URGENCE MARINE	59

ABS	11
ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	Back cover
CN – CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY	57
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS	Inside back cover
DILTS PISTON HYDRAULICS	62
ECRC – EASTERN CANADA RESPONSE CORPORATION	62
FEDNAV	49
GAZ MÉTRO	27, 28
GROUPE DESGAGNÉS	Inside front cover
IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION	22
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	10
KONGSBERG MARITIME SIMULATION	5
LLOYD'S REGISTER	35
LOGISTEC	53
MSRC – MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE	
.....	Inside back cover
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	43
MCKEIL MARINE	38
NANAIMO PORT AUTHORITY	73
NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE	80
OCEAN	37
PORT ALBERNI PORT AUTHORITY	75
PORT METRO VANCOUVER	1
PORT OF HALIFAX	13
PORT OF MONTREAL	47
PORT OF OSHAWA	45
PORT OF SEPT-ÎLES	55
PORT OF TORONTO	41
PORT OF TROIS-RIVIÈRES	39
PRINCE RUPERT PORT AUTHORITY	67
ROBERT TRANSPORT	29
SHIPPHOTOS	63
S.I.U. - SEAFARERS' INTERNATIONAL UNION OF CANADA	7
SODES – ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL	58
SCHNEIDER ELECTRIC	31
SODERHOLM MARITIME SERVICES	54
TERMONT MONTRÉAL	51
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION	21
THUNDER BAY PORT AUTHORITY	54
URGENCE MARINE	59

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

