

No 70

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

Canada's Northern Horizons Les horizons nordiques du Canada



Project Cargo
Cargaisons spéciales

8,95 \$





DESGAGNÉS

CHARTING A COURSE ON THE SEAS OF THE WORLD



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

WWW.DESGAGNES.COM



**Groupe
Desgagnés Inc.**

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

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

2010 HNS CONVENTION

International Convention on Liability and Compensation
for Damage in Connection with the Carriage of
Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010

2013 EDITION

AVAILABLE SOON
FROM YOUR LOCAL
DISTRIBUTOR



IMO  INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION
PUBLISHING

www.imo.org



Scan the code
to find your
local distributor

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 Articles must be typed and unpublished.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

**18 CANADIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION
 ASSOCIATION DES ARMATEURS DU
 CANADA**

Robert Lewis-Manning

**20 GREEN MARINE HORIZONS
 HORIZONS ALLIANCE VERTE**

Raymond Johnston

COUVERTURE / COVER

In this fall edition of Maritime Magazine, we are highlighting recent developments in Northern Canada, including the Arctic region, that are notably stirring Canadian shipping lines to expand their services to meet demand. The key players merit special recognition for their unwavering commitment in challenging times.

Our second dossier is an annual in-depth look at the project cargo sector in Canada, where the overall long-term outlook for niche carriers remains strong despite some negative trends in the global economy and the scaling down of various energy or mining projects.

The cover photo shows one of the vessels in the Arctic sealift fleet of Groupe Desgagnés calling at a northern community.

Dans ce numéro d'automne du *Maritime Magazine*, nous passons en revue les projets d'exploitation récemment mis en œuvre dans le Nord canadien, y compris dans l'Arctique, projets qui incitent les compagnies maritimes canadiennes à élargir les services qu'elles offrent pour répondre à la demande. Les principaux protagonistes méritent une reconnaissance spéciale pour leur engagement indéfectible en ces temps difficiles.

Notre examen détaillé annuel du secteur des cargaisons spéciales, le second dossier de ce numéro, montre que les perspectives globales à long terme demeurent bonnes pour les transporteurs spécialisés, malgré certaines tendances négatives qui plombent l'économie mondiale et malgré la réduction de différents projets énergétiques ou miniers.

La photo de la page couverture montre un des navires de la flotte de desserte maritime de l'Arctique du Groupe Desgagnés lors d'une escale dans le Nord.

Photo: Groupe Desgagnés

24 Dossier



Canada's Northern Horizons Les horizons nordiques du Canada

Leo Ryan
Robert Gibbens
Leo Quigley

60 Dossier PROJECT CARGO / CARGAISONS SPÉCIALES

*Long-term outlook
remains highly positive*

**Les perspectives à long terme
restent très encourageantes**

Kathlyn Horibe



57 **Coast Guard 364 Won't Be Back**

**Le garde-côte 364
ne reviendra pas**

Hubert Desgagnés

74 **LPA's Fulvio Fracassi sees reducing delays as a priority**

**Pour Fulvio Fracassi, la réduction
des retards est une priorité**

Leo Ryan

79 JOURNAL

78 La page de l'AGGIMQ

87 Calendrier des événements / *Calendar of Events*

88 Annonceurs / *Advertisers*



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Les partenariats en vedette à la conférence annuelle des ports canadiens

Les près de 200 délégués qui ont assisté à la 55^e Conférence annuelle et AGA de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) ont eu droit à un ordre du jour intéressant et bien rempli. Tenu dans la ville portuaire de Nanaimo du 18 au 21 août sous le thème La création de partenariats, l'événement était pour la première fois, sur l'initiative de la nouvelle directrice exécutive, Wendy Zatylny, jumelé à un salon professionnel, ce qui a eu un impact positif sur le processus de réseautage. Sylvie Vachon, présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Montréal, a pris la relève, à la présidence de l'AAPC, de Robin Silvester, PDG de Port Metro Vancouver.

Un large consensus s'est dégagé parmi tous les intervenants sur le besoin de partenariats et d'alliances stratégiques pour fluidifier la circulation des marchandises dans la chaîne d'approvisionnement afin que les ports canadiens demeurent concurrentiels dans notre environnement planétaire en mutation rapide.

Annual Canadian ports conference underlines partnership benefits

A full and stimulating agenda was offered to the close to 200 delegates who attended the 55th Annual Conference and AGM of the Association of Canadian Port Authorities (ACPA) under the general theme of *Building Partnerships*. Held in the port-city of Nanaimo on August 18-21, it also marked the first time that a trade show accompanied the event, an initiative by new Executive Director Wendy Zatylny that made a positive impact as part of the networking process. And succeeding Robin Silvester, President and CEO of Port Metro Vancouver, as ACPA Chair was Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority.

There was wide consensus between all stakeholders on the need for strategic alliances and partnerships to keep Canadian ports competitive in today's fast-changing global environment by ensuring an efficient flow of cargo through the supply chain.



Panoramic view of the port city of Nanaimo on Vancouver Island which played host to the well-attended annual ACPA conference. Upper right section in photo shows the Assembly Wharf facility which in the near future will be enhanced by a mobile container crane to exploit shortsea opportunities.

Vue panoramique de la ville portuaire de Nanaimo sur l'île de Vancouver qui était l'hôte de la très attendue Conférence annuelle de l'AAPC. Dans le coin droit de la photo, on voit le Quai général qui sera doté sous peu d'une grue mobile à conteneurs pour desservir le transport maritime courte distance.



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



Pictured from left to right are Bernie Dumas, President and CEO of the Port of Nanaimo, Federal Transport Minister Lisa Raitt, U.S. Consul Anne Callaghan, and Wendy Zatylny, Executive Director of the Association of Canadian Port Authorities.

De gauche à droite, Bernie Dumas, PDG du Port de Nanaimo, la ministre fédérale des Transports, l'honorable Lisa Raitt, la consule des États-Unis, Anne Callaghan, et Wendy Zatylny, directrice exécutive de l'Association des administrations portuaires canadiennes.

Les discussions en groupe sur l'intermodalité, les croisières, les rapports avec les municipalités et tout spécialement les interventions d'urgence en cas de tremblements de terre et de catastrophes provoquées par l'homme ont mis en relief les avantages cruciaux et la nécessité d'ententes de partenariat.

Au jour 1 des séances de discussion, l'honorable Lisa Raitt a livré son premier discours public comme ministre des Transports. Nommée à ce poste au remaniement ministériel de juillet du gouvernement Harper, M^{me} Raitt était dans son élément; elle qui a dirigé le Port de Toronto pendant des années avant d'entrer en politique en 2008.

Après avoir vanté la contribution du réseau de transport maritime à l'économie canadienne, la nouvelle ministre des Transports (ex-ministre du Travail) a insisté sur l'importance du commerce bilatéral et de l'étroite collaboration avec les États-Unis sur des initiatives comme le plan d'action *Par-delà la frontière*.

M^{me} Raitt a signalé à cet égard la participation du Port de Prince Rupert à un projet pilote visant à fluidifier l'acheminement par train des marchandises internationales depuis les ports canadiens jusqu'aux marchés étasuniens grâce à l'élimination de l'inspection en double des conteneurs à la frontière.

«Notre gouvernement croit fermement, a déclaré M^{me} Raitt, qu'en travaillant ensemble, nous rendons le système de transport du Canada plus sûr tout en tenant compte des besoins de notre économie. La collaboration gouvernement-secteur privé permet aux Canadiens de

The crucial benefits and requirements of partnership arrangements permeated through panel discussions covering intermodal developments, cruise activities, relations with municipalities, and, of special interest, emergency response to earthquakes and man-made events.

The opening day of business sessions featured the first public speech of Lisa Raitt as federal Minister of Transport, following the July cabinet reshuffle by the Harper Government. Ms. Raitt was in her element, having run the Port of Toronto for several years prior to entering politics in 2008.

After extolling the contribution of the marine transportation system to the Canadian economy, the Transport Minister (previously Minister of Labour) stressed the importance of the bilateral trade and close collaboration with the United States on such initiatives as the *Beyond the Border Action Plan*.

She noted in this regard the participation of the Port of Prince Rupert in a pilot project to improve the efficiency of shipping international goods by rail through Canadian ports to U.S. markets by eliminating the duplicate screening of containers as they cross the border.

"Our government is convinced," Ms. Raitt said, "that by working together, we are making Canada's transportation system even safer and more secure while balancing the needs of our economy. Through partnerships between government and the private sector, Canadians continue to realize the benefits of our strategic gateways and have the right environment for Canadian industry to grow and prosper."

She recalled that recent measures supporting sus-



Delegates chat in the conference room during interval in the business sessions.

Les délégués bavardent dans la salle de conférence entre deux séances de discussion.

profiter des avantages de nos portes stratégiques ainsi qu'à l'industrie canadienne de jouir d'un environnement propice à la croissance et à la prospérité.»

La ministre a rappelé les mesures récentes pour favoriser un transport durable, notamment la mise en place d'un système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes et les initiatives de transport propre qui visent à réduire les durées d'immobilisation des camions avec moteurs tournant au ralenti dans les files d'attente aux ports. Elle a également cité le Programme d'alimentation à quai pour les ports.

Pour conclure, M^{me} Raitt a déclaré que pendant la récession, les milieux du transport au Canada ont repensé leurs stratégies et leurs pratiques pour être plus concurrentiels. Il faut maintenant poursuivre sur cette lancée et «trouver de nouvelles façons de faire et de nouvelles occasions à saisir dans tous les secteurs afin de poursuivre nos efforts pour stimuler le commerce et renforcer l'économie».

M^{me} Anne Callaghan, consule générale des États-Unis à Vancouver, a salué le climat de coopération dont sont généralement empreintes les relations bilatérales canado-américaines en matière de sûreté, de commerce et dans bien d'autres domaines. «Vous avez des partenaires aussi à l'ambassade des États-Unis», a-t-elle déclaré.

Les deux pays, a poursuivi M^{me} Callaghan, «prônent une approche multimodale intégrée». Elle a aussi cité la porte canadienne de l'Asie-Pacifique comme un superbe modèle de développement d'infrastructures.

Les partenariats intermodaux en forte croissance

Elaine Holmes, directrice, Intermodal-International, Prix et soutien des ventes pour le Canadien Pacifique à Toronto, et Michael McLellan, vice-président, Initiatives stratégiques chez TSI Terminal Systems (exploitant du plus grand terminal à conteneurs du Canada) à Vancouver, se sont livrés à un tour d'horizon des partenariats avec les ports.

tainable transportation include the establishment of a world-class Tanker Safety System and Clean Transportation Initiatives that address the concern of having too many trucks idling in line-ups around ports. Also mentioned was the Shore Power Technology for Ports Program.

In concluding, Ms. Raitt said that during the recession, Canada's transportation industry re-thought its strategies and practices and became more competitive. The challenge now is to pursue this momentum by "finding new approaches and new opportunities, so in all sectors, we can continue our efforts to increase trade and strengthen the economy."

Anne Callaghan, US consul general in Vancouver, paid homage to the overall cooperative Canada-US bilateral relationship in security, trade and many other areas. "You have partners, too, in the US Embassy," she said.

Both countries, Callaghan said, "support an integrated multi-modal approach." She also singled out "Canada's Asia-Pacific Gateway as a great model in infrastructure development."

Intermodal partnerships growing considerably

Partnering with ports was reviewed in detail by Elaine Holmes, Toronto-based director international intermodal, pricing and sales support, for Canadian Pacific (CPR) and by Michael McLellan, Vancouver-based vice-president, strategic initiatives for TSI Terminal Systems (Canada's largest container terminal operator).

Ms. Holmes said that partnership agreements with shipping lines and with the Port of Montreal and Port Metro Vancouver (PMV) have been highly productive. Benefits have included a reduction in on-dock dwell time by one day for containers in Vancouver, resulting in a faster transit on service to the US Midwest and a two-fold increase in traffic on that corridor since 2009. CP operates 40 dedicated intermodal trains per week to and from the Port of Montreal.





From left to right are Geoffrey Wilson, President and CEO of the Toronto Port Authority, Michel Lessard, Chairman of the Montreal Port Authority, Sylvie Vachon, President and CEO of the Port of Montreal, and Alan J. Paul, Chairman of the Toronto Port Authority.

De gauche à droite, Geoffrey Wilson, PDG de l'Administration portuaire de Toronto, Michel Lessard, président du conseil de l'Administration portuaire de Montréal, Sylvie Vachon, PDG du Port de Montréal, et Alan J. Paul, président du conseil de l'Administration portuaire de Toronto.

Selon M^{me} Holmes, les ententes de partenariat conclues par des sociétés de transport maritime avec le Port de Montréal et Port Metro Vancouver ont été très fructueuses. Elles ont permis de diminuer d'une journée le temps de séjour à quai des conteneurs à Vancouver, ce qui a accéléré le transit des marchandises vers le Midwest et permis de doubler le trafic marchandises dans ce corridor depuis 2009. Le CP a 40 trains intermodaux spéciaux par semaine qui partent du Port de Montréal ou y arrivent.

La directrice de l'Intermodal au CP a parlé de l'évolution du concept de gestion dynamique des exportations qui permet au transporteur de relier plus efficacement les exportations aux horaires des navires en modifiant au besoin les dates butoirs.

M. McLellan de TSI a déclaré pour sa part qu'il était vital d'investir le temps et les efforts nécessaires pour soutenir les partenariats, que ce soit avec le port, les transporteurs maritimes, les chemins de fer, les entreprises de camionnage, les importateurs et exportateurs, les propriétaires de marchandises bénéficiaires, les entrepôts de transbordement ou les fournisseurs de logistique de tierce partie. Il a mentionné en particulier que les ententes sur les niveaux de service conclues avec le CN et le CP avaient permis de réduire nettement les durées de séjour des importations aux terminaux à conteneurs Vanterm et Deltaport.

Quels sont les ingrédients essentiels d'un bon partenariat? M. McLellan en a

The CP intermodal executive outlined the evolution of the railway's so-called *Dynamic Export Management* concept to more effectively link exports to ship schedules by, when appropriate, adjusting cut-off days.

Mr. McLellan of TSI said it was vital to invest the time and effort necessary to sustain partnerships, whether they be with the port, ocean carriers, railways, trucking firms, importers and exporters, beneficial cargo owners, transload warehouses, or Third Party logistics providers. He mentioned in particular that the Service Level Agreements with CN and CP have markedly reduced the average import dwell times at the Vanterm and Deltaport box terminals.

What makes a good partnership? Here, McLellan cited a number of essentials ranging from "making sure you have transparent goals" to being "forthright in sharing information" and to "closely monitor service performance." And overriding everything was "the creation of a bond of trust" through constant communication.

Building community partnerships

Still on the partnership theme, a business session was devoted to the challenges facing ports in reaching out to their host communities so that the added benefits of port activities are reflected in positive and ongoing relationships.

Michael Buda from the Ottawa-based Federation of Canadian Municipalities pointed out that municipalities had increasingly limited capacity to finance much



Enjoying the annual event were Don Krusel, President and CEO of the Port of Prince Rupert, and Michael McLellan from TSI Terminal Systems.

Don Krusel, PDG du Port de Prince Rupert, et Michael McLellan de TSI Terminal Systems passent un moment agréable à la conférence.

cité plusieurs, notamment «avoir des objectifs évidents», «faire preuve de franchise dans le partage de l'information», «surveiller de près le rendement du service», et, par-dessus tout, «créer un lien de confiance» grâce à une communication régulière.

Les partenariats communautaires

Toujours sur le thème des partenariats, une séance de discussion a été consacrée à la nécessité pour les ports de tendre la main aux collectivités hôtes pour les sensibiliser aux retombées positives des activités portuaires et assurer le maintien de bonnes relations.

Michael Buda de la Fédération canadienne des municipalités basée à Ottawa, a insisté sur le fait que les municipalités sont de moins en moins capables de financer les infrastructures et les services dont dépendent les ports. Parallèlement, les programmes fédéraux de financement des infrastructures municipales destinés à stimuler le commerce montrent des signes de stagnation. Ce que M. Buda a appelé «la rude équation politique» correspond à la nécessité «d'assurer un juste équilibre entre l'amélioration de l'efficacité du port et l'atténuation de ses impacts locaux».

Les interventions d'urgence en cas de tremblements de terre

Comme la fréquence des séismes, surtout mineurs cependant, est assez élevée sur la côte ouest du Canada, les ports doivent établir une planification d'urgence susceptible de permettre une reprise à long terme après d'éventuelles catastrophes, naturelles ou provoquées par l'homme. Un groupe de spécialistes de la protection civile a donc été constitué. Il comprenait: le capitaine Edward Dahlgren, gestionnaire des Opérations maritimes et capitaine de port à l'Administration portuaire de Nanaimo, Matt Morrison, PDG de la Pacific Northwest Economic Region basée à Seattle, Allan Bartley, directeur de la Politique de sûreté maritime à Transports Canada, et Pat Docking de PDocking Consulting Ltd.

«Quand survient une catastrophe, il faut absolument pouvoir s'entraider, a déclaré M. Morrison. Et cela n'est possible que grâce à une planification préalable et à des exercices de préparation. Il faut avant tout créer un lien de confiance.»

Même s'il admet qu'il existe déjà une coopération internationale et que les administrations étatiques, provinciales et locales sont conscientes de l'importance du commerce maritime, M. Morrison a plaidé en faveur d'ateliers permanents réunissant des participants des deux côtés de la frontière pour favoriser la résilience pour la reprise après catastrophe et la protection civile.

Aux termes du plan d'action *Par-delà la frontière: une vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique*, le Canada et les États-Unis élaborent un cadre de gestion mixte pour l'acheminement et la reprise du commerce maritime après une perturbation d'importance.

Selon M. Bartley, Transports Canada collabore depuis 2008 avec les ports canadiens et d'autres intervenants pour assurer la résilience du commerce maritime. L'adoption de pratiques exemplaires s'inspire des lignes directrices de

Managing Environmental Solutions

Regulatory Compliance

ENERGY EFFICIENCY

EMISSIONS

Life Extension

Risk-Based Inspection

PROTECTING THE ENVIRONMENT



ABS

www.eagle.org



Michael Buda from the Federation of Canadian Municipalities evokes “the tough political equation” of balancing improvements to port efficiency with mitigation of a port’s local impacts.

Michael Buda de la Fédération canadienne des municipalités parle de la «rude équation politique», à savoir la nécessité «d’assurer un juste équilibre entre l’amélioration de l’efficacité du port et l’atténuation de ses impacts locaux».

l’Organisation maritime internationale (OMI), agence onusienne basée à Londres.

M. Docking a énuméré 10 pratiques exemplaires allant de l’identification des infrastructures critiques à l’évaluation de la capacité des partenaires clés du commerce maritime et des exploitants de la chaîne d’approvisionnement en passant par l’élaboration de protocoles de communication et de coordination multijuridictionnels.

Le capitaine Dahlgren a fait un certain nombre de recommandations. Il a entre autres suggéré de dresser une liste de contacts chez les fournisseurs de services, de prévoir un lieu d’entreposage d’urgence sur place et de maintenir des lignes de communication étroites avec les services ambulanciers et les corps de police. «Il faudrait aussi pratiquer le déplacement de navires et de cargaisons d’une installation à l’autre chaque fois qu’on en a l’occasion.»

En ce qui concerne les comités de sûreté portuaire, le capitaine Dahlgren pense que leur rôle devrait être élargi pour englober la sécurité ainsi que la planification environnementale et après catastrophe.

La Médaille du mérite décernée à titre posthume au capitaine Al Soppitt

Le 23 août, pendant une cérémonie empreinte d’émotion, la Médaille du mérite 2013 de l’AAPC a été décernée au regretté capitaine Al Soppitt, ex-président-directeur général de l’Administration portuaire de Saint John. La médaille a été remise à la fille du capitaine Soppitt, Gillian Mowat.

«Al est un Irlandais qui a choisi le Canada et qui a laissé ce pays meilleur qu’il ne l’était à son arrivée», a déclaré le capitaine Allen Domaas, ex-PDG de l’Administration portuaire du fleuve Fraser et chef retraité du Développement durable à l’Administration portuaire de

of the infrastructure and services ports rely on. At the same time, federal funding programs supporting municipal infrastructure to enhance trade are showing signs of stagnating. What Buda termed “the tough political equation” was as the need to “balance improvements to port efficiency with mitigation of the port’s local impacts.”

Port emergency response to earthquakes

With earthquake incidents occurring quite frequently on Canada’s West Coast, although mainly minor, there is a need for port emergency planning for long-term recovery from potential natural and man-made events. Hence, a panel brought together various experts in emergency preparedness: Capt. Edward Dahlgren, Manager of Marine Operations and Harbour Master of the Nanaimo Port Authority; Matt Morrison, CEO of the Seattle-based Pacific Northwest Economic Region; Allan Bartley, Director of Marine Security Policy at Transport Canada; and Pat Docking from PDocking Consulting Ltd.

“When disaster happens, we really need to be able to assist each other,” stated Mr. Morrison. “That does not happen without pre-planning and training exercises. It’s all about building trust.”

While noting that bi-national cooperation is in place, and that state, provincial and local governments recognize the importance of maritime commerce, Mr. Morrison advocated more “ongoing workshops across the border” to foster resilience in disaster recovery and emergency preparedness.

Under the *Perimeter Security and Economic Competitiveness Action Plan*, Canada and the United States are developing a framework to jointly manage the movement and recovery of maritime commerce following a major disruption.

Since 2008, Transport Canada has collaborated in Maritime Commerce Resilience (MCR) with Canadian ports and other stakeholders, indicated Mr. Bartley. An approach to best practices has been inspired by the guidelines of the International Maritime Organization (IMO), the UN agency based in London.

Mr. Docking outlined a list of 10 best practices. These ranged from identifying critical infrastructure assets to assessing the capacity of key maritime commerce stakeholders and supply chain operators and developing multi-jurisdictional coordination and communication protocols.

Among a number of recommendations, Capt. Dahlgren suggested drawing up a contact list of service providers, establishing on-site emergency storage, and maintaining close lines of communication with ambulance and police units. “One should also practice shifting vessels and cargo between facilities at any opportunity.”

As regards port security committees, Capt. Dahlgren felt their role should be enlarged to encompass safety, environmental and post-disaster planning.

Medal of Merit to Capt. Al Soppitt posthumously

On August 23, during an emotion-filled ceremony, the 2013 ACPA Medal of Merit award to the late Capt. Al Soppitt, former President and CEO of the Saint John Port Authority, was accepted by his daughter Gillian Mowat.

Vancouver Fraser.

Pendant sa carrière de 30 ans au Port de Saint John, le capitaine Soppitt a piloté une importante expansion de ce port du Nouveau-Brunswick.

M. Domaas a lu plusieurs chaleureux hommages d'anciens collègues tels que Gordon Houston et Norman Stark. Tous soulignent la générosité du capitaine Soppitt, sa constante affabilité et la passion avec laquelle il a défendu son port et les causes maritimes.

Ce sera le tour du Port de Belledune en 2014

La 56^e Conférence annuelle et AGA de l'AAPC se tiendra au Port de Belledune en août prochain sous la direction du président-directeur général Rayburn Doucette. 



Matt Morrison from the Pacific Northwest Economic Region (PNWER) was one of the intervenors in a panel discussing port emergency planning priorities in the event of natural or man-made disasters that delegates found of special interest.

Matt Morrison de la Région économique du nord-ouest du Pacifique (RENOP) fut l'un de ceux dont les interventions au débat sur les priorités de la planification d'urgence en cas de catastrophe naturelle ou provoquée par l'homme ont été particulièrement bien accueillies par les délégués.

"Al is an Irishman who chose Canada and left it better than it was," said Capt. Allen Domaas, former CEO of the Fraser River Port Authority and retired Chief Sustainability Officer of Vancouver Fraser Port Authority.

During a career spanning 30 years with the Port of Saint John, Capt. Soppitt guided the New Brunswick port through major expansion.

Mr. Domaas read out warm tributes from former colleagues such as Gordon Houston and Norman Stark who underlined Capt. Soppitt's constant generosity, gentle demeanor, and passionate defence of his port and marine industry causes.

Onto the Port of Belledune in 2014

The 56th annual ACPA conference and AGM will be held at the Port of Belledune under the direction of President and CEO Rayburn Doucette next August. 



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



Tom Peters

Halifax se prépare à la venue de plus gros porte-conteneurs

Selon les spécialistes, la mise en service par les armements conteneurisés dans les principaux couloirs commerciaux (p. ex. les liaisons Asie-Europe), de navires d'une capacité pouvant atteindre les 18 000 EVP (équivalents 20 pieds) déplacera les bâtiments remplacés par ces géants vers d'autres couloirs commerciaux.

Ces navires ainsi remplacés, dont beaucoup, prévoient, iront desservir la côte Est, seront rejoints d'ici quelques années par des porte-conteneurs encore plus gros lorsque les navires de 12 500 EVP pourront franchir le canal de Panama à la fin des travaux d'agrandissement.

Il est encore difficile de prédire que nous verrons régulièrement des navires de 12 000 EVP et plus venir à Halifax, mais l'expérience m'a appris qu'il «ne faut jamais dire jamais».

Si cela se produit, ce sera bien sûr tout bénéfique pour le Port, mais pour le moment, les spécialistes locaux du transport maritime ne croient pas que l'agrandissement du canal de Panama ait un impact à Halifax.

Halifax mise plutôt sur la venue des navires qui auront été supplantés par les nouveaux porte-conteneurs de 15 000 et même 18 000 EVP et qui devraient aboutir dans

Halifax gearing up for ever-bigger vessels

With the advent of container lines using bigger ships, some up to 18,000 TEUs (20-foot equivalent units) on busy trade lanes such as Asia to Europe, the move, is or will have, according to industry experts, a trickle down effect that will send vessels being displaced by the behemoths to other trade lanes.

Those displaced vessels, many expected to be deployed in services to the East Coast, will be joined in a few years with larger vessels using an expanded Panama Canal which will be able to handle ships up to 12,500 TEUs.

Whether or not we will see that 12,000-plus TEU size ship start calling Halifax on a regular basis is difficult to predict at this point but my experience has been 'never say never.'

If it happens, of course, it will be a plus for the port but at this point local marine experts don't expect an expanded Panama to have any impact, one way or another, on Halifax.

But what Halifax is looking at is larger vessels, displaced on routes by the 15,000 and even 18,000 TEU ships, to start finding their way into the port on trade routes now served by smaller vessels.



Steve Farmer

*Hapag-Lloyd's 7500-TEU **Berlin Express** made its inaugural call to the Port of Halifax last summer.*

Le **Berlin Express** de 7 500 EVP d'Hapag-Lloyd lors de son escale inaugurale dans le port de Halifax l'été dernier.

les routes commerciales desservies actuellement par de petits bâtiments.

Un indice de ce qui attend Halifax, c'est le déploiement récent de porte-conteneurs de 7 500 EVP dans le service AZX de l'Alliance G-6. Le service asiatique a commencé à faire escale en juin au terminal Fairview Cove exploité par Ceres. Avant la venue de navires de 7 500 EVP comme le **Berlin Express** de Hapag-Lloyd – qui a fait son escale inaugurale à Halifax en juillet – les plus gros porte-conteneurs à Halifax étaient de 6 500 EVP.

L'Administration portuaire de Halifax (APH) sait bien que «ne pas aller de l'avant, c'est perdre du terrain». Aussi, afin de ne pas se laisser devancer par ses concurrents de la côte Est, a-t-elle en chantier plusieurs projets pour se préparer à la venue de plus grands navires, car on prévoit que les porte-conteneurs de 8 500 EVP seront bientôt la norme.

Il convient cependant de préciser d'entrée de jeu que le port est déjà capable d'accueillir ces gros navires. Contrairement à ce qu'ont laissé entendre, pour des motifs de marketing, des experts-conseils maritimes qui cherchaient à déprécier Halifax pour favoriser la candidature d'un port client concurrent, le terminal South End de Halifax, exploité par Halterm, offre la profondeur requise, n'est pas handicapé par des restrictions dues aux ponts et possède les infrastructures (grues, rail et camions) pour desservir n'importe quel navire.

L'APH a ajouté 80 m à ce terminal dans la dernière année et Macquarie Infrastructure Partners, société mère d'Halterm, lui a fourni deux nouvelles grues super post-

A harbinger of things to come for Halifax is the recent deployment of 7,500 TEU vessels in the G-6 Alliance's AZX service. The Asian service began calling at the Fairview Cove terminal operated by Ceres, in June. Previous to the 7,500 TEU ships such as Hapag-Lloyd's **Berlin Express** which made its inaugural call to Halifax in July, the largest container ships calling the port were in the 6,500-TEU range.

The Halifax Port Authority knows the expression "to stand still is to fall behind" – so to keep from falling behind its East Coast competition, the HPA is involved in a number of projects to further prepare for the larger vessels. They expect 8,500 TEU ships will become the norm.

But let it be said up front the port can handle the big ships now. Contrary to what has been suggested by marine consultants trying to downgrade Halifax as a marketing ploy to build a better case for a competing client port, Halifax's southend terminal, operated by Halterm, has the required depth of water, no harbour bridge restrictions and has the crane, rail and truck infrastructure to serve any vessel that chooses to use the terminal.

HPA added 80 metres to that terminal in the past year and Macquarie Infrastructure Partners, Halterm's parent company, added two new super post-Panamax cranes in August (2013). The cranes were built by ZPMC in Shanghai, are 131 feet high and have a reach of nearly 200 feet or approximately 22 containers wide.

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

Panamax en août 2013. Fabriquées par ZPMC à Shanghai, ces grues ont 131 pieds de hauteur et une portée de près de 200 pieds, soit la largeur de 22 conteneurs.

L'APH est en train d'ajouter de 35 à 40 m à son terminal Fairview Cove. Les travaux seront achevés à la fin de l'année.

Les ponts ne créent pas de restrictions

Et permettez-moi de détruire un autre mythe. Les deux ponts du port de Halifax ne créent pas de restrictions pour le terminal Fairview Cove. Plus gros navire ne veut pas nécessairement dire navire plus haut. En fait, les porte-conteneurs de 7 500 EVP sont un mètre et demi moins hauts que certains bâtiments de 5 500 EVP qui passent sous les ponts.

Toutefois, pour s'assurer que les ponts ne finiront pas par représenter un obstacle dans l'avenir, l'APH engage des dépenses de 1,5 million de dollars pour des travaux d'ingénierie supplémentaires destinés à augmenter le tirant d'air de 1,5 m quand la Halifax Harbour Bridges refera les tabliers. Le tablier du pont Macdonald sera restauré au coût de 150 millions de dollars en 2015 et le début de la réfection du tablier du pont MacKay, plus récent, est provisoirement prévu pour 2023.

Le tirant d'air sous le pont Macdonald (le plus bas) est régulièrement autour de 51 m alors que la hauteur libre minimale requise est de 1,35 m. Le passage de navires de 47 ou 48 m sous les ponts est régulier et une nouvelle technologie en cours d'installation garantira un passage sûr en tout temps.

Les grands navires sont les bienvenus, Halifax est prête à les accueillir. 

The HPA is now in the process of adding 35 to 40 metres to its Fairview Cove terminal. That will be completed by the end of this year.

Harbour bridges not a constraint

And let's destroy another myth. The Fairview Cove terminal is not constrained by the two Halifax Harbour bridges. Ships may be getting bigger but that doesn't necessarily mean they are getting higher. In fact, the 7,500 TEU ships are actually a metre and half shorter in height than some of the 5,500 TEU vessels that have sailed under the bridges.

But to ensure the bridges don't become an issue in the future, the HPA is paying \$1.5 million for the additional engineering to raise the bridges about 1.5 metres when they are re-decked by Halifax Harbour Bridges authority. The Macdonald bridge will undergo a \$150 million re-decking starting in 2015 and the younger MacKay bridge is tentatively scheduled for re-decking starting in 2023.

The air draft under the lower Macdonald bridge is now consistently around 51 metres with minimum air draft required of 1.35 metres. There is consistent vessel transit under the bridges of 47 to 48 metres and a new air gap technology is being installed to ensure continued safe passage.

So bring the larger ships on, Halifax is ready! 

SODERHOLM MARITIME SERVICES INC.

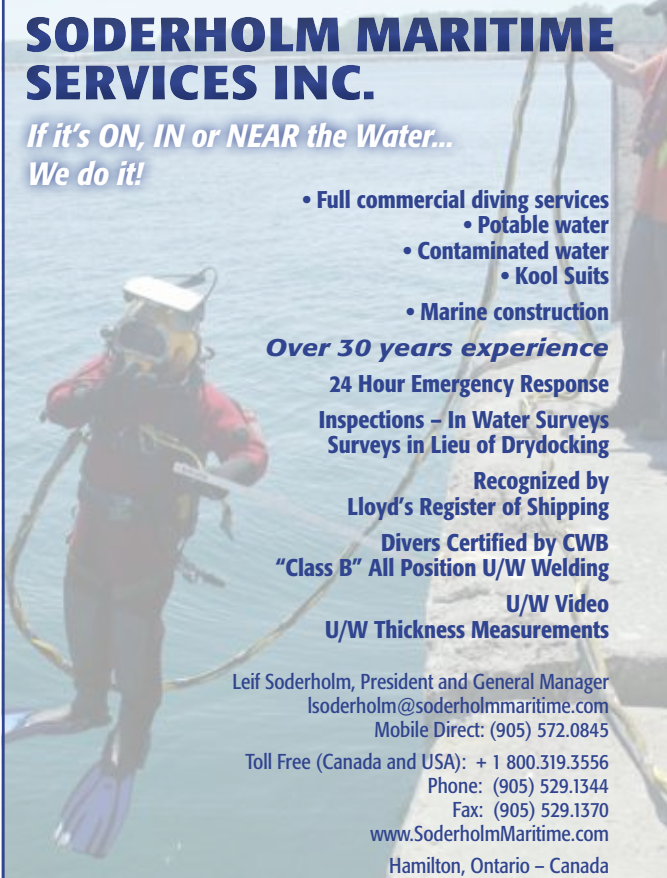
*If it's ON, IN or NEAR the Water...
We do it!*

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

Over 30 years experience
24 Hour Emergency Response
Inspections – In Water Surveys
Surveys in Lieu of Drydocking

Recognized by
Lloyd's Register of Shipping
Divers Certified by CWB
"Class B" All Position U/W Welding
U/W Video
U/W Thickness Measurements

Leif Soderholm, President and General Manager
 lsoderholm@soderholmmarine.com
 Mobile Direct: (905) 572.0845
 Toll Free (Canada and USA): + 1 800.319.3556
 Phone: (905) 529.1344
 Fax: (905) 529.1370
 www.SoderholmMaritime.com
 Hamilton, Ontario – Canada





25 YEARS
DILTS PISTON
HYDRAULICS INC.
1988-2013
Hire the Marine Hydraulic Experts!

- Complete service to existing mooring winches & drag winches
- Specializing in Collomatic winches
 Rebuilt exchange program on winches and components
 Specialists in Dowty Pump / Motor rebuilding!
- Supply & rebuild all hydraulic components for selfloaders, 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



Leo Quigley

Intérêt croissant pour le GNL

Le relais routier Flying J de Shell, au nord de Calgary en Alberta, semble avoir été le premier à offrir aux camionneurs du Canada du GNL (gaz naturel liquéfié) au lieu du carburant diesel habituel.

Même si cela peut sembler anodin, le CN, principal transporteur ferroviaire du Canada, annonçait il y a quelques mois qu'un vaste programme d'essai l'avait convaincu de faire l'acquisition de quatre locomotives propulsées au GNL.

Tous les propriétaires et armateurs de navires savent que l'Organisation maritime internationale (OMI) a déclaré certaines régions internationales spécifiques «zones de contrôle des émissions (ZCE)».

Les États-Unis appliquent les normes ZCE depuis juillet 2011 dans leurs eaux ZCE et dans leurs eaux intérieures. Le Canada a choisi de retarder la mise en œuvre de ces normes et se contentait jusqu'à maintenant d'appliquer des mesures provisoires. Cette période de report est terminée.

Le règlement fixe une teneur maximale en soufre du fioul pour les navires canadiens et les navires étrangers d'une jauge brute de 400 tonneaux ou plus à 3,5 % jusqu'au 31 décembre 2019, puis abaisse cette limite à 0,5 % à partir du 1^{er} janvier 2020; toutefois, à l'intérieur de la ZCE, la limite de soufre permise est de 1 % jusqu'au 1^{er} janvier 2015, puis chute à 0,1 % après cette date. Les navires circulant dans la ZCE après le 1^{er} janvier 2016 devront se conformer aux «Normes d'émissions d'oxyde d'azote du volet III» de l'OMI, lesquelles représentent une réduction de 80 % par rapport aux normes actuelles.

Compte tenu de ces restrictions, BC Ferries annonçait récemment avoir obtenu l'autorisation d'acheter trois nou-

The LNG alternative is gathering force

Shell's Flying J truck stop, located north of Calgary, Alberta, appears to have been the first to provide Canada's trucking industry with LNG rather than the usual diesel oil.

While that may not seem like a big deal, a few months ago CN rail, Canada's largest railway, announced that after a major testing program, it was purchasing four LNG powered locomotives.

As ship owners and operators worldwide are acutely aware, the International Maritime Organization (IMO) has declared specific regions internationally as "Emissions Control Areas (ECAs)."

The U.S. has applied ECA standards since July 2011 in both its ECA waters and its internal waters. Canada chose to delay implementing the ECA, applying interim measures in the meantime. That delay has now come to an end.

According to the regulations, this means the maximum sulphur content of ship fuel for Canadian and foreign vessels of 400 gross tons or more is 3.5% to December 31, 2019, and then becomes 0.5% as of January 1, 2020; but for vessels operating in the ECA, the sulphur limit is 1.0 %

until January 1, 2015, when it will drop to a maximum of 0.1%. Vessels operating in the ECA after January 1, 2016 must adhere to the IMO's "Tier III Standards" for nitrogen oxide (NOx) emissions, which represent an 80% reduction from current emission standards.

In light of this, BC Ferries announced recently that it had received approval to purchase three new

As one observer of the transportation industry in North America said: "The conversion to natural gas is not going to be a revolution, but an evolution."

Comme l'a dit un observateur de l'industrie nord-américaine du transport: «La conversion au gaz naturel ne sera pas une révolution, mais plutôt une évolution.»

veaux traversiers qui seront propulsés au GNL. Au sud de la frontière, Totem Ocean Trailer Express Inc. (TOTE) de Seattle convertit ses deux navires de l'Alaska au GNL.

Ce sont toutes là, bien sûr, de bonnes nouvelles pour Westport Innovations de Vancouver – la société qui a ouvert la voie en faisant breveter et en fournissant les innovations technologiques nécessaires pour faire tourner un moteur au GNL. Et la compagnie a récemment annoncé que le très populaire camion F-150 de Ford pourrait être équipé d'un moteur fonctionnant au GNL.

En outre, comme chacun le sait désormais en Colombie-Britannique, spécialement depuis la dernière élection, le gouvernement Clark a décidé d'encourager l'industrie du GNL à construire des stations de liquéfaction dans la province. La Colombie-Britannique est actuellement la plus grande productrice de gaz naturel du Canada avec une production dans les bassins Horn, Liard et de la rivière Montney dans le nord-est de la province où on estime qu'environ 1 000 billions de pieds cubes de nouveaux gaz pourraient être extraits.

Cependant, on s'attend que d'importants gisements de gaz naturel accessibles par fracturation hydraulique seront aussi trouvés en Alberta, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Manitoba.

Comme l'a dit un observateur de l'industrie nord-américaine du transport: «La conversion au gaz naturel ne sera pas une révolution, mais plutôt une évolution.»

Le passage pourra se faire progressivement, mais il s'agit d'un carburant moins coûteux et beaucoup plus vert et, de surcroît, abondant aussi bien au Canada qu'aux États-Unis. Du GNL dans nos pipelines et centres de distribution du Canada ne pourra qu'améliorer la compétitivité de notre industrie manufacturière et de celle de nos transports.

Reste à voir la promptitude avec laquelle des compagnies comme Shell pourront mettre en place un réseau de distribution et quelle sera la rapidité de la conversion de l'industrie et du grand public. Pour le moment, le GNL est un carburant de substitution qui convient très bien à des véhicules à forte consommation de carburant comme les autobus, les camions à ordures, les navires, les engins de chantier et les locomotives. Cependant, ceux qui font beaucoup de kilométrage, qui se servent de leur automobile pour des voyages d'affaires ou qui résident loin de leur lieu de travail seront probablement les premiers à passer au nouveau carburant ou du moins à l'adopter comme carburant alternatif dans leurs automobiles.

En bref, le GNL est à nos portes, non seulement pour alimenter les marchés d'exportation mondiaux du Canada, mais également dans nos transports routiers, ferroviaires et maritimes, et le plus tôt sera le mieux pour passer à ce carburant abondant, propre et produit chez nous. 

ferries to be powered by LNG. South of the border, Seattle's Totem Ocean Trailer Express Inc. (TOTE) is converting its two Alaska supply ships to LNG.

All of this, of course, is good news to Vancouver-based Westport Innovations - the firm that has led the way in patenting and providing the new technology necessary to run an engine on LNG. And the company recently announced that Ford's highly popular F-150 truck will soon have the option of having an LNG-equipped engine.

Also, as everyone in British Columbia now knows, especially since the last election, the Clark government has set its sights on encouraging the LNG industry to build compression plants in the province. At present, British Columbia is the largest producer of natural gas in Canada, with production at the Horn, Liard and Montney river basins in the northeastern corner of the province, where its estimated that there's about 1,000 trillion cubic feet of unconventional gas to be had.

However, it's expected that large natural gas deposits that can be accessed by fracking will also be found in Alberta, Northwest Territories and Manitoba as well.

As one observer of the transportation industry in North America said: "The conversion to natural gas is not going to be a revolution, but an evolution."

The change-over to the lower cost fuel may be gradual, but it's cheaper and a much greener alternative for our transportation industry and is abundant in both Canada and the United States. As it makes its way into pipelines and distribution outlets across Canada, the competitiveness of our manufacturing and transportation industries can only increase.

It remains to be seen how quickly a distribution network can be put in place by companies such as Shell and how quickly industry and the general public convert to LNG. Right now it's a fuel alternative best suited to vehicles that consume a lot of fuel, such as buses, waste collection vehicles, ships, construction machinery and locomotives. But, those people who put a large number of miles on their vehicle, who use their automobiles for business travel or live a long distance from their workplace are likely to be the first to adopt the new fuel or, at least, adopt LNG as an alternative fuel in their automobiles.

In a nutshell, LNG is coming, not only to Canada's export markets worldwide, but to the nation's highways, railways and shipping lanes and the quicker we can convert to the plentiful, clean and home-grown fuel the better. 



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



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





Robert Lewis-Manning

President of CSA

Président de l'AAC

Les avantages du transport maritime courte distance auraient avantage à être mieux connus

Les collègues de l'industrie pourront identifier sans peine les nombreux avantages du transport à courte distance, y compris la fiche impressionnante en matière de sécurité, la réduction de l'empreinte environnementale et l'incidence positive importante sur l'économie nord-américaine. Il demeure toutefois nécessaire de renseigner le public et les décideurs politiques sur l'importance de nos activités dans la grande chaîne d'approvisionnement.

Le transport maritime à courte distance au Canada a une incroyable faculté d'adaptation et de transporter les marchandises de manière sûre et efficace dans des environnements divers, incluant: les ports de l'Ouest éloignés jusqu'au fleuve Fraser, le réapprovisionnement de l'Arctique depuis Hay River et l'Est canadien, l'expédition de marchandises en vrac du lac Supérieur vers l'Est canadien et vers de nombreuses collectivités du Canada atlantique.

Benefits of Canadian shortsea shipping deserve greater recognition

Industry colleagues will be quick to identify the many benefits of Canadian shortsea shipping, including its impressive safety record, reduced environmental footprint, and important positive impact on the North American economy. Nevertheless, there is a persistent need to educate the public and policy makers about the significance of our business as part of a greater supply chain.

Canadian shortsea shipping is incredibly adaptable and moving cargo safely and efficiently in diverse environments that include remote Western ports to the Fraser River, resupply of the Arctic from Hay River and Eastern Canada, shipment of bulk commodities from Lake Superior to Eastern Canada, and shipments to numerous communities in Atlantic Canada.



Scott Batten

McKeil Marine tug/barge unit towing tanks from Argentia to Long Harbour.

Remorqueur de McKeil Marine tirant une barge chargée de citernes entre Argentia et Long Harbour.

Il existe peu d'autres endroits au monde où les organismes de réglementation, les gens de mer, les armateurs et les exploitants doivent composer avec des conditions aussi complexes que diverses.

Plusieurs autres fournisseurs de services appuient le transport maritime à courte distance et offrent une expérience hors pair, y compris les ports, l'intervention en cas de pollution, le pilotage, la navigation et le déglacage. De toute évidence, le transport maritime à courte distance fait partie de l'architecture du transport au Canada.

Alors, pourquoi ces mêmes intervenants ont-ils souvent l'impression qu'une crise n'attend pas l'autre? Je suis d'avis que nous (collectivement) n'avons pas encore pleinement adopté le transport maritime à courte distance comme étant unique, voire unique dans le contexte canadien, ou que plus d'un cadre de réglementation ou qu'une technologie novatrice est nécessaire afin de promouvoir la durabilité et la prospérité économique.

L'OMI doit tenir compte des particularités du secteur

De façon générale, il faudrait que l'Organisation maritime internationale (OMI) reconnaisse que le transport maritime à courte distance constitue un important sous-secteur de l'industrie maritime mondiale et qu'il mérite des solutions distinctes, des solutions pouvant être adoptées au Canada et en Amérique du Nord et qui offrent la souplesse nécessaire en vue d'aborder les changements climatiques, les divers défis régionaux, les restrictions opérationnelles et, surtout, les avantages modaux significatifs.

Nous n'avons pas à chercher très loin dans le passé pour tirer une précieuse leçon, à savoir que les solutions réglementaires les mieux intentionnées ne sont pas toujours logiques au Canada si appliquées universellement. L'industrie continue de chercher des solutions innovatrices qui tiendront compte des complexités des règlements en matière d'eau de ballast et d'émissions dans l'atmosphère, mais il faut les efforts énormes de professionnels dévoués afin d'examiner la question de la conformité.

Les défis à venir consisteront à prendre en compte les programmes obligatoires en Arctique, les répercussions des changements climatiques, la demande soutenue en marins expérimentés ayant reçu une formation professionnelle et les mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, et ce, en adoptant potentiellement une approche axée sur le marché.

Nous devons, en tant qu'industrie, améliorer notre capacité à prévoir les lacunes réglementaires et à collaborer avec nos décideurs et influenceurs politiques à l'échelle mondiale et au pays afin de promouvoir une industrie canadienne dynamique du transport maritime à courte distance.

Bon nombre d'armateurs prennent des mesures en vue de mieux intégrer et appuyer l'établissement de politiques par le biais de la collaboration, de la science et de la recherche et d'un dialogue pertinent avec une base de parties prenantes qui soit diverse et intelligente. Cela fait maintenant partie du modèle commercial et constitue un investissement dans la durabilité. Pour citer le titre d'un récent rapport commandé par le Groupe CSL, nous devrions «Définir, défendre et promouvoir» le transport maritime à courte distance au Canada – c'est une question de bon sens. 

In few other places in the world would one find regulators, mariners, ship owners and operators managing such challenging and diverse conditions.

Numerous other service providers support shortsea shipping and deliver top-notch experience, including ports, pollution response, pilotage, navigation and ice breaking. Clearly, short sea shipping is part of the Canadian transportation architecture.

So why do these same stakeholders often feel as if they are facing crisis after crisis? I would suggest that we (collectively) have not yet fully embraced short sea shipping as unique, or even unique in the Canadian context, or that more than one regulatory framework or innovative technology is necessary in order to promote sustainability and economic prosperity.

IMO in London should better identify distinctive sector

More broadly speaking, we need the International Maritime Organization to acknowledge that shortsea shipping is a significant sub-sector of the global marine industry and that it merits distinctive solutions - solutions that may be adopted in Canada and North America and which provide suitable flexibility to address our changing climate, diverse regional challenges, operational constraints and, most importantly, significant modal advantages.

We do not have to look very far in the past to learn a valuable lesson that the best intended regulatory measures do not always make sense in Canada when applied universally. Industry continues to pursue innovative solutions to address the complexities of ballast water and air emission regulations, but it is taking an enormous effort by dedicated professionals to address compliance.

As we look to the future, our challenges will include new mandatory regimes in the Arctic, the impact of climate change, a continued demand for professionally trained and experienced mariners, and measures to reduce greenhouse gas emissions, potentially through a market-based approach.

As an industry, we must improve our capacity and capability to anticipate regulatory gaps and collaborate with our policy influencers and makers globally and closer to home in order to promote a vibrant Canadian shortsea shipping industry.

Many ship owners are now taking steps to better integrate and support policy development through collaboration, science and research, and meaningful dialogue with a stakeholder base that is diverse and intelligent. This is now part of the business model and an investment in sustainability. To quote the title of a recent report commissioned by CSL Group, we should "Define, Defend, and Promote" shortsea shipping in Canada – it just makes good sense! 



Raymond Johnston

*President, Green Marine Management Corporation
Président, Corporation de gestion Alliance verte*

Le protocole d'entente avec les ports américains reconnaît la valeur du programme environnemental de l'Alliance verte

Le protocole d'entente (PE) conclu récemment entre l'Alliance verte et l'American Association of Port Authorities (AAPA) favorisera l'expansion continue de l'Alliance verte aux États-Unis en vue de recruter d'autres participants, partenaires et supporteurs.

Ce PE servira de cadre pour faciliter la collaboration des parties afin de consolider le statut du programme de l'Alliance verte à titre de programme de certification environnementale applicable aux administrations portuaires et aux exploitants des terminaux maritimes ou

MOU with American Port Authorities recognizes value of Green Marine Environmental Program

The recently announced Green Marine Memorandum of Understanding with the American Association of Port Authorities (AAPA) will help Green Marine continue its expansion drive in the United States to attract additional participants, partners and supporters.

This MOU is intended to serve as a framework for increased cooperation between the two parties for the advancement of the Green Marine Environmental Program as an environmental certification



Port of Los Angeles

A striking evening view of the Port of Los Angeles, a leading U.S. port on the West Coast.

Saisissante vue nocturne du port de Los Angeles, un port majeur de la côte Ouest des États-Unis.

intermodaux. La cérémonie officielle de signature s'est tenue en octobre 2013, à Orlando (Floride), en marge de l'exposition et du congrès annuel 2013 de l'AAPA. L'Alliance verte a également participé à cet événement comme conférencier et exposant.

Au titre de ce PE, l'Alliance verte et l'AAPA souhaitent établir une collaboration productive. À ces fins, les deux organismes ont accepté d'échanger mutuellement leurs droits d'adhésion. D'une part, l'Alliance verte obtient le titre de membre supporteur de l'AAPA de sorte que le personnel de l'Alliance verte puisse participer aux divers comités techniques de l'AAPA. D'autre part, l'AAPA est devenue association membre de la Corporation de gestion Alliance verte, rejoignant ainsi une douzaine d'autres associations canadiennes et américaines de premier plan dans le secteur maritime.

Fondée en 1912, l'AAPA représente aujourd'hui 160 administrations portuaires d'importance aux États-Unis, au Canada, en Amérique latine ou dans les Caraïbes, et plus de 300 membres supporteurs, associés, sociétés et particuliers qui évoluent dans le secteur des ports maritimes. Une augmentation considérable du volume de fret maritime est anticipée d'ici 2020, ainsi qu'une croissance continue du nombre de passagers qui transitent par les ports maritimes. Afin de répondre à cette demande, l'AAPA et ses membres se sont donné comme mandat

program for port authorities and marine/intermodal terminal operators. The official signing ceremony was held in October 2013 in Orlando, Florida in conjunction with AAPA's 2013 Annual Convention and Exhibition. Green Marine attended this annual gathering as a conference speaker and an exhibitor.

Both Green Marine and AAPA are seeking to establish a productive working relationship under this MOU. To that end, they exchanged memberships, with Green Marine becoming a sustaining member of AAPA, making Green Marine staff eligible to serve on AAPA technical committees. AAPA, in turn, is now an association member of the Green Marine Management Corporation along side 12 other leading Canadian and American maritime associations.

Founded in 1912, AAPA today represents 160 of the leading seaport authorities in the United States, Canada, Latin America and the Caribbean and more than 300 sustaining and associate members, firms and individuals with an interest in seaports. The volume of cargo shipped by water is expected to dramatically increase by 2020 and the number of passengers traveling through seaports will continue to grow. To meet these demands, the AAPA and its members are committed to keeping seaports navigable, secure and sustainable.



Sécurité et efficacité
en étroite collaboration
avec le monde maritime

*Safety and efficiency
in partnership with
the maritime industry*



Administration de pilotage des Laurentides
Laurentian Pilotage Authority

Canada

www.pilotagestlaurent.gc.ca

BIENVENUE A BORD!

Merci à nos partenaires
pour leur inestimable contribution
au succès de l'événement
du 3 octobre dernier!

Partenaire majeur



Partenaire or



Partenaires argent



Partenaire média

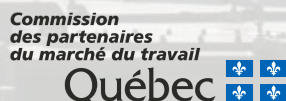


Bienvenue à bord!
est organisé par le
**Comité sectoriel de
main-d'œuvre de
l'industrie maritime**
www.csmoim.qc.ca



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

Avec la participation
financière de la
**Commission des
partenaires du
marché du travail**



The AAPA especially wants to take a leadership role in regard to port environmental certification. The AAPA's Environment Committee started reviewing different environmental programs earlier this year to ensure the association gives the best tools to its members to help them benchmark and improve their environmental performance. Green Marine was invited to present its environmental program at a meeting of the AAPA Environment Committee in Seattle, last May.

On the recommendation of this committee, the AAPA has determined that the Green Marine program is legitimate, applicable, voluntary and scalable for port authority and marine/intermodal terminal operations, and will encourage AAPA member participation in the program for member that find it beneficial to their operations and sustainability initiatives.

The Green Marine environmental program is seen by the AAPA as a good path to follow since the North American voluntary sustainability initiative is tailored-cut for all sectors of the marine transportation industry. The detailed framework provided by Green Marine for companies to, first, measure their environmental footprint and then take concrete actions to improve their environmental performance can serve as guidelines for ports of all sizes. Plus, Green Marine certification has gained in credibility with its rigorous and transparent process: the certification is awarded to participating companies that submit detailed annual self-assessment reports on their environmental performance, results are independently verified every two years, and each company's individual results are published in Green Marine's annual progress report and posted on Green Marine's website.

Port authorities and terminals currently comprise the largest segment of Green Marine's membership. Participants include the ports of Seattle, Vancouver and Prince Rupert on the West coast to Duluth, Hamilton, Montreal and Halifax in the East. Green Marine's performance indicators have been developed in consultation with a wide range of industry stakeholders, including environmental groups, legislators and the academic and research community. The goal has been to ensure they address relevant environmental issues and offer concrete actions to be undertaken by the participating companies.

Green Marine looks forward to working closely with the AAPA and those ports and terminals committed to raising the bar to advance environmental protection at seaports in the Western Hemisphere. 

d'assurer la navigabilité, la sécurité et la durabilité des ports maritimes.

Au surplus, l'AAPA souhaite jouer un rôle de chef de file en ce qui concerne la certification environnementale des administrations portuaires. Plus tôt cette année, le comité environnemental de l'AAPA s'est penché sur divers programmes environnementaux pour s'assurer que ses membres disposent des meilleurs outils possible en vue de mesurer et d'améliorer leur performance environnementale. En mai dernier, l'Alliance verte a eu l'occasion de présenter son programme dans le cadre d'une réunion du comité environnemental de l'AAPA, à Seattle.

Sur recommandation de son comité, l'AAPA a convenu du caractère légitime, pertinent, volontaire et modulable du programme de l'Alliance verte applicable aux administrations portuaires et aux activités des terminaux maritimes ou intermodaux. L'association incitera les membres de l'AAPA à adhérer à ce programme, en s'adressant particulièrement aux administrations portuaires dont les activités et les initiatives de développement durable sont susceptibles de bénéficier d'une telle participation.

L'AAPA considère que le programme de l'Alliance verte représente une avenue avantageuse puisqu'il s'agit d'une initiative environnementale volontaire, qui a été conçue sur mesure pour tous les secteurs de l'industrie du transport maritime en Amérique du Nord. Le cadre détaillé que propose l'Alliance verte à l'intention des entreprises peut servir de principe directeur pour les ports de toute envergure. Ce cadre leur permet d'abord de mesurer leur empreinte écologique, mais aussi de définir ensuite des mesures concrètes en vue d'améliorer leur performance environnementale. Le processus rigoureux et transparent qui caractérise la certification décernée par l'Alliance verte est de plus en plus reconnu, compte tenu du fait que les sociétés participantes doivent soumettre des rapports annuels d'autoévaluation de leur rendement sur le plan environnemental, que ces résultats sont vérifiés par une entité indépendante tous les deux ans, et que l'Alliance verte publie annuellement un rapport de performance où figurent les résultats de chacune des entreprises (ce rapport paraît également sur le site Web de l'Alliance verte).

À l'heure actuelle, les administrations portuaires et les terminaux constituent le plus important segment de membres au sein de l'Alliance verte. L'initiative compte notamment dans ses rangs les ports de Seattle, de Vancouver et de Prince Rupert sur la côte Ouest, et de Duluth, Hamilton, Montréal et Halifax plus à l'Est. Les indicateurs de rendement de l'Alliance verte ont été définis de concert avec un vaste éventail d'intervenants sectoriels, notamment des groupes environnementaux, des législateurs ainsi que divers membres de la communauté universitaire et du domaine de la recherche. Ces intervenants ont voulu s'assurer de la pertinence des enjeux environnementaux relatifs à ces indicateurs, et leur associer des mesures concrètes à l'intention des sociétés participantes.

C'est donc avec enthousiasme que l'Alliance verte envisage de collaborer étroitement avec l'AAPA, ainsi qu'avec tous les ports et terminaux qui cherchent à relever la barre pour favoriser la protection de l'environnement dans les ports maritimes de l'hémisphère occidental. **M**

Call us first!

514-640-3138



URGENCE MARINE INC.



**24 HOURS
A DAY**



**7 DAYS
A WEEK**



- Galley waste removal
- Pumping and disposal of bilge, sludge, sewage and bunker
- Oil spill clean-up
- Tank clean-up
- Ship engine room clean-up
- Ship de-icing
- Cargo hold cleaning (specially winter conditions)
- Mooring / unmooring service
- Hose connection / disconnection
- Guard and supervision duty for loading and unloading of vessels
- Booming around a ship
- Transferring and securing damaged containers
- Hazardous waste collection

• Washing water disposal certificate

URGENCE MARINE INC.

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

Montréal (Québec) H1B 5K1

Fax: 514-640-4509

marine@urgencemarine.com



GREEN MARINE / ALLIANCE VERTE

www.urgencemarine.com



Leo Ryan

Même si les mesures relativement modestes prises par le gouvernement fédéral pour répondre aux besoins urgents d'infrastructures maritimes dans le Grand Nord provoquent un mécontentement croissant, les compagnies maritimes actives dans l'Arctique intensifient leurs activités dans cette nouvelle frontière du XXI^e siècle qui éveille beaucoup d'intérêt à l'échelle internationale. Et malgré des obstacles redoutables amplifiés par les changements climatiques, l'ardeur de ces entreprises demeure intacte.

Tel qu'il a été mis en évidence pendant le voyage annuel du premier ministre Harper dans l'Arctique au mois d'août, l'objectif premier du gouvernement conservateur,

While there is growing frustration over the federal government's relatively modest response to pressing marine infrastructure needs in the Far North, Canadian shipping lines active in the Arctic region are expanding their operations in a New Frontier of the 21st century that is capturing wide international attention. Despite daunting challenges magnified by climate change, their fervor remains undiminished.

As was underscored during Prime Minister Harper's annual trip to the Arctic in August, the chief focus of the Conservative government has gradually shifted from significantly upgrading Canada's north-



Canada's Northern Horizons

Shipping lines engage more resources to Arctic operations

Les horizons nordiques du Canada

Les compagnies maritimes consacrent plus de ressources aux opérations dans l'Arctique

*For more than five decades, the Fednav Group has been active in the Arctic. Pictured here is the powerful ice-breaking bulk carrier **Umiak I** on one of its voyages carrying nickel concentrate from Voisey's Bay.*

Depuis plus de cinquante ans, le Groupe Fednav est actif dans l'Arctique. On voit ici le puissant vraquier brise-glace **Umiak I** pendant l'un de ses voyages pour transporter le concentré de nickel de Voisey's Bay.

qui était auparavant d'améliorer de façon importante les capacités militaires dans le Nord, a progressivement évolué vers une nouvelle cible, la promotion du développement économique. Toutefois, en ce qui concerne les infrastructures, même le projet crucial d'aménagement d'un port en eau profonde au Nunavut progresse à pas de tortue et la construction n'est pas censée débuter avant 2014.

Un rapport divulgué l'été dernier selon lequel les Forces canadiennes ont secrètement consacré 620 000 \$ à faire l'essai d'une «motoneige furtive» n'est pas passé inaperçu.

«Nous serions absolument incapables de réagir efficacement et rapidement dans l'Arctique s'il survenait un

ern military capabilities to promoting economic development. However on the infrastructure front, even progress on a planned crucial deepwater port in Nunavut has been slow, with construction currently only due to start sometime in 2014.

A report that surfaced last summer revealing that the Canadian military has been secretly testing for several years a \$620,000 “stealth snowmobile” did not go unnoticed.

“There's no way of reacting efficiently and rapidly in the Arctic to an oil spill, but we'll have stealth snowmobiles,” sardonically remarked a marine industry executive. “The name of the game up there is



Pascal Bourbomais

*Fednav's **MV Arctic** on regular service between Xtrata's Raglan nickel mine in Deception Bay and the Port of Québec.*

Le **MV Arctic** de Fednav en service régulier entre la mine de nickel Raglan de Xtrata dans la baie Déception et le port de Québec.

déversement d'hydrocarbures, mais nous avons des motoneiges furtives», a sardoniquement commenté un dirigeant de l'industrie maritime. «Le mot d'ordre ici, c'est vraiment de ne compter que sur soi.»

Voici quelques observations et recommandations de Madeleine Paquin, présidente et chef de la direction de Logistec Corporation, concernant les enjeux stratégiques dans l'Arctique.

Toutes les collectivités du Nunavut, a-t-elle rappelé, dépendent du réapprovisionnement par bateau. «Mais on y manque d'infrastructures maritimes de base, même de rampes; les plages sont dépourvues d'aires de travail sûres; il n'y a ni mouillages sécuritaires ni bouées d'amarrage pour les navires; les aides à la navigation sont rares et les cartes nautiques, rudimentaires.»

Depuis quelques années également, les opérations maritimes ont changé de façon radicale: remorqueurs et barges ont cédé la place aux allèges, puis à des navires plus nombreux et plus gros. Les projets miniers sont plus gros et plus nombreux, de même que les volumes de fret. Déjà que les conditions de navigation au Nunavut sont considérées comme «parmi les plus extrêmes de la planète».

La sécurité est devenue un dossier urgent, a déclaré M^{me} Paquin. Nous avons besoin de zones de rassemblement sûres et sécuritaires pour les enfants, celles qui existent sont trop encombrées. Il faudrait des plages dégagées, des clôtures, de l'éclairage et des rampes permettant l'accès par n'importe quelles conditions de marées. Et nous avons besoin de mouillages sûrs et de bouées de navigation pour que les navires puissent s'amarrer plus loin des côtes.

really to achieve self-sufficiency.”

Madeleine Paquin, President and CEO of Logistec Corporation, offers a number of observations and recommendations on Arctic policy issues.

All communities in Nunavut, she recalled, are dependent on marine re-supply. “But they lack basic marine infrastructure, including ramps; there are no safe or secure work areas on beaches; there are no safe anchorage or mooring buoys for vessels; there are few navigational aids and limited hydrographic charts.”

In recent years, too, Arctic marine operations have markedly changed, shifting from tug and barge to lightering operations to more and larger vessels. Mining projects are growing along with cargo volumes. Already, marine operating conditions in Nunavut are regarded as “among the most extreme on the planet.”

Safety has become an urgent matter, Ms. Paquin said. There's a need for child-safe and secure marine staging areas which are too crowded. This would entail cleared beaches, fences, lighting and ramps allowing access to water around tides. And there's a need for safe anchorage and navigation buoys for vessels mooring farther offshore from communities.

Fednav major historic role on the rise

For more than five decades, the Montreal-based Fednav Group has been active in the Arctic, taking

Le rôle historique majeur de Fednav devient de plus en plus dominant

Depuis plus de 50 ans, le Groupe Fednav de Montréal est actif ans l'Arctique et y prend part à tous les grands projets miniers. Le Groupe possède et exploite les plus gros et les plus puissants vraquiers brise-glaces du monde, l'**Umiak I** et le **MV Arctic**. Ces navires transportent des concentrés de métaux communs depuis Raglan (Québec) et Voisey's Bay au Labrador jusqu'au Port de Québec, et ils retournent dans le Nord après avoir chargé des cargaisons de réapprovisionnement dans les ports du Saint-Laurent.

L'**Umiak I** effectue de 10 à 14 voyages par année et transporte quelque 420 000 tonnes de concentré de nickel de la mine de Voisey's Bay Vale Inco.

«Outre l'**Umiak I**, des navires de Fednav et des navires affrétés à temps, renforcés pour la navigation dans les glaces, transportent des marchandises entre Voisey's Bay et l'Europe pendant une saison de navigation estivale prédéterminée», a déclaré au *Maritime Magazine* Tom Paterson, vice-président principal, Armement, Arctique et projets.

Dans sa liaison entre la mine de nickel Raglan Xtrata dans la baie de Déception et le Port de Québec, l'**Arctic** accomplit cinq ou six voyages en été et deux voyages en hiver. En moyenne, le navire transporte annuellement quelque 170 000 tonnes de fret.

L'année prochaine va ouvrir un nouveau chapitre dans les activités de Fednav dans l'Arctique à la suite de la signature il y a un an d'une entente avec Canadian Royalties pour le transport de concentrés de cuivre et de nickel du Nunavik dans le Nord du Québec jusqu'à des clientèles européennes ainsi que de fournitures minières importées d'Europe.

Un vraquier spécialisé de 25 000 tpl de classe Polaire 4 qui sera baptisé **MV Nunavik** est en construction au Japon dans le chantier naval TSU appartenant à la Japan Marine Limited. Le navire devrait être livré en janvier prochain, ce qui pourrait lui permettre de faire son premier voyage hivernal au premier trimestre de 2014.

«Nous collaborons étroitement avec nos partenaires de Canadian Royalties, a indiqué M. Paterson. Comme dans tout nouveau projet, il y a des obstacles à surmonter, et c'est tout particulièrement vrai compte tenu du climat arctique et de la dynamique des glaces dans la baie Déception.»

De plus, autre développement historique qui amènera bientôt Fednav à assumer un rôle de premier plan, l'expédition vers l'Europe du minerai de

part in all major mining projects in the region. It owns and operates the world's largest and most powerful ice-breaking bulk carriers, the **Umiak I** and the **MV Arctic**. These vessels carry base metal concentrates from Raglan, Québec, and Voisey's Bay, Labrador, to the Port of Québec, returning with re-supply materials loaded in St. Lawrence River ports.

The **Umiak I** is performing between 10 and 14 voyages a year in carrying about 420,000 tonnes of nickel concentrate from the Vale Inco mine in Voisey's Bay.

“In addition to the **Umiak I**, Fednav-owned vessels as well as time-chartered vessels with IC Ice Class notations transport cargo from Voisey's Bay to Europe during a pre-defined summer shipping season,” Tom Paterson, Senior Vice-President, Shipowning, Arctic and Projects, told *Maritime Magazine*.

On the service between Xtrata's Raglan nickel mine in Deception Bay and the Port of Québec, the **MV Arctic** is continuing to perform 5-6 summer voyages and two winter voyages. On average, the vessel transports some 170,000 tonnes annually.

Next year will mark a new chapter in Fednav's Arctic operations stemming from an agreement signed a year ago with Canadian Royalties for transporting nickel and copper concentrates from Nunavik in northern Québec to customers in Europe as well as imported mine supplies from Europe.

A dedicated 25,000 DWT, Polar Class 4 bulk carrier, to be called the **MV Nunavik**, is under construction at the TSU shipyard in Japan owned by Japan Marine Limited. Delivery is scheduled for this coming January, which would allow it to make its first winter voyage in Q1 2014.

“We are working closely with our partners at Canadian Royalties,” said Mr. Paterson. “As with any new project, there are hurdles that must be overcome, and this is especially true when you consider the Arctic climate and the ice dynamics at Deception Bay.”

Moreover, in another historic development involv-

*Fednav has ordered a Polar Class 4 bulk carrier, to be called the **MV Nunavik**, scheduled for delivery from Japan in January.*

Fednav a commandé un vraquier de classe polaire 4, qui prendra le nom de **MV Nunavik**, et dont l'arrivée du Japon est prévue pour le mois de janvier.



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





Message du ministre des Transports à l'occasion de la Journée maritime québécoise 2013

Considéré par l'ensemble des Québécoises et des Québécois comme l'une de nos plus grandes richesses, le fleuve Saint-Laurent est intimement lié à notre histoire. Ce géant majestueux a façonné notre imaginaire collectif et assure, encore et toujours, notre développement socioéconomique.

Le fleuve et la voie maritime constituent un exceptionnel corridor de transport de plus de 3 700 kilomètres, qui permet de pénétrer au cœur même de l'Amérique du Nord. Le réseau portuaire du Saint-Laurent joue également un rôle de premier plan dans nos échanges internationaux, en donnant un accès privilégié aux marchés d'outre-mer.

Je désire profiter de la tenue de cette Journée maritime québécoise pour souligner la contribution de tous ceux et celles qui travaillent quotidiennement à la mise en valeur et à la promotion du Saint-Laurent.

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

Sylvain Gaudreault



Message de l'adjointe parlementaire au ministre des Transports (volet transport maritime)

L'intégration du transport maritime dans les chaînes de transport nationales et continentales permet d'offrir des solutions compétitives aux expéditeurs. Cet élément stratégique est également avantageux puisqu'il permet de réduire considérablement les répercussions sociales et environnementales des activités de transport.

Depuis plusieurs années, le ministère des Transports est un acteur de premier plan dans la promotion et le développement du transport maritime au Québec. Cet engagement s'est traduit par une contribution active à de nombreuses études sur le sujet, par une participation à divers travaux de prospection ainsi que par la mise en place de programmes d'aide s'adressant aux expéditeurs et aux armateurs québécois.

La députée de Duplessis

Lorraine Richard



UN
QUÉBEC
POUR TOUS

Québec 



Desgagnés Transarctik

The MV Claude A. Desgagnés is pictured passing through the St. Lawrence Seaway on her way to Milne Inlet for the Baffinland Cargo Project.

Le **Claude A. Desgagnés** dans la Voie maritime, en route pour Milne Inlet afin de desservir le projet Mary River de la Baffinland.

fer extrait du gigantesque corps minéralisé de Mary River sur l'île de Baffin devrait débuter en 2015 à partir de Milne Inlet (voir autre article).

Dans l'ouest de l'Arctique par ailleurs, Fednav est active à Red Dog en Alaska depuis 24 ans avec un partenaire minier, Teck. Une combinaison de navires Panamax, Supramax et handysize, appartenant à Fednav ou affrétés à temps, transporte quelque 13 millions de tonnes par année de plomb et de zinc vers des destinations d'Europe et d'Asie ainsi qu'à Vancouver.

L'expansion des services de desserte maritime de l'Arctique

Waguhi Rayes, directeur général de Desgagnés Transarctik inc. (DTI), société du Groupe Desgagnés de Québec qui exploite une flotte de 18 navires déployée sur les marchés régionaux, internationaux et de l'est de l'Arctique, fait savoir qu'à la fin de la saison 2013, le transporteur aura probablement établi un nouveau record de volume pour les marchandises transportées vers le Nord.

L'an dernier, la Nunavut Sealink and Supply Inc. (NSSI), partenariat constitué de DTI, Co-Ops et d'organismes locaux de développement économique du Nunavut, a été chargée par le gouvernement du Nunavut de réapprovisionner 25 des 26 communautés du Nunavut.

M. Rayes attribue le solide rendement de DTI en 2013 à la demande issue des projets miniers principalement.

Un élément important a été le début des travaux de construction à la mine de Mary River de Baffinland. Ces travaux ont nécessité neuf cargaisons de navires – dont cinq ont été acheminées sous contrat par NSSI sous la gestion de Desgagnés Transarctik. Il y a eu aussi une forte

ing a predominant Fednav role in the near future, iron ore deposits from the massive Mary River orebody on Baffin Island are slated to be ready for shipping to Europe from Milne Inlet in 2015. (See separate report.)

Meanwhile, in the western Arctic, Fednav has been operating at Red Dog, Alaska for 24 years with mining partner Teck. A mixture of Panamax, Supramax and Handysize vessels, both Fednav owned and time-chartered, transport about 13 million tons a year of lead and zinc to destinations in Europe, Asia and Vancouver.

Expanding Arctic sealift services

Waguhi Rayes, General Manager of Desgagnés Transarctik Inc. (DTI), a unit of Quebec's Desgagnés Group operating a fleet of 18 vessels deployed on regional, international and Eastern Arctic markets, reports that by the end of the 2013 season, the carrier will have likely set another record in terms of northbound cargo volumes.

Last year, Nunavut Sealink and Supply Inc. (NSSI), the partnership that includes DTI, Co-Ops and local economic development entities in Nunavut, was mandated by the government of Nunavut to service 25 of the 26 Nunavut communities for their sealift needs.

Mr. Rayes attributes the strong DTI performance in 2013 mainly to mining project demands.

An important element was the start of construction work on Baffinland's Mary River mine. This required nine shiploads – five of which were contracted



EXPERT

FEDNAV | Partenaire d'affaires
Business partner



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



Groupe Desgagnés

The MV Zélada Desgagnés calls at Iqviq, the northernmost settlement in Nunavut.

Le Zélada Desgagnés à Iqviq, l'établissement le plus au nord du Nunavut.

augmentation des cargaisons destinées à des projets miniers courants au Nunavut, ainsi qu'une augmentation soutenue des volumes destinés aux collectivités nordiques.

Pendant la saison 2013, DTI a utilisé six de ses navires de cote glace, y compris la plus récente addition à sa flotte, le **Claude A. Desgagnés**, un cargo de transport lourd.

Selon M. Rayes, il est de plus en plus difficile d'assurer un bon équilibre entre la satisfaction des besoins des projets miniers et l'atteinte des objectifs prioritaires en matière de desserte maritime des collectivités.

Une autre priorité très importante, c'est la sécurité du transport des marchandises. Aucun effort n'est épargné sur ce plan.

«Ces dernières années, compte tenu de l'augmentation de la demande de transport de colis lourds et de cargaisons exceptionnelles, surtout pour le secteur minier, nous avons ajouté de plus grandes barges, des remorqueurs et des monte-charges plus puissants pour assurer le transfert sécuritaire des marchandises à destination du navire au mouillage jusque sur les têtes de plages.

«De toute évidence, cela permet de pallier en partie l'absence d'infrastructures maritimes adéquates – qui manquent dans la grande majorité des localités réapprovi-

with NSSI and managed by Degagnés Transarctik. There was also a surge in cargo destined for ongoing mining projects in Nunavut, plus a steady increase in northbound community volumes.

During the 2013 season, DTI utilized six of its ice-class vessels, including the most recent addition to the fleet, the **MV Claude A. Desgagnés**, that features heavy lift capacity.

Mr. Rayes evokes a mounting challenge to strike a balance between meeting mining project requirements and maintaining priorities in community cargo services.

Another highly important priority is to enforce safety in cargo operations. In this regard, no efforts or investments are spared.

“In recent years, with the increasing demand on carriage of heavy and dimensional cargo, mainly for the mining sector, we have added larger barges, more performing tugs and heavy-duty lifting platforms, for the safe transfer of cargo at destinations, from ship at anchor to the beachheads.

“In all evidence, this serves to compensate, in part, for the inexistence of adequate marine infra-

sionnées, surtout au Nunavut.»

Une autre compagnie maritime qui offre des services réguliers de desserte maritime dans l'est et l'ouest de l'Arctique de juillet à octobre est la Nunavut Eastern Arctic Shipping. Transport Nanuk de Montréal, filiale de Logistec, est actionnaire et gérante de NEAS, société de propriété majoritairement inuite.

En juillet dernier, NEAS a ajouté le **Mitiq** à la flotte de navires de propriété inuite qui comprend aussi l'**Umiavut**, l'**Avataq** et le **Qamutik**.

Construit en 1995, le **Mitiq**, d'une capacité de 730 conteneurs EVP, est un tweendecker polyvalent de cote glace 1, équipé de trois grues combinables de 60 tonnes faisant appel à des technologies de manutention de pointe. Le navire a quitté son port d'attache de Valleyfield avec une cargaison complète de conteneurs, d'automobiles et d'autres marchandises destinées à des collectivités du Nunavik et du Nunavut.

«La stratégie de renouvellement de la flotte de NEAS est un formidable succès, a déclaré la présidente et chef de la direction, Suzanne Paquin. NEAS investit dans des navires modernes battant pavillon canadien pour bonifier les services de transport de fret et améliorer l'expérience globale de desserte maritime des clients.»

Pour améliorer le service, NEAS a construit un nouveau bureau mobile plus grand, pour aider les clients sur la plage, en dehors de l'aire de travail maritime à Iqaluit.

structure – lacking in the great majority of sealift destinations, particularly in Nunavut.”

Another shipping line offering regular sealift services to the eastern and western Arctic communities between July and October is Nunavut Eastern Arctic Shipping. Montreal-based Transport Nanuk, a subsidiary of Logistec Corporation, is a shareholder and manager of NEAS, an Inuit-controlled company.

This past July, NEAS added the **MV Mitiq** to the fleet of Inuit-owned vessels which includes the **MV Umiavut**, the **MV Avataq** and the **MV Qamutik**.

Built in 1995 with a capacity of 730 TEUs, the **MV Mitiq** is an ice class 1, multi-purpose tweendecker with three combinable cranes of 60 tons offering advanced handling technologies. It left the base port of Valleyfield with a full load of containers, automobiles and other cargo destined for communities across Nunavik and Nunavut.

“The NEAS re-fleeting strategy is a huge success,” said President and CEO Suzanne Paquin. “NEAS is investing in modern Canadian-flag vessels, improving cargo services and enhancing the overall sealift experience for customers.”

As part of improved service, NEAS built a new, larger mobile office to assist customers on the beach outside of the marine work areas in Iqaluit. Jimmy Akavak, Nunavut representative for NEAS, affirms that the



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

THE CHALLENGES WE MEET

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

www.logistec.com



LOGISTEC



Transport Nunuk

The **MV Mitiq**, newest vessel in the sealift fleet of Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS), is shown departing from Valleyfield this past summer with a big load of essential resupply cargoes.

Le **MV Mitiq**, dernière addition à la flotte de desserte de la Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS), quittait Valleyfield l'été dernier avec un important chargement de fournitures essentielles.

Jimmy Akavak, représentant de NEAS au Nunavut, affirme que le nouveau bureau «rendra l'expérience de ramassage de cargaisons plus agréable, efficace et sécuritaire pour nos clients, employés et membres de la communauté».

Interrogé quant à savoir si le réchauffement planétaire et le recul des glaces ont eu un impact important sur les horaires de transport maritime, M^{me} Paquin admet que les saisons sont plus longues, jusqu'à 140 à 150 jours aujourd'hui contre 120 jours il y a quelques années. «Mais il peut y avoir d'énormes variations d'une saison à l'autre et il est donc impossible de prédire les conditions», a-t-elle déclaré au *Maritime Magazine*.

Services de transport par navire-citerne de Coastal Shipping de Terre-Neuve

Fondée en 1973, la Coastal Shipping Limited, division du puissant Woodward Group of Companies de Terre-Neuve, exploite une flotte de cinq pétroliers qui assure le ravitaillement en combustible des localités côtières de l'Arctique canadien ainsi que de Terre-Neuve-et-Labrador. Basée à St. John's, la Coastal Shipping ravitaille également les bases du NORAD dans le Grand Nord.

En plus de ravitailler en combustible les collectivités du Nord, la Coastal Shipping a aussi des navires disponibles pour les chartes-parties.

Le **Travestern** est la dernière addition à une flotte de navires-citernes qui comprend aussi l'**Alsterstern**, l'**Havelstern**, le **Nanny** et le **Dorsch**. La flotte est armée de juin à la fin de décembre. Les carénages sont effectués pendant l'hiver. **M**

new office "makes the cargo pickup experience more enjoyable, efficient and safe for our customers, employees and community members alike."

Asked if global warming and receding ice patterns have had a major impact on shipping schedules, Ms. Paquin acknowledges the seasons are longer, today stretching to 140-150 days compared to 120 days a number of years ago. "But there can be huge variations from season to season, with conditions not predictable by community," she told *Maritime Magazine*.

Newfoundland's Coastal Shipping tanker services

Established in 1973, Coastal Shipping Limited, a division of Newfoundland's powerful Woodward Group of Companies, operates a fleet of five oil tankers to provide fuel supply service to the Canadian Arctic and Newfoundland and Labrador coastal communities. Based in St. John's, it also supplies NORAD bases in the Far North.

In addition to the supply of fuel to Northern communities, it has ships available for charter contracts.

The **Travestern** is the latest addition to a tanker fleet also comprising the **Alsterstern**, the **Havelstern**, the **Nanny** and the **Dorsch**. The fleet is active between June and late December. Refits are carried out during the winter months. **M**

HELLO TO ALL OUR PARTNERS IN CHICAGO

High-efficiency intermodal platform. First-class rail and road links. Strategically located on the shortest route between the Midwest and Europe or the Mediterranean.

No wonder the Port of Montreal is connecting with partners across the globe.

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





Port de Sept-Îles

Eastern Arctic and Québec-Labrador projects remain significant

Encore de gros projets dans l'est de l'Arctique et le Québec-Labrador

Work is progressing on schedule for a multi-user dock at the Port of Sept-Îles that next spring is destined to play a vital role in iron ore exports to Asian steelmakers.

Les travaux se poursuivent selon l'échéancier pour la construction au port de Sept-Îles d'un quai multi-usager qui est destiné à jouer dès le printemps prochain un rôle capital pour l'exportation du minerai de fer vers les aciéries asiatiques.

Robert Gibbens

Le souvenir de la décennie de demande effrénée de matières premières qui a pris fin en 2008 s'estompe rapidement, mais les minières qui exploitent le minerai de fer dans le Québec-Labrador et l'est de l'Arctique prévoient une solide croissance pour les 10 prochaines années. Les perspectives sont donc bonnes pour le secteur maritime également.

Le super-cycle de croissance a donné naissance à quelques ambitieux projets d'exploitation du minerai de fer surfant sur le quadruplement des prix mondiaux. Certains d'entre eux ont été différés ou réduits l'an dernier quand la demande mondiale de minerai de fer et d'acier s'est affaïssée à cause du ralentissement économique en Chine, de la récession en Europe et du resserrement des marchés financiers.

Cependant, les prix du minerai de fer et de l'acier se sont récemment raffermis et les deux nouveaux projets miniers les plus avancés au Québec-Labrador – ceux de la New Millennium Iron appuyée par la société indienne Tata Steel et d'Alderon Iron Ore, partenaire du premier aciériste chinois Hebei Iron & Steel – progressent bien et leur première phase va ajouter des millions de tonnes de minerai de fer d'une

Memories of the ten-year commodity super-cycle that became history in 2008 are fading fast, but the Quebec-Labrador and Eastern Arctic region's iron ore mining industries still see solid growth over the next decade. The outlook, thus, also remains positive for the maritime sector.

The super-cycle spurred some ambitious iron ore mining projects, fed by a quadrupling in world prices. Some were put on ice or scaled back last year as global steel and iron ore markets buckled in the face of China's economic slowdown, Europe's recession and tightening financial markets.

However steel and iron ore prices have recently firmed and Quebec-Labrador's two most advanced new mining projects - New Millennium Iron Corp. backed by India's Tata Steel and Alderon Iron Ore Corp. partnered with China's biggest steelmaker Hebei Iron & Steel - are forging ahead with first-phase projects that will add many millions of tonnes of high-grade iron ore to world supply in 2014-16.

grande richesse à l'offre mondiale en 2014-2016.

Ces sociétés possèdent toutes au Québec-Labrador les réserves requises pour soutenir des projets à long terme produisant annuellement 20 millions de tonnes ou plus si la demande mondiale reprend et si les prix se stabilisent à des niveaux économiques.

L'expansion de la capacité du Port de Sept-Îles progresse

Le Port de Sept-Îles, qui est en train de procéder à d'importants travaux d'expansion, est prêt à relever les défis qui l'attendent. Le quai multiusager en eau profonde de Pointe-Noire sera achevé le printemps prochain au coût de 220 millions de dollars en respectant l'échéancier et le budget. La capacité de chargement annuelle initiale sera de 50 millions de tonnes, ce qui doublera presque la capacité actuelle et rapprochera de l'objectif de 100 millions de tonnes visé à moyen terme.

Le nouveau quai pourra accueillir simultanément deux grands minéraliers. La paire de chargeurs sera la plus grosse en Amérique du Nord.

Pierre Gagnon, PDG de l'Administration portuaire de Sept-Îles, a déclaré que le nouveau quai multiusager, financé à hauteur de 110 millions de dollars par le fédéral et le Port et de 110 millions par plusieurs sociétés minières, est «absolument vital» pour l'avenir à long terme de l'industrie.

«Le quai pourra accueillir les plus grands navires Chinamax de 350 000 à 400 000 tonnes de déplacement, ce qui permettra aux minières de profiter d'économies d'échelle», a déclaré M. Gagnon au *Maritime Magazine*. «Nous sommes un joueur relativement mineur dans la production mondiale de minerai de fer et il nous faut faire face à la concurrence des énormes volumes de l'Australie et du Brésil.»

M. Gagnon, un ancien ingénieur minier, a déclaré que c'est en Asie et en Chine que le potentiel de croissance de la demande pour les ressources métalliques du Québec-Labrador est le meilleur, avec l'Europe. Les aciéristes asiatiques veulent le minerai à très faible teneur en impuretés du Québec-Labrador qu'ils mélangent au minerai local plus pauvre dans leurs hauts fourneaux.

La capacité de chargement totale à Sept-Îles est actuellement d'environ 45 millions de tonnes, si l'on inclut les installations de la Compagnie minière IOC, et «nous utilisons la technologie la plus avant-gardiste pour que l'industrie soit concurrentielle», a-t-il ajouté.

«Le nouveau quai multiusager va presque doubler la capacité et il est conçu en fonction d'une expansion future, a-t-il poursuivi. À Sept-Îles, nous avons le minerai de fer dans le sang et nous savons que plusieurs gigantesques projets d'extraction attendent en coulisses. Cela nous permet de

These companies each have the Quebec-Labrador reserves in place needed to support long-term projects with annual production of 20 million tonnes or more if global demand picks up and prices stabilize at economic levels.

Port of Sept-Îles capacity expansion well in progress

The Port of Sept-Îles, moving towards completion of a major expansion, is ready to handle the challenges ahead. The \$220 million Pointe Noire deepwater multi-user dock will be completed on time and on budget next spring with initial annual loading capacity of 50 million tonnes. That will almost double Sept-Îles present capacity and bring it near the medium-term target of 100 million tonnes.

The new dock will be able to handle two large ore carriers simultaneously. The twin shiploaders will be the biggest in North America.

Pierre Gagnon, CEO of the Sept-Îles Port Authority, said the new multi-user dock, financed \$110 million by the Federal Government and the Port and \$110 million by several mining firms, is "absolutely critical" for the iron ore industry's long-term future.

"It will handle the largest Chinamax vessels with displacement of 350,000 to 400,000 tonnes, providing economies of scale for the mining companies," he told *Maritime Magazine*. "We're a relatively small player in the global iron ore business and we must compete with the huge volumes shipped by Australia and Brazil."

Mr. Gagnon, a former mining engineer, said Asia and China are the future top growth areas for Quebec-Labrador metals

resources along with Europe. Asian steelmakers want the region's super-low levels of contaminants and they mix the Quebec-Labrador ore with lower-grade local ore in their blast furnaces.

Sept-Îles's total loading capacity is now about 45 million tonnes, including the Iron Ore Co. of Canada's dock and "we're using the most avant-garde technology to help the industry compete," he added.

"The new multi-user dock will almost double this and it has been designed for future expansion," he said. "In Sept-Îles we've iron ore in our blood and we know several more massive iron mining projects are waiting in the wings. That gives us the optimism to foresee capacity rising to almost 200 million



New Millenium CEO Dean Journeaux says the mining enterprise will soon be shipping ore directly to Europe.

Selon le PDG de New Millenium, Dean Journeaux, la minière va sous peu commencer à expédier du minerai directement en Europe.

New Millenium Iron

songer pour le long terme à porter la capacité à près de 200 millions de tonnes, et, éventuellement, à la construction d'une seconde ligne de chemin de fer vers Sept-Îles pour acheminer ces volumes.»

En ce qui concerne le volume de fret, Sept-Îles est bien en avance sur 2012, avec 12,3 millions de tonnes à la fin de juin contre 11,8 millions de tonnes pendant la même période de l'année précédente. L'objectif est de 32 millions de tonnes pour toute l'année 2013 (28 millions de tonnes en 2012). Les principaux acteurs sont le service de navette de CSL avec des transporteurs long-courriers et des remorqueurs d'Océan pour certaines opérations.

Selon les minières qui exploitent le minerai de fer, la demande chinoise, fondée sur une croissance économique annuelle de 6 ou 7 %, va continuer de justifier une expansion future. Les hauts fourneaux de Chine consomment près de la moitié de la production mondiale de minerai de fer.

Le plus gros défi du Québec-Labrador est de contenir les coûts d'immobilisations et d'exploitation pour compenser les rigueurs du climat et les longs trajets de transport terrestre et maritime afin de pouvoir concurrencer le Brésil et surtout l'Australie.

La demande mondiale d'acier augmente de façon soutenue

«Nous prévoyons une hausse de la demande mondiale d'acier de 3 % par année», a déclaré Dean Journeaux, PDG de New Millennium. «La première phase de notre projet DSO (minerai à enfournement direct) de 560 millions de dollars US va bientôt débiter et nous allons commencer à expédier du minerai vers l'Europe où Tata est le plus important aciériste. Nous visons 4 millions de tonnes en 2014 et une augmentation subséquente à 6 millions de tonnes.»

Le projet d'exploitation Taconite de plusieurs milliards de dollars de New Millennium près de Schefferville est une entreprise à plus long terme.

tonnes in the long term, possibly with a second railway to Sept Îles to handle the volumes.»

In the current year, cargo volume at Sept-Îles is well ahead of 2012, with traffic at 12.3 million tonnes at the end of June versus the year earlier 11.8 million tonnes. The target for all of 2013 is about 32 million tonnes against 28 million in 2012. Among the continuing key active players are the CSL shuttle service with ocean-going carriers and Ocean tugboats in a number of operations.

The iron ore miners say Chinese demand, based on 6-7 per cent annual economic growth, will continue to be the driving force behind future expansion. China's blast furnaces consume almost half the world's total iron ore output.

Quebec-Labrador's biggest challenge is how to contain capital and operating costs to offset a harsh climate and lengthy land-sea transportation links in competition with Brazil and especially Australia.

Global steel demand on steady course

"We see global steel demand rising about 3 per cent annually," said Dean Journeaux, New Millennium's CEO. "Our \$560 million U.S. first-phase DSO (direct shipping ore) project will soon start shipping ore to Europe where Tata is a leading steelmaker. We target about 4 million tonnes in 2014 rising later to about 6 million tonnes."

New Millennium's multi-billion-dollar Taconite project near Schefferville is for the longer term.

Alderon has just placed big heavy process equipment orders with Metso Canada for its initial Quebec-Labrador mine with a target annual output of 3.5 million tonnes, rising later to 8 million tonnes, mainly for Asian markets. Hebei will take up to 60 per cent of the output.

CEO Tayfun Eldem, a former Iron Ore Co. of Canada executive, could sign another partnership and off-



SODES
SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT
www.st-laurent.org

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!



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



PORT
SEPT-ÎLES



Canada

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

Alderon vient tout juste de passer à Metso Canada des commandes de matériel lourd de traitement pour sa première mine du Québec-Labrador. La cible annuelle de production est de 3,5 millions de tonnes initialement, avec augmentation ultérieure à 8 millions de tonnes, surtout pour alimenter les marchés asiatiques. Hebei va acheter 60 % de la production.

Le PDG Tayfun Eldem, ancien dirigeant de la Compagnie minière IOC, pourrait signer sous peu un autre accord de partenariat et d'exploitation. La construction de la mine débutera plus tard cette année et la production commerciale devrait commencer vers la fin de 2015. Alderon pourra alors utiliser le quai en eau profonde.

Un autre aciériste chinois, Wuhan Iron & Steel Co. (Wisco), a déjà investi dans la mine du lac Bloom près de Fermont et pourrait appuyer un autre projet qui en est actuellement au stade de la planification. Les Chinois sont séduits par la faible teneur en impuretés des minerais du Québec-Labrador, ses réserves quasi inépuisables et ses réseaux efficaces de transport maritime et ferroviaire.

En juin, un consortium comprenant le premier aciériste sud-coréen Posco (Pohang Iron & Steel Co.) ainsi que China Steel Corp. de Taiwan a payé 1,1 milliard de dollars US une participation de 15 % dans les opérations minières d'Arcelor-Mittal Mines Canada au Québec-Labrador, avec les ententes d'exploitation assorties.

ArcelorMittal a aussi réaffirmé son engagement envers le gigantesque projet minier de Mary River dans le nord de l'île de Baffin (voir autre article). Dans la première phase, 3,5 millions de tonnes seront expédiées annuellement en Europe via Milne Inlet, la « Route du Nord », tandis que toutes les options demeurent à l'étude pour la « Route du Sud » par Steensby Inlet et le bassin Foxe. L'objectif initial de production était de 20 millions de tonnes ou plus via Steensby.

« Les travaux préparatoires à Mary River et au port de chargement de Milne Inlet sont couverts par l'autorisation environnementale du programme originel, mais les travaux subséquents font actuellement l'objet d'audiences publiques », a déclaré d'Iqaluit Ryan Barry, directeur administratif de la Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions.

L'an dernier, la chute des prix a forcé Cliffs Natural Resources à agir rapidement. La société a ralenti les activités de son usine de bouletage de Pointe-Noire et a retardé indéfiniment le doublement à 16 millions de tonnes de la production de l'aciérie et de la mine du lac Bloom.

Cliffs voit quand même toujours le lac Bloom et ses réserves comme « cruciaux » pour son avenir, tout comme la mine Wabush tout près – Cliffs a acheté antérieurement la totalité de Wabush et payé 4,9 milliards de dollars US pour le lac Bloom.



Tayfun Eldem, CEO of Alderon Iron Ore Corp., which is targeting mainly Asian markets when commercial production starts in 2015.

Tayfun Eldem, PDG d'Alderon Iron Ore Corp., qui cible principalement les marchés asiatiques pour le début de la production commerciale en 2015.

take pact soon. Mine construction starts late this year and commercial production is due late in 2015 when Alderon will be able to use the deepwater dock.

Another Chinese steelmaker, Wuhan Iron & Steel Co. (Wisco) had invested earlier in the new Bloom Lake mine near Fermont

and may back another project now in the planning stage. The Chinese are attracted by the low level of impurities in Quebec-Labrador ores, the almost inexhaustible reserves and efficient rail and water transportation systems.

In June, a consortium including South Korea's leading steelmaker Posco (Pohang Iron & Steel Co) and Taiwan's China Steel Corp. paid \$1.1 billion U.S. for a 15 per cent stake in ArcelorMittal Mines Canada Inc.'s Quebec-Labrador mining operations, with offtake agreements.

Also ArcelorMittal reaffirmed its commitment to the massive Mary River mining project on North Baffin Island (see separate report). The first phase will ship about 3.5 million tonnes annually to Europe via Milne Inlet, the "Northern route", while all options are being studied for the "Southern route" via Steensby Inlet and Foxe Basin. The original target production was 20 million tonnes or more via Steensby.

"The preparatory work at Mary River and the Milne Inlet loading port is covered by the environmental approval of the original program, but further development is being examined in public hearings right now," said Ryan Barry, Executive Director, Nunavut Impact Review Board, from Iqaluit.

Last year's price collapse prompted fast action by Cliffs Natural Resources Inc. It has idled its Pointe Noire pelletizing plant and delayed the doubling of its Bloom Lake mine and mill to 16 million tonnes indefinitely.

But Cliffs still regards Bloom Lake and its reserves as "key" to its future, along with Wabush Mines nearby - Cliffs earlier bought all of Wabush and paid \$4.9 billion U.S. for Bloom Lake.

ARCTIC SEALIFT YOU CAN DEPEND ON

“RELIABLE”

“OUTSTANDING CUSTOMER SERVICE”

“★★★★★”

“FLEXIBLE SCHEDULES AND EXPERT PLANNING”

“INUIT OWNERSHIP AND EMPLOYMENT”



Succeed with **NEAS**

Reserve online **www.NEAS.ca**

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



Le Groupe Rio Tinto a mis en vente sa participation de 58 % dans la Compagnie minière IOC, principal producteur du Québec-Labrador avec ses 20 millions de tonnes de capacité. Selon certaines sources, les offres reçues de sociétés chinoises et d'une compagnie canadienne sont inférieures au prix demandé de 3,5 milliards de dollars US. Rio Tinto s'est borné à déclarer qu'il avait reçu quelques offres «intéressantes».

Rio privilégie l'expansion de ses mines de minerai de fer australiennes très rentables pour répondre à la demande asiatique à plus long terme.

Tout le minerai du Québec-Labrador est transporté à Sept-Îles par le chemin de fer QNS&L qui appartient à IOC, et à Port-Cartier par le chemin de fer privé d'ArcelorMittal Canada. QNS&L, un chemin de fer sous régie publique, a de toute évidence des limites à plus long terme.

Une étude commanditée par le Canadien National, la Caisse de dépôt et placement, gestionnaire québécoise de fonds de pension, et plusieurs sociétés minières, pour examiner la faisabilité de la construction d'une voie ferrée de 800 kilomètres au coût de 5 milliards de dollars entre les mines et le Saint-Laurent a été suspendue en février à cause de retards dans les projets.

Selon les analystes, bon nombre de projets audacieux comme celui d'Adrian Resources Inc. pourraient être retardés de quelques années dans la région de Schefferville, mais ce ne sont pas les propositions qui manquent. Oceanic Iron Ore veut mettre en valeur ses réserves d'Ungava dans le Nord

Rio Tinto Group has put its 58.0 per cent stake in Iron Ore Co. of Canada, the biggest Quebec-Labrador producer with capacity of about 20 million tonnes, on the block. Some reports say the bids from Chinese resource companies and a Canadian firm fell short of the US\$3.5 billion asking price. Rio said only it has had some "interesting" offers.

Rio is focused on expanding its highly profitable Australian iron ore mines in line with longer-term Asian demand.

All the Quebec-Labrador ore moves to Sept Îles via the IOC-owned Quebec North Shore & Labrador Railway and ArcelorMittal Canada's private line to Port Carter. QNS&L, a public regulated line, clearly has longer-term limits.

A feasibility study, sponsored by Canadian National Railway Co., Quebec's pension fund manager the Caisse de depot et placement and several mining firms, covering construction of a \$5 billion 800-kilometre railway from the mines to the St. Lawrence, was put on hold in February due to project delays.

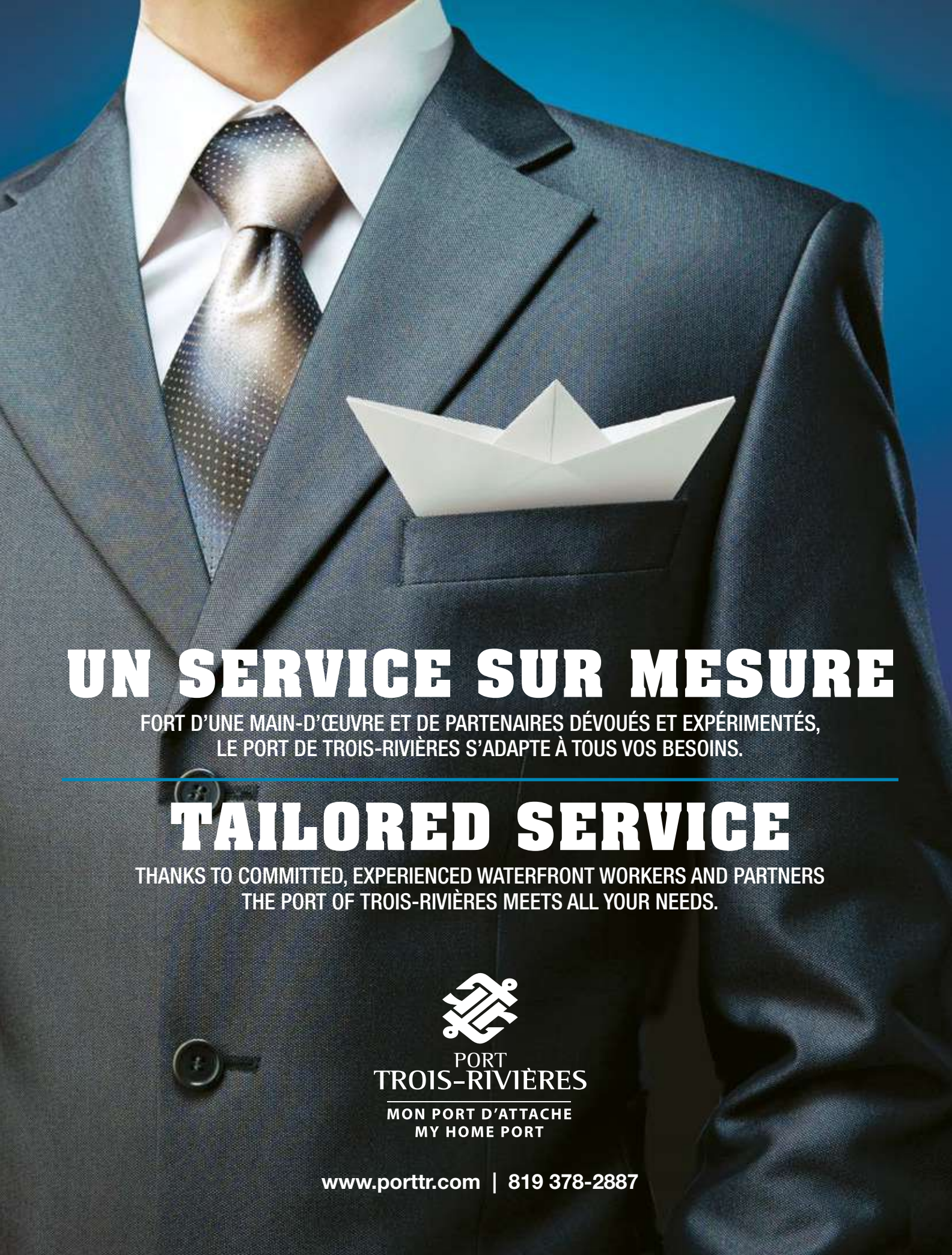
Many imaginative projects in the Schefferville region, such as Adrian Resources Inc., may well be delayed for some years, analysts say, but there is no shortage of proposals. Oceanic Iron Ore Corp. wants to develop its Ungava reserves in Northern Quebec



New Millenium

Construction activity at the New Millenium mine in the Labrador Trough which is slated to start shipping ore in 2014.

Travaux en cours à la mine de New Millenium dans la fosse du Labrador d'où l'expédition de minerai est censée débuter en 2014.



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

québécois et les expédier par le port de Baie-Déception, construit à l'origine pour les exportations d'amiante dans les années 1970. New Millennium croit toujours en la rentabilité de l'acheminement de fines frittées vers le Sud par stéréoduc.

Trente et un millions de tonnes de fret (presque exclusivement du minerai de fer) seront expédiés à Sept-Îles cette année contre 28 millions de tonnes en 2012. La première phase des deux nouveaux projets pourrait ajouter près de 10 millions de tonnes dans les deux ou trois prochaines années.

Cela ferait du Québec-Labrador, avec Mary River sur l'île de Baffin, la troisième région mondiale en importance pour l'exploitation et le traitement du minerai de fer, après le Brésil et l'Australie.

Clientèle pour le transport maritime

L'expansion ouvrira de nouveaux horizons à des transporteurs et entreprises de service maritime comme Logistec qui, avec le Groupe Desgagnés, est une entreprise dominante dans le secteur de la desserte maritime du Saint-Laurent et de l'est de l'Arctique. Les deux entreprises ont récemment augmenté leur capacité.

«Nous savons que beaucoup de nos clients sont à la merci de la volatilité des marchés des produits de base, mais nous suivrons de près l'évolution d'ici cinq ans, car de nouveaux projets miniers arrivent à maturité et exigent davantage de services maritimes», a déclaré Madeleine Paquin, présidente et chef de la direction de Logistec.

L'industrie minière a réagi avec prudence à la version élargie que le gouvernement du Parti québécois a proposée du Plan Nord des libéraux de Jean Charest qui devait injecter 80 milliards de dollars dans les régions peu peuplées du Centre-Nord québécois.

Le «Nord pour tous» transfère à la Stornoway Diamond, exploitante de la mine diamantifère Renard, une partie du coût de construction d'un prolongement toutes saisons de la Route 167 entre Chibougamau et Mistassini

and ship via the Deception Bay port originally developed for asbestos exports in the Seventies. New Millennium still believes in the economics of moving fine sinter ore south by slurry pipeline.

Port of Sept-Îles will move about 31 million tonnes of cargo (almost all iron ore) this year, up from 28 million tonnes in 2012. The two new first-phase projects could add almost 10 million tonnes in the next two or three years.

That would make Quebec-Labrador, along with Mary River on Baffin Island, the world's third biggest iron ore mining and processing region after Brazil and Australia.

Opportunities for marine shipping

Expansion will bring new opportunities for shipping and marine service firms such as Logistec Corp., which with Groupe Desgagnés Inc., leads the Lower St. Lawrence and Eastern Arctic sealift business. Each recently added new capacity.

«We know many of our clients are at the mercy of volatile commodity markets, but we're keeping our eyes closely on the next five years as new mining projects mature and demand more extensive marine services," said Madeleine Paquin, Logistec's President and CEO.

The mining industry has reacted cautiously to the Parti Quebecois Government's scaled-down version of the Charest Liberals' Plan Nord to spur investment of \$80 billion in sparsely populated North-central Quebec.

The "Nord pour Tous" plan shifts some of the cost of building an all-weather Route 167 extension (243 kilometres) from Chibougamau to Mistassini on to Stornoway Diamond Corp., developer of the Renard diamond mine. The Government sees savings of at least \$124 million, but the mining industry had regarded the 167 extension from Chibougamau as a

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



Groupe Desgagnés

The Rosaire A. Desgagnés with a barge delivering supplies at Milne Inlet as part of the annual Arctic sealift.

Le **Rosaire A. Desgagnés** et une barge livrent des approvisionnements à Milne Inlet dans le cadre de la desserte annuelle de l'Arctique.

(243 kilomètres). Le gouvernement prévoit épargner au moins 124 millions, mais pour l'industrie minière, le prolongement de la 167 depuis Chibougamau représentait une sorte de «cordon ombilical» pour la mise en œuvre de nouveaux projets aussi loin au nord qu'au Québec-Labrador et pour permettre un accès toutes saisons moins coûteux.

Le projet uranifère Matoush de Ressources Strateco inc. a été mis en veilleuse après que le gouvernement a décrété un moratoire sur l'exploration future.

Impact de la révision de la Loi sur les mines

L'impact de la révision de la Loi sur les mines du Québec a suscité beaucoup plus de passion parce que celle-ci prévoit une majoration des redevances et des impôts dans une période où la plupart des marchés des métaux sont déprimés.

Dans un document publié avant l'élection de 2012, le PQ proposait de presque doubler les redevances sur la valeur de la production pour les porter à un taux surprenant de 30 %. Il prétendait que l'industrie minière ne payait pas sa juste part d'impôt et que certaines entreprises ne payaient rien du tout. L'Institut Fraser a fait régresser le Québec de la deuxième à la 11^e place dans son classement des juridictions minières les plus attrayantes.

Après son élection, le gouvernement a proposé que toutes les entreprises minières paient un impôt minimum de 1 % sur la valeur brute du minerai extrait et 4 % de plus si cette valeur excède 80 millions de dollars, ou encore un impôt gradué basé sur la marge de profit du producteur qui serait initialement de 16 % et pourrait atteindre 28 %.

Il y aurait de meilleurs incitatifs à la transforma-

“spine” to encourage new projects as far north as Quebec-Labrador and providing lower-cost year-round access.

Strateco Resources Inc.'s Matoush uranium project, in that region, has been put on ice after the Government placed a moratorium on future exploration.

Impact of Québec Mining Act revisions

The PQ government's revision of the Quebec Mining Act has generated much more heat, since it implies higher royalties and taxes just when most metal markets are in the dumps.

In a pre-2012-election paper, the PQ proposed to almost double royalties on production value to an astonishing 30 per cent. It claimed the mining industry was not contributing its fair share of taxes and some firms were not paying anything at all. The Fraser Institute downgraded Quebec from second to 11th place on its list of the world's most favorable mining jurisdictions.

After taking power, the Government proposed that all mining firms pay a minimum tax of 1% of a mineral's value at the mineshaft head, plus 4 % if the value is more than \$80 million, or a graduated tax based on a producer's profit margin, starting at 16 % and potentially rising to 28%.

There would be enhanced processing allowances and some other offsets and Resources Minister Martine Ouellet has hinted at greater flexibility



The Bay of Sept-Iles and Port of Sept-Iles are open year-round for shipping.

La baie et le port de Sept-Îles sont ouverts toute l'année à la navigation.

tion et certaines autres compensations. La ministre des Ressources naturelles Martine Ouellet a aussi fait miroiter une plus grande souplesse pendant les audiences à l'Assemblée nationale. Elle espère faire adopter la version définitive de la loi au début de l'année prochaine.

Selon Renault Lortie, associé dans le cabinet d'experts-conseils KPMG-Secor de Montréal, les plus petits acteurs seraient les plus touchés par le régime fiscal proposé et pourraient avoir plus de difficulté à trouver des capitaux pour de nouveaux projets. Pour les plus gros acteurs, c'est à plus long terme que les répercussions se feront sentir.

«L'industrie a assoupli sa position et le gouvernement paraît plus ouvert à réviser certaines parties de sa nouvelle loi, a-t-il déclaré. Il y a déjà eu trois tentatives pour en arriver à de nouvelles dispositions acceptables, à savoir la version Charest et les deux tentatives du Parti québécois. Si nous mettons tous la main à la pâte, nous pouvons réussir.»

M. Lortie a rappelé qu'il y a 25 ans, sous l'ancien régime fiscal, la mine d'or LaRonde dans le Nord québécois ne versait pas de redevances, mais que c'est ce qui a permis la poursuite de l'exploration, la mise en valeur du gros gisement LaRonde II et la survie de la mine.

Les analystes font aussi valoir que le régime fiscal n'est pas le seul facteur qui entre en jeu. Toute baisse d'activité, qu'elle soit due à la volatilité des marchés ou aux politiques gouvernementales, entraîne une réduction des recettes fiscales provenant des impôts des particuliers et des entreprises. **M**

during National Assembly hearings. She aims to bring the final version of the Act into law early next year.

Renault Lortie, partner at management consultants KPMG-Secor in Montreal, said smaller players would be affected most by the new tax regime and may find it more difficult to raise money for new projects. Large players will feel the impact in the longer term.

"The industry has moderated its position and the Government seems more open to review parts of its new Act," he said. "We've had three kicks at the bucket to produce an acceptable new law, counting the Charest version and two Parti Québécois attempts. If we work together we can succeed."

He recalled that 25 years ago, under the ruling tax regime, the LaRonde gold mine in northern Quebec did not pay royalties, but this allowed the owner to continue exploration and develop the big LaRonde II deposit at depth and lengthen the mine's life.

Also analysts point out that the mining tax regime isn't the only factor. Any decline in activity, whether from market volatility or certain government policies, reduces personal and business tax revenues. **M**



Several hundred workers are busily preparing the Mary River project for mining operations to start in 2014.

Des centaines de travailleurs s'affairent à préparer le projet de Mary River pour le début des opérations minières en 2014.

Vast Mary River project enters new phase

Le gigantesque projet de Mary River entre dans une nouvelle phase

Robert Gibbens, Leo Ryan

Selon les plans initiaux grandioses, Mary River devait produire de 18 à 20 millions de tonnes de minerai de fer riche qui allaient être expédiées toute l'année en Europe sur de grands vraquiers. En bref, un gigantesque projet de transport maritime et d'exploitation minière de 4 milliards de dollars US, capable de transformer l'économie du Nunavut et de l'île de Baffin.

L'an dernier toutefois, le fléchissement de la demande mondiale d'acier, la récession en Europe et le ralentissement économique en Chine ont durement frappé les prix du minerai de fer – qui sont tombés sous les 100 \$ US la tonne, à peine la moitié de leurs sommets récents. Par conséquent, la propriétaire, ArcelorMittal S.A., a réduit son objectif à 3,5 millions de tonnes par année alors que les analystes

Under the initial grandiose plans, Mary River was to produce 18 to 20 million tonnes of high-grade iron ore for year-round shipment in large bulk carriers to Europe. In short, a \$4 billion U.S. elephant-size mining and sea transportation project to transform Baffin Island and Nunavut's economy.

But last year's sagging global steel demand, the European recession and China's economic slowdown hit iron ore prices hard - - to below \$100 U.S. a tonne or half their recent highs. Consequently, owner ArcelorMittal S.A. reduced its Mary River commitment to 3.5 million tonnes annually as analysts pointed to the steelmaker's massive debt and doubted the original target would ever be met.



A night scene at the Baffinland exploration camp this past summer.

Scène nocturne au campement d'exploration de la Baffinland l'été dernier.

Baffinland Iron Mines Corporation

pointaient du doigt la dette énorme de l'aciériste et doutaient que la cible initiale puisse un jour être atteinte.

Les marchés du minerai de fer et de l'acier ont enfin commencé à se redresser. Un autre chapitre s'ouvre dans l'histoire du gigantesque corps minéralier de Mary River, découvert en 1962 par le réputé géologue Murray Watts à 1 000 kilomètres au nord-ouest de la capitale du Nunavut, Iqaluit.

Après avoir pris la parole au 23^e Congrès minier mondial à Montréal, Steve Wood, vice-président d'Arcelor Mittal, Iron Ore Americas, a réaffirmé en août dernier que la compagnie avait toujours des plans pour la mise en valeur à long terme des gisements de Mary River.

Dans une première phase, le minerai de Mary River sera expédié par camion à une centaine de kilomètres, jusqu'à Milne Inlet sur la côte nord de l'île de Baffin où il sera stocké avant d'être chargé sur des minéraliers qui le transporteront en été principalement en Europe.

La Route du Sud proposée initialement aurait permis de transporter des volumes beaucoup plus considérables de minerai de Mary River par train, jusqu'au port de Steensby Inlet, distant de 150 kilomètres, d'où il aurait été expédié à longueur d'année vers l'Europe et d'autres marchés à bord de minéraliers de 190 000 tonnes. Steensby jouit de conditions de glace qui sont jugées favorables, mais la construction d'une voie ferrée aurait coûté à elle seule 1,5 milliard de dollars selon les estimations.

Le 13 septembre dernier, la Baffinland Iron Mines Corporation a annoncé ce qui a été décrit comme «la décision officielle» d'aller de l'avant avec les activités de construction approuvées associées au projet de Mary River.

«Nous avons pris cette décision au terme de nombreuses années d'évaluations environnementales et de négociations», a déclaré le président et chef de la direction de Baffinland, Tom Paddon. L'annonce a suivi l'élaboration de

Yet, steel and iron ore markets have begun to improve. The story of the massive Mary River orebody, found by famed geologist Murray Watts in 1962 and lying 1,000 kilometres northwest of Nunavut's capital Iqaluit, is beginning another chapter.

Steve Wood, ArcelorMittal's Vice-President, Iron Ore Americas, last August reaffirmed the company's future plans for long-term development of the Mary River deposits after addressing the 23rd World Mining Congress held in Montreal.

Under a first phase, the Mary River ore will be trucked about 100 kilometres to Milne Inlet on Baffin's north shore, where it will be stockpiled prior to loading on to ore carriers for summer shipment mainly to Europe.

The Southern Route, as originally proposed, would have moved much bigger volumes of Mary River ore 150 kilometres by rail to port at Steensby Inlet for year-round shipment to Europe and other markets in 190,000-tonne ore carriers. Steensby has what is regarded as favourable ice conditions, but building the railway track alone would cost an estimated \$1.5 billion.

This past September 13, Baffinland Iron Mines Corporation, announced what was described as the "formal decision" to proceed with approved construction activities associated with the Mary River project.

"Many years of environmental reviews and negotiations have led us to be able to reach this decision," said Baffinland President and CEO Tom Paddon. The announcement followed the completion of the Inuit Impact Benefit Agreement and Commercial Production Lease – which were executed jointly on September 6 with the Qikiqtani Inuit Association.

l'Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuits et du bail pour la production commerciale – qui ont été signés conjointement le 6 septembre avec la Qikiqtani Inuit Association.

Selon Eric Madsen, vice-président de la Baffinland Iron Mines Corp., filiale d'ArcelorMittal, on se concentre sur les infrastructures minières et la construction de liens routiers avec Milne Inlet. Des camps modulaires, des véhicules, des génératrices diesel, d'autres pièces d'équipement et des réserves de carburant sont arrivés par bateau l'été dernier. Environ 300 personnes travaillent à la mine et 150 autres au port et au quai de chargement de Milne Inlet.

«On est en train d'améliorer la bande d'atterrissage de Mary River et une petite équipe a travaillé tout l'hiver à la route», a déclaré M. Madsen.

Les réserves quasi inépuisables de Mary River contiennent en moyenne 60 % ou plus de fer d'une teneur en impuretés exceptionnellement faible. Le minerai doit être concassé, lavé et criblé, mais il n'a pas besoin d'être concentré, ce qui améliore considérablement la viabilité économique du projet. Beaucoup pensent que Mary River sera développé par étapes.

Rôle important de Fednav

Par ailleurs, au siège de Fednav à Montréal, les spécialistes chargés de préparer les opérations de transport dans la région arctique s'affairent aux préparatifs logistiques pour acheminer les gigantesques réserves de minerai jusqu'aux marchés. Depuis le départ, Fednav est le principal partenaire de transport maritime pour le grand projet de l'île de Baffin.

Le début de l'expédition du minerai de la mine de Mary River est prévu pour 2015. L'exploitation proprement dite devrait commencer en 2014.

Tom Paterson, vice-président principal, Armement, Arctique et projets, a déclaré au *Maritime Magazine* que le minerai serait alors expédié de Milne Inlet par mer, en Europe exclusivement, pendant les quelque 75 jours que dure la saison de navigation estivale.

Dans la première phase, un total de 3,5 millions de tonnes sera expédié annuellement à bord d'une combinaison de navires Supramax de cote glace 1C appartenant à Fednav et de navires Panamax affrétés non renforcés contre la glace. En tout, on fera appel à 50 navires par saison.

«Les navires Supramax à coque renforcée pour la glace de Fednav seront utilisés au début et à la fin de la saison de navigation, période où il faut parfois se frayer un chemin dans de la glace de 30 à 40 cm d'épaisseur», a indiqué M. Paterson.

Dans la phase 2, Fednav prévoit utiliser des navires Cape-size PC4 pour l'expédition à partir de Steensby Inlet. **M**

Eric Madsen, Vice-President of ArcelorMittal subsidiary Baffinland Iron Mines Corp., said work is focussed on the mine's infrastructure and building the road connection with Milne Inlet. Camp modules, vehicles, diesel generators, other equipment and fuel supplies arrived by sealift this past summer. About 300 work at the minesite and another 150 at the Milne Inlet port and loading dock.

“The Mary River airstrip is being upgraded and a smaller team will be working on the road through the winter,” Mr. Madsen said.

Mary River's almost inexhaustible reserves average 60 % or more iron, with unusually low impurities. The ore needs crushing, washing and screening but not concentration, thereby improving the project's economic viability significantly. Many see Mary River being developed in phases.

Major Fednav shipping role

Meanwhile, at the Montreal headquarters of Fednav Limited, the specialists in charge of preparing shipping operations in the Arctic region are busily laying out the transportation logistics for getting the huge ore reserves to markets. From the outset, Fednav has been the lead shipping partner in the great undertaking on Baffin Island.

The ore cargo from the Mary River mine is slated to be ready for shipment in 2015 after mining

operations will have commenced in 2014.

“Milne Inlet will be used to ship cargo during the about 75-day summer shipping season, with all cargo destined for Europe,” Tom Paterson, Fednav Senior Vice-President, Shipowning, Arctic and Projects, told *Maritime Magazine*.

Under the Phase 1 stage, the total annual cargo of 3.5 million tonnes will be shipped on a mixture of Fednav-owned Ice Class 1C Supramax vessels and on non-ice class chartered Panamax vessels. All told, it will amount to about 50 ships a season.

“The Fednav-owned Ice Class 1C Supramax vessels will be used at the beginning and conclusion of the summer shipping season, when operations could encounter 30-40 cms of ice,” Mr. Paterson said.

Once Phase 2 goes on stream, Fednav plans to make use of PC4 Capesize vessels, with cargo being loaded at Steensby Inlet. **M**



Leo Ryan

Tom Paterson is a key executive at Fednav overseeing Arctic shipping projects.

Tom Paterson est un dirigeant-clé chez Fednav. Il supervise les projets de transport maritime dans l'Arctique.



Manitoba's remote Port of Churchill on Hudson Bay has traditionally concentrated on export grain shipping.

Le port manitobain éloigné de Churchill dans la baie d'Hudson était traditionnellement utilisé surtout pour l'expédition par bateau des exportations de céréales.

Expédition de pétrole par le port subarctique de Churchill?

Sub-Arctic Port of Churchill as oil shipping gateway?

Leo Ryan

Depuis longtemps, ce sont les céréales qui constituent le gros du fret manutentionné au port manitobain de Churchill dans la baie d'Hudson pendant la brève saison de navigation arctique comprise entre juillet et la fin d'octobre.

Depuis des années, Omnitrax de Denver, propriétaire de la Hudson Bay Port Company et de la Hudson Bay Railway, cherche à diversifier la clientèle de l'unique port maritime arctique du Canada, avec un succès limité toutefois. Cet objectif est devenu encore plus pertinent à cause du démantèlement l'an dernier de la Commission canadienne du blé, longtemps le plus gros client du port.

Récemment toutefois, une proposition pour Churchill a suscité une attention nationale: le port pourrait servir à l'expédition par pétroliers du brut de l'Alberta et de la Saskatchewan vers les marchés de l'Europe et de la côte est de l'Amérique du Nord.

Cela serait bien sûr contraire à une tradition bien établie selon laquelle les raffineries canadiennes de la côte Est importent leurs charges d'alimentation de fournisseurs de la mer du Nord et du Moyen-Orient.

La proposition coïncide avec les incertitudes entourant l'avenir des pipelines Northern Gateway et Keystone XL.

Les observateurs font aussi remarquer que pour se

Manitoba's Port of Churchill on Hudson Bay has long relied on grain for the bulk of its cargo operations during the short Arctic shipping season between July and the end of October.

For a number of years, Denver-based Omnitrax, owner of the Hudson Bay Port Company and of the Hudson Bay Railway, has been looking to diversify the business base of Canada's sole Arctic seaport - with limited success. This goal has been reinforced by last year's dismantling of the Canadian Wheat Board, the port's longtime biggest customer.

But recently, a proposal involving Churchill drew national attention: as a gateway for moving crude oil from Alberta and Saskatchewan by tankers to markets in Europe and the East Coast of North America.

Among other things, this would run counter to well-established crude oil flows, in which Canadian refineries on the east coast import their feedstock from North Sea and Middle East suppliers.

The proposal coincides with uncertainties surrounding the futures of the Northern Gateway and Keystone XL pipelines.

Observers also point out that getting the unrefined oil to Churchill for re-loading onto Panamax-

rendre à Churchill afin d'être transbordé sur des pétroliers de classe Panamax, le pétrole non raffiné devrait voyager par train dans le nord du Manitoba – scénario très préoccupant et susceptible de contestation après le désastre de Lac-Mégantic au Québec en juillet.

Le président d'Omnitrax Darcy Brede a déclaré en conférence de presse à Winnipeg en août que la société était en contact avec deux douzaines de producteurs de pétrole, d'éventuels expéditeurs. Il n'a toutefois pas révélé leur identité.

Jeff McEachern, directeur exécutif de la Churchill Gateway Development Corporation, soutient que l'option Churchill offre «un avantage compétitif sur le plan des coûts» pour l'expédition de pétrole vers une foule de destinations pendant une brève période de temps chaque année.

Si tout se déroule selon les plans, Omnitrax expédierait 330 000 barils de pétrole pendant une période d'essai cet automne.

La société a annoncé qu'elle dépenserait d'ici là plusieurs millions de dollars pour améliorer le système de manutention du pétrole à Churchill. Les améliorations porteraient la capacité de pompage à 3 000 gal/min (800 gal/min à l'heure actuelle).

L'approbation par Transports Canada d'une phase commerciale et 10 escales éventuelles de pétroliers à Churchill par saison d'ici 2015 nécessiteraient des millions de dollars de dépenses d'immobilisations pour renforcer le pipeline qui transporterait le pétrole, ajouter des pompes et apporter d'autres améliorations.

Même si Winnipeg a récemment aidé à financer l'amélioration des voies ferrées construites sur le permafrost, le ministre des Transports du Manitoba, Steve Ashton, a émis de sérieuses réserves concernant la possibilité de transporter du pétrole dans le Nord, un environnement vulnérable et une destination écotouristique recherchée pour l'observation des ours polaires, des baleines et des oiseaux. «La tragédie de Lac-Mégantic a été un signal d'alarme pour tous les Canadiens», a-t-il déclaré à la fin de septembre.

Pendant une année moyenne, quelque 500 000 tonnes de céréales partent de Churchill. En 2013, ce total friserait les 600 000 tonnes selon les prévisions.

Quelques exemples de diversification

En 2007, un navire de la Murmansk Shipping Company a déchargé la première cargaison d'engrais arrivant de Russie. Une fois vide, le navire russe a chargé 20 000 tonnes de blé pour l'Italie. Ce fut toutefois un rare exemple d'expédition bilatérale et de diversification du fret transocéanique à Churchill.

En 2007 également, le gouvernement du Manitoba a appuyé un concept de «passerelle arctique» pour un corridor commercial maritime réservé entre Churchill et Murmansk à cause du réchauffement planétaire de plus en plus présent. Le ministère russe des Transports a en outre laissé entendre que la flotte russe de brise-glaces modernes pourrait tenir la route polaire ouverte pendant presque toute l'année.

Il n'y a toutefois pas eu de suivi concret. Et Omnitrax n'a pas eu non plus beaucoup de succès avec sa proposition de 2011 d'utiliser le Port de Churchill comme point d'entrée pour de l'équipement industriel hors format fabriqué en Asie et destiné aux sables bitumineux albertains. 

class tankers will require transporting it through Northern Manitoba by rail – a highly-sensitive and challenging scenario in the wake of the Lac-Mégantic disaster in Québec in July.

Omnitrax President Darcy Brede told a press conference in Winnipeg last August that the company has been in contact with two dozen oil producers as potential shippers. Their identities were not disclosed.

Jeff McEachern, Executive Director of the Churchill Gateway Development Corporation, has affirmed that the Churchill option offers “a competitive cost advantage” for shipping oil to many destinations for a short period of time each year.

If matters go according to plan, Omnitrax would ship 330,000 barrels of oil in a trial run this fall.

Between now and then, Omnitrax has announced it will be spending several million dollars on upgrading Churchill's oil-handling system. This would boost the oil-pumping capacity to some 3,000 gallons per minute versus the current 800 gallons per minute.

Approval by Transport Canada of a commercial phase, and potentially 10 tankers calling at Churchill per season by 2015, would entail millions of dollars of capital expenditures to beef up the pipeline needed to transfer oil, to add pumps, and complete other improvements.

While the Winnipeg government has helped to fund upgrades in recent years of the rail line built on permafrost, Manitoba Transportation Minister Steve Ashton expressed strong reservations over plans to transport oil in a fragile northern environment known as a popular ecotourism destination for polar bear, whale and bird watching. “Lac-Mégantic was a wake-up call for all Canadians,” he said in late September.

During an average year, Churchill ships about 500,000 tonnes of grain. In 2013, the total is forecast to approach 600,000 tonnes.

Few examples of cargo diversification

In 2007, a Murmansk Shipping Company vessel discharged the first inbound fertilizer cargo from Russia. Upon discharge, the Russian vessel was loaded with 20,000 tonnes of wheat destined for Italy. But this was one of the rare instances of two-way shipments and ocean cargo diversification for Churchill.

In 2007, too, the Manitoba government supported a so-called Arctic Bridge concept for a dedicated maritime trade corridor between Churchill and Murmansk as global warming was taking hold. The Russian Transport Department, moreover, suggested the country's fleet of modern icebreakers could keep the polar route open virtually year-round.

However, there was no concrete follow-through in the end. And neither has Omnitrax gained much traction from its 2011 proposal to use the Port of Churchill as an entry point for oversized industrial equipment made in Asia for use in the Alberta tar sands. 



NTCL

Operating out of Hay River, Alberta, Northern Transportation Company operates a large fleet of barges and tugboats on the MacKenzie River, an important water link to the Arctic Ocean.

La Northern Transportation Company Limited, dont le siège social se trouve à Hay River (Alb.), exploite une importante flotte de barges et de remorqueurs sur le fleuve Mackenzie, un lien navigable important avec l'océan Arctique.

Northern Transportation Company plays expanding role in Western Arctic

La Northern Transportation Company Ltd. joue un rôle de plus en plus important dans l'ouest de l'Arctique

Leo Quigley

Il est certain que l'Arctique canadien entre dans une nouvelle ère et le gouvernement du Canada ainsi que Mère Nature y contribuent chacun à sa façon.

Mère Nature collabore en ouvrant les mers arctiques à la navigation et à l'exploration pétrolière, gazière et minière.

Le gouvernement Harper, de son côté, signait le 25 juin dernier une entente longuement attendue qui entérinait le transfert au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest de la responsabilité de l'administration et la gestion des terres publiques ainsi que de la gestion des ressources hydrauliques, minérales, pétrolières et gazières.

There is no question that the Canadian Arctic is entering a new era and the Canadian Government and Mother Nature are working together to drive that change.

Mother Nature is doing Her part by opening the Arctic sea ice to shipping and exploration for oil, gas and minerals.

The Harper Government has done its part by signing a long-awaited Devolution Agreement on June 25 of this year that transfers administration and management of public lands, water resources,

Ce changement intéresse au premier chef dans le Grand Nord une société de transport qui est active dans l'Arctique depuis plus de 80 ans, mais dont peu de Canadiens ont entendu parler et plus rares encore sont ceux qui savent qu'il s'agit du maître d'œuvre par excellence du transport sur le MacKenzie et le littoral ouest de l'Arctique de même que dans les Maritimes.

Basée à Hay River (Alberta), la Northern Transportation Company Limited (NTCL) est propriété à part entière des Inuits de l'Arctique depuis 1985 et elle fait partie du groupe NorTerra. (www.norterra.com).

Bill Smith, vice-président, Logistique et développement des affaires à la NTCL, peut voir les transformations qui se dessinent pour l'Arctique et il est bien conscient que la société exploitante de remorqueurs et barges sera au cœur de l'action pour le transport vers le nord, dans l'océan Arctique, de pièces d'engins de forage, de canalisation et de matériel d'exploitation minière.

Le siège social de la société se trouve à Hay River, mais ses bureaux administratifs sont à Edmonton (Alberta). La NTCL possède aussi des bureaux régionaux à St. John's, (T.-N.-L.), Inuvik, T.N.-O.; Tuktoyaktuk, T.N.-O. et Norman Wells, T.N.-O.

Hay River (environ 3 700 habitants) abrite la gare la plus au nord du Canadien National, dont le réseau transcontinental s'étend au sud jusqu'au golfe du Mexique et relie la ville aux principaux ports des côtes Est et Ouest.

Hay River est aussi reliée à Edmonton (Alberta) par une route goudronnée toutes saisons, la route du Mackenzie, ainsi qu'à Fort Simpson, Yellowknife et Fort Smith par des routes de gravier ou recouvertes d'un enduit superficiel. On y trouve également un aéroport et une aérogare où on peut louer des véhicules.

La NTCL exploite à Hay River un chantier maritime moderne, utilisé surtout pour l'entretien de sa flotte de barges

minéral resources and oil and gas management from the Government of Canada to the Northwest Territories.

At the centre of this sea change in the High North is a transportation company that's been operating in the Arctic for over 80 years, but which few Canadians have heard of or recognize as being a hub for trans-

portation on the MacKenzie River, along the Western Coastline of the Arctic and the Maritimes.

Operating out of Hay River, Alberta, Northern Transportation Company Limited has been owned entirely by the Inuit of the Arctic since 1985 and is part of the NorTerra group of companies. <http://www.norterra.com>.

Bill Smith, Vice President, Logistics & Business Development for NTCL can see the changes coming to the Arctic and is well aware that the tug and barge company will be at the centre of the action as drilling rig components, pipes and mining equipment move northwards to the Arctic Ocean.

While the company's head office is located in Hay River, its administrative office is located in Edmonton, Alberta, with regional offices in St. John's,

Nfld; Inuvik, NWT; Tuktoyaktuk, NWT and Norman Wells, NWT.

The Town of Hay River (population about 3,700) is the northernmost station for Canadian National Railway, which connects the town to its transcontinental railway system extending as far south as the Gulf of Mexico and to major ports on both the East and West Coast.

The town is also connected to the Mackenzie Highway north from Edmonton, Alberta, that provides an all-weather paved surface to Hay River, and chipseal or gravel highways to Fort Simpson, Yellow-

*"Global economics are changing...
new markets are growing...
and the international focus is
shifting north. The Arctic is rapidly evolving,
changing and positioning itself as a key
economic leader of tomorrow. We are not
without our challenges. But we cannot stress
enough the advantages and opportunities."*

*Dave Ramsay,
Minister of Transportation, Northwest Territories.*

«La conjoncture économique mondiale évolue...
De nouveaux marchés se développent...
et l'attention internationale se tourne de
plus en plus vers le Nord. L'Arctique est en
mutation rapide et pourrait bien devenir un
des grands leaders économiques de demain.
Nous avons bien sûr nos propres défis à relever.
Mais nous ne pourrions jamais assez insister
sur nos points forts et les occasions à saisir
chez nous.»

*Dave Ramsay,
ministre des Transports, Territoires du Nord-Ouest.*



NTCL

NTCL offers shippers of project cargo a gateway to the Canadian Arctic from facilities at Tuktoyaktuk.

La NTCL offre aux expéditeurs de cargaisons spéciales une passerelle vers l'Arctique canadien à partir de ses installations à Tuktoyaktuk.

et de remorqueurs, de même qu'une gare de fret accessible par transport aérien, routier et ferroviaire. Elle offre 9 100 pi. ca. de locaux d'entreposage non chauffés, 67 acres d'aire d'entreposage extérieur, 4 800 pi. ca. d'espace chauffé et de quais.

Le Mackenzie, la voie navigable qui relie la ville à l'océan Arctique, est le plus grand et le plus long fleuve du Canada; son artère maîtresse serpente sur 1 080 milles à travers les Territoires du Nord-Ouest et en été, on peut y voir circuler de longs convois d'une quinzaine de barges, tirés par des remorqueurs. «Le Mackenzie est étroit par endroit», a déclaré M. Smith. «Tout le matériel que nous possédons est spécialement conçu et construit pour être exploitable dans des profondeurs de quatre à six pieds.»

M. Smith a déclaré au *Maritime Magazine* qu'il n'y a nulle part ailleurs au monde des remorqueurs de 4 000 à 6 000 horse-power qui évoluent dans des eaux aussi peu profondes.

Les cargaisons spéciales: un créneau prometteur

Le ravitaillement des collectivités riveraines et de celles qui vivent sur la côte ouest de l'océan Arctique constitue encore la principale source d'affaires pour la NTCL, mais le transport de cargaisons spéciales pour les industries pétrolières, gazières et minières dans l'Arctique occupe désormais la seconde place.

M. Smith voit dans le transport de matériel d'assainissement environnemental une source éventuelle de nouveaux débouchés.

La société a annoncé récemment qu'elle avait commencé à desservir l'Alaska's North Slope, mais selon M. Smith, aucun service régulier n'a encore été établi. «Nous desservons à la pièce, a-t-il déclaré. Les voyages dans le North Slope ne sont pas fréquents et il s'agit ordinairement de transport de

knife and Ft. Smith. The town also has an airport and terminal where rental vehicles are available.

NTCL operates a modern shipyard in Hay River, used primarily to maintain its fleet of barges and tugboats and a cargo terminal that is accessible by air, road and rail, with 9,100 sq ft of unheated warehouse space, 67 acres of outside storage, 4,800 sq ft of heated space and dock space.

The Mackenzie River, which is the water link to the Arctic Ocean, is the largest and longest river in Canada with its main stream winding 1,080 miles through the Northwest Territories and, in summer months, long trains of 15 barges or so, pulled by tugs navigate the river. "The Mackenzie River is very shallow in some places," Mr. Smith said. "All the equipment we have has been purposely designed and built to operate in anywhere from four to six feet of water."

He told *Maritime Magazine* that it's unique worldwide to have tugs with 4,000 to 6,000 horse-power operating in that level of water.

Big opportunities in project cargo

While resupply for communities along the rivers and the Western Coast of the Arctic Ocean is NTCL's primary source of business, the second largest has become project cargo for the oil and gas industry and mines in the Arctic.

"One of the emerging opportunities," Mr. Smith said, "is also going to be equipment for environmental cleanups."

Recently the company announced that it had launched a service to Alaska's North Slope, however



Map illustrates the extensive network of NTCL in the Northwest Territories.

La carte illustre le vaste réseau de la NTCL dans les Territoires du Nord-Ouest.

matériel lourd. Il est arrivé à la société de livrer des villages entiers de baraquements pour les travailleurs ainsi que des installations de forage.»

M. Smith a dit plaindre les compagnies, dont certaines sont canadiennes, qui ont voulu livrer dans la région des sables bitumineux albertains des cargaisons spéciales de fabrication asiatique et qui, après avoir remonté le fleuve Columbia et la rivière Snake aux É.-U. et franchi par la route la frontière canado-américaine, ont vu leurs chargements stoppés par des groupes environnementaux et des gouvernements d'État, ce qui leur a coûté des millions de dollars.

La NTCL offre pour la livraison de cargaisons spéciales une passerelle vers l'Arctique canadien: les cargaisons des navires sont transbordées aux installations de la société à Tuktoyaktuk sur des barges qui remontent le Mackenzie jusqu'à un endroit où les marchandises peuvent être chargées sur des camions pour livraison à Fort McMurray.

Interrogé quant à la raison pour laquelle les compagnies n'utilisent pas plus souvent la route de l'Arctique pour l'acheminement de leurs cargaisons spéciales, M. Smith a déclaré ce qui suit: «Bien des entreprises gèrent en fonction du risque et plusieurs inconnus et incertitudes subsistent concernant le Nord.»

«Nous pensons offrir une très bonne solution, car elle évite d'avoir à manutentionner plusieurs fois des colis volumineux, ce qui coûte cher. Et Tuk est effectivement plus proche de la Chine que le port de Vancouver. Je crois qu'il s'agit tout simplement de mieux renseigner les gens sur le transport dans l'Arctique.» **M**

Mr. Smith said that, at the time of writing, no regular service had yet been established. "We do it on a project basis," he said. Trips to the North Slope are infrequent and usually involve moving heavy equipment. In the past the company has moved entire camps of residences for workers and drill rigs.

Mr. Smith said he sympathized with companies, some Canadian, that have attempted to move project cargo, built in Asia, up the Columbia and Snake Rivers in the U.S. and then by road across the Canada/U.S. border to the Alberta Oilsands, only to find the loads stopped by environmental groups and State Governments, resulting in excess costs amounting to millions of dollars.

NTCL offers companies with special project cargo a gateway to the Canadian Arctic from ships offloaded at the company's facilities in Tuktoyaktuk onto a barge and up the Mackenzie where it is unloaded to truck and delivered to Ft. McMurray.

Asked why companies haven't used the Arctic route more often for special project cargo, Mr. Smith said: "Many of those companies manage by risk and there's a certain amount of unknowns and uncertainties about the North."

"We think we have a very good solution as you don't have to handle a large item many times at a large cost. And, actually, the distance to Tuk is closer to China than the Port of Vancouver. I think it just has to be a process of educating and informing people about transportation in the Arctic." **M**

The background of the cover is a high-contrast photograph of a ship's wake. The water is a deep, dark teal, and the wake consists of two prominent, white, frothy bands of water that curve outwards from the center. At the bottom of the frame, the dark, pointed prow of the ship is visible, cutting through the water. The overall effect is one of dynamic movement and maritime power.

Maritime Magazine

Welcome to / Bienvenue sur
www.maritimemag.com



J. Lavigne



É. Côté



Karley Campbell

Marc Thibault, Daniel Dubé, Klaus Hochheim

Coast Guard 364 Won't Be Back

Le garde-côte 364 ne reviendra pas

Hubert Desgagnés

«**Amundsen**, garde-côte 3-6-4.»
 «3-6-4, ici l'**Amundsen**.»
 «3-6-4, on a terminé, on revient vers le navire,
 ETA dans 10 minutes.»
 «3-6-4, ici l'**Amundsen**. Bien reçu, on vous attend.
 Le pont d'envol est prêt.»
 «3-6-4.»

“ **Amundsen**, Coast Guard 3-6-4.”
 “ 3-6-4, this is **Amundsen**.”
 “ 3-6-4, we've finished, we're heading back
 to the ship, ETA in 10 minutes.”
 “ 3-6-4, this is **Amundsen**. Right, we're waiting
 for you. The flight deck is ready.”
 “ 3-6-4.”

Je n'y étais pas, mais la dernière communication entre Daniel Dubé, pilote de l'hélicoptère GC 364, et l'officier de quart du NGCC **Amundsen** a dû ressembler à ces quelques bribes. Avec peut-être une note d'informer la cuisine de réchauffer le souper.

L'hélicoptère de la Garde côtière GC 364 embarqué à bord du NGCC **Amundsen** ne s'est pas posé sur le pont d'envol comme prévu. Il s'est abîmé en mer le lundi 9 septembre 2013, dans le Haut-Arctique. Parti par beau temps

I wasn't there, but the last contact between Daniel Dubé, the pilot of helicopter CG 364, and the watch-keeping officer of CCGS **Amundsen** must have sounded a bit like this. With maybe a message for the kitchen to heat up their supper.

Coast Guard helicopter CG 364, assigned to CCGS **Amundsen**, never landed on the flight deck as planned. Rather, it crashed into the sea, on Monday, September 9, 2013, in the High Arctic.

pour une mission de reconnaissance de l'état des glaces dans le détroit de McClure, à 670 km à l'ouest de Resolute Bay, Daniel Dubé, un pilote chevronné travaillant à Transports Canada depuis 1985 et assigné à la Garde côtière, région du Québec, venait d'embarquer pour le second segment du voyage dans l'Arctique du **Amundsen**. À ses côtés dans l'hélicoptère se trouvaient le commandant du brise-glace, le capitaine Marc Thibault, et le docteur Klaus Hochheim, scientifique affilié à l'Université du Manitoba.

L'**Amundsen** était en mission scientifique et avait quitté Québec le 26 juillet dernier pour une expédition de 82 jours dans l'Arctique canadien. Cette expédition a pour but d'appuyer le programme de recherche marine d'ArcticNet ainsi que le programme collaboratif ArcticNet-BREA. Le NGCC **Amundsen** est l'un des rares navires de la Garde côtière canadienne ayant une double vocation. La Garde côtière s'assure qu'il est fonctionnel et accessible pour la recherche scientifique durant un maximum de 152 jours par année, échelonnés sur une période de 6 mois, soit de la mi-mai à la mi-novembre. La Garde côtière utilise le brise-glace pour ses propres activités de déglacage ou d'escorte, du mois de décembre à la mi-avril, pendant 141 jours.

Le navire venait donc de quitter Resolute Bay après un changement d'équipage, et se dirigeait vers la mer de Beaufort.

Le garde-côte 364 était un hélicoptère léger de type Messerschmitt BO-105 servant pour des envolées à courte distance autour du navire. Ce type d'aéronef a une capacité normale de cinq personnes, dont le pilote, mais en fait, il n'en embarque que quatre, la cinquième place étant prise par le radeau de sauvetage. Il est principalement utilisé pour observer les conditions des glaces ainsi que pour transporter du personnel vers le rivage, la banquise ou vers d'autres navires.

L'accident s'est produit en fin d'après-midi le 9 septembre. Le pilote venait de signaler son retour vers le navire; il avait précisé qu'il estimait le temps de vol à 10 minutes. La perte du signal de suivi électronique et du contact radio quelques instants plus tard a alors alerté l'équipe à la passerelle du **Amundsen**, et celle-ci a immédiatement amorcé une recherche. C'est environ une heure plus tard que des débris ont été retrouvés à la surface de la mer ainsi que les corps des trois occupants de l'hélicoptère qui avait coulé.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) ainsi que Transports Canada, qui est propriétaire de l'hélicoptère, vont mener une enquête. La coroner en chef des Territoires du Nord-Ouest Cathy Menard a déjà confirmé qu'aucune des trois victimes n'est décédée sous l'impact de l'écrasement. En d'autres mots, les trois hommes ont pu sortir de la carlingue qui coulait, puis, supportés par leur combinaison de flottaison, ils ont attendu... et le froid a fait son œuvre.

Marc Thibault était un commandant de confiance et un employé dévoué de la Garde côtière canadienne depuis 29 ans. Il était réputé pour son calme et sa grande collaboration. Originaire de L'Islet, il avait appris son métier au Collège de la Garde côtière canadienne, à Sydney (Nouvelle-Écosse).

Under blue skies on a reconnaissance mission to check ice conditions in the McClure Strait, 670 kilometres west of Resolute Bay, Daniel Dubé, a seasoned pilot who had worked for Transport Canada since 1985 on assignment to the Coast Guard, Quebec Region, had just embarked on the second leg of the Arctic voyage being made by the **Amundsen**. With him were the master of the icebreaker, Commanding Officer Marc Thibault, and Dr. Klaus Hochheim, a scientist affiliated with the University of Manitoba.

The **Amundsen** was on a scientific mission, having left Quebec City on July 26 for an 82-day mission in the Canadian Arctic. The purpose of the expedition was to provide support for ArcticNet's marine-based research program and the ArcticNet-BREA program. CCGS **Amundsen** is one of the few ships belonging to the Canadian Coast Guard having a dual purpose. The Coast Guard ensures it is operational and available for scientific research for up to 152 days of operation a year, over a six-month period from mid-May to mid-November. The Coast Guard uses the icebreaker for its own icebreaking and escort operations from December to mid-April, or 141 days of operation.

So the ship had just left Resolute Bay after switching crews, and was headed for the Beaufort Sea.

Coast Guard 364 was a light Messerschmitt BO 105 helicopter designed for short-distance flights around the ship. This type of aircraft has a normal capacity of five people, including the pilot, but in fact there is only room for four people on board, since the fifth spot is taken up by a life raft. It is used mainly for observing ice conditions and transporting personnel to shore, pack ice or other ships.

The accident occurred late Monday afternoon. The pilot had just signalled his return to the ship in about ten minutes. Loss of the electronic monitoring signal and radio contact a few minutes later alerted the bridge watch on the **Amundsen**, which immediately began a search. About one hour later, debris from the crash was found on the water, along with the bodies of the three people on board the helicopter, which had sunk.

The Transportation Safety Board of Canada (TSB) is going to conduct an investigation, as is Transport Canada, which owns the helicopter. Meanwhile the chief coroner of the Northwest Territories, Cathy Menard, has confirmed that none of the three victims died in the crash. In other words, they were able to escape from the sinking craft and, with the support of their abandonment suits, they waited – till they were overcome by the cold.

Marc Thibault had been a trusted commanding officer and dedicated employee of the Canadian Coast Guard for 29 years. He was renowned for his calm and cooperative nature. A native of L'Islet, he acquired the tools of his trade at the Canadian Coast Guard College, in Sydney, N.S.

Daniel Dubé was an experienced pilot, who had flown Coast Guard helicopters for over 28 years. He had over 10,000 flying hours to his credit. He had taken part in many flights involving search-and-rescue operations

Daniel Dubé était un pilote expérimenté ayant conduit des hélicoptères de la Garde côtière durant plus de 28 ans. Il comptait plus de 10 000 heures de vol. Il avait participé à plusieurs reprises à des envolées reliées à des opérations de recherche et de sauvetage et à des missions d'urgences environnementales.

Le chercheur Klaus Hochheim était un scientifique respecté et passionné; il se consacrait à la recherche sur les écosystèmes marins.

Une fois les corps rapatriés, l'**Amundsen** a été réquisitionné par le BST afin de tenter de retrouver l'épave de l'hélicoptère par près de 450 mètres de fond. Autant chercher une aiguille dans une botte de foin. Et pourtant...

Contre toute attente, le 23 septembre, vers 15 h 00, alors que la cérémonie funéraire était en cours et que les parents, amis et collègues étaient réunis pour rendre un dernier hommage à Daniel Dubé et à Marc Thibault, un petit robot sous-marin téléguidé à partir du **Amundsen** découvrait une masse rouge dans l'eau transparente au fond du détroit de McClure. Le GC 364 avait été retrouvé! Sa carcasse a été repêchée le 26 septembre.

Cet accident rappelle celui qui est survenu le 20 août 1975 à l'hélicoptère du brise-glace **Norman McLeod Rogers**. L'hélicoptère assistait dans de mauvaises conditions météo aux opérations de recherche et de sauvetage pour le caboteur **Aigle d'Océan**, en train de sombrer au large de Killinek, dans le détroit d'Hudson. Le pilote avait alors signalé des problèmes, puis le contact radio avait été perdu. Les équipes de recherche avaient retrouvé le lendemain l'épave de l'aéronef écrasé sur le rivage; il n'y avait aucun survivant. Quatre des neuf marins de l'**Aigle d'Océan** avaient également perdu la vie lors de cette tragédie.

Il faut remonter au mois d'août 1950 pour recenser un premier accident impliquant un hélicoptère embarqué sur un navire. Cette fois, c'était au cours du voyage inaugural du CGS **C.D. Howe**, à l'entrée de la rivière Koksoak. Une personne avait perdu la vie dans cet accident. **M**

and environmental emergencies.

Dr. Klaus Hochheim was a respected and passionate research scientist, who was dedicated to investigating marine ecosystems.

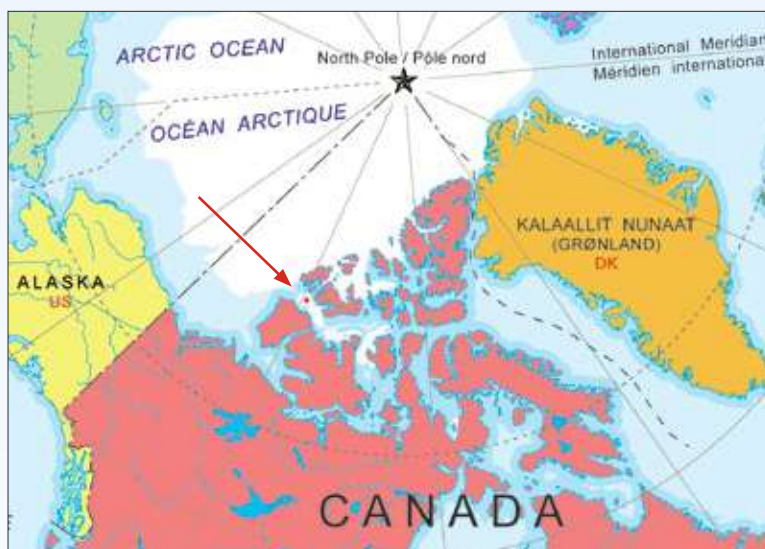
Once the bodies were returned, the TSB assigned the **Amundsen** the task of looking for the remains of the helicopter in water some 450 metres deep – a bit like looking for a needle in a haystack.

Against all expectations, on September 23, about three in the afternoon, when the funeral was taking place and parents, friends and colleagues were gathered to pay their final respects to Daniel Dubé and Marc Thibault, a little underwater robot, remote-controlled from the **Amundsen**, came upon a red mass in the transparent water at the bottom of McClure Strait. CG 364 had been located! Its remains were brought to the surface on September 26.

This accident recalls the one that happened to the helicopter on board the icebreaker **Norman McLeod Rogers** on August 20, 1975. The aircraft was helping out in borderline weather conditions with search and rescue operations involving the coastal ship **Aigle D'Océan**, which was sinking off Killinek, in the Hudson Strait. That time the pilot had signalled some problems before radio contact was lost. The next day search teams found the wreck of the aircraft, which had crashed into

the shore, with its entire crew dead. Four of the nine seamen aboard the **Aigle d'Océan** also lost their lives in that tragedy.

The first accident involving a helicopter on board a ship was recorded way back in August 1950. It occurred on the maiden voyage of CGS **C.D. Howe**, as it entered the Koksoak River. On that occasion, one life was lost. **M**



- Red arrow on this map shows the location of the terrible helicopter tragedy.
- La flèche rouge sur la carte montre l'emplacement du tragique accident d'hélicoptère.

Maritime Magazine wishes to offer its most heartfelt condolences to the families of the three exceptionally dedicated individuals who perished in a tragic accident in a region of Canada that will always demand special care.

Le Maritime Magazine désire offrir ses plus sincères condoléances aux familles des trois hommes au dévouement exceptionnel qui ont péri dans un tragique accident dans une région du Canada où il faut toujours être sur ses gardes.



The St. Lawrence Seaway has been experiencing a steady growth of project cargo shipments by foreign-flag niche carriers.

La Voie maritime du Saint-Laurent a enregistré une augmentation régulière des cargaisons spéciales acheminées par des transporteurs spécialisés étrangers.

Selon Drewry Maritime Research, les navires polyvalents qui transportent des cargaisons spéciales pourraient avoir quelques années difficiles. Toutefois, leurs perspectives à long terme sont bonnes malgré la concurrence des porte-conteneurs et des rouliers. Un bémol toutefois: selon le Conference Board du Canada, la conjoncture économique mondiale freine elle aussi le boom minier dans le Nord canadien, mais sans l'enrayer totalement.

«Les territoires ne sont pas immunisés contre la vulnérabilité de l'économie mondiale», a déclaré Marie-Christine Bernard, directrice associée, Prévisions et analyse. «Sur des marchés financiers serrés, il est plus difficile pour les sociétés minières de trouver des capitaux, ce qui les force à retarder des projets ou à en réduire l'envergure.»

The next couple of years could be difficult for multipurpose vessels (MPV) that transport project cargo, according to Drewry Maritime Research. However, long-term prospects are good despite competition for MPV cargos from container ships and ro/ro carriers. A caveat for this sector is the global economy, which is also dampening – but not dousing – the mining boom underway in Canada's North, according to the Conference Board of Canada.

“The territories are not immune to the vulnerability of the global economy,” said Marie-Christine Bernard, Associate Director, Forecasting and Analysis. “Tight financial markets are making it more difficult for mining companies to raise capital, which is delaying or downsizing projects.”



Paul Beasley

PROJECT CARGO

Long-term outlook remains highly positive

CARGAISONS SPÉCIALES

Les perspectives à long terme restent très encourageantes

Kathlyn Horibe

Au Nunavut, Baffinland, qui prévoyait investir à l'origine 4 milliards de dollars pour exploiter le minerai de fer de Mary River, se limitera à 740 millions. Une bonne nouvelle cependant: en 2012, la production de la mine d'or Meadowbank d'Agnico Eagle a dépassé, et de loin, les prévisions initiales et devrait continuer d'augmenter d'ici trois ans. Par contre, l'industrie minière du diamant dans les Territoires du Nord-Ouest arrive à maturité et les perspectives à long terme sont médiocres. Heureusement, plusieurs mines d'extraction de minerai métallique entreront en production d'ici quelques années. Au Yukon, la production minérale continue d'augmenter – la mine d'or Eagle de Victoria Gold devrait entrer en construction cette année.

Les fluctuations de l'économie mondiale ne se sont pas fait sentir qu'au Canada. «Nous voyons de nombreux

In Nunavut, Baffinland's Mary River iron ore project was scaled back to \$740 million from a planned \$4-billion capital expenditure. The good news was 2012 production at Agnico Eagle's Meadowbank gold mine far exceeded initial predictions and over the next three years output is expected to rise. But the Northwest Territories' diamond mining industry is maturing and long-term prospects are declining. Luckily several metal ore mines will be developed over the next few years. In the Yukon, mineral production continues to climb – Victoria Gold's Eagle gold mine is scheduled to begin construction this year.

The unstable global economy has also affected projects in other countries. "We're seeing many cases of major projects being stopped or cancelled mid-stream due to lack of financing or overall cost overruns," said Jan Beringer, President and CEO of Calgary-based Rohde +

cas de projets importants stoppés ou annulés à mi-parcours à cause du manque de fonds ou de dépassements de coûts», a déclaré Jan Beringer, président et chef de la direction de Rohde & Liesenfeld Canada à Calgary. Il a cité deux exemples: la mine de cuivre-cobalt-zinc-manganèse de Baja Mining au Mexique et la mine Potasio Rio Colorado de Vale en Argentine.

Dans le secteur de l'éolien, la capacité mondiale a augmenté de 19 % en 2012 grâce à un niveau record de 44 711 MW installés, selon l'Association canadienne de l'énergie éolienne. L'éolien a beau être une des nouvelles sources d'électricité qui connaît la croissance mondiale la plus rapide, sa contribution au réseau canadien de production d'électricité est relativement récente.

La production pétrolière augmente toutefois, ce qui consolide la position du Canada comme fournisseur privilégié des marchés nord-américains et mondiaux, a indiqué l'Association canadienne des producteurs pétroliers (ACPP). Selon les prévisions de l'ACPP pour 2013, la production canadienne de pétrole brut va plus que doubler d'ici 20 ans pour passer de 3,2 millions de barils par jour en 2012 à 6,7 millions en 2030, dont 5,2 millions de barils par jour provenant des sables bitumineux (1,8 million en 2012).

«Nous voyons beaucoup d'activité et d'intérêt pour le transport de modules fabriqués en Chine et en Corée vers la région des sables bitumineux de Fort McMurray», a déclaré M. Beringer, dont la société a aussi transporté des engins de forage fabriqués en Chine vers des sites d'exploitation du gaz naturel en Colombie-Britannique. Malgré cela, a-t-il ajouté, «le transport de cargaisons spéciales est en baisse par rapport à l'an dernier à cause de la chute des prix des minéraux et de l'incertitude qui règne dans les champs de pétrole».

Au Port de Nanaimo, «les volumes de cargaisons spéciales sont faibles cette année comparativement à 2012», a déclaré Doug Peterson, directeur du Marketing et des Ventes. L'an dernier, le Port a manutentionné 55 turbines pour le parc éolien de Cape Scott sur l'île de Vancouver. Sept navires ont transporté les turbines de 80 mètres de hauteur destinées au premier parc éolien de la province. Celles-ci ont été entreposées au terminal en eau profonde de Duke Point à Nanaimo. Il s'agissait des colis du plus gros gabarit jamais déchargés dans ce port de l'île de Vancouver.

Comme la deuxième phase de Cape Scott est reportée au début de 2014, le Port a l'œil sur les importants



Rohde & Liesenfeld

Project cargo freight forwarder Jan Beringer notes that current global economic trends are affecting project developments in a number of countries.

Le transitaire de cargaisons spéciales Jan Beringer signale que la conjoncture économique mondiale entrave la réalisation des projets dans plusieurs pays.

Liesenfeld Canada. Two such projects, he said, are Baja Mining's copper-cobalt-zinc-manganese mine in Mexico and Vale's Potasio Rio Colorado mine in Argentina.

As for wind energy, global capacity grew by 19 per cent in 2012, with a record level of 44,711 MW of wind power installed, according to the Canadian Wind Energy Association. Wind energy may be one of the fastest growing sources of new electricity around the world, but it's a relatively new contributor to the Canadian power system.

Oil production, however, is increasing, strengthening Canada's position as a preferred supplier to North American and global markets, said the Canadian Association of Petroleum Producers. According to CAPP's 2013 forecast, Canadian crude oil production by 2030 will more than double to 6.7 million barrels per day from 3.2 million barrels per day in 2012. This includes oil sands production of 5.2 million barrels per day by 2030, up from 1.8 million barrels

per day in 2012.

"We're seeing a lot of activity and interest in the movement of modules from Chinese and Korean fabricators into the oil sands region of Fort McMurray," said Mr. Beringer, whose company also moved drilling rigs in from China for natural gas drilling in British Columbia. Despite these undertakings, he added, "project cargo movements are down from last year due to falling mineral prices and uncertainty in the oil patch."

At the Port of Nanaimo, "project cargo volumes are slow this year compared to 2012," said Doug Peterson, Manager of Marketing and Sales. Last year, the port handled 55 wind turbines for the Cape Scott Wind Farm on Vancouver Island. Seven vessels transported the 80-metre high turbines for the province's first wind farm for storage at Nanaimo's Duke Point deep sea terminal. These shipments were the largest size cargo ever unloaded at the port on Vancouver Island.

With Cape Scott's second phase postponed to early 2014, the port is targeting the significant infrastructure projects for power and energy slated for the Pacific Coast over the next few years. Wind energy projects are being developed at Rock Creek and Banks Island, BC Hydro is building a third dam and hydroelectric generating station at Peace River and there are three proposed pipeline projects: the Trans Mountain pipeline expansion from Edmonton to Burnaby, the Pacific Trail pipeline between Summit Lake and Kitimat and the two Northern Gateway

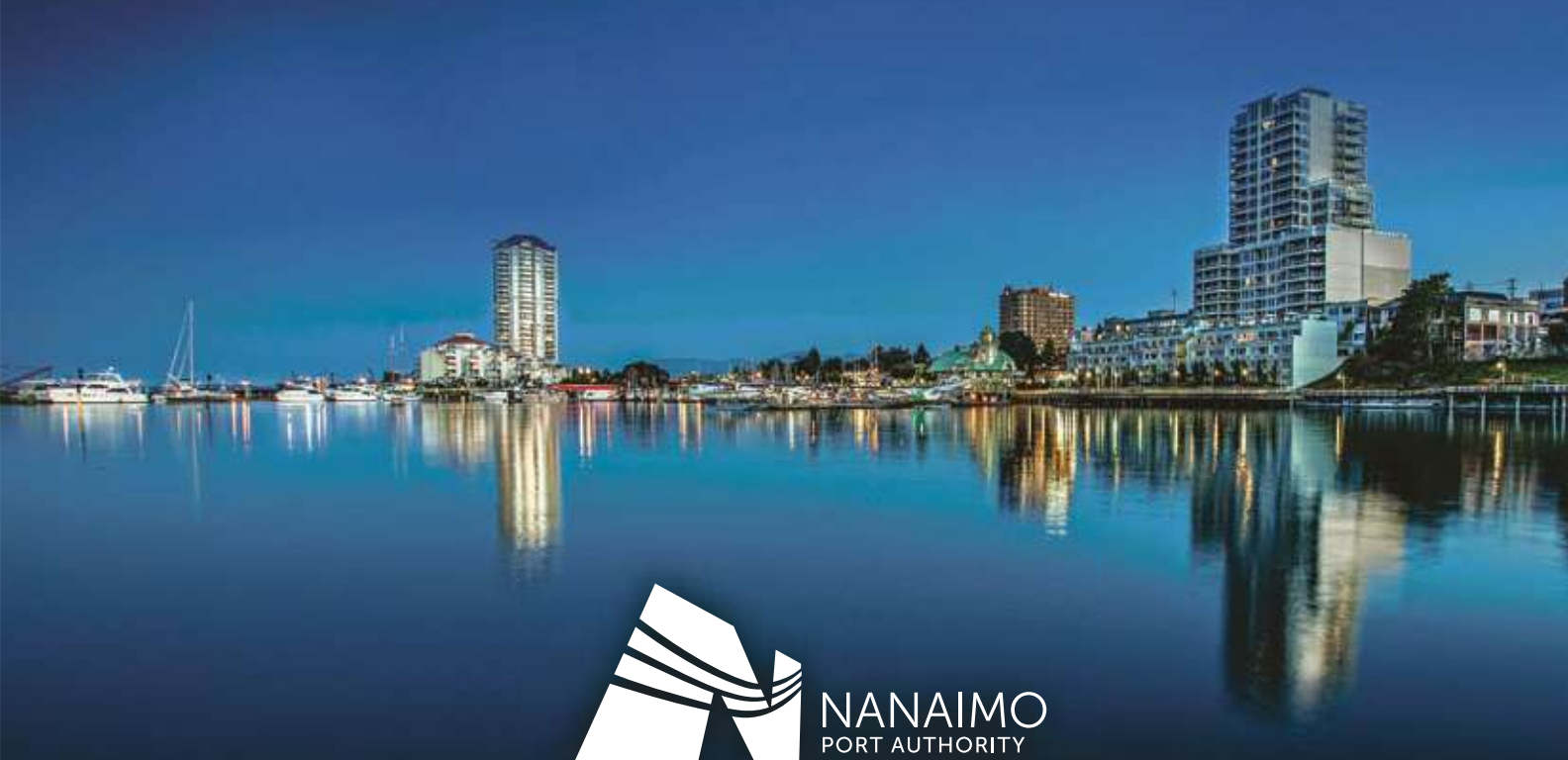
Building Island Business...



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



Robb & Liesenfeld

*Drilling rig buildings being directly discharged from the **MV Star Kim** at the Lynnterm terminal in Port Metro Vancouver.*

Bâtis d'installations de forage déchargés directement du **Star Kim** au terminal Lynnterm de Port Metro Vancouver.

projets d'infrastructures électriques et énergétiques prévus pour la côte du Pacifique dans les toutes prochaines années. Des projets éoliens sont en chantier à Rock Creek et à Banks Island, BC Hydro est à construire un troisième barrage ainsi qu'une centrale hydroélectrique à Peace River et trois projets de pipelines sont proposés: l'expansion du pipeline Trans Mountain d'Edmonton à Burnaby, le pipeline Pacific Trail de Summit Lake à Kitimat et les deux pipelines Northern Gateway de Kitimat à Edmonton, l'un pour le pétrole brut et l'autre pour le transport de condensats, mélange de sous-produits du pétrole et de produits chimiques qui sert à diluer le pétrole brut des sables bitumineux.

D'autres ports nécessaires

Le gaz naturel liquéfié est un autre secteur dynamique en C.-B. «Les investissements courants et éventuels dans les installations de GNL à Kitimat et Prince Rupert incitent beaucoup de propriétaires de projets, de sociétés d'ingénierie-approvisionnement-construction (IAC) et d'entreprises associées à la logistique comme des exploitants de terminaux et de barges ainsi que des entreprises de camionnage à se rendre dans ces deux ports pour travailler à différentes études de faisabilité», a déclaré M. Beringer.

«La construction d'un nouveau quai flottant pour marchandises générales est au stade de la planification à Prince Rupert et on investit pour aménager des terminaux équipés pour la manutention lourde et le transbordement navire-barge», a-t-il ajouté. Prince Rupert possède le deuxième port naturel le plus profond du monde

pipelines from Kitimat to Edmonton, one carrying crude oil and the other condensate, a mixture of petroleum by-products and chemicals for blending with tar sands crude oil.

Need for alternative ports

Liquid natural gas projects are another growth sector in BC. "The ongoing and potential investments into LNG facilities at Kitimat and Prince Rupert are engaging a lot of project owners, EPC (Engineering, Procurement and Construction) and logistics related companies, such as terminal operators, barge operators and trucking companies, to visit these two ports to work on various feasibility studies," said Mr. Beringer.

"A new floating breakbulk dock is in the planning stage for Prince Rupert and various ship to barge to heavy lift equipped terminals are being invested in that port," he added. Prince Rupert has the second deepest natural harbour in the world and is Canada's westernmost port.

Mr. Beringer continued: "Alberta companies are looking at ways to move pipe and modules from Asia via Prince Rupert through to Edmonton and Fort McMurray. Austral Asia Line (AAL) is also looking at Prince Rupert as a possible breakbulk port." The Asian line operates in the Asia-Pacific region and caters to the specific needs of the breakbulk, heavy lift and project cargo industry.

As to why the interest in Prince Rupert, Mr. Beringer explained, "Transportation of large volumes of modules and steel products like pipes from Asia into western Canada are subject to extreme inefficiencies in terminal handling and dock side storage at both US and Canada

et c'est le plus à l'ouest des ports canadiens.

M. Beringer a poursuivi: «Les entreprises albertaines cherchent des façons de transporter à Edmonton et Fort McMurray des canalisations et des conduites fabriquées en Asie en passant par Prince Rupert. Austral Asia Line (AAL) s'intéresse également à Prince Rupert comme port pour marchandises générales éventuel.» La société asiatique est active dans la région de l'Asie-Pacifique et elle répond aux besoins particuliers des secteurs des marchandises générales, des colis lourds et des cargaisons spéciales.

En ce qui concerne l'intérêt pour Prince Rupert, d'expliquer M. Beringer, «dans les ports de la côte ouest du Canada et des États-Unis, le transport vers l'Ouest canadien de grands volumes de modules et de produits de l'acier comme des canalisations fabriquées en Asie est entravé par des inefficacités extrêmes dans la manutention aux terminaux et l'entreposage près des quais. De Stockton à Vancouver, les tarifs portuaires d'aconage et de manutention sont prohibitifs. Par conséquent, l'intérêt pour des ports comme Prince Rupert et Squamish est très vif, car les parties prenantes doivent planifier des projets en se fondant sur des livraisons prévisibles d'importantes cargaisons de marchandises générales».

Le terminal en eau profonde pour marchandises générales de Squamish est situé dans la baie Howe au nord du Port de Vancouver.

Pour faire face à la croissance des cargaisons spéciales, le Port de Nanaimo a reçu récemment une subvention de partenariat du gouvernement fédéral afin d'améliorer son poste de mouillage A. Les améliorations comprennent notamment l'installation d'une grue grand levage pour la manutention des conteneurs. «Nous voulons que cette grue soit d'un gabarit suffisant pour manutentionner aussi des cargaisons spéciales sur des navires ou des barges», a indiqué M. Peterson.

Avec sa nouvelle grue et ses deux terminaux en eau

west coast ports. Stevedoring and terminal handling rates are cost prohibitive in ports ranging from Stockton up to Vancouver. Therefore, the interest in alternative ports like Prince Rupert and Squamish is very high amongst stakeholders who need to plan projects based on predictable deliveries of major breakbulk cargoes."

Squamish's deep water breakbulk terminal is located in Howe Sound north of the Port of Vancouver.

To accommodate its growth in project cargo, the port of Nanaimo recently received partnership funding from the federal government to upgrade its A Berth, which will include installation of a heavy crane for container handling. "It's our intent this crane be sufficiently large so that it will also be capable of handling project cargo to ships or barges," Mr. Peterson said.

With the new crane and two deep sea terminals to discharge and store cargoes on paved or compacted gravel surfaces, "the port has the advantage of being the only large public terminal on Vancouver Island with the experience to handle and store heavy lift and project cargoes," he said.

Boom time horizons for Atlantic Canada

Compared to the west coast, business is booming for some east coast ports.

"We're now seeing results in the growth areas we've been pursuing in the mining, power generation, resource and heavy manufacturing industries," said Patrick Bohan, Manager, Business Development, of the Halifax Port Authority (HPA). Windmill components are being shipped through its Sheet Harbour Marine Terminal, which has a sizeable lay down area well-suited for breakbulk. Last year, HPA signed a 10-year lease to manage the facility.

In addition, long haul cargo, such as transformers, rolling stock and heavy lift equipment, is coming into

Photo shows components fabricated in Dartmouth, Nova Scotia being transported by a McKeil Marine tug and barge to the Port of Monroe, Michigan for a power plant in the region.

On voit sur la photo des composantes fabriquées à Dartmouth (N.-E.) transportées par remorqueur et barge de McKeil Marine au port de Monroe (Michigan) pour livraison à une centrale électrique de la région.



McKeil Marine



HPA

The Port of Hamilton is handling a wide range of import and export project cargo, including locally-manufactured power plant reactors.

Le port de Hamilton manutentionne une grande variété de cargaisons spéciales importées et exportées, y compris des réacteurs de centrale électrique de fabrication locale.

profonde pour décharger et stocker des marchandises sur des surfaces bitumées ou en gravier compacté, «le Port peut se vanter d'être le seul grand terminal public de l'île de Vancouver qui est en mesure de manutentionner et d'entreposer des colis lourds et des cargaisons spéciales», a poursuivi M. Peterson.

Période d'expansion en vue dans le Canada atlantique

Comparativement à la côte Ouest, certains ports de la côte Est sont en plein essor.

«Nous voyons aujourd'hui les résultats du choix que nous avons fait de nous tourner vers des secteurs en croissance comme l'industrie minière, la production d'électricité, l'industrie primaire et la fabrication lourde», a déclaré Patrick Bohan, directeur du Développement des affaires à l'Administration portuaire de Halifax (APH). Les composantes d'éoliennes sont expédiées via le terminal maritime de Sheet Harbour qui possède une aire de dépôt de bonnes dimensions convenant bien aux marchandises générales. L'an dernier, l'APH a signé un bail de 10 ans pour gérer l'installation.

De plus, des envois sur longue distance de marchandises comme des transformateurs, du matériel roulant et du matériel lourd arrivent au port en provenance d'outremer avant de partir de Halifax par train vers des destinations en Alberta et ailleurs dans l'Ouest. Des mégaprojets à Terre-Neuve-et-Labrador comme le projet hydroélec-

the port from overseas and moving by rail from Halifax to destinations in Alberta and other points west. Megaprojects in Newfoundland and Labrador, such as the Lower Churchill hydroelectric project and Vale's Voisey Bay nickel mine, are key project areas for the port.

Over the next several years, Atlantic Canada's megaprojects are estimated at about \$115 billion, according to the Atlantic Provinces Economic Council. One of the megaprojects is Irving Shipbuilding's two-year contract to build combat ships as part of Ottawa's \$35-million National Shipbuilding Procurement Strategy.

Exploration activity by Shell and BP will also need extensive marine support. Last year, the two oil giants secured deep water exploration rights to eight parcels off Nova Scotia. In a recent analysis by the Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Board, it was estimated six offshore zones contained 122 trillion cubic feet of natural gas and 8.1 billion barrels of oil.

Mr. Bohan said, "We see growth potential in project cargo, roll on/roll off and breakbulk handling as a result of these projects."

By the end of Q2 2013, the port was moving more general cargo year-over-year. To cope with the growth, the Richmond Multipurpose Terminal is undergoing a \$73-million upgrade, a cost sharing project financed by the HPA and the federal government. When completed in 2014, the general cargo facility will provide addition-

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



Montreal Gateway Terminals Partnership
Société Terminaux Montréal Gateway



STRATEGIC LOCATION
COST EFFICIENT
RAPID TURNAROUND
YEAR-ROUND OPERATION



MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP

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



trique du Bas-Churchill et la mine de nickel Voisey Bay de Vale sont des projets clés pour le Port.

Le Conseil économique des provinces de l'Atlantique évalue à 115 milliards de dollars la valeur des mégaprojets à réaliser dans le Canada atlantique d'ici quelques années. On parle notamment du contrat de deux ans adjugé à Irving Shipbuilding pour la construction de navires de combat dans le cadre de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale d'Ottawa.

Les activités d'exploration de Shell et BP nécessiteront aussi beaucoup d'appui maritime. L'an dernier, les deux géants du pétrole ont obtenu les droits d'exploration en eau profonde sur huit parcelles au large des côtes de la Nouvelle-Écosse. Selon une récente analyse de l'Office Canada-Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers, six zones extracôtières renfermeraient 122 billions de pieds cubes de gaz naturel et 8,1 milliards de barils de pétrole.

M. Bohan a déclaré: «Nous estimons que ces projets représentent un potentiel de croissance pour les cargaisons spéciales, le roulage et la manutention des marchandises générales.»

Vers la fin du deuxième trimestre de 2013, le Port se dirigeait vers une augmentation sur 12 mois du volume de marchandises générales manutentionnées. Pour faire face à cette croissance, on rénove au coût de 73 millions de dollars le terminal multiusage Richmond; il s'agit d'un projet cofinancé par l'APH et le fédéral. Lorsque les travaux seront achevés en 2014, le terminal pourra manutentionner plus de marchandises générales grâce à une vaste aire de dépôt, à des hangars et à un nouveau quai de 1 500 pieds desservi par une voie du CN.

«Notre stratégie à long terme consiste à s'assurer que tous les terminaux du Port de Halifax sont capables de prendre en charge les nouvelles marchandises et de les manutentionner efficacement», a mentionné M. Bohan.

Au Port de Saint John, c'est une année exceptionnelle. «Nous avons appris récemment que notre port pourrait être

al capacity for breakbulk operations with a large lay down area, shed space and a new 1,500-foot dock with a CN rail line.

“Our long-term planning strategy is to ensure all terminals in the Port of Halifax are well-positioned to secure new business and handle it efficiently,” Mr. Bohan said.

For Port Saint John, it's been an outstanding year. “We recently learned our port could be a destination for Alberta crude oil as part of the Energy East Pipeline Project,” said Shannon Blanchard, Manager of Cargo Development. In May, the port along with New Brunswick business leaders and politicians visited Calgary to promote Saint John as an Energy East destination.

The port would be an export terminal for TransCanada's 4,400-kilometre pipeline that will carry 1.1 million barrels of crude oil daily from Alberta and Saskatchewan to refineries in Eastern Canada. The project involves three major components: converting the existing natural gas pipeline to an oil transportation pipeline, constructing new pipelines in Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Eastern Ontario, Quebec and New Brunswick to link up with the converted pipe and building new pipeline facilities such as a tank terminal at Hardisty, Alberta, and three other terminals in Saskatchewan, Quebec City and Saint John – the latter two include facilities for marine tanker loading.

Saint John's current and future project cargo opportunities also include green energy resources, such as wind and tidal energy projects. One of the latter projects being undertaken in Minas Basin, Nova Scotia, is harnessing the Bay of Fundy tides, the world's highest,

Wind turbine towers have played a prominent role in Thunder Bay's project cargo activity.

Les mâts éoliens ont occupé une grande place dans les cargaisons spéciales manutentionnées à Thunder Bay.



TBPA

une destination pour le pétrole brut albertain livré par le pipeline du Projet Énergie Est», a déclaré Shannon Blanchard, gestionnaire, Expansion des marchandises. En mai, les dirigeants du Port se sont rendus à Calgary avec des politiciens et des gens d'affaires du Nouveau-Brunswick pour faire la promotion de Saint John comme point de destination pour le Projet Énergie Est.

Le Port pourrait aussi être un terminal d'exportation pour le pipeline de 4 400 km de TransCanada qui acheminera quotidiennement 1,4 million de barils de pétrole brut d'Alberta et de Saskatchewan vers les raffineries de l'est du Canada. Le projet comprend trois grands volets: la conversion du gazoduc existant pour le transport du pétrole, la construction de nouveaux pipelines en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba, dans l'est de l'Ontario, au Québec et au Nouveau-Brunswick pour la liaison avec la canalisation ainsi convertie, et la construction de nouvelles installations pipelinières comme le terminal d'entreposage de Hardisty (Alb.) et trois autres terminaux en Saskatchewan, à Québec et à Saint John – les deux derniers seront dotés d'installations pour le chargement des navires-citernes.

Saint John pourra aussi profiter des volumes de fret supplémentaires générés par les projets courants et futurs découlant de l'accent mis sur les énergies vertes comme les énergies éolienne et marémotrice. L'un des



Port of Halifax

The Port of Halifax is well-positioned to benefit from project and dimensional cargo opportunities driven by various megaprojects in Atlantic Canada in the coming years.

Le Port de Halifax est bien placé pour prendre en charge le transport des cargaisons spéciales et exceptionnelles requises par les différents mégaprojets qui seront réalisés dans le Canada atlantique au cours des prochaines années.

to produce tidal energy. “With regard to (handling) tidal turbines, we’ve been handling smaller projects while this initiative is in the prototype stage,” said Ms. Blanchard. “Right now, we’re still working with

THE KNOW-HOW YOU NEED



At Empire, we're proud of our people's hands-on experience and capabilities in providing our marine and industrial customers with cost effective solutions, best-in-class cargo handling practices and dependability. These, coupled with our extensive network of terminal facilities strategically situated on Canada's East coast and US Gulf coast make Empire Stevedoring the smart choice when it comes to moving your precious cargo.

Let us channel our know-how to your advantage.

www.empirestevedoring.com



Empire Stevedoring

500 Place d'Armes, Suite 2800
Montreal, QC H2Y 2W2 (Canada)
Tel: (514) 288-2221
Fax: (514) 288-1148
achodos@empstev.com
goro@empstev.com

HALIFAX NS
SAINT-JOHN NB
ST JOHN NL
THUNDER BAY ON
TORONTO ON
QUEBEC QC

HOUSTON TX
NEW ORLEANS LA
BATON ROUGE LA



derniers projets en date est celui de Minas Basin en Nouvelle-Écosse, soit l'exploitation des marées de la baie de Fundy, les plus hautes du monde, pour produire de l'énergie marémotrice. «En ce qui concerne les turbines à marées (manutention), nous prenons en charge des projets plus modestes, mais cette initiative est encore au stade de prototype, a déclaré M^{me} Blanchard. Pour le moment, nous travaillons toujours avec le Fundy Ocean Research Centre for Energy et les principaux promoteurs du projet afin d'arrêter le choix sur un prototype satisfaisant pour une mise en œuvre à long terme.»

«La mise en œuvre intégrale des projets de pipeline et de production d'énergie marémotrice débutera en 2015, a précisé M^{me} Blanchard. C'est alors que nous verrons une croissance importante du volume de cargaisons spéciales.»

Croissance soutenue: Voie maritime du Saint-Laurent

Selon la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), les marchandises générales, dont les importations d'acier, les lingots d'aluminium et les cargaisons spéciales comme les pièces de machinerie lourde ont augmenté de 9,8 % en 2012 tout comme dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Pour la saison de navigation 2013, la Voie maritime a majoré de 3 % ses tarifs, gelés depuis cinq ans, et elle a instauré une prime de porte d'entrée.

«Nos transporteurs font des progrès notables dans le développement de leur part du marché du fret», a déclaré Bruce Hodgson, directeur du Développement des marchés à la CGVMSL. «Le maintien des programmes pour attirer

the Fundy Ocean Research Centre for Energy and major proponents of the project until a successful prototype is selected for long-term implementation.»

Both the pipeline and tidal energy projects will be in full implementation from 2015 onward, she said. "That's when we'll see significant growth in project cargo."

Steady growth: St. Lawrence Seaway

As for the Great Lakes-St. Lawrence Seaway System, general cargo, which includes steel imports, aluminum ingots and project cargo like heavy machinery, rose by 9.8 per cent in 2012, according to the St. Lawrence Seaway Management Corporation. For the 2013 navigation season, Seaway tariffs were increased 3 per cent after a five-year freeze and a new Gateway Incentive was introduced.

"Our carriers are making significant progress in building their share of the cargo market," said Bruce Hodgson, Director of Market Development for the SLSMC. "The continuation of the Seaway's existing business incentive programs and the pending introduction of a new Gateway Incentive will serve to extend the marine mode's competitive position and generate new business."

The Port of Thunder Bay posted a record year for project cargo in the total number of shipments as well as freight tons handled in 2012. It now handles 18 per cent of all Seaway project cargo, the major-

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





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



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

de nouveaux clients et l'instauration imminente d'une prime de porte d'entrée vont conforter la position concurrentielle du mode maritime et générer de nouvelles activités.»

Le port de Thunder Bay a connu une année record pour les cargaisons spéciales en 2012, tant du point de vue du nombre total d'envois que de la quantité de tonnes de fret manutentionnées. Ce port manutentionne désormais 18 % de toutes les cargaisons spéciales acheminées par la Voie maritime, dont la majorité reliée au secteur de l'éolien. L'automne dernier, la nouvelle grue portuaire mobile Liebherr LHM 320 de Keefer Terminal, d'une hauteur comparable à un immeuble de 10 étages, a servi à décharger une cargaison de mâts éoliens. En comptant le prix de la grue, l'Administration portuaire de Thunder Bay a investi plus de 10 millions de dollars dans les infrastructures portuaires pour réaliser son objectif d'attirer dans le corridor Voie maritime-Thunder Bay les cargaisons spéciales destinées à l'Ouest canadien et de fournir des chargements de céréales pour le retour.

L'exploitant de remorqueurs et barges McKeil Marine de Hamilton achemine par le réseau de la Voie maritime une bonne part des cargaisons spéciales qu'il transporte entre deux ou plusieurs ports des Grands Lacs. En juillet, il a livré au Port de Monroe (Michigan) des composantes fabriquées à Dartmouth (Nouvelle-Écosse) qui étaient destinées à la centrale électrique de DTE Energy. Ces cargaisons étaient le premier fret que le Port recevait depuis plusieurs années par la Voie maritime.

«Pour McKeil, cela permet de mettre en évidence les avantages pour la clientèle et les gains d'efficacité qu'offre la livraison par bateau le plus près possible de la destination finale des marchandises», a indiqué Brent Kinnaïrd, responsable du marketing chez McKeil.

Dans l'Arctique et sur la côte Est, la compagnie transporte des colis lourds ou hors format ainsi que des composantes destinées à des infrastructures minières, pétrolières, gazières, énergétiques et de construction, par exemple pour le champ pétrolier Hibernia de Terre-Neuve-et-Labrador; la mine de nickel de Voisey's Bay et le centre de traitement de Long Harbour.

«Nous livrons ces marchandises dans des endroits éloignés, souvent dépourvus de quais permanents ou de tout autre type d'infrastructures, a-t-il déclaré. Les navires de notre flotte ont l'avantage de pouvoir pénétrer dans les ports



CN is moving an increased volume of project and dimensional cargo due to growing demand.

Le CN transporte un volume accru de cargaisons spéciales et exceptionnelles en raison de la demande croissante.

ity of which is wind energy-related. Last fall, Keefer Terminal's new Liebherr LHM 320 mobile harbour crane, which stands 10 stories high, was used to offload a shipment of wind turbine towers. Including the crane, Thunder Bay Port Authority has invested more than \$10 million in port infrastructure to achieve its objective of attracting project cargo for Western Canada through the Seaway-Thunder Bay corridor and supplying grain cargo for the return.

Much of the project cargo moved by Hamilton-based barge and tug operator McKeil Marine is between two or more Great Lakes ports inside the Seaway system. In July, two such cargo movements of components fabricated in Dartmouth, Nova Scotia, were transported to the Port of Monroe, Michigan, destined for the DTE Energy power plant. These shipments were the first Seaway cargo the port had received in several years.

“For McKeil, it serves to highlight the advantages and efficiencies created for the customer in bringing cargo as close as possible to final destination by water,” said Brent Kinnaïrd, Marketing Manager of McKeil.

In the Arctic and on the east coast, the company moves heavy lift, over-dimensional and component pieces for projects in the mining, oil, gas, energy and construction infrastructure sectors, such as Newfoundland and Labrador's Hibernia oil field and Voisey's Bay nickel mine and Long Harbour processing facility.

“We're moving these cargoes into remote areas, often where permanent docks or other infrastructure doesn't exist,” he said. “The inherent advan-

où l'eau est peu profonde et d'évoluer dans des espaces restreints où il y a peu d'espace de manœuvre, de même que de pouvoir interagir facilement avec les engins terrestres de chargement et de déchargement.»

En 2012 et 2013, le Port de Hamilton a manutentionné une grande variété de cargaisons spéciales entrantes et sortantes, y compris des chaudières à pression pour les centrales électriques, des excavatrices et d'autres pièces de machinerie lourde, des transformateurs et des pièces, des wagons et des composantes d'éoliennes. Un locataire de l'Administration portuaire de Hamilton, Hooper Engineered Vessels International, a récemment expédié huit unités de conversion du CO pesant chacune 240 000 livres à son client des États-Unis.

Le volume de cargaisons spéciales manutentionné à Hamilton a triplé pour dépasser les 90 000 mètres cubes en 2012, dont le tiers à peu près était relié au secteur éolien. Plusieurs projets éoliens prévus pour le sud de l'Ontario dans les 24 à 36 prochains mois sont à moins de 200 kilomètres du Port. L'Administration portuaire de Hamilton est l'une des quelques organisations qui appuient le Lake Ontario Offshore Network créé pour faire la promotion de l'Ontario comme centre d'expertise et de développement technologique dans le domaine de l'éolien.

«Le Port de Hamilton est en voie de connaître une autre solide année pour les cargaisons spéciales en 2013», a déclaré le président-directeur général, Bruce Wood. «Nous attendons plusieurs envois importants cette saison, ce qui nous permet d'apporter une contribution positive à l'assise manufacturière prospère de l'Ontario.»

Deux entreprises d'arrimage sont présentes dans le port, Great Lakes Stevedoring et Federal Marine Terminals (FMT). Selon Michel Tosini, vice-président exécutif de FMT, les cargaisons spéciales ont diminué d'environ 25 % par rapport à l'année précédente. L'exploitant du terminal fait la maintenance de marchandises sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent ainsi que sur la côte Est et les côtes du golfe.

«Les industries pétrolière et minière ainsi que l'éolien semblent faire du surplace pour le moment, a-t-il expliqué. Même si les offres de cargaisons spéciales ont diminué jusqu'ici en 2013, ce sont les ports étasuniens du lac Michigan qui semblent actuellement offrir les meilleures occasions, les projets pétroliers et miniers étant fort probablement ceux dont la réalisation va se poursuivre pendant les deux prochaines années.»

M. Tosini a ajouté: «Comme les tonnages de marchandises générales stagnent, bien des entreprises se tournent vers les cargaisons spéciales, ce qui fait baisser les prix.»

M. Beringer est du même avis. «Les marchandises sont attribuées à faible coût et souvent à des navires mal adaptés, conçus pour transporter du divers, simplement parce qu'ils sont moins chers.»

Malgré les problèmes, la division des projets de Gillespie Munro prévoit une croissance soutenue pendant au moins deux ans encore, a déclaré Maurice Vézina, vice-président exécutif, qui se montre particulièrement optimiste à l'égard de plusieurs projets de pipelines auxquels sa société contribue par l'intermédiaire de son bureau de Vancouver. Il espère que ces projets vont se réaliser. La société suit également de près plusieurs entreprises minières au Québec et en Ontario – de nouveaux projets ou des prolongations de contrats IAC en cours. 

tages provided with our fleet are the ability to access shallow draft ports, confined spaces with little room for manoeuvring and ease of interaction with shore-based loading and discharge gear.”

In 2012 and 2013, the Port of Hamilton has handled a wide range of inbound and outbound project cargo, including pressure vessels for power plants, excavators and other heavy machinery, transformers and components, rail cars and windmill components. Hamilton Port Authority (HPA) tenant, Hooper Engineered Vessels International, recently shipped eight water gas shift power plant reactors, each weighing 240,000 pounds, to their US-based customer.

Project cargo handled through Hamilton tripled to over 90,000 cubic meters, of which approximately one-third in 2012 was wind energy-related. Several of the wind energy projects planned for southern Ontario in the next 24-36 months are located within 200 kilometres of the port. The HPA is one of several organizations supporting the Lake Ontario Offshore Network established to promote Ontario as a hub for offshore wind power technology and expertise.

“The Port of Hamilton is on track to report another solid year for project cargo in 2013,” said Bruce Wood, President and CEO. “With a number of major shipments coming up this season, we are helping to support Ontario’s thriving manufacturing base.”

Two stevedoring operations operate out of the port, Great Lakes Stevedoring and Federal Marine Terminals (FMT). Michel Tosini, Executive Vice President of FMT, said that project cargo was down by approximately 25 per cent compared to last year. The terminal operator handles cargoes in the Great Lakes and St. Lawrence River and along the east and gulf coasts.

“Petroleum and the mining industry and wind energy projects appear to be at a standstill right now,” he explained. “While project cargo opportunities are down so far in 2013, US ports on Lake Michigan appear to be offering the best opportunities so far with petroleum and mining industry projects most likely the ones to continue for the next two years.”

He added, “With general cargo tonnage being stagnant, many companies are willing to quote on project cargoes and this drives the rates and pricing down.”

Mr. Beringer agrees. “Cargos are being booked on low cost and often unsuitable breakbulk vessels strictly on the basis of price as the main criteria.”

Despite the challenges, continued growth is expected in Gillespie Munro’s project division for at least the next couple of years, said Maurice Vézina, Executive Vice President, who’s particularly optimistic about several pipeline projects the company is involved in through its Vancouver office. He hopes they will become firm projects. Several mining undertakings in Quebec and Ontario – new projects or extensions to current EPC contracts – are also being closely followed. 



APL

Aerial view of the pilot station at Les Escoumins where a new dock has been built.

Vue aérienne de la station de pilotage de Les Escoumins où un nouveau quai a été construit.

Pour Fulvio Fracassi, la réduction des retards est une priorité

LPA's Fulvio Fracassi sees reducing delays as a priority

Leo Ryan

Alors qu'il entame sa seconde année à la barre de l'Administration de pilotage des Laurentides (APL), Fulvio Fracassi affirme que trouver un juste équilibre entre l'amélioration du service et la sécurité est un défi permanent.

Une bonne gestion du risque est essentielle, admet-il, mais il faut aussi introduire une valeur ajoutée dans la gestion des services de pilotage fournis aux lignes maritimes commerciales canadiennes et étrangères dans les eaux canadiennes de la région du Saint-Laurent. «Il ne faut pas compromettre la sécurité pour être plus compétitif. Une

As he begins his second year at the helm of the Laurentian Pilotage Authority this fall, Fulvio Fracassi says that "a constant challenge is to strike the right balance between service improvement and security."

Within the context of good risk management, he acknowledges, one must also provide value-added in managing the pilotage services for the domestic and foreign merchant shipping lines navigating in the Canadian waters of the St. Lawrence region. "But one cannot compromise safety while boosting competitiveness. A relationship of trust is critical with pilot

relation de confiance entre les groupes de pilotes et les clients est indispensable.»

C'est en septembre dernier que M. Fracassi a remplacé Réjean Lanteigne à la tête de l'APL, après deux décennies passées à Ottawa dans différents ministères fédéraux, dont Justice, Affaires étrangères et Commerce international, Environnement Canada et Transports Canada.

Dans son dernier poste à Ottawa, M. Fracassi a dirigé le Programme national de sûreté maritime de Transports Canada pendant plusieurs années. Son séjour dans ce poste, affirme-t-il, lui a permis de rencontrer les principaux intervenants des ports et de l'industrie maritime ainsi que de collaborer étroitement avec le secteur privé.

Aujourd'hui, «il faut toujours être en mode d'apprentissage», a déclaré M. Fracassi en interview.

Pour ce qui est des priorités courantes, M. Fracassi a souligné qu'à peu près tous souhaitent éliminer les retards des navires causés par le manque de pilotes disponibles ou par d'autres facteurs.

«Lorsque nous voyons une possibilité concrète de retard, nous en avisons le client pour qu'il puisse en atténuer les conséquences. Nous voulons favoriser une meilleure coordination des affectations de pilotage. Nous sommes heureux de la collaboration des groupes de pilotes [du Saint-Laurent].

«Les retards sont parfois dus aux clients: le pilote est à l'heure, il attend, mais le navire n'arrive pas. Bien sûr, il y a des facteurs – comme la météo – sur lesquels nous n'avons aucune prise.»

Par ailleurs, M. Fracassi fait valoir que selon le rapport annuel 2012 de l'APL, moins de 1 % des retards de navires sont dus au manque de pilotes disponibles, tandis que 65 % peuvent être attribués aux mouvements des navires eux-mêmes.

De plus, l'année 2012 a été à 99,87 % sans accidents pour l'APL.

Pour M. Fracassi toutefois, un seul accident ou un seul retard c'est «déjà un de trop» et on ne ménage aucun effort de prévention.

L'année dernière a été marquée par la réalisation de deux projets – la construction d'un nouveau quai à la station de pilotage des Escoumins ainsi que d'un nouveau bateau pilote d'hiver, le **Taukamaim**, qui remplace le **Charlevoix**.

L'APL a rapporté un bénéfice moindre en 2012 qu'en 2011: 2,7 millions de dollars (sur des recettes de 78,7 millions) comparativement à 5 millions l'année précédente.

groups and clients.”

It was last September that Mr. Fracassi succeeded Réjean Lanteigne as CEO of the LPA following two decades in Ottawa with various federal government departments, including Justice, Foreign Affairs and International Trade, Environment Canada and Transport Canada.

In his last position in Ottawa, he headed the National Maritime Security Program of Transport Canada for several years. This, he says, gave him the opportunity to meet key players in ports and the maritime industry and to work closely with the private sector.

Then, as now, Mr. Fracassi said in an interview, “you always have to be in a learning mode.”

Commenting on current priorities, Mr. Fracassi stressed a widespread desire to reduce ship delays caused by the lack of availability of pilots or other factors.

“When we see a concrete possibility of a delay, we send out a notice so clients can mitigate. We want to promote better coordination in requests for assignments of pilots. We are happy with the collaboration from the (St. Lawrence River) pilot groups.

“In some instances, delays are caused by the client: the pilot is waiting on time, but the ship is not there as scheduled. Of course, there are some things, like the weather, that you can't control.”

Otherwise, as shown in the LPA 2012 annual report, Mr. Fracassi indicated that under 1% of ship delays stemmed from lack of pilot availability, whereas 65% can

be attributed to the ship movements themselves.

In 2012, the LPA was also 99.87% accident-free.

As far as Mr. Fracassi is concerned, any accidents or delays is “too many” – and no efforts are spared to prevent them.

Last year was highlighted by the completion of two projects – the construction of a new dock at the Les Escoumins pilot station and the construction of a new winter pilot boat, the **Taukamaim**, replacing the **Charlevoix**.

The LPA reported a smaller profit in 2012 compared with the previous year: \$2.7 million on revenues of \$78.8 million versus \$5 million in 2011. An important element on the expense side was the signing of new contract agreements with the Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent and the Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central.



Fulvio Fracassi, Chief Executive Officer of the Laurentian Pilotage Authority.

Fulvio Fracassi, premier dirigeant de l'Administration de pilotage des Laurentides.

Leo Ryan

Un élément important côté dépenses a été la signature de nouveaux contrats de service avec la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent et la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central.

«Notre mission n'est pas de maximiser les profits, mais d'avoir une organisation financièrement autonome», a déclaré M. Fracassi.

Un grand objectif, c'est toujours de préserver les 10 % de réserves encaisse malgré la baisse des revenus.

Pour 2014 et 2015, on veut consulter l'industrie sur de possibles majorations tarifaires de l'ordre de 2 %, lesquelles correspondent à la hausse prévue du coût de la vie. Ces augmentations suivraient celle de 2,35 % en 2013.

L'impact de plus gros navires

Le nombre d'affectations a légèrement diminué en 2012 (1,7 %), pour s'établir à 22 096. Il y a deux causes à cette baisse – la réduction de l'activité maritime, notamment pour les navires citernes et les vraquiers, et la taille croissante des navires sur le Saint-Laurent. Il est intéressant de noter qu'entre 2008 et 2012, le tonnage moyen a augmenté de 38 %.

On pense que le nombre d'affectations restera constant dans les prochaines années. On va cependant surveiller de près l'impact de l'augmentation de la taille des navires sur la circulation, lequel est encore difficile à prédire.

LAPL a payé la formation des pilotes pour les navires post-Panamax et contribue à hauteur de 1,5 million de dollars à l'achat d'unités portables pour les pilotes du Saint-Laurent central. Ces unités intègrent les plus récentes avancées en matière de technologie informatique et de GPS et elles vont aider à assurer la sécurité de la navigation ainsi que la prestation de services de pilotage efficaces et de qualité.

Par ailleurs, parmi les changements à l'étude, l'on songerait, selon M. Fracassi, à lever les restrictions concernant la navigation de nuit.

Compte tenu des progrès considérables récents des technologies de navigation, M. Fracassi croit qu'il est légitime de se demander si certaines restrictions sont toujours justifiées.



*The new winter pilot boat, the **Taukamaim**, in full throttle on the St. Lawrence River.*

Le **Taukamaim**, le nouveau bateau-pilote d'hiver, file à plein régime sur le Saint-Laurent.

“Our mission is not to maximize profits but run a financially self-sustaining organization,” Mr. Fracassi said.

A key objective remains to preserve cash reserves of 10% despite lower revenues.

For 2014 and 2015, the intention is to consult with industry to target possible tariff increases of about 2% in line with anticipated cost of living trends. This would follow a tariff hike of 2.35% in 2013.

Impact of larger ships

The number of assignments declined slightly in 2012 by 1.7% to 22,096. Two main factors entered into play – a decrease in maritime activity, notably involving tankers and bulk ships, and the continued growing size of vessels in the St. Lawrence trades. Worth noting is the fact that between 2008 and 2012, the average tonnage rose by 38%.

These assignments are expected to remain steady in the next few years. However, the impact of the bigger ships on traffic, difficult to specify at this point, will be closely monitored.

The LPA has financed the training of pilots for post-Panamax vessels and is contributing \$1.5 million for the purchase of portable pilotage units for the mid-St. Lawrence pilots. These units represent the latest computer and GPS technology that will help maintain navigational safety while ensuring the delivery of efficient and quality pilotage services.

Meanwhile, among changes being examined, Mr. Fracassi said “we are doing some thinking on the lifting of restrictions in night time navigation.”

In light of the considerable advances in navigation technology in recent years, Mr. Fracassi stated that “we need to consider whether certain restrictions are still justified.” 



APL



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

La page de l'AGGIMQ

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

www.aggimq.ca

Site Internet

Notre tout nouveau site Internet commence à s'étoffer et à s'adapter aux besoins et demandes de nos membres. Ainsi, nous avons créé une section où tout membre peut publier sa carte professionnelle, avec un lien vers son site.

Nous vous encourageons à venir vous inscrire sur le site. Vous pourrez ainsi commenter les photos et les textes publiés. Vous êtes bien sûr aussi invités à soumettre des articles!

Vous remarquerez l'affichage des logos d'entreprises qui ont généreusement contribué à commanditer nos festivités du 50^e anniversaire! Notons la présence parmi elles de la revue que vous tenez entre les mains!

Assemblée générale et banquet 2014

Réservez la date du 8 février 2014 pour l'AG et le banquet annuel! L'Assemblée se déroulera dans les locaux de l'Institut maritime et sera suivie d'un petit buffet. Des activités sont prévues dans l'après-midi. Le banquet qui suivra sera mémorable car nous fêterons alors nos 50 ans d'existence comme association! Des surprises sont prévues! Ce sera un événement à ne pas manquer! Surveillez notre site Internet www.aggimq.ca pour tous les détails!

Les gradués des promotions 1954, 1964 et 1989 sont activement recherchés, ils seront à l'honneur pour recevoir leur bordée!

Renouvellement de la cotisation (pour 2014)

Avec le nouveau système d'inscription en ligne, il ne sera plus nécessaire de remplir un coupon de cotisation. Vous aurez l'option de modifier vos coordonnées en cliquant sur le bouton «**Modifier ma fiche**» que vous trouverez sous l'onglet «**Bottin**», tout au bas de la page. Naturellement, nous opérons aussi de la façon traditionnelle, puisque tous n'ont pas accès facilement à Internet.

Vous recevrez bientôt un courriel vous demandant si vous désirez recevoir l'invitation du banquet par la poste ou seulement par voie électronique. L'envoi postal se fera comme d'habitude pour ceux qui n'auront pas expressément demandé de se retirer de la liste postale traditionnelle. Graduellement, nous allons ainsi pouvoir réduire nos frais d'envoi.

Nous ne pouvons malheureusement pas accepter encore de paiement par Internet, nous devons continuer de recevoir les chèques de cotisation par la poste.

Cloche

Bonne nouvelle! Nous avons une cloche en vue... Nous en ferons le dévoilement officiel lors de l'assemblée générale!

Pour nous joindre

Notre adresse courriel: info@aggimq.ca

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

La WISTA réfléchit sur la volatilité de l'environnement maritime

La conférence internationale tenue à Montréal a servi de tribune pour analyser les multiples défis à relever dans une industrie mondiale du transport maritime marquée par la surcapacité et qui souffre de la montée en flèche des prix du carburant, de la multiplication des enjeux réglementaires et de la volatilité des marchés accentuée par les bouleversements politiques dans des régions comme le Moyen-Orient. Lors de cette conférence de l'Association internationale des femmes de l'entreprise et du commerce maritime (WISTA) tenue à Montréal du 2 au 4 octobre, la ministre des Transports du Canada, l'honorable Lisa Raitt, a aussi prononcé un discours inspirant.

M^{me} Raitt a fait valoir que même si beaucoup de femmes ont les capacités requises pour occuper des postes de direction, elles y sont trop peu représentées, y compris dans le domaine maritime, bien que des progrès considérables aient été récemment accomplis dans ce secteur pour combler le «fossé des sexes». «Une plus grande diversité peut faire une différence – elle améliore les résultats. Ce sont les affaires.»

Si vous n'avez pas peur du risque, «vous êtes toutes capables de faire partie de conseils d'administration», a déclaré la ministre aux quelque 200 déléguées.

La conférence de Montréal réunissait des représentants des milieux maritimes du

WISTA conference assesses volatile shipping environment

Participants in an international conference in Montreal assessed the many challenges in global shipping dominated by over-capacity, soaring fuel costs, rising regulatory issues, and volatile market conditions compounded by political upheavals in such regions as the Middle East. The conference in Montreal of the Women's International Shipping and Trading Association (WISTA) on Oct. 2-4 was also highlighted by a frank and inspirational speech by Lisa Raitt, Canada's Minister of Transport.

Ms. Raitt stressed that more women than at present are capable of as-

suming leadership roles in industry, including in the shipping realm where there has nonetheless been considerable progress in reducing the "gender gap" in recent years. "Greater diversity makes a difference – it improves the bottom line. This is business."

By not being afraid to take risks, "you are all capable of sitting on boards," she told the nearly 200 delegates.

The Montreal conference was attended by shipping industry representatives from Canada, the United States, Europe, Africa (notably Nigeria), the Middle East, New Zealand, Latin America, India



Leo Ryan

Nearly 200 delegates from around the world gathered in Montreal for the annual conference of the Women's International Shipping and Trading Association.

Près de 200 déléguées de toutes les régions du monde étaient réunies à Montréal pour la conférence annuelle de l'Association internationale des femmes de l'entreprise et du commerce maritime.



Leo Ryan

Many delegates asked to be photographed with Transport Minister Lisa Raitt after her uplifting speech at the industry conference of women in shipping.

Nombre de déléguées ont demandé à être photographiées avec la ministre des Transports, l'honorable Lisa Raitt, après le discours inspirant qu'elle a prononcé à la conférence.

Canada, des États-Unis, de l'Europe, de l'Afrique (notamment du Nigeria), du Moyen-Orient, de la Nouvelle-Zélande, de l'Amérique latine, de l'Inde et de l'Asie. Dirigée par Karin Orsel, la WISTA comprend 1 800 membres dans 31 sections nationales qui se consacrent au réseautage et au soutien professionnel des femmes actives dans les secteurs reliés à la marine.

La ministre a rappelé sa propre expérience, elle qui a osé quitter son poste de présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Toronto pour se lancer en politique, décision qui l'a conduite à devenir la première femme ministre des Transports. «Vous devez saisir l'occasion. La route peut être longue pour certaines. Mais nous progressons dans l'industrie des transports.»

M^{me} Raitt a rappelé que le Canada est une nation commerciale qui dépend des transports «Le sexe importe peu. Les marchandises, cela ne leur fait ni chaud ni froid.»

Le thème de la conférence dont était l'hôte la présidente de WISTA Canada, Andrea Sterling, était «Naviguer sur les mers du changement». Les séances de travail ont porté sur les perspectives nord-américaines et mondiales, les difficultés du transport maritime dans l'Arctique et les aspects financiers.

L'un des conférenciers, Paul Pathy, président et codirecteur général du Groupe Fednav, a parlé de l'imprévisibilité qui caractérisait les tarifs d'affrètement ces dernières années alors que les transporteurs devaient faire face à des problèmes financiers et opérationnels croissants, à des responsabilités environnementales de plus en plus lourdes et à un resserrement de la réglementation.

Toutefois, selon lui, il y a aussi «de bonnes possibilités de croissance» pour les entreprises qui ont des stratégies adroites et une bonne gérance environnementale.

Pour M. Pathy, le transport maritime est «un milieu

passionnant et la colonne vertébrale de l'économie mondiale».

Wendy Zatylny, présidente de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC), est venue parler de la sûreté mondiale et des enjeux économiques, des changements importants qu'entraîneront les transformations des canaux de Panama et de Suez ainsi que de la tendance vers les méga-navires illustrée par l'arrivée de porte-conteneurs de 18 000 EVP.

Des navires plus grands requièrent des infrastructures adaptées – «des portiques à conteneurs plus hauts et de portée supérieure ainsi que des bassins d'évitement plus spacieux, sans parler des pressions pour l'amélioration constante de la productivité portuaire afin de raccourcir les temps d'escale», a-t-elle déclaré.

Une tendance importante, selon elle, c'est l'intensification du commerce maritime avec l'Asie, non seulement à partir des ports de la côte ouest du Canada, mais aussi depuis Montréal et Halifax (à Halifax, l'Asie compte aujourd'hui pour environ 50 % du trafic conteneurisé). «Nous devons regarder les deux côtes comme des points de transit des échanges avec l'Asie.»

M^{me} Zatylny déclaré en guise de conclusion: «Bien sûr, au Canada, la navigation sur les mers du changement n'est pas exempte d'écueils. Mais si la capacité d'innover – de créer, de collaborer et de communiquer – nous permettra de nous rendre à bon port.»

Les autres conférenciers canadiens étaient Sylvie Vachon, PDG du Port de Montréal; Rod Jones, président et chef de la direction du Groupe CSL; Terence Bowles, président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent; David Bolduc directeur général de l'Alliance verte, et Suzanne Paquin, présidente et chef de la direction de la Nunavut Eastern Arctic Shipping.

and Asia. Headed by Karin Orsel, WISTA comprises 1,800 members from 31 national chapters dedicated to networking and career support for women active in marine-related sectors.

The minister recalled her own experience of taking the risk of entering politics to eventually become Canada's first female Minister of Transport when she left her position as President and CEO of the Toronto Port Authority. "You have to get into the door. This can be a long haul for some. But we are progressing in the transportation industry."

She recalled that Canada is a trading nation that relies on transportation. "Gender doesn't matter. Goods don't know and don't care."

Theme of the conference hosted by WISTA Canada President Andrea Sterling was Navigating The Seas Of Change. Business sessions looked at North American and global perspectives, the challenges of Arctic shipping, environmental and financial issues.

Among the speakers, Paul Pathy, President and Co-CEO of the Fednav Group, described how unpredictability characterized chartering rates in recent years while carriers faced rising operating and finance issues along with added environmental responsibility, further consolidation and mounting regulatory measures.

But at the same time, in his view, "there are good opportunities for growth" for companies with adroit strategies and environmental stewardship.

Mr. Pathy described shipping as "an exciting industry and backbone of

the world economy."

Wendy Zatylny, President of the Association of Canadian Port Authorities (ACPA), spoke on global security and economic challenges, major changes with the transformations of the Suez and the Panama Canal, and the continuing trend towards mega-ships exemplified by container vessels now carrying 18,000 TEUs.

Bigger ships, she said, means the need for bigger infrastructure – "everything from higher and longer outreach container cranes, to bigger turning basins, to demand for continually-improved port productivity to ensure fast ship turnaround."

An important trend, she noted, was the increased maritime trade with Asia not only from Canada's West Coast ports, but also from Montreal and Halifax (where Asia today represents about 50% of Halifax container business). "We have to look at both coasts as Asian gateways."

In conclusion, Ms. Zatylny declared: "Certainly in Canada, navigating the seas of change is not without its challenges. But with the ability to be creative – innovate, collaborate and communicate – we will find safe passage."

Other Canadian speakers were Sylvie Vachon, President and CEO of the Port of Montreal; Rod Jones, President and CEO of the CSL Group; Terence Bowles, President and CEO of the St. Lawrence Seaway Management Corporation; David Bolduc, Executive Director of Green Marine; and Suzanne Paquin, President and CEO of Nunavut Eastern Arctic Shipping.

L'Algoma Equinox devrait arriver au Canada à la fin de l'automne

L'Algoma Equinox, premier d'une série de vraquiers de la classe Equinox aux qualités opérationnelles et environnementales considérablement améliorées, est censé arriver de Chine à temps pour faire quelques voyages avant la fin de la saison de la Voie maritime du Saint-Laurent, a indiqué Peter Winkley, directeur financier à Algoma Central Corporation. «Le navire vient d'achever ses essais en mer et nous l'attendons au Canada vers la fin de novembre», a déclaré M. Winkley au *Maritime Magazine*.

Algoma Central Corporation de St. Catharines (Ont.) a investi quelque 400 millions de dollars pour acquérir huit navires neufs, dont six vraquiers de classe Equinox. Ceux-ci sont

construits au chantier maritime de Nantong Mingde Heavy Industries.

«Un deuxième navire de classe Equinox est censé arriver à temps pour entrer en service au début de la saison 2014 de la Voie maritime», a ajouté M. Winkley.

Le baptême de l'**Algoma Equinox** a eu lieu en avril dernier à Nantong.

Ces navires sont notamment munis d'épurateurs des gaz à l'eau douce qui éliminent 97 % des émissions de dioxyde de soufre ainsi que de moteurs à deux temps qui consomment 45 % moins de carburant par tonne de cargaison que les anciens moteurs à quatre temps. La coque a été redessinée pour offrir plus d'espace de chargement.

Algoma Equinox expected to arrive in Canada in late autumn

The Algoma Equinox, the first in a series of Equinox Class bulk carriers offering significantly-enhanced operating and environmental efficiencies, is slated to arrive in time in Canada from China to make a couple of voyages prior to the closing of the St. Lawrence Seaway season, indicated Peter Winkley, CFO of Algoma Central Corporation.

"We expect the ship will arrive around the end of November following the recent completion of the sea trials," Mr. Winkley told *Maritime Magazine*.

Algoma Central Corporation of St. Catharines, Ontario has invested about \$400 million for eight new

ships, including six Equinox Class bulk carriers. They are being built at the shipyard of Nantong Mingde Heavy Industries.

"A second Equinox class vessel is expected to arrive in time for service at the beginning of the 2014 Seaway season," Mr. Winkley said.

The christening ceremony for the **Algoma Equinox** took place last April at Nantong.

Among special features are fresh water gas scrubbers removing 97% of sulphur dioxide emissions and two-stroke engines that consume 45% less fuel per cargo tonne than the older four-stroke engines. Additional cargo space results from an innovative hull design.



Shown at the shipyard in Nantong, China, the **Algoma Equinox** is expected to arrive in time to make several voyages at the end of the 2013 Seaway season.

L'**Algoma Equinox** que l'on voit ici au chantier maritime de Nantong, en Chine, est censé arriver à temps pour faire quelques voyages à la fin de la saison 2013 de la Voie maritime.

Des fonds fédéraux pour deux nouveaux centres d'inspection des conteneurs à Vancouver

Le gouvernement fédéral a récemment annoncé une contribution de près de 50 millions de dollars pour des investissements infrastructurels dans deux nouveaux centres maritimes d'inspection des conteneurs afin de faire face à l'accroissement prévu à Port Metro Vancouver de la demande liée au commerce avec l'Asie-Pacifique. Les investissements combinés d'Ottawa et de PMV totalisent près de 106 millions de dollars.

Le centre de Roberts Bank, situé à l'extrémité est du pont-jetée Deltaport sur les terres industrielles de la Première Nation de Tsawwassen, est censé ouvrir à l'été 2015, tandis que celui de Burrard Inlet devrait être inauguré l'automne suivant. Les deux installations vont aider à réduire les temps de traitement, ce qui fera épargner de l'argent aux entreprises canadiennes tout en améliorant la sûreté et la sécurité.

«Ces projets sont un excellent exemple de ce que la collaboration peut accomplir», a déclaré Robin Silvester, PDG de Port Metro Vancouver, la plus grande porte maritime du Canada. «Le gouvernement du Canada, la Première Nation de Tsawwassen et Port Metro Vancouver travaillent ensemble à améliorer la sûreté et l'efficacité de notre porte, tout en protégeant l'environnement et la qualité de vie de nos collectivités.»

Selon M. Silvester, quand ces instal-

lations seront opérationnelles, elles réduiront par 10 les temps de parcours et les émissions reliées. Et les emplois temporaires pendant la construction ainsi que les emplois à temps plein ultérieurs seront offerts aux membres des Premières Nations.

«Cet investissement va aider à faire du Tsawwassen Gateway Logistics Park l'endroit privilégié pour le secteur de la chaîne logistique dans le Lower Mainland», a déclaré le chef de la Première Nation de Tsawwassen, Bryce Williams.

La contribution fédérale a été annoncée à Tsawwassen le 4 septembre en présence du ministre du Commerce international, Ed Fast, et de la ministre du Revenu national, Lynn Findlay, au nom de la ministre des Transports, Lisa Raitt.



From left to right are Ed Fast, Minister of International Trade, Chief Bryce Williams, Lynn Findlay, Federal Minister of National Revenue, Mrs. Roslyn MacVicar from the Canada Border Services Agency, and Robin Silvester, President and CEO of Port Metro Vancouver.

De gauche à droite, Ed Fast, ministre du Commerce international, le chef Bryce Williams, Lynn Findlay, ministre fédérale du Revenu national, Roslyn MacVicar de l'Agence des services frontaliers du Canada et Robin Silvester, président-directeur général de Port Metro Vancouver.

Federal funding for two new Vancouver container inspection facilities

The federal government recently announced a contribution of nearly \$50 million for infrastructure investments in two new marine container inspection facilities to meet anticipated increased demand in Asia-Pacific trade at Port Metro Vancouver. The combined investment from Ottawa and PMV totals nearly \$106 million.

The Roberts Bank facility, located on the east end of the Deltaport Causeway on the Tsawwassen First Nation Industrial Lands, is expected to open in the summer of 2015, whereas a Burrard Inlet facility is slated to open in the fall of 2015. The facilities will help reduce pro-

cessing times, resulting in savings for Canadian enterprises, and enhance safety and security.

“These projects are a great example of what collaboration can accomplish,” said Robin Silvester, President and CEO of Port Metro Vancouver, Canada’s largest maritime gateway. “Together, the Government of Canada, Tsawwassen First Nation and Port Metro Vancouver are working to strengthen the security and efficiency of our gateway, while improving the environment and quality of life in our communities.”

Once operational, said Mr. Silvester, the facilities will reduce travel time and related emissions by a factor of 10. And both construction and full-employment opportunities will be made available to First Nation members.

“This investment will help position the Tsawwassen Gateway Logistics Park as the location of choice for the supply chain sector in the Lower Mainland,” said TFN Chief Bryce Williams.

The federal contribution was announced at Tsawwassen on Sept. 4 in the presence of Ed Fast, Minister of International Trade, and Lynn Findlay, Minister of National Revenue, on behalf of Transport Minister Lisa Raitt.

Port Metro Vancouver

Mise en service de deux nouvelles grues géantes à Halterm cet automne

Two new giant cranes at Halterm slated to enter service this fall

Deux nouvelles grues super post-Panamax arrivées à la fin d'août au terminal à conteneurs Halterm du Port de Halifax devraient entrer en service cet automne. On espère qu'elles vont attirer le fret conteneurisé d'une nouvelle génération de navires de charge dans un port de la côte est de l'Amérique du Nord qui est largement sous-utilisé.

Les grues, qui coûtent environ 10 millions de dollars chacune, sont arrivées à Halifax en provenance de Shanghai à bord du cargo gros porteur **Zhen Hua 19**. Elles s'ajouteront à deux autres grues déjà en service à Halterm.

Selon le PDG, Ashley Dinning, lorsque les quatre grues seront utilisées en même temps, le terminal pourra charger ou décharger à un rythme de 130 mouvements à l'heure.

«Les ports capables de mettre simultanément quatre grues super post-Panamax au travail sur un navire de charge assez large pour loger 22 rangées de conteneurs sont recherchés par les compagnies maritimes», a déclaré M. Dinning.



Two new giant cranes at Port of Halifax are expected to help attract business from a new generation of cargo vessels.

On croit que les deux nouvelles grues géantes contribueront à attirer une nouvelle génération de cargos au port de Halifax.

L'année dernière, plusieurs armements conteneurisés ont ajouté Halifax à leur desserte de l'Asie et de la côte est des États-Unis, ce qui a permis au Port de Halifax de manutentionner 416 571 EVP comparativement à 410 649 en 2011.

Le mouvement à la hausse s'est poursuivi de belle façon et le trafic conteneurisé a augmenté de plus de 17 % dans les six premiers mois de 2013 par rapport à la période correspondante de 2012.

Two new super post-Panamax cranes that arrived in late August at the Halterm Container Terminal in the Port of Halifax are to enter service this fall. They are expected to help attract more box traffic from a new generation of cargo vessels at a port on the east coast of North America operating well below capacity.

Costing about \$10 million each, the cranes arrived in Halifax from Shanghai

aboard the Chinese heavy load carrier **Zhen Hua 19** to join two other cranes already in service at Halterm.

When the four cranes are operating simultaneously, the terminal will have the capacity to load or unload at a pace of 130 moves per hour, said CEO Ashley Dinning.

“The shipping companies are looking for ports with capacity to put four super post-Panamax cranes to work at the same time on a cargo ship wide enough to carry 22 rows of containers,” Mr. Dinning said.

Last year, the Port of Halifax handled 416,571 TEUs versus 410,649 TEUs in 2011, thanks to the impact of several container lines adding Halifax on services to Asia and the U.S. East Coast.

The upward momentum has continued in strong fashion, with container throughput up more than 17% in the first six months of 2013 compared to the corresponding period in 2012.

Steve Farmer

Un rapport de CSL exhorte l'OMI à repenser ses règles sur le TMCD

CSL Group report urges IMO to rectify approach to short sea shipping rules

Selon un rapport commandé par le Groupe CSL de Montréal, la dynamique et les défis avec lesquels doit composer l'industrie du transport maritime courte distance

(TMCD) sont foncièrement différents de ceux des transporteurs long-courriers, et il faudrait que les règlements pris par l'Organisation maritime internationale (OMI) et

The dynamics and challenges of Short Sea Shipping (SSS) industries are fundamentally different from those faced by trans-ocean carriers and should

be taken into account in regulations by the International Maritime Organization and its member states, according to a recent report commissioned by Mont-

ses États membres en tiennent compte. Rendu public le 20 septembre, le rapport propose cinq mesures immédiates – dont l'une concerne aussi la Chambre internationale de la marine marchande – pour remédier à la situation.

La plus importante différence alléguée c'est que, contrairement au long-courrier, le navire de TMCD est en concurrence avec d'autres modes de transport, notamment le camionnage et le rail. Or, les règlements récents de l'OMI, parce qu'ils ne tiennent pas compte du fait que le TMCD peut constituer une solution de rechange sûre, propre et éconergétique au transport terrestre, contribuent involontairement à favoriser un déplacement de la clientèle du transport maritime vers les transports routier et ferroviaire.

Les conclusions du rapport ont été accueillies avec beaucoup de satisfaction par Robert Lewis-Manning, président de l'Association des armateurs canadiens. «Bien des gens ne sont pas conscients du fait que les transporteurs maritimes courte distance représentent environ le quart de la flotte mondiale», a-t-il déclaré au *Maritime Magazine*.

«Malgré une présence mondiale de quelque 16 000 navires d'un port en lourd combiné de 77 millions de tonnes, l'OMI et les gouvernements de toutes les régions du monde oublient souvent que le TMCD est un important contributeur au bien-être social, économique et environnemental des nations», estime David Martin, propriétaire et administrateur du Groupe CSL.

«Le rôle du TMCD est souvent négligé parce que les intérêts du transport maritime international tendent à occulter la voix des représentants du TMCD à l'OMI et dans d'autres

organisations de transport maritime internationales importantes.»

Le rapport propose cinq mesures immédiates:

1. L'OMI devrait établir une définition commune du TMCD afin de mieux cibler et regrouper les intérêts du secteur à l'échelle mondiale.

2. Les États membres de l'OMI devraient créer un mécanisme pour évaluer et protéger le TMCD avant d'adopter des conventions internationales qui pourraient toucher ce secteur.

3. Il faudrait mettre au point un mécanisme à l'intérieur de la Chambre internationale de la marine marchande (CIMM) pour défendre les intérêts du TMCD, en sus de la représentation administrative.

4. Les pays où se fait du TMCD devraient mettre en œuvre une politique de défense des intérêts du TMCD intérieur lors de l'adoption des conventions maritimes internationale et de la prise subséquente des règlements nationaux.

5. Les associations nationales de transport maritime doivent faire un meilleur travail pour la fourniture aux gouvernements de données socioéconomiques et environnementales à la fois pertinentes, à jour et mettant bien en relief les avantages de la promotion du TMCD, de manière à éviter les conséquences négatives non voulues de l'application automatique à ce secteur de règles conçues pour le transport au long cours.

Pour favoriser un transport de fret concurrentiel et respectueux de l'environnement, le rapport de CSL invite également les intervenants du TMCD à s'unir et à engager le dialogue avec les organisations internationales et les organismes de réglementation afin de soutenir l'industrie.

real's CSL Group. Released on September 20, the report proposes five immediate actions to rectify the situation, with one also applying to the International Chamber of Shipping.

The most important difference evoked is that unlike a trans-ocean ship, a SSS vessel competes with other modes of transport, namely road and rail, the report said, indicating that recent IMO regulations are "insensitive" to the SSS role as a safer, cleaner and more fuel-efficient alternative to land-based transport – resulting in the unintended consequence of promoting a modal shift from marine to road and rail.

The report's conclusions were strongly welcomed by Robert Lewis-Manning, President of the Canadian Shipowners Association. "Many people don't realize that short sea vessels represent about one quarter of the world fleet," he told *Maritime Magazine*.

"Despite a global presence counting approximately 16,000 vessels with a combined deadweight tonnage of 77 million tons, SSS is often overlooked by the IMO and governments worldwide as a significant contributor to the social, economic and environmental well-being of nations," said David Martin, Owner and Director of the CSL Group.

"SSS is often overlooked because the interests of international shipping tend to drown out SSS voices at the IMO and other significant international shipping bodies," Mr. Mar-

tin said.

The report's five proposed immediate actions:

1. The IMO should establish a common definition of short sea shipping to better focus and consolidate the sector's interests globally.

2. IMO member administrations should create a mechanism to evaluate and protect SSS prior to adopting international conventions that may include the sector.

3. Develop a mechanism within the International Chamber of Shipping to defend the interests of SSS, exclusive of administration representation.

4. Short sea shipping nations should implement as policy the defense of domestic SSS interests when adopting international marine conventions and subsequent national regulations.

5. National shipping associations must do a better job of providing relevant socio-economic and environmental data to governments to ensure they are updated on the full value of promoting the SSS sector and can avoid the unintended consequences of applying trans-ocean rules to the sector without modification.

To foster environmentally-sustainable and competitive cargo shipping, the CSL report also calls on the SSS sector to unite and engage with international organizations and regulatory bodies to promote the industry.



*The gigantic **Maersk Mc-Kinney Moller** was welcomed with great fanfare at the Port of Rotterdam.*

Le gigantesque **Maersk Mc-Kinney Moller** a été accueilli avec grand enthousiasme au Port de Rotterdam.

Mise en service par Maersk du premier porte-conteneurs de 18 000 EVP

Le premier d'une série de Lméga-porte-conteneurs Triple E construits en Corée pour Maersk, série qui devrait comprendre en tout 20 navires identiques, navigue maintenant sur les océans du monde; il assure exclusivement un service pendulaire sur les routes Asie-Europe.

Le **Maersk Mc-Kinney Moller** de 18 000 EVP a appareillé à la mi-juillet pour son voyage inaugural. Après des escales à Shanghai, Ningbo, Yantian, Hong Kong, Singapour et Tanjung Pelepas en Malaisie, il a franchi le canal de Suez et est arrivé en fanfare le 17 août à Rotterdam, le plus grand port européen (photo).

Baptisé du nom du fils défunt du fondateur de la société danoise, le plus gros porte-conteneurs du monde ouvre une nouvelle ère dans une industrie du transport maritime en proie à une guerre des prix et souffrant de surcapacité. Construits

au chantier naval de la Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, les navires Triple E coûtent environ 185 millions de dollars US chacun.

Long de 300 mètres et large de 59 mètres, le **Maersk Mc-Kinney Moller**, même s'il transporte 11 % plus de fret que tout autre porte-conteneurs existant, consomme, selon Maersk Line, 35 % moins de carburant par conteneur que les autres bâtiments de la flotte de Maersk. L'**Emma Maersk** de 15 500 EVP était jusque-là le plus gros navire de la flotte de Maersk.

Au départ, ce géant sera sous-exploité, car la majorité des ports actuellement certifiés pour recevoir les navires Triple E n'ont pas de grue à portique de taille suffisante pour le charger au maximum.

Si le navire était dressé sur sa poupe à côté de l'Empire State Building à New York, son nez surplomberait les têtes des

First Maersk 18,000-TEU ship in service

The first of Maersk's Tawesome Korean-built Triple E series of mega-containerships, eventually encompassing 20 sister vessels, is on the world's oceans, exclusively plying the Asia-Europe trades in a pendulum service.

The 18,000-TEU **Maersk Mc-Kinney Moller** left on its maiden voyage in mid-July, subsequently calling at Shanghai, Ningbo, Yantian, Hong Kong, Singapore and Malaysia's Tanjung Pelepas, before passing through the Suez Canal and arriving, with great fanfare, on August 17 at Rotterdam, Europe's largest port. (See photo).

Named after the late son of the Danish company's founder, the world's biggest vessel of its kind launches a new era in container shipping amid a price war and overcapacity in the industry.

Built at Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering shipyard, each Triple E ship costs about US\$185 million.

At 300 metres long, with a beam of 59 metres, and carrying 11% more cargo than any other existing container ship, the **Maersk Mc-Kinney Moller** consumes 35% less fuel per container than other vessels in the Maersk fleet, according to Maersk Line. Previously, the biggest vessel in the Maersk fleet was the 15,500-TEU **Emma Maersk**.

Initially, this behemoth is forced to operate below capacity as most ports currently certified to handle Triple E vessels lack gantry cranes tall enough to fully load the ship.

If you symbolically stand the ship on its stern next to the Empire State Building in New York, its bow would loom over the

visiteurs se tenant sur la terrasse d'observation!

Jusqu'ici, le plus grand porte-conteneurs en service était le **Marco Polo** de 16 200 EVP de l'armement CMA-CGM.

Selon certains analystes tels Marc Levinson, économiste et auteur de *The Box* (une histoire du transport maritime de conteneurs), même si la classe Triple E offre des économies d'échelle et d'autres avantages, la plus grande entreprise de transport maritime du monde court un risque financier considérable.

Comme M. Levinson l'a déclaré à *Bloomberg Business Week*: «Pour Maersk et n'importe quelle autre compagnie maritime, il s'agit de très grosses décisions où l'erreur peut être fatale. Commander de tels navires est un pari risqué pour une société comme Maersk.»

Maersk n'est pas seule dans cette situation. L'United Arab Shipping et la China Shipping Container Line ont commandé chacune cinq méga-porte-conteneurs de la catégorie des 18 000 EVP.

heads of visitors on the observation deck!

Up till now, the previous largest box ship in service was the 16,200-TEU **Marco Polo** operated by CMA CGM.

Some industry observers like Marc Levinson, an economist and author of *The Box* (a history of container shipping), have suggested that while the Triple E class benefits from economies of scale and other advantages, there is a significant financial risk on the part of the world's biggest shipping

enterprise.

As Mr. Levinson told *Bloomberg Business Week*: "For Maersk and every other ship line, these are big, big decisions, because if you get it wrong, you can end up dead. When a company like Maersk orders these vessels, it's betting the company."

Maersk is not alone. United Arab Shipping and China Shipping Container Line have each ordered five mega-containerships in the 18,000-TEU category.

Betty Sutton new head of U.S. Seaway agency

Betty Sutton prend la tête de l'agence étasunienne de la Voie maritime



SLSDC

L'ex-membre du Congrès Betty Sutton a récemment prêté serment comme 10^e administrateur de la St. Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC). C'est le secrétaire aux Transports des États-Unis, Anthony Foxx, qui lui a fait prêter le serment d'entrée en fonction le 13 août.

L'administrateur adjoint de la SLSDC, Craig Middlebrook, occupait le poste d'administrateur par intérim depuis mai 2012.

«Elle apporte un formidable bagage d'expérience à cause de ses années au service de la ville, du comté, de l'État et de l'administration fédérale», a déclaré M. Middlebrook. «Elle connaît bien le commerce maritime et elle sera une dirigeante novatrice à la SLSDC.»

L'administratrice Sutton a représenté le 13^e district de l'Ohio au Congrès de 2007 à 2012. Elle a siégé au Comité de l'énergie et du commerce et elle a

coprésidé le Groupe de travail du Congrès sur l'emploi.

«Je veux remercier le président Obama de m'avoir nommé à ce poste névralgique au département des Transports», a déclaré M^{me} Sutton. «Comme je suis originaire de la région des Grands Lacs, je connais bien l'importance du réseau de la Voie maritime et des Grands Lacs non seulement pour le commerce international et notre propre système de transport, mais aussi pour la vitalité économique de la région des Grands Lacs.»

De 2001 à 2006, Betty Sutton a exercé comme avocate en droit du travail au cabinet Faulkner, Muskovitz & Phillips à Cleveland. Dans ce poste, elle a notamment représenté des membres de l'Association internationale des débardeurs. Elle a été élue à la Chambre des représentants de l'État de l'Ohio de 1993 à 2000.

Cadette d'une famille de six enfants, M^{me} Sutton a remporté de nombreux prix, y compris celui de législateur de l'année de la Great Lakes Maritime Task Force.

Former Congresswoman Betty Sutton was recently sworn in as the 10th Administrator of the Saint Lawrence Seaway Development Corporation. U.S. Transportation Secretary Anthony Foxx administered the oath of office on August 13.

SLSDC Deputy Administrator Craig Middlebrook had served as Acting Administrator since May 2012.

"She brings a wealth of experience from her years of service at the city, county, state and federal levels of government," said Mr. Middlebrook. "She is well versed in the issues of maritime commerce and will be an innovative leader of the SLSDC."

Administrator Sutton represented Ohio's 13th Congressional District in the House of Representatives between 2007 and 2012. She was a member of the Energy and Commerce Committee and was co-Chair of the Congressional Jobs Task Force.

"I want to thank President Obama for appointing me to this critical position at the Department of Transportation," Ms. Sutton said. "Coming from the Great Lakes region, I fully appreciate the importance of the Great Lakes St. Lawrence Seaway System not only to international commerce and to our national transportation system, but to the economic vitality of the Great Lakes area."

From 2001 and 2006, she worked as a labor attorney at Faulkner, Muskovitz & Phillips in Cleveland, where she notably represented members of the International Longshoremen's Association (ILA). She was a Representative in the Ohio State House of Representatives from 1993 to 2000.

The youngest of six children, Ms. Sutton has been the recipient of many awards, including Legislator of the Year from the Great Lakes Maritime Task Force.

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

13 et 14 NOVEMBRE

9^e Conférence annuelle AUT H2O

Hotel Marriott Airport de Toronto
Toronto, ON, Canada
www.hywh2o-conferences.com

16 au 20 NOVEMBRE

NITL Conference & Exhibition

George Brown Convention Center
Houston, TX, USA
www.nitl.org

17 au 19 NOVEMBRE

Intermodal Expo 2013

George Brown Convention Center
Houston, TX, USA
www.intermodal.org

6 DÉCEMBRE

Dîner annuel du Grunt Club

Hotel Hilton Bonaventure
Montréal, QC, Canada
www.gruntclub.org

10 DÉCEMBRE

JOC Port Productivity Seminar

Newark Club
Newark, NJ, USA

17 JANVIER

Dîner annuel du Marine
Hotel Fairmont Royal York
Toronto, ON, Canada
sectreas@themarineclub.org

21 FÉVRIER

Banquet annuel des Armateurs du Saint-Laurent

Hotel Chateau Frontenac,
Québec, QC, Canada
ariane.charette@portquebec.ca

2 AU 5 MARS

TPM Conference 2014

Long Beach Convention Centre & Hyatt Regency
Long Beach, CA, USA
www.joc.events

10 AU 13 MARS

Breakbulk China

Shanghai World Expo & Convention Center
Shanghai, China
www.breakbulk.com

NOVEMBER 13-14

9th Annual HWY H2O Conference

Toronto Marriott Airport Hotel
Toronto, ON, Canada
www.hywh2o-conferences.com

NOVEMBER 16-20

NITL Conference & Exhibition

George Brown Convention Center
Houston, TX, USA
www.nitl.org

NOVEMBER 17-19

Intermodal Expo 2013

George Brown Convention Center
Houston, TX, USA
www.intermodal.org

DECEMBER 6

Annual Grunt Club Dinner

Montreal Bonaventure Hilton
Montreal, QC, Canada
www.gruntclub.org

DECEMBER 10

JOC Port Productivity Seminar

Newark Club
Newark, NJ, USA

JANUARY 17

Annual Marine Club Dinner

Fairmont Royal York Hotel
Toronto, ON, Canada
sectreas@themarineclub.org

FEBRUARY 21

St. Lawrence Shipoperators Annual Banquet

Chateau Frontenac,
Québec City, QC, Canada
ariane.charette@portquebec.ca

MARCH 2-5

TPM Conference 2014

Long Beach Convention Centre & Hyatt Regency
Long Beach, CA, USA
www.joc.events

MARCH 10-13

Breakbulk China

Shanghai World Expo & Convention Center
Shanghai, China
www.breakbulk.com

If you wish to suggest an event to be inserted in the calendar, please contact lryan@maritimemag.com
Si vous désirez proposer un événement pour insertion dans le calendrier, prière de contacter lryan@maritimemag.com

ANNONCEURS



ADVERTISERS

ABS	9
ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES	21
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE NANAIMO	63
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE THUNDER BAY	70
ALGOMA CENTRAL CORPORATION	Couverture extérieure arrière
CSEM – CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME	Couverture intérieure arrière
CSMOIM – COMITÉ SECTORIEL DE MAIN D'OEUVRE DE L'INDUSTRIE MARITIME	22
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	77
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT	Couverture intérieure arrière
DILTS PISTON HYDRAULICS	14
EMPIRE STEVEDORING	69
FEDNAV	31
GAZ MÉTRO	28
GROUPE DESGAGNÉS	Couverture intérieure avant
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	11
LOGISTEC	33
MGT – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY	67
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	71
MCKEIL MARINE	44
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC	29
NEAS – NUNAVUT EASTERN ARCTIC SHIPPING	41
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE	16
OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE	1
PORT DE HALIFAX	13
PORT DE MONTRÉAL	35
PORT DE SEPT-ÎLES	39
PORT DE TROIS-RIVIÈRES	43
PRINCE RUPERT PORT AUTHORITY	17
SIMEC – SOCIÉTÉ D'INTERVENTION MARITIME EST DU CANADA	70
S.I.U. – SYNDICAT INTERNATIONAL DES MARINS CANADIENS	5
SODES – SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT	38
SODERHOLM MARITIME SERVICES	14
TURBO EXPERT	7
URGENCE MARINE	23

ABS	9
ALGOMA CENTRAL CORPORATION	Back cover
CSMOIM – COMITÉ SECTORIEL DE MAIN D'OEUVRE DE L'INDUSTRIE MARITIME	22
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS	Inside back cover
DILTS PISTON HYDRAULICS	14
ECRC – EASTERN CANADA RESPONSE CORPORATION	70
EMPIRE STEVEDORING	69
FEDNAV	31
GAZ MÉTRO	28
GROUPE DESGAGNÉS	Inside front cover
IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION	1
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	11
LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY	21
LOGISTEC	33
MGT – MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP	67
MSRC – MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE	Inside back cover
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	71
MCKEIL MARINE	44
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC	29
NEAS – NUNAVUT EASTERN ARCTIC SHIPPING	41
NANAIMO PORT AUTHORITY	63
NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE	16
PORT OF HALIFAX	13
PORT OF MONTREAL	35
PORT OF SEPT-ÎLES	39
PORT OF TROIS-RIVIÈRES	43
PRINCE RUPERT PORT AUTHORITY	17
S.I.U. - SEAFARERS' INTERNATIONAL UNION OF CANADA	5
SODES – ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL	38
SODERHOLM MARITIME SERVICES	14
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION	77
THUNDER BAY PORT AUTHORITY	70
TURBO EXPERT	7
URGENCE MARINE	23

ROSAIRE A. DESGAGNÉS

MARITIME

MARITIME

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

