

No 71

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

GREAT LAKES/ST. LAWRENCE SYSTEM
Historic fleet renewal accelerates

LE RÉSEAU GRANDS LACS-SAINT-LAURENT
Le renouvellement de la flotte s'accélère



Profil/Profile
EMPIRE STEVEDORING

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



Welcome Home

Algoma Equinox and Crew



Algoma Central Corporation

63 Church Street, Suite 600, St. Catharines, Ontario
905-687-7888 | www.algonet.com



Éditeurs / Publishers:

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

Rédacteur en chef / Editor:

Leo Ryan
lryan@maritimemag.com

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

Traducteurs / Translators:

Joanne McCracken, Yvan Rompré, Sébastien 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 Articles must be typed and unpublished.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

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

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

**17 EUROPE HORIZONS
ÉCHOS D'EUROPE**
Bruce Barnard

**20 THE SEAWAY JOURNAL
JOURNAL DE LA VOIE MARITIME**
Terence F. Bowles

COUVERTURE / COVER

This winter edition contains our annual, in-depth feature on the bi-national Great Lakes / St. Lawrence System covering significant developments amongst shipping lines and ports in the region. The great fleet renewal by Canadian carriers is accelerating!

In our regular dossier for this issue on an enterprise that is making a difference in the marine industry, we are pleased to offer a special report on Empire Stevedoring, which operates terminals in Eastern Canada and in the United States as far south as Houston.

Also, please note that this edition inaugurates the first regular Europe Horizons column by any Canadian publication. It will focus on trade and maritime developments as Canada and the European Union move towards a free trade agreement expected to be ratified by the end of 2015.

*The cover photo is an extraordinary shot by the photographer on an extremely cold day. It shows the **Algoma Equinox**, first in a series of eight Equinox Class vessels that will be operated and managed by Algoma Central Corporation, entering the Port of Duluth-Superior on December 11 at the end of her maiden voyage through the Great Lakes/St. Lawrence System. The ship called at the port to load iron ore pellets for Cleveland Cliffs destined for Quebec City.*

Ce numéro d'hiver renferme notre chronique annuelle sur la voie maritime binationale Grands Lacs-Saint-Laurent. Cette chronique, consacrée à l'actualité concernant les compagnies maritimes et les ports de la région, montre que le renouvellement en profondeur de la flotte marchande canadienne s'accélère!

Dans notre dossier habituel sur les entreprises qui font leur marque dans l'industrie maritime, nous avons le plaisir de présenter un reportage spécial sur Empire Stevedoring, qui exploite des terminaux dans l'est du Canada et jusqu'à Houston aux États-Unis.

Fait à noter, cette édition contient – et c'est une première pour une publication canadienne – une chronique régulière de nouvelles européennes qui sera consacrée à l'actualité commerciale et maritime, spécialement dans le contexte des progrès vers la ratification de l'accord de libre-échange qui est prévue pour la fin de 2015.

La photo de la page couverture est une prise de vue extraordinaire par une journée glaciale. On y voit l'**Algoma Equinox**, premier d'une série de huit navires Equinox qui seront exploités et gérés par Algoma Central Corporation, pénétrant dans le Port de Duluth-Superior le 11 décembre, au terme de son voyage inaugural dans le réseau Grands Lacs-Saint-Laurent. Le navire faisait escale dans le port pour prendre une cargaison de boulettes de minerai de fer de Cleveland Cliffs à destination de Québec.

Photo: Robert Welton

24 Dossier

The Great Lakes/
St. Lawrence
System

Le réseau des
Grands Lacs et
du Saint-Laurent

Leo Ryan
Bill Beck



*Expanding new Canadian fleet
to benefit from global economic uptrend*

*Expansion de la flotte canadienne
pour profiter de l'amélioration
de la conjoncture mondiale*

64 *175th anniversary of Gold-Headed Cane at Montreal*

*175^e anniversaire de la Canne
à pommeau d'or à Montréal*

Leo Ryan



68 *Profile/Profil*

*Empire Stevedoring carves out
a growing niche in North America*

*Empire Stevedoring se taille une
place de choix en Amérique du Nord*

Leo Ryan



77 JOURNAL

86 La page de l'AGGIMQ

87 Calendrier des événements / *Calendar of Events*

88 Annonceurs / *Advertisers*



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Port Alberni a d'ambitieux projets sur la côte Ouest

Alors que le bateau patrouilleur portuaire fendait les eaux vierges de l'inlet Alberni, bras de mer de 40 km de l'île de Vancouver (C.-B.), Dave McCormick, directeur, Relations publiques et développement des affaires à l'Administration portuaire de Port Alberni, montrait plusieurs endroits d'un territoire de 750 hectares qui sont réservés à l'implantation d'audacieux projets sur des côtes entourées de denses forêts pluviales et de collines vallonnées. Le décor à l'arrière-plan de ce fjord profond, large de 1,5 km, n'était rien de moins que spectaculaire. C'est un univers propice à la naissance de rêves ambitieux comme la transformation d'un petit port exclusivement utilisé pour la manutention de produits forestiers – quelque 1,6 million de tonnes par année – en une Mecque du transport maritime régional courte distance de conteneurs et un terminal d'exportation de gaz naturel.

Car Prince Rupert et Kitimat ne sont pas les seuls sur la côte nord-ouest de la Colombie-Britannique à miser

Port Alberni targets big stakes on West Coast

As the harbor patrol boat powered its way through the pristine, 40 km long Alberni Inlet on Vancouver Island in British Columbia, Dave McCormick, Director of Public Relations and Business Development of the Port Alberni Port Authority, pointed to several sites in a land area of 750 hectares earmarked for ambitious projects on shores completely surrounded by dense rain forests and rolling hills. The scenery in the remote setting through the deep, open waters averaging 1.5 kms in width was nothing if not spectacular. Here was the universe where big dreams are being hatched to transform a small port devoted exclusively to handling forest products – about 1.6 million tonnes annually – into a mecca for regional shortsea container shipping and for a liquefied natural gas export facility.

Put in other words, not all the LNG action on British Columbia's northwest coast is being occupied by proposed projects in Prince Rupert and Kitimat stirring the



Several sites in spectacular Alberni Inlet have been proposed for container shortsea shipping and LNG projects.

Plusieurs emplacements ont été proposés dans le grandiose inlet Alberni pour des projets de transport maritime conteneurisé courte distance et de GNL.



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
suofcanada@seafarers.ca

**Newfoundland /
Terre-Neuve**
1601 Station C
St. John's, NL A1C 5P3
Tél. 514.931.7859
Fax 514.931.3667
suofcanada@seafarers.ca

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

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

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



Alberni port CEO Zoran Knezevic, on left, and First Nations Huu-ay-aht Chief Jeff Cook recently signed a Protocol Agreement to promote projects in Alberni Inlet.

Le PDG du Port d'Alberni, Zoran Knezevic, à gauche, et le chef de la Première nation Huu-ay-aht, Jeff Cook, ont signé récemment un protocole d'entente pour faire la promotion de projets dans l'inlet Alberni.

sur le GNL pour éveiller l'intérêt de multinationales de l'énergie et des partisans des pipelines.

En ce qui concerne les conteneurs, on devrait disposer vers la fin de mars d'une étude de faisabilité concernant l'aménagement à Port Alberni d'un pôle de transbordement (Port Alberni Transshipment Hub – PATH) de 1,5 milliard de dollars où les grands porte-conteneurs arrivant d'Asie pourraient décharger leurs cargaisons. Celles-ci seraient triées à proximité de la baie Barkley et chargées sur des barges qui les livreraient aux utilisateurs finaux du Grand Vancouver, de la vallée du Fraser ou du Puget Sound.

«L'objectif premier serait d'attirer une partie des 20 millions de conteneurs qui passent à proximité de l'inlet Alberni sur la grande route maritime du Pacifique Nord à destination de Vancouver, Seattle-Tacoma, Portland, Los Angeles-Long Beach et de points intermédiaires», de préciser M. McCormick.

L'utilité du PATH serait essentiellement de diminuer les pressions croissantes qui s'exercent sur la capacité de Port Metro Vancouver (PMV) et de réduire le transport de conteneurs par camion (1 million), lequel est source de congestion routière dans le Lower Mainland et est nocif pour l'environnement à cause des émissions de carbone importantes.

Cela se résume en fait à un effort concerté pour permettre à Port Alberni de s'imposer comme un rouage important de l'Initiative de la Porte d'entrée canadienne du Pacifique.

Il est assez révélateur de constater que les projets à Port Alberni ont retenu l'attention de la première ministre de la C.-B. Christy Clark, qui a invité des représentants du Port et des Premières nations Huu-ay-aht à l'accompagner fin novembre pour une mission commerciale de deux semaines en Chine, en Corée et au Japon.

interest of energy multinationals and pipeline advocates.

On the container front, a feasibility study is expected to be completed by the end of March on a \$1.5 billion Port Alberni Transshipment Hub (PATH) that would allow large container vessels coming from Asia to be off-loaded and sorted a short distance away from Barkley Sound and then put on barges for delivery to end users in Greater Vancouver, the Fraser River Valley or Puget Sound.

“The basic premise would be to attract a percentage of the approximately 20 million containers sailing within reach of the Alberni Inlet along the Great Northern Pacific Sailing Route destined for Vancouver, Seattle-Tacoma, Portland, Los Angeles-Long Beach and points in between,” says Mr. McCormick.

PATH is essentially aimed at alleviating rising capacity pressures at Port Metro Vancouver and reducing the one million containers currently moving by truck and congesting roads on the Lower Mainland as well as harming the environment with substantial carbon emissions.

It all translates into a concerted drive by Port Alberni to become recognized as an important piece of Canada's Pacific Gateway Initiative.

Significantly enough, developments at Port Alberni have caught the attention of B.C. Premier Christy Clark, who invited representatives of the Port and the Huu-ay-aht First Nation to accompany her on a two-week trade mission to China, Korea and Japan in late November.

Moving containers by barge to distribution centers

In outlining the PATH concept recently to officials of Port Metro Vancouver, Port Alberni CEO Zoran Knezevic indicated that it would allow big container vessels to shave three to four days of extra sailing time normally spent calling at other terminals. Barges, he said, could readily reach the distribution centers of Canadian Tire, Walmart,

Les conteneurs seraient transportés par barge jusqu'aux centres de distribution

En expliquant récemment le concept du PATH aux dirigeants de PMV, le PDG de Port Alberni, Zoran Knezevic, affirmait qu'il permettrait aux gros porte-conteneurs de retrancher trois ou quatre jours de leur temps de voyage normal vers d'autres terminaux. Les barges, selon lui, pourraient facilement se rendre aux centres de distribution de Canadian Tire, Walmart, Home Depot et autres grands détaillants établis sur le fleuve Fraser à Richmond, Delta, Surrey et Coquitlam.

PMV manutentionne actuellement environ 2,7 millions d'EVP et on pense que ce volume va doubler d'ici 2030, ce qui équivaldrait, estime-t-on, à 2 millions de voyages de camion par année.

On prévoit construire à Deltaport un gigantesque deuxième terminal pour répondre à la demande future. M. Knezevic fait toutefois valoir que la construction d'un terminal de transbordement de conteneurs à Port Alberni coûterait bien moins cher et qu'il est de plus en plus difficile de faire accepter socialement une expansion dans le Lower Mainland. En outre, les coûts d'entreposage dans le Lower Mainland sont les deuxièmes plus élevés en Amérique du Nord.

M. Knezevic soutient que le PATH est complémentaire et qu'il ne fait pas concurrence aux installations existantes du Lower Mainland. «Ce ne sera pas un concurrent, car la majorité des marchandises vont continuer de transiter par le Lower Mainland. Il s'agit simplement d'une solution complémentaire plus économique, écologique et efficace.»

Selon des reportages des médias locaux du Lower Mainland, les dirigeants de PMV admettent que Vancouver doit examiner de nouvelles options pour l'acheminement des conteneurs, même si plusieurs mesures ont déjà été prises pour diminuer la congestion routière et ferroviaire.

Si un terminal d'exportation du GNL (alimenté par un éventuel gazoduc) devait être construit dans l'inlet Alberni, il s'agirait d'une entreprise de bien plus grande envergure – qui coûterait probablement plus de 12 milliards de dollars. Elle doit être justifiée par l'existence d'une demande suffisante, notamment de la clientèle asiatique. Une société coréenne aurait apparemment manifesté de l'intérêt.

Un expert-conseil en développement international, Nigel Atkin, qui vit dans la région, a décrit comment il voit l'avenir. «Tout est possible dans les 20 prochaines années, a-t-il déclaré en interview. Les gens doivent être conscients du fait que l'île de Vancouver, à elle seule, est presque aussi vaste que l'Angleterre! Bien des problèmes de densité urbaine peuvent être atténués. Il est possible de soulager le Lower Mainland de beaucoup de pressions et de problèmes de congestion. C'est une voie logique des points de vue économique et environnemental, si l'on améliore les infrastructures.» 



Groupe Desgagnés inc.

Ville de Québec / Quebec City

GESTIONNAIRE DE PROJET NAVAL MARINE PROJECT MANAGER

Vous êtes un passionné du transport maritime et possédez une expérience probante en conception ou architecture navale, voici votre occasion de joindre une équipe fière, engagée et leader reconnu dans son secteur.

Votre défi débutera dès la conception des navires pour qu'ils rencontrent les besoins actuels et futurs de nos clients et se poursuivra à toutes les étapes jusqu'à leur prise en charge par notre filiale Transport Desgagnés qui gère notre flotte. Vous participerez également à nos divers projets d'infrastructures au sol pouvant bénéficier de votre expertise en gestion de projet.

Groupe Desgagnés s'illustre par la qualité de ses opérations maritimes et terrestres, sa fiabilité et son souci de l'excellence. Montez à bord avec nous.



You have a passion for maritime transportation and also have convincing experience in naval design and architecture, here is your opportunity to join a proud and committed team, acknowledged leader in the industry.

Your challenge will start right from the design of the vessels, for them to meet the present and future needs of our clients, and will continue at each of the steps until they are taken care of by Transport Desgagnés, our subsidiary in charge of our fleet.

Groupe Desgagnés stands out for the quality of its land and sea operations, its reliability and its concern for excellence. Come aboard with us.

Veuillez transmettre votre curriculum vitae par télécopieur au 418-692-6044 ou par courriel à rh@desgagnés.com

Please send your resumé by fax at 418-692-6044 or by email at hr@desgagnés.com



emplois.desgagnés.com



GREEN MARINE ALLIANCE VERTE

PRESENTS / PRÉSENTE



GREENTECH 2014

ENVIRONMENTAL CONFERENCE
COLLOQUE ENVIRONNEMENTAL

SAINT JOHN
NEW BRUNSWICK
JUNE 10, 11 & 12 JUIN

INFORMATION AND REGISTRATION
www.green-marine.org/annual-conference

INFORMATION ET INSCRIPTION
www.allianceverte.org/colloque-environnemental

418 649-6004

www.green-marine.org | www.allianceverte.org



Mike Carter

Port Alberni currently handles some 1.6 million tonnes of forest products annually.

Environ 1,6 million de tonnes de produits forestiers transitent annuellement par Port Alberni.

Home Depot and other major retailers that are spread across the Fraser River in Richmond, Delta, Surrey and Coquitlam.

Port Metro Vancouver (PMV) today handles some 2.7 million TEUs and this is forecast to double by 2030, entailing an estimated 2 million truck trips annually.

A huge Terminal 2 project at Deltaport is planned to help meet future capacity demands. But Mr. Knezevic suggests that, among other factors, building a container transshipment terminal at Port Alberni would be far less expensive and it is becoming increasingly difficult for the industry to obtain social licence to grow and expand in the Lower Mainland. In addition, warehouse costs in the Lower Mainland are the second most expensive in North America.

Mr. Knezevic argues PATH is complementary and “non-competitive” to existing facilities on the Lower Mainland. “It’s non-competitive because the Lower Mainland will continue to handle the majority of the cargo. This is a just more cost-effective, environmentally-friendly and efficient way.”

According to local media reports on the Lower Mainland, PMV officials acknowledge that Vancouver should explore alternative methods of moving containers although a number of initiatives have been taken to reduce road and rail congestion.

Should an LNG export facility (fed by a pipeline to be built) ever materialize in Alberni Inlet, this would be a much bigger enterprise – with a total cost likely exceeding \$12 billion. This will have to be driven by sufficient customer demand, notably from Asia. A Korean firm has reportedly shown interest.

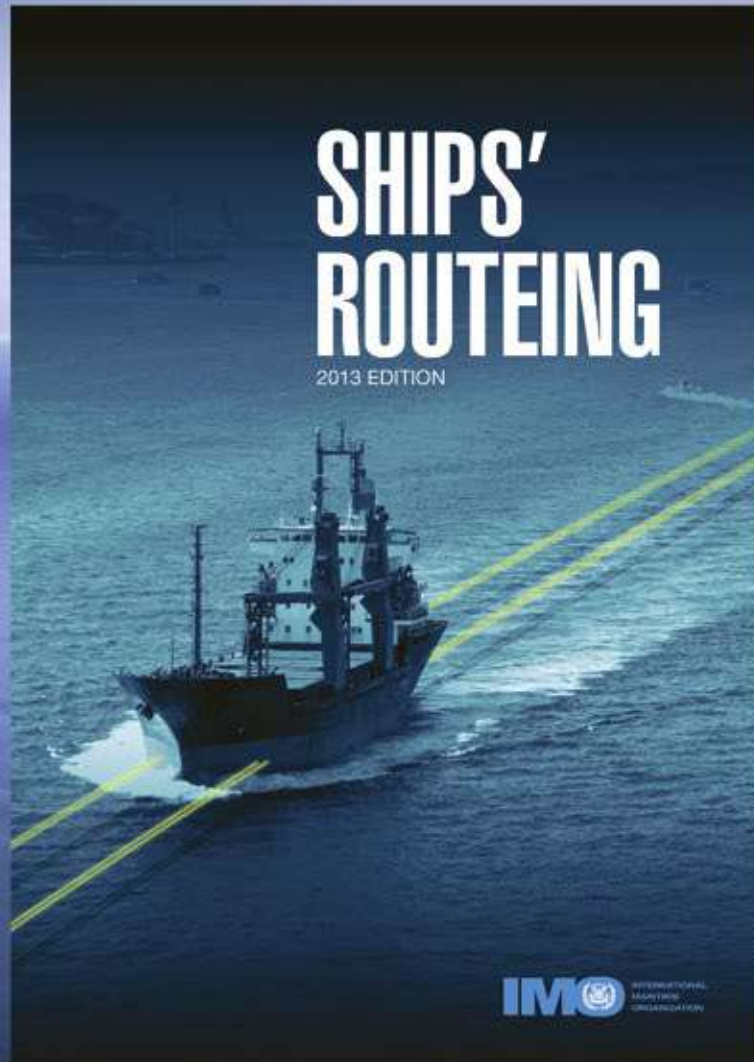
Offering a glimpse of the future was international development consultant Nigel Atkin, who lives in the region.

“All is possible in the next 20 years,” he said in an interview. “People should realize that Vancouver Island alone is almost as big in area as England! Many of the urban density issues can be mitigated.”

“A lot of pressure and congestion problems can be taken off the Lower Mainland. It makes economic and environmental senses with infrastructure upgrades.” 

SHIPS' ROUTEING

2013 EDITION



IMO  INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION
PUBLISHING

VISIT WWW.IMO.ORG FOR YOUR LOCAL DISTRIBUTOR



Tom Peters

Les retombées positives de l'AECG pour les ports de la Nouvelle-Écosse

Les milieux commerciaux canadiens ont généralement applaudi à signature de l'Accord économique et commercial global (AECG) Canada-Union européenne récemment annoncée par le premier ministre Harper. On croit majoritairement que l'entente, qui devrait être finalisée d'ici deux ans, intensifiera beaucoup les échanges Canada-UE.

L'industrie des poissons et fruits de mer de la Nouvelle-Écosse, par exemple, voit dans cet accord une bénédiction.

Les exportations de poissons et fruits de mer de la Nouvelle-Écosse vers l'Union européenne se chiffraient à 142,6 millions de dollars en 2012. Or, elles sont actuellement frappées de tarifs atteignant les 25 %, lesquels disparaîtront dès l'entrée en vigueur de l'entente.

Il est donc facile de comprendre l'enthousiasme des exportateurs de ces produits. Ils prévoient que plus de conteneurs de poissons et de fruits de mer seront expédiés outre-mer. D'autres secteurs, comme l'industrie forestière, espèrent aussi en retirer des bénéfices. Et on peut assurément s'attendre aussi à recevoir plus de produits d'Europe.

Cela veut dire plus de cargaisons, plus de conteneurs, plus de marchandises générales et plus de cargaisons spéciales. Cela soulève donc bien évidemment une question. Cette augmentation éventuelle des échanges, particulièrement des échanges conteneurisés, doit-elle influencer la décision de construire de nouveaux terminaux à conteneurs dans le port de Sydney au Cap-Breton et à Melford dans le détroit de Canso?

Le projet de terminal Maher Melford en est rendu au stade où tout ce qui manque pour qu'on puisse lever la première pelletée de terre, c'est la signature d'un contrat à long terme par un transporteur important.

Richie Mann de Maher Melford estime que l'accord commercial offre des possibilités à exploiter, mais il est dubitatif quant à ses véritables ré-

Nova Scotia ports eye potential benefits of free trade with European Union

The recent Canada-European Union Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA) recently announced by Prime Minister Harper has been heralded in many Canadian trade circles. The majority view of the agreement, which is expected to be finalized in about two years, is that it will dramatically increase Canadian trade with the EU.

Nova Scotia's seafood industry, for example, has jumped on board citing the agreement will be a boon for the industry.

Nova Scotia's fish and seafood exports to the EU were worth about \$142.6 million in 2012. Presently those fish and seafood exports face tariffs up to 25% but when the agreement is in place those tariffs will be gone.

So it is easy to see why exporters of these products are licking their chops. They see more container loads of fish and seafood going overseas. Other industries like forest products, also anticipate increased business. From Europe, we certainly can expect more product as well.

All this translates into potentially more cargo, more containers and more break bulk and project cargo. So it begs an obvious question. Will this potential increased trade, particularly containerized, influence decisions on going forward with new container terminals in the Port of Sydney, Cape Breton and at Melford in the Strait of Canso?

The proposed Maher Melford Terminal project is at the stage that all they really need is to sign a major carrier to a long term contract and shovels would soon be in the ground.

Maher Melford's Richie Mann sees opportunity in the trade deal but wasn't sure of the exact impact it will have without having all the details.



Steve Farmer/HPA

Container traffic with Europe represents an important segment of cargo business for the Port of Halifax.

Le trafic conteneurisé avec l'Europe fournit une proportion importante du fret manutentionné au Port de Halifax.

percussions, car trop de détails restent encore à préciser.

Pour lui cependant, «toute initiative ayant pour résultat d'intensifier ou de faciliter le commerce entre les partenaires ne peut qu'être profitable pour l'industrie des transports en général».

«Personnellement, je crois que cette proposition peut être très avantageuse pour Melford. Comme nous l'avons toujours dit, nous croyons que les échanges conteneurisés vont continuer d'augmenter et que Melford va répondre à un besoin pour un port efficace, fiable et compétitif côté prix sur la côte Est.»

Le délai de deux ans pour finaliser l'accord de libre-échange pourrait aussi être avantageux pour Melford si la construction devait débuter relativement tôt.

En ce qui concerne le projet de Sydney, il y a encore loin de la coupe aux lèvres. La Municipalité régionale du Cap-Breton (MRCB) a retenu les services de deux experts-conseils américains pour faire connaître mondialement les avantages du site. Ceux-ci, de même que les responsables régionaux, affirment que quelques grandes compagnies ont manifesté un intérêt certain pour un nouveau terminal.

Toutefois, Sydney aurait peut-être avantage à développer son secteur du divers et des marchandises générales au lieu d'essayer de rattraper Melford ou de concurrencer le Port de Halifax.

John Whalley, chef du développement économique à la MRCB, est convaincu que Sydney est en bonne posture pour profiter de tous les nouveaux débouchés commerciaux.

«Nous croyons que nos atouts sont des atouts durables

Nonetheless, he said: "It probably goes without saying that any initiatives which result in increased or easier trade between partners will have to be to the advantage of the transportation industry in general.

"Personally, I think this proposal has the potential to be of great advantage to Melford. As we have always maintained, we believe container trade will continue to grow and Melford will satisfy an East Coast need for an efficient, reliable, cost competitive port."

The two-year lead time to complete the free trade deal could also be advantageous for Melford if construction of the project was to begin relatively soon.

The proposed Sydney project is a long way from being a reality. The Cape Breton Regional Municipality (CBRM) has hired two American consultants to market the port's greenfield site globally. The consultants and regional officials claim there is definite interest expressed by some major companies in a new terminal.

Sydney, however, may be in a better position to develop its break bulk and general cargo business than to try and catch up to Melford or even compete with the Port of Halifax.

John Whalley, CBRM's economic development manager, certainly feels Sydney is well positioned to take advantage of any new trade opportunities.

"Our advantages we believe to be enduring advantages and our goal is that we become a very significant gateway for the movement of all manner of goods

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

et notre but est de devenir une porte de transit majeure pour toutes sortes de marchandises échangées par ces grands partenaires commerciaux. Pour une province relativement petite comme la Nouvelle-Écosse, posséder plusieurs ports en eaux profondes à une époque où les grandes lignes maritimes augmentent la taille moyenne des navires de leurs flottes représente une occasion exceptionnelle», a-t-il déclaré.

Le problème des infrastructures routières et ferroviaires

Cependant, M. Whalley soulève aussi un très bon point: «Notre plus grand défi en tant que province sera d'améliorer la qualité des infrastructures routières et ferroviaires qui relient ces ports aux marchés continentaux.»

Les liaisons routières et ferroviaires avec la partie est de la province sont un sujet de préoccupation. On s'inquiète en particulier de l'état de l'assiette des rails du Cape Breton and Central Nova Scotia Railway appartenant à la société américaine Genesee & Wyoming Inc. et on se demande si ces rails seraient capables de supporter des wagons à deux niveaux chargés.

Bien sûr, le Port de Halifax, capable de manutentionner plus de 2 millions d'EVP (équivalents 20 pieds) et exploité à la moitié de sa capacité, est depuis longtemps un fervent partisan de l'accord de libre-échange.

«Cet accord commercial historique avec l'Union européenne amènera une augmentation du volume de cargaisons transitant par le Port de Halifax», affirme la présidente-directrice générale Karen Oldfield.

Selon la première porte-parole du port, les récents investissements et les projets d'immobilisations courants permettent au Port de Halifax d'être très concurrentiel grâce à de nouvelles infrastructures et à des liaisons intermodales continues.

Aussi, l'accord de libre-échange est-il assurément prometteur. Toutefois, en additionnant la capacité totale des trois ports, si les terminaux de Melford et de Sydney sont construits, il y aura en Nouvelle-Écosse une capacité de près de 6 millions d'EVP. C'est beaucoup d'espace et de cargaisons que l'entente Canada-UE devra combler. **M**

moving between these major trading partners. For a relatively small jurisdiction like Nova Scotia to have several deep-water ports at a time when the major shipping lines are increasing the average size of the vessels in their fleets is a tremendous opportunity," he said.

Challenge of road and rail infrastructure

But he also raises a very good point. "Our biggest challenge as a province will be to enhance the quality of the road and rail infrastructure which connects these ports to markets across this continent."

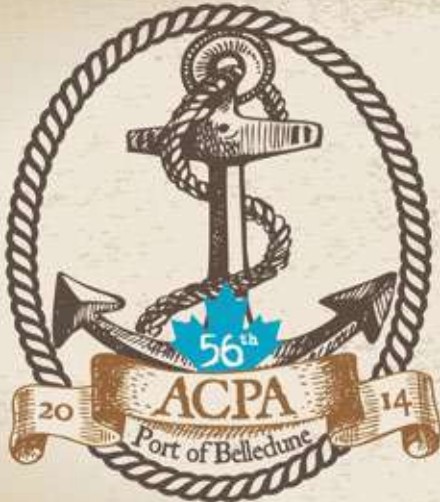
Road and rail connections to the eastern part of the province have been issues. There have been questions raised, in particular, about the condition of the rail bed for the Cape Breton and Central Nova Scotia Railway, owned by American-based Genesee & Wyoming Inc., and its potential ability to carry loaded double-stack rail cars.

Of course the Port of Halifax, which is operating at less than half capacity and has the ability to handle over two million TEUs (20-foot equivalent units) has been a long time supporter of the free trade deal.

"This milestone trade agreement with the European Union will lead to an increase in cargo activity through the Port of Halifax," affirms President and CEO Karen Oldfield.

The port's top spokesperson said recent investments and ongoing capital projects position Halifax to be highly competitive with new infrastructure and seamless intermodal connections.

So obviously the free trade deal has potential. However, when you combine the total capacity of three ports, if the Melford and Sydney terminal projects are built, Nova Scotia would have capacity for nearly 6 million TEUs. That's a lot of space and cargo the Canada/EU deal would need to fill. **M**



Navigate your business to
Belledune for #ACPA2014

Port of Belledune
August 17-21, 2014






Leo Quigley

Un heureux 16^e anniversaire pour la côte ouest du Canada

À l'approche de la Nouvelle Année, il convient de saluer 16 années qui ont changé radicalement le visage de la côte ouest du Canada.

Au cours de cette période, Deltaport et Roberts Bank ont été inaugurés au son des tam-tam des Premières Nations qui annonçaient au monde du transport maritime la naissance d'un nouveau terminal à conteneurs – un terminal destiné à devenir le plus grand du Canada à la faveur de l'émergence de la Chine comme superpuissance industrielle mondiale.

Une poignée de visionnaires, à Ottawa et dans l'industrie canadienne, prédisaient que l'ouest du Canada allait être submergé par un «tsunami de conteneurs» – et ils avaient absolument raison.

Depuis, un troisième poste à quai a été ajouté à Deltaport pour y accroître de 50 % la capacité de manutention de conteneurs et on prépare déjà très sérieusement l'implantation d'un second terminal à conteneurs, d'une capacité égale et éventuellement supérieure à Deltaport.

Sur la côte nord de la C.-B., la ville de Prince Rupert qui, il y a 16 ans, était en sérieux déclin économique, a finalement été ciblée par Ottawa et les dirigeants de l'industrie du transport pour l'implantation de nouvelles installations à conteneurs. Aussi a-t-on assisté le 12 septembre 2007 à l'inauguration

Celebrating a 'sweet sixteen' for Canada's West Coast

With the advent of a New Year, it seems appropriate to salute 16 years that have dramatically changed the face of Canada's West Coast.

During that time, Deltaport at Roberts Bank opened with the beat of First Nations drums sending a message to the shipping world that a new container terminal had been born – a terminal destined to become the largest in Canada as China emerged as an industrial super power on the world stage.

Expectations among a few leaders in Ottawa and Canadian industry were that Western Canada was about to be hit with a "tsunami of containers" - and they were absolutely right.

Since then, a third berth has been added to Deltaport, increasing its container handling capacity by 50 percent and, today, plans are well advanced for a second container terminal, equal and eventually with larger capacity, than Deltaport.

On the B.C. northern coast, the City of Prince Rupert which, 16 years ago, was in a serious economic decline, was finally recognized by Ottawa and transportation industry leaders as the location for a new container facility. So on September 12, 2007 a relatively small, but highly efficient terminal officially opened for business, again with a strong First



Deltaport at Roberts Bank quickly emerged as a major player in West Coast maritime trade with Asia.

Deltaport à Roberts Bank s'est vite imposé comme un joueur important dans le commerce maritime de la côte Ouest avec l'Asie.

officielle d'un terminal de taille relativement modeste, mais très efficace, à nouveau avec une forte présence des Premières Nations.

Il était risqué d'implanter un terminal à conteneurs à Prince Rupert, mais Ottawa, Maher Terminals, China Ocean Shipping Company (COSCO), CN Rail et l'Administration portuaire étaient convaincus que l'entreprise serait couronnée de succès.

L'incontournable facteur chinois

Alors que pour certains, le phénomène chinois n'était qu'un simple blip sur l'écran radar de l'économie mondiale, les promoteurs pensaient autrement et ils étaient prêts à faire les investissements requis pour que le terminal voie le jour. La croissance de l'industrie chinoise s'est poursuivie à pas de géant et le fait que «Prince Rupert est plus près de l'Asie que tout autre port nord-américain» constitue un atout de taille pour les expéditeurs.

Il ne s'agit toutefois que d'un des facteurs qui ont transformé le visage industriel de l'Ouest canadien pendant cette période.

L'augmentation de la demande chinoise d'acier pour la construction d'automobiles, de ponts, de gratte-ciel et de routes a entraîné une croissance de la demande pour le charbon métallurgique des mines britanno-colombiennes et albertaines. Ce changement profond a incité Westhore Terminals, Neptune Terminals et Ridley Terminals de Prince Rupert à augmenter sensiblement leur capacité. Ridley Terminals a doublé sa capacité, ce qui a bientôt été suivi par la construction d'une nouvelle installation de manutention du charbon à Fraser Surrey Docks.

Avant les changements à la Commission canadienne du blé (CCB), les agriculteurs des Prairies et de la région de Peace River, insatisfaits du monopole de la CCB, s'étaient tournés vers une grande diversité de cultures spéciales (canola, lentilles, fèves, pois, etc.) transigées sur le marché libre qui étaient jusque-là à peu près inconnues dans l'Ouest canadien. Cette diversification fournissait aux producteurs agricoles une base de revenu plus stable, ouvrait de nouveaux débouchés et attirait de nouveaux acheteurs un peu partout dans le monde.

Beaucoup craignaient que l'élimination du monopole de la CCB pour le blé et l'orge ne cause un tort considérable à l'agriculture des Prairies. Tel n'a apparemment pas été le cas. Et en 2013, les producteurs agricoles canadiens de l'Ouest ont eu des récoltes exceptionnelles qui ont exercé une pression considérable sur le réseau ferroviaire.

L'arrivée de la fracturation hydraulique, du forage horizontal et d'autres techniques nouvelles qui font des sables bitumineux albertains une source de pétrole à prix compétitif et environnementalement acceptable, a fait de l'Ouest canadien un gigantesque dépôt de pétrole dans un continent qui voyait naguère diminuer ses réserves de pétrole et risquait de dépendre de plus en plus de l'OPEP pour survivre.

De plus, le gouvernement de la C.-B. a pris possession des réserves de gaz naturel de la province et a investi massivement, en temps et en argent, pour faire de cette ressource une exportation majeure. En fait, la première ministre Christy Clark affirmait récemment à Nanaimo qu'une usine de liquéfaction pourrait éventuellement être construite sur l'île de Vancouver puisque des investisseurs asiatiques

Nation presence.

There were risks involved in locating a container terminal in Prince Rupert, but Ottawa, Maher Terminals, China Ocean Shipping Company (COSCO), CN Rail and the Port Authority were convinced the idea would succeed.

The compelling China factor

While some believed the China phenomenon was just a blip on the global economic radar, the proponents thought differently and were willing to out up the cash to make the terminal happen. China's industry continued to grow by leaps and bounds and the fact that "Prince Rupert is closer to Asia than other North American ports" rang a bell with shippers.

But, there was much more happening in Western Canada during that time period to transform the industry.

As China's demand for steel to build automobiles, bridges, skyscrapers and highways increased, so did the demand for metallurgical coal from Canada's mines in British Columbia and Alberta. Among other things, this sea change encouraged Westhore Terminals, Neptune Terminals and Ridley Terminals in Prince Rupert to markedly expand their capacity. Ridley Terminals doubled its capacity, soon to be followed by a new coal handling facility at Fraser Surrey Docks.

Prior to changes at the Canadian Wheat Board, Prairie farmers and farmers in the Peace River, unhappy with the CWB monopoly, turned to a wide variety of specialty crops that traded on the open market such as canola, lentils, beans, peas and other crops previously almost unknown in Western Canada. This diversity led to a more secure income base for farmers and the opening of new markets and new buyers worldwide.

Many said stripping the CWB of its monopoly in wheat and barley would seriously damage Prairie agriculture. This has not appeared to be the case. And in 2013, Western Canadian farmers produced bumper crops that are putting a serious strain on the rail transportation system.

With the advent of hydraulic fracturing, horizontal drilling and other innovations that are making Alberta's oilsands a cost competitive and environmentally acceptable source of oil, Western Canada has become a massive warehouse of petroleum in a continent that was once faced with dwindling oil supplies and a growing reliance on OPEC for survival.

Moreover, the B.C. Government has taken hold of the province's natural gas supplies and invested heavily, in both time and money, to make this a major export. In fact, at a recent meeting in Nanaimo, Premier Christy Clark said Vancouver Island could possibly have an LNG plant now that both Campbell River and Port Alberni are being checked out as potential sites by Asian investors. These would be in addition to terminals already earmarked for the



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



songent à Campbell River et à Port Alberni comme sites éventuels. Cela s'ajouterait aux terminaux déjà prévus pour les ports de Prince Rupert et Kitimat.

Au cours des 16 dernières années, le gouvernement provincial, Ottawa, les administrations portuaires et l'industrie se sont employés à soutenir, financièrement et politiquement, un plan d'ensemble baptisé Initiative du Corridor de l'Asie-Pacifique qui a permis de combler plusieurs graves lacunes du réseau de transport de l'Ouest canadien vers la côte Ouest.

Toutefois, au-delà des incitatifs économiques traditionnels, il existe un tout nouvel esprit de collaboration entre les ordres de gouvernement, les chemins de fer, les administrations portuaires, les dirigeants de terminaux et les clients – ceux-ci s'informent désormais mutuellement chaque jour des problèmes possibles dans la chaîne logistique et des mesures à prendre pour les prévenir ou en atténuer l'impact.

Ajoutons à cela la signature d'une convention collective de huit ans entre les débardeurs (ILWU) et les employeurs (BCMEA) qui assure la paix syndicale sur les docks jusqu'au 31 mars 2018 et nous avons une côte Ouest au visage très différent – prête à rivaliser pour les occasions d'affaires et les investissements avec une économie gigantesque qui est, d'une certaine façon, notre voisine de palier.

Ces changements, qui représentent une véritable métamorphose, ne se sont pas faits sans heurts. Certains demeurent encore convaincus que le Canada ne devrait pas partager ses ressources alimentaires et énergétiques avec le reste du monde – mais, au nom de ceux qui reçoivent ces ressources, merci de rendre cela possible... 

ports of Prince Rupert and Kitimat.

Over the past 16 years, the Provincial Government, Ottawa, Port Authorities and industry have come together to support, both financially and politically, a comprehensive plan labelled the Asia Pacific Corridor Initiative that's ironing out serious wrinkles in Western Canada's transportation system to the West Coast. But, beyond bricks and mortar, there's also a new spirit of collaboration between both levels of government, the railways, port authorities, terminal managers and customers - to the extent that they now inform each other daily of possible problems along the logistics chain and steps that can be taken to prevent or reduce their impact.

Add to this the signing of an eight-year collective agreement between longshore workers (ILWU) and employers (BCMEA) that will ensure labour peace on the waterfront until March 31, 2018 and you have a very different looking West Coast – one that's ready to compete for business and investment with a massive economy that's, in a way, our next door neighbour.

Representing a veritable metamorphosis, the changes haven't come easily. Indeed, there are those who feel strongly that Canada shouldn't share its food and energy resources with the world – but on behalf of those who receive our food and energy, thanks for making it happen... 



*Canada's
Inlet Port
on the Pacific*

*Porte d'Entrée
du Canada sur
le Pacifique*

Port Alberni Port Authority
Administration Portuaire de Port Alberni

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



Bruce Barnard

Les fusions chez les transporteurs sont bénéfiques pour le transport maritime Canada-Europe

Les transporteurs maritimes Canada-Europe entrevoient une augmentation substantielle des volumes de fret suite à la récente signature par Ottawa et Bruxelles d'une entente de principe pour un accord de libre-échange et ils prévoient également une amélioration significative des niveaux de service grâce à l'intégration des réseaux des grands armements conteneurisés océaniques.

Il faudra encore un certain temps avant que les conséquences de l'accord de libre-échange ne soient ressenties par les expéditeurs, les sociétés de transport et les ports canadiens, car le document doit être approuvé par les 28 membres de l'UE, le Parlement européen et les 10 provinces canadiennes. Il semble cependant n'y avoir aucun obstacle important qui pourrait empêcher l'entrée en vigueur de l'entente pour la date cible de 2015.

Il s'agit indubitablement de l'accord commercial de la plus grande portée qu'ait signé le Canada, car il prévoit le retrait de 99 % des tarifs des deux côtés de l'Atlantique

Carrier consolidations beneficial for Canada-Europe shipping

The Canada-Europe shipping business is looking forward to a surge in cargo volumes following the recent tentative free trade agreement between Ottawa and Brussels and significantly improved service levels as the major ocean container carriers consolidate their networks.

Canadian ports, transport firms and shippers won't feel the impact of the free trade deal for some time yet as it needs to be approved by 28 European Union member states, the European Parliament and 10 Canadian provinces. But there are no major obstacles in the way to the targeted 2015 start date.

There's little doubt Canada's most sweeping trade agreement, eliminating 99 percent of tariffs on both sides of the Atlantic and junking regulations in a large number of business sectors, will spur growth across its transport markets.

Forecasts of annual benefits of 8.2 billion euros [C\$11.8 billion] for Canada and 11.6 billion euros for the



Antwerp Port Authority

The bustling Port of Antwerp is the leading gateway in Europe for North Atlantic cargo with Canada.

Le Port d'Anvers est la principale porte des échanges du Canada avec l'Europe par l'Atlantique Nord.

ainsi que l'élimination de règlements inutiles dans une foule de secteurs commerciaux, ce qui va stimuler la croissance dans les marchés de transport.

Les prévisions de gains annuels de l'ordre de 8,2 milliards d'euros [11,8 milliards \$C] pour le Canada et de 11,6 milliards d'euros pour l'UE dont fait état une étude réalisée conjointement en 2008 avant l'effondrement de l'économie mondiale doivent cependant être considérées avec prudence.

Toutefois, les principes fondamentaux de l'accord de libre-échange sont garants d'excellentes occasions pour les importateurs, les exportateurs et leurs fournisseurs de transport. L'accord permettra l'entrée de près de 30 000 tonnes de fromages européens par année dans le marché protégé du Canada, le double du quota actuel. Il éliminera aussi les droits de l'UE sur 80 000 tonnes de porc et 50 000 tonnes de bœuf canadien.

L'accord bonifiera les liens commerciaux déjà étroits du Canada et de l'Union européenne. Le bloc de 28 pays est le deuxième plus important partenaire commercial du Canada après les États-Unis, avec un commerce bilatéral de 61,6 milliards d'euros [88,7 milliards \$C] en 2012, soit 9,5 % du commerce extérieur du pays.

Les expéditions de matériel de transport, de machinerie et de produits chimiques qui dominent les exportations de l'UE vers le Canada et constituent une part substantielle des importations de celle-ci en provenance du Canada vont profiter de l'accord de libre-échange.

Les ports et les expéditeurs canadiens vont aussi bénéficier de la décision des trois principaux transporteurs océaniques mondiaux – Maersk Line, Mediterranean Shipping Co. et CMA CGM – d'inclure le couloir commercial transatlantique avec les routes Transpacifique et Extrême-Orient-Europe dans leur alliance P3 dès le deuxième trimestre de 2014. L'alliance rivale G6 viendra elle aussi concurrencer les transporteurs du réseau P3 sur cette route.

Il n'y a pas de risque que les ports et les expéditeurs du Canada soient mis sur la touche, puisque les alliances rivales ciblent surtout le gigantesque marché des États-Unis. Hapag-Lloyd, membre de l'alliance G6 et armement dominant dans l'Atlantique Nord avec 24 % de la capacité d'exploitation, a garanti le maintien de ses services SLCS 1 et SLCS 2 à Montréal parallèlement aux liaisons remaniées de l'alliance.

Le Port d'Anvers, que beaucoup considèrent comme la «porte européenne» du Canada (un conteneur sur cinq qui transite par le Port de Montréal en provient ou y est destiné), a maintenu le même nombre d'escales transatlantiques dans la nouvelle liaison P3, ce qui porte la capacité hebdomadaire de ses cinq services transatlantiques de 35 000 à 40 000 EVP.

Le Port de Halifax peut également espérer que l'accord de libre-échange entraînera une augmentation de ses volumes de fret et une amélioration des liaisons de transport. À noter qu'un important client, Atlantic Container Line, va déployer cinq des plus grands porte-conteneurs ro-ro du monde sur sa route Europe-Amérique du Nord en 2015. 

Note du rédacteur en chef: Le Maritime Magazine est heureux d'accueillir dans ses pages le vétéran journaliste Bruce Barnard comme chroniqueur régulier, ce qui permettra de bien suivre l'intensification du commerce nord-atlantique du Canada avec l'Europe qu'entraînera éventuellement la signature de l'accord de libre-échange. M. Barnard est un correspondant hautement respecté d'influentes publications s'intéressant à la situation des transports en Europe. Il est basé au Royaume-Uni.

EU made in a joint study in 2008 before the global economy tanked should be treated with caution.

But the nuts and bolts details of the free trade agreement promise solid opportunities for importers and exporters and their transport providers. The deal will allow in almost 30,000 tonnes a year of European cheese into Canada's protected market, twice the current quota. It will also remove EU duties on 80,000 tonnes of Canadian pork and 50,000 tonnes of Canadian beef.

The deal will build on an already vibrant trade relationship between Canada and the European Union. The 28-nation bloc is Canada's second most important trading partner after the U.S., with bilateral trade in goods worth 61.6 billion euros [C\$88.7 billion] in 2012 and accounting for 9.5 percent of the country's external trade.

Shipments of transport equipment, machinery and chemicals which dominate EU exports to Canada and make up a substantial slice of its imports from Canada, stand to benefit from the free trade accord.

Canadian ports and shippers also stand to benefit from the decision of the world's three biggest ocean carriers – Maersk Line, Mediterranean Shipping Co. and CMA CGM – to include the transatlantic trade lane alongside the Far East-Europe and Transpacific routes in their P3 network alliance from the second quarter of 2014. The rival G6 alliance also is extending its partnership onto the route at the same time as the P3 carriers.

There's no danger Canadian ports and shippers will be sidelined due to the rival alliances focusing on the giant U.S. market. Hapag-Lloyd, a G6 member and dominant force on the North Atlantic with around 24 percent of operating capacity, has stressed it will continue to operate its Montreal services SLCS 1 and SLCS 2 alongside the revamped alliance schedules.

The port of Antwerp, widely regarded as Canada's "European Gateway" (accounting for one in every five containers handled by the Port of Montreal), has maintained the number of transatlantic calls in the new P3 schedule which is boosting the weekly capacity of its five transatlantic services to 40,000 20-foot equivalent units from 35,000 TEUs at present.

The port of Halifax also can look forward to increased cargo volumes from the free trade deal as well as improved transport links. Notably, major customer Atlantic Container Line will deploy five of the world's biggest ro/ro container vessels on its Europe-North America route in 2015. 

Editor's note: Maritime Magazine heartily welcomes veteran journalist Bruce Barnard as a regular columnist, in recognition of the significant potential of Canada's North Atlantic trade with Europe under a planned free trade agreement. Mr. Barnard is a highly-respected correspondent for influential publications on European transportation developments. He is based in the United Kingdom.

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



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



MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP

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



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





Terence F. Bowles

*President and CEO, St. Lawrence Seaway
Management Corporation*

*Président et chef de la direction,
Corporation de gestion de la Voie maritime
du Saint-Laurent*

Oui, nous pouvons faire concurrence

La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) s'efforce continuellement de développer ses activités. Dans cette optique, nous avons commandé en 2012 une étude sur la compétitivité de la Voie maritime. Celle-ci a examiné diverses marchandises et comparé le transport par la Voie maritime à d'autres trajets, en vue de cerner de nouveaux débouchés commerciaux.

De nombreux facteurs influent sur la compétitivité du transport par la Voie maritime et sur le potentiel de développement commercial. Dans les grandes lignes, l'étude a souligné l'importance du coût total de la logistique, de la durée des transits et de la fiabilité. La part de chaque facteur dépend de la marchandise en cause ainsi que des risques et des compromis qu'implique la proposition de valeur faite à l'expéditeur.

Pour les marchés clés de la Voie maritime, qui sont surtout ceux de produits en vrac (caractérisés par des transports de grands volumes et une faible valeur par tonne), le coût est habituellement le premier déterminant de la compétitivité d'une route. La mesure dans laquelle le transport par la Voie maritime sera envisagé par un expé-

Yes, We Can Compete for New Cargo

The St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC) is continually striving to grow its business. With that objective in mind, we commissioned a study in 2012 to examine the competitiveness of the Seaway. The study examined specific cargoes, and compared a Seaway routing with alternative routings, with the goal of identifying opportunities for business growth.

Many factors influence the competitiveness of a Seaway routing, and the potential for business growth. In general, the study highlighted that the most significant factors in determining a routing are total logistics cost, transit time, and reliability. The relative importance of each factor depends entirely upon the cargo being moved, and the related risks and trade-offs in the value proposition advanced to the shipper.

For the Seaway's key markets, comprised largely of bulk commodities (which are characterized by high volume movements, having a low per tonne value) cost is generally the most significant determinant of a routing's competitiveness. The extent to which a Sea-



The twin-flight locks of the Welland Canal play a vital role in Seaway shipping activity.

Les écluses jumelées en escalier du canal Welland jouent un rôle vital pour le transport par la Voie maritime.

diteur est aussi fonction de l'information dont il dispose. L'absence d'information (ou l'effort relativement important nécessaire pour obtenir l'information voulue) fait souvent que les décideurs n'accordent pas toute l'attention souhaitable à l'option d'un trajet par la Voie maritime.

Il faudrait un prix global clair et facile à obtenir

Compte tenu de la difficulté qu'éprouvent de nombreux expéditeurs à obtenir un prix global pour une expédition par la Voie maritime, l'étude insiste sur la nécessité de créer des mécanismes et des relations afin de regrouper et vendre comme un tout les divers éléments d'un trajet par la Voie maritime. Une des principales recommandations de l'étude est d'assurer la collaboration avec les partenaires de la chaîne des transports sur la Voie maritime pour favoriser un rapprochement avec les courtiers et les spécialistes de la logistique. Ainsi, la proposition de valeur d'un trajet par la Voie maritime serait plus facile à expliquer aux décideurs planifiant une expédition.

Comme l'Autoroute H₂O est une marque connue et que ses membres comprennent déjà de nombreux acteurs de la chaîne des transports par la Voie maritime, l'étude estime qu'il serait opportun que le personnel du Service du développement des marchés de la CGVMSL prenne l'initiative de travailler avec les membres de l'Autoroute H₂O pour vendre le trajet par la Voie maritime comme un tout. L'objectif serait de faciliter l'établissement rapide d'un prix global lorsque des expéditeurs envisagent d'emprunter la Voie maritime.

L'Autoroute H₂O: un catalyseur

Nous avons récemment bonifié l'effectif du Service du développement des marchés de la Voie maritime, en engageant un gestionnaire du développement des marchés. Mon équipe est bien placée pour faire valoir la compétitivité du coût global d'une expédition par la Voie maritime en s'appuyant sur les conclusions de l'étude. En même temps, il importe d'encourager les partenaires de la chaîne des transports à une souplesse dans les tarifs.

La CGVMSL offre depuis quelques années des réduc-

way routing will be considered by a shipper is also a function of the information that they have. Lack of information (or a relatively high degree of effort required to obtain the information) will often hinder serious consideration of a Seaway routing.

Need for a Clear, Easy to Obtain End-to-End Price

In light of the challenge that many shippers face in obtaining an end-to-end price for a shipment via the Seaway, the study highlights the need to establish mechanisms and relationships to package and sell the entire Seaway routing. One of the key recommendations raised by the study is the need to work collaboratively with partners in the Seaway routing transport chain, in order to foster a closer engagement with brokers and 3PLs. In this manner, the value proposition of a Seaway routing can be better explained to the key decision makers who are planning a shipment.

As Highway H₂O is an established brand, and its membership already includes many members of the Seaway routing transport chain, the study notes that it may be appropriate for the SLSMC's Market Development Department staff to take the lead in working with other Highway H₂O members to better package and sell the entire Seaway routing. The objective would be to facilitate the provision of an end-to-end price on a timely basis, when shippers are seeking to evaluate a Seaway routing.

Highway H₂O as a Catalyst

Recently, we bolstered the ranks of the Seaway's Market Development Department staff with the addition of a Manager of Market Development. My team is in a strong position to promote the total cost-competitiveness of a Seaway routing, based upon the study's findings. Tied to this task is the need to encourage rate flexibility among transport chain partners.

The SLSMC has offered toll discounts to encour-





EXPERT EN SYSTÈMES NAVALS
NAVAL SYSTEMS EXPERT



1 855-890-5875

PORTES ÉTANCHES & ÉCOUTILLES
WATERTIGHT DOORS & HATCHES



News for Owners of Vessels of 24 metres or more:

Changes in Service Delivery for Certification and Inspections

In January 2014, Transport Canada will direct vessel owners to request their certificates and related inspections from one of five Recognized Organizations (RO). This change will take effect in phases. It applies to all **non-pleasure vessels of 24 metres or more**, except barges that do not require certificates.

The ROs are:

- Bureau Veritas
- Lloyd's Register
- American Bureau of Shipping
- Det Norske Veritas
- Germanischer Lloyd

For more information, please contact Transport Canada at **1-866-995-9737** or tc.gc.ca/marinesafety.

Avis aux propriétaires de bâtiments d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres :

Changement dans la prestation des services de certification et d'inspections

À compter de janvier 2014, Transports Canada invitera les propriétaires de bâtiments à soumettre toute demande relative à la certification et aux inspections connexes à l'un des cinq organismes reconnus (OR) mentionnés ci-dessous. Ce changement s'effectuera graduellement. Il s'applique à tous les **bâtiments d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres** qui ne sont pas des embarcations de plaisance, exception faite des barges pour lesquelles un certificat n'est pas requis.

Voici les organismes reconnus :

- Bureau Veritas
- Lloyd's Register
- American Bureau of Shipping
- Det Norske Veritas
- Germanischer Lloyd

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Transports Canada en composant le **1-866-995-9737** ou en visitant le tc.gc.ca/securitemaritime.

age new cargo movements for a number of years. To gain more cargo, I submit that it is vital that other members of the transport chain likewise offer discounts when need be, to ensure that our end-to-end cost is competitive.

Other key recommendations contained in the study include:

- Identifying market potential for the consolidation of project cargo within the Great Lakes, and the related potential for liner service(s) operating out of Great Lakes ports.
- Working with transport chain partners, including potential liner service providers, to establish the service's competitiveness (including the offering of incentives, and the solicitation of government support).
- Promoting the liner service concept with relevant transport chain partners to improve the end-to-end competitiveness of Seaway routings.

The SLSMC will continue to work with our stakeholders through Highway H₂O in developing and implementing initiatives to expand the Seaway's cargo volume. The strategies that I have outlined above will help to address the relative difficulty that many shippers currently face, when seeking to obtain an end-to-end price for a Seaway movement. With everyone's commitment to this endeavour, I am convinced that we can readily compete for (and win) new cargo. 

tions des péages pour encourager les nouveaux transports de marchandises. Pour attirer davantage de marchandises, je maintiens que d'autres membres de la chaîne des transports doivent aussi offrir des réductions au besoin, de sorte que notre coût global soit compétitif.

L'étude a présenté d'autres recommandations importantes:

- examiner le marché potentiel du groupage de cargaisons spéciales sur les Grands Lacs et le potentiel connexe de lignes régulières desservant les ports des Grands Lacs;
- travailler avec les partenaires de la chaîne des transports, y compris d'éventuels fournisseurs de services de lignes régulières, pour assurer la compétitivité des services (y compris en offrant des incitatifs et en sollicitant un appui gouvernemental);
- promouvoir le concept de services de lignes régulières auprès des partenaires pertinents de la chaîne des transports, afin d'améliorer la compétitivité globale des trajets par la Voie maritime.

La CGVMSL continuera de coopérer avec ses interlocuteurs, sous l'égide de l'Autoroute H₂O, pour concevoir et lancer des initiatives afin d'accroître le volume de marchandises de la Voie maritime. Les stratégies que j'ai décrites ci-dessus aideront à pallier la difficulté que rencontrent actuellement de nombreux expéditeurs quand ils cherchent à obtenir un prix global pour une expédition par la Voie maritime. Avec des efforts de toutes les parties concernées, je suis convaincu que nous pouvons aisément faire concurrence pour obtenir de nouvelles marchandises. 



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



Leo Ryan

L'amélioration de la situation économique mondiale n'est peut-être pas encore vraiment ressentie dans le transport maritime de fret sur la voie de navigation binationale des Grands Lacs et du Saint-Laurent, mais selon certains indices, de meilleurs jours s'en viennent en 2014. Et le moment paraît opportun, compte tenu de l'accélération d'un programme de renouvellement de la flotte d'une ampleur sans précédent qui entraîne des investissements dépassant largement le milliard de dollars de la part des compagnies maritimes canadiennes.

Selon les analystes internationaux, le taux moyen d'expansion des économies industrielles va presque doubler en 2014 pour atteindre 2,2 %. Propulsée par un secteur manu-

The improving trend in the global economy may not yet be fully reflected in the cargo shipping activity of the bi-national Great Lakes/St. Lawrence waterway, but stakeholders are seeing evidence of better days that will become more pronounced in 2014. The timing seems excellent as an unprecedented fleet renewal entailing investments well exceeding one billion dollars by Canadian shipping lines gathers momentum.

According to international analysts, the average rate of expansion of the industrial economies will almost double in 2014 to 2.2%. Thanks especially to a reviving manufacturing sector, US GDP is expected

Expanding new Canadian fleet to benefit from global economic uptrend

Expansion de la flotte canadienne pour profiter de l'amélioration de la conjoncture mondiale



Paul Bessley

The Groupe Desgagnés is among the Canadian carriers on the Great Lakes and global routes who have heavily invested in fleet renewal.

Le Groupe Desgagnés est l'un des transporteurs canadiens actifs sur les Grands Lacs et les routes du globe qui ont massivement investi pour renouveler leurs flottes.

facturier revigoré, la croissance du PIB des États-Unis atteindrait 3 %, contre 1,7 % en 2013. L'économie canadienne s'améliore elle aussi pour les mêmes raisons, bien que plus lentement.

Parmi les grandes économies européennes occidentales, l'Allemagne reste l'exception, ayant réussi à conserver une croissance au moins modérée dans le sillage de la grande récession; même des économies périphériques comme la Grèce et l'Espagne entrevoient la lumière au bout du tunnel, car leurs gouvernements assouplissent le carcan budgétaire qui freinait la reprise, rapporte Bloomberg News.

Sur la Voie maritime du Saint-Laurent, le trafic

to accelerate to 3% from 1.7% in 2013. The Canadian economy is also on the upswing, for similar reasons, though growth is moving at a slower pace.

Among the major Western European economies, Germany remains the exception in maintaining at least moderate growth in the wake of the Great Recession. But even in such peripheral economies as Greece and Spain, an age of austerity may be approaching its end as governments ease the fiscal restraints that restrained recoveries, reports Bloomberg News.

On the St. Lawrence Seaway, total traffic was down 6% in the late fall. It was not certain that an



Paul Bessley

*The re-powered **Michipicoten** is a key ship in the Lower Lakes Towing fleet active in regular cross-border trade.*

Le **Michipicoten**, récemment remotorisé, est un navire-clé de la flotte de Lower Lakes Towing pour le commerce transfrontalier régulier.

total était en baisse de 6 % à l'automne. Et rien ne garantissait que l'accroissement spectaculaire des expéditions de céréales en fin de saison, à la faveur de récoltes exceptionnelles dans les Prairies, propulserait les volumes totaux de 2013 au-delà des 39 millions de tonnes de 2012.

Terence Bowles, président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, prévoit «des gains éventuels dans le volume global» en 2014, à cause de divers facteurs: de meilleures perspectives économiques au Canada, aux États-Unis et en Europe; de solides exportations de grains; et un retour à des niveaux plus normaux de cargaisons spéciales en raison de la reprise de l'activité dans les sables bitumineux et l'éolien. Par ailleurs, les expéditions de minerai de fer pourraient stagner au niveau de 2013 à moins d'une hausse de la demande du secteur sidérurgique chinois.

Les programmes d'incitatifs de la Voie maritime continuent de donner de bons résultats. À la fin de septembre par exemple, plus de 2 millions de tonnes de nouvelles cargaisons avaient transité par le réseau.

Il faut noter que les autorités de la Voie maritime sont en train de finaliser un programme d'encouragement pour attirer des cargaisons qui transitent actuellement par d'autres portes. Ce nouveau programme sera lancé avant la saison de navigation commerciale de 2014 qui débute traditionnellement à la fin de mars.

Wayne Smith, VP principal, Secteur commercial, à Algoma Central Corporation, a indiqué en interview que sa société avait enregistré une forte activité dans le secteur

exceptionally strong surge in grain shipments in the closing weeks in the wake of a bumper crop in the Prairies would push total volume for 2013 above the throughput of 39 million tonnes in 2012.

Terence Bowles, President and CEO of the St. Lawrence Seaway Development Corporation, sees "potential gains in overall volume" in 2014 stemming from a number of factors, including improved economic outlooks in Canada, the United States and Europe; solid grain exports; and a return to more usual levels of project cargoes as a result of rebounding oilsands and wind energy activity. On the other hand, iron ore shipments could stay at 2013 levels unless there is an uptick in demand from Chinese steel industries.

The Seaway's incentive programs are continuing to bear fruit. At the end of September, for instance, over than 2 million tonnes of new business had moved through the system.

Worthy of note, the Seaway authorities are putting the final touches to a Gateway incentive program to attract cargoes presently moving through other gateways. This will be launched prior to the opening of the 2014 commercial navigation season traditionally in late March.

Wayne Smith, Senior Vice-President, Commercial of Algoma Central Corporation, indicated in an interview that the shipping line experienced brisk grain activity in 2013 following a slow start.

Au Québec

Depuis près de 70 ans
For close to 70 years



www.fednav.com



FEDNAV

des céréales en 2013 après un lent début.

«Nous avons aussi transporté pas mal de produits pétroliers vers la côte Est par la Voie maritime. Les niveaux d'utilisation assez bons dans les industries du fer et de l'acier sont un élément positif. L'augmentation des ventes de nouvelles voitures est un facteur important.»

Parmi d'autres transporteurs, l'exploitant de remorqueurs et de barges McKeil Marine, basé à Hamilton, continue d'utiliser le transport maritime courte distance pour transporter des matériaux de construction, des cargaisons spéciales et d'autres produits.

L'an dernier, McKeil a transporté des composantes hors gabarit fabriquées en Nouvelle-Écosse et destinées à une centrale électrique du Michigan. Sa nouvelle barge, le **Huron Spirit**, transporte régulièrement des bobines d'acier à partir d'un point de chargement au Canada jusqu'à des ports étasuniens des Grands Lacs. Et l'Aluminerie Alouette de Sept-Îles a renouvelé l'an dernier son contrat à long terme avec McKeil pour le transport de lingots d'aluminium vers différentes destinations finales, dont des ports américains comme Detroit, Toledo et Oswego.

Tout comme le transport transfrontalier prend de plus en plus de place dans les opérations de McKeil, il constitue le gros des activités de la société ontarienne Lower Lakes

“We also moved quite a bit more petroleum products through the Seaway to the East Coast. In addition, it is positive to see pretty good utilization levels in the iron and steel industries. Rising new car purchases have been an important factor.”

Among other carriers, Hamilton-based tug and barge operator, McKeil Marine is continuing to take advantage of a number of shortsea opportunities for transporting construction materials, other products and project cargoes.

Last year, McKeil transported over-sized components manufactured in Nova Scotia for an energy power plant in Michigan. Its new barge, the **Huron Spirit**, is regularly carrying steel coils from a Canadian loadpoint to US ports on the Great Lakes. And Aluminerie Alouette in Sept-Îles last year renewed its long-term contract with McKeil to transport aluminum ingots to ultimate destinations, including such US ports as Detroit, Toledo and Oswego.

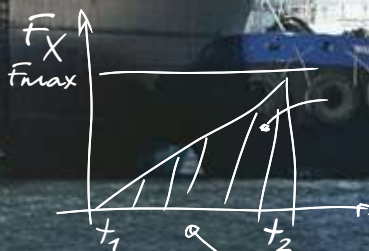
Just as cross-border trade is a growing part of McKeil operations, this represents the largest percentage of the business of Ontario-based Lower Lakes Towing. To bolster this trade, Lower Lakes Towing has re-powered its fleet to render it more competitive in transporting various commodities.



*The **Whitefish Bay**, one of four CSL Trillium Class Lakers presently plying the Great Lakes/Seaway trade, is pictured calling at Superior, WI.*

Le **Whitefish Bay**, l'un des quatre laquiers Trillium de CSL qui sillonnent actuellement les Grands Lacs et le Saint-Laurent, lors d'une escale à Superior, WI.

ASSISTING THE GREAT



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

(Hyp. : variation force)

GROUPOCEAN.COM

HARBOUR TOWING

DREDGING

MARINE EQUIPMENT RENTAL

MARINE TRANSPORTATION

SHIP AND INDUSTRIAL REPAIR

SHIPYARD

OCEAN

MARINE INGENUITY



Algoma Central Corporation, by Thies Bognarr

The Algoma Equinox, the first in a series of new vessels by Algoma Central Corporation, proceeds through Welland Canal locks after arriving in Canada from China in early December.

L'Algoma Equinox, premier d'une série de nouveaux navires d'Algoma Central Corporation, franchit les écluses du canal Welland après son arrivée de Chine au Canada au début de décembre.

Towing. Afin de renforcer ce secteur d'activité, Lower Lakes Towing a remotorisé sa flotte pour la rendre plus compétitive pour le transport de diverses marchandises.

Le renouvellement de la flotte s'accélère

Par ailleurs, depuis quelques mois, on assiste à l'arrivée d'un nombre croissant de nouveaux navires des principales compagnies maritimes canadiennes sur la voie de navigation continentale.

Fednav Ltd, le plus gros utilisateur océanique de la Voie maritime, a reçu livraison de 10 nouvelles constructions en 2012 et en attend, en 2015-2016, 16 autres, commandées de chantiers navals japonais. Ses investissements totaux des dernières années ont dépassé les 500 millions.

Ce renouvellement majeur transforme la flotte de 75 navires de Fednav d'entité majoritairement affrétante à entité propriétaire.

Selon Paul Pathy, cochef de la direction de Fednav, cela montre l'engagement indéfectible de Fednav envers l'industrie et spécialement envers les Grands Lacs, car 12 des 16 navires attendus seront des vraquiers handysize conçus pour naviguer sur les Grands Lacs et capables de rivaliser 12 mois par année sur les océans du monde avec n'importe quel navire de tonnage comparable.

Les nouveaux navires de Fednav vont consommer 28 % moins de carburant et émettre, estime-t-on, 33 % moins d'oxyde d'azote que les bâtiments de la génération précédente achetés du chantier naval Oshima il y a 10 ans.

Un autre acteur clé du renouvellement de la flotte est le Groupe CSL, premier propriétaire et exploitant mondial d'autodéchargeurs.

Fleet renewal enters accelerated phase

Meanwhile, in recent months, more and more new ships operated by leading Canadian shipping lines have made their presence felt on the continental waterway.

Fednav Ltd., biggest ocean-going user of the Seaway, received 10 newbuilding deliveries in 2012, and 16 other ships are on order for delivery from Japan mainly in 2015-2016. Total investments have exceeded \$500 million in the past few years.

Indeed, this big renewal shifts the balance of the Fednav fleet of some 75 vessels from charter-dominant to an owned-based entity.

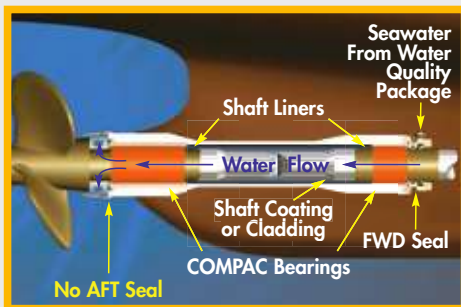
It reflects Fednav's unwavering commitment to the industry and to the Great Lakes in particular because 12 of the 16 new vessels will be Lakes-suitable Handysize bulkers that can compete year-round with any of their size on the world's oceans, stresses Paul Pathy, co-CEO of Fednav.

The new Fednav vessels will use 28% less fuel and generate an estimated 33% less nitrogen oxide emissions than an earlier generation of vessels purchased from the Oshima shipyard a decade ago.

Another key player in the fleet renewal stakes is the CSL Group, the world's largest owner and operator of self-unloading vessels.

When the Trillium Class Baie St. Paul left the Chinese builder's yard in October 2012, it marked the beginning of the biggest delivery of new tonnage in the Montreal company's history. Within 11 months afterwards, six other vessels joined her – totaling

SEAWATER LUBRICATED BEARINGS ARE A BENEFIT TO US ALL



COMPAC SEAWATER LUBRICATED PROPELLER SHAFT BEARING SYSTEM

- Seawater is an EAL (Environmentally Acceptable Lubricant) for Thordon stern tube bearings... and it's FREE!
- Zero risk of pollution and fines
- No AFT seal required means reduced operating costs
- No oiled seabird feathers and no sheen
- (compared to mineral and biodegradable oil leakage)

Thordon Bearings is the world leader in non-polluting bearing and shaft technology for commercial ships.

The COMPAC propeller shaft bearing system is proven technology that is in service around the world ensuring no oiled feathers for seabirds everywhere.

For more information visit:

www.ThordonBearings.com/COMPAC

* Certain conditions may apply. Please contact Thordon Bearings Inc. for further information.



THORDON

ZERO POLLUTION | HIGH PERFORMANCE | BEARING & SEAL SYSTEMS

To contact your local distributor, please visit: www.ThordonBearings.com

Lorsque le navire de la classe Trillium **Baie St. Paul** a quitté le chantier naval chinois en octobre 2012, il s'agissait du début de la plus importante livraison de nouveaux tonnages de l'histoire de cette compagnie montréalaise. Dans les 11 mois suivants, 6 autres bâtiments – totalisant quelque 351 000 tpl – ont rejoint le **Baie St. Paul** dans le cadre de ce renouvellement massif de la flotte.

Quatre laquiers de classe Trillium sillonnent actuellement les eaux des Grands Lacs et du Saint-Laurent pour les clients de la Canada Steamship Lines. Outre le **Baie St. Paul**, il y a le **Whitefish Bay**, le **Thunder Bay** et le **Baie-Comeau**. Trois navires Panamax de classe Trillium sont exploités par CSL Americas sur des routes internationales.

Selon le président de CSL, Louis Martel: «Les navires de la classe Trillium établissent de nouvelles normes d'efficacité opérationnelle et énergétique, de fiabilité et de protection de l'environnement.»

Outre leur coque plus aérodynamique, leur hélice de plus grand diamètre, leur revêtement antisalissure et leurs machines principales Tier Deux plus efficaces, les navires de la classe Trillium ont un entraînement à fréquence variable grâce auquel ils ont besoin de moins de génératrices pour lancer les machines.

Lors de son voyage inaugural en mai dernier, le **Whitefish Bay** a accosté au grand terminal de transbordement de charbon de la Midwest Energy Resources Company (MERC) à Superior (WI.), première étape d'un voyage par le «corridor du nord vers l'Europe».

L'utilisation de navires ultramodernes par plusieurs transporteurs diminue les coûts pour les clients et facilite les exportations vers l'Europe, ont fait remarquer avec enthousiasme les dirigeants de la MERC.

L'Algoma Equinox est arrivé au début de décembre

L'Algoma Central Corporation de St. Catharines (Ont.) est aussi au beau milieu d'un ambitieux programme de renouvellement de sa flotte. Cette entreprise, qui possède et exploite la plus importante flotte de transporteurs de produits et de vrac sec sous pavillon canadien sur cette voie de navigation continentale, investit quelque 400 millions de dollars pour acquérir huit nouveaux navires, dont six vraquiers de classe Equinox.

Le premier bâtiment de la nouvelle classe, l'**Algoma Equinox**, est arrivé de Chine à Port-Cartier sur le Saint-Laurent le 1^{er} décembre – juste avant la fin de la saison de la Voie maritime – afin d'y charger du minerai de fer à destination de Hamilton. Les autres nouvelles constructions attendues se grefferont progressivement à la flotte d'Algoma en 2014 et 2015.

Dotés d'une coque conçue pour optimiser l'efficacité hydrodynamique et la capacité de chargement, les navires Equinox sont propulsés par de petits moteurs à deux temps qui consomment 45 % moins de carburant par tonne de cargaison que les anciens moteurs à quatre temps. Ils ont donc besoin de moins de puissance pour atteindre des vitesses élevées.

Selon les dirigeants d'Algoma, les navires Equinox représentent une véritable révolution parce qu'ils sont les premiers navires sur les Grands Lacs à être équipés d'épurateurs des gaz à l'eau douce Wartsila qui éliminent 97 % des émissions de dioxyde de soufre et réduisent les gaz à effet de serre de 45 % par tonne/kilomètre. 

some 351,000 DWT as part of the massive fleet renewal.

Four Trillium Class Lakers are presently plying the Great Lakes/Seaway trade for Canada Steamship Lines customers. Besides the **Baie St. Paul**, there's the **Whitefish Bay**, the **Thunder Bay**, and the **Baie Comeau**. Three Trillium Panamaxes are operating for CSL Americas on international routes.

"The Trillium Class sets new standards in operational and energy efficiency, reliability and environmental protection," states Louis Martel, CSL president.

Among various features, the Trillium Class vessel comprises a more efficient hull shape, anti-fouling paint, propeller design and Tier Two main engines that use variable frequency drives so that fewer generators have to be on line to start machinery.

On its maiden voyage last May, the **Whitefish Bay** berthed at the big coal transshipment terminal of Midwest Energy Resources Company (MERC) at Superior, WI., in the context of the so-called "Northern Corridor to Europe."

The state-of-the-art vessels by several carriers offer lower costs for customers and facilitate exports to Europe, enthusiastically remark MERC executives.

Algoma Equinox arrived in early December

Also in midst of major fleet renewal is Algoma Central Corporation of St. Catharines, Ontario. Owning and operating the largest Canadian-flag fleet of dry-bulk carriers and product tankers on the continental waterway, Algoma is investing some \$400 million in eight new vessels, including six Equinox Class bulk carriers.

The first ship in the new class, the **Algoma Equinox**, arrived at Port Cartier on the St. Lawrence River from China on December 1 to pick up a load of iron ore destined for Hamilton – thus just in time for immediate late season trading on the waterway. The remaining newbuilds will join the Algoma fleet on a phased basis throughout 2014 and 2015.

With a hull optimized for hydrodynamic efficiency and cargo capacity, the Equinox vessels are powered by smaller, two-stroke engines that consume 45% less fuel per cargo ton than the older four-stroke engines. This translates into less horsepower to achieve higher speeds than previous designs.

Algoma executives consider that the Equinox ships are "a game-changer" because they are the first ships on the Great Lakes to be equipped with exhaust-gas scrubbing units that eliminate sulphur oxide emissions by 97% and reduce greenhouse gases by 45% per tonne/kilometre of transport.



50 years of global gas leadership

In 2014, shipping celebrates 50 years of LNG carrier operations. Whether you are talking gas carriers, LNG as a marine fuel, or LNG bunkering, our expertise and leadership in gas operations can help you make the best decisions based on the best, independent, technical insight.

Future performance depends on today's decisions.

Download our latest report on
gas technology at www.lr.org/gas



Lloyd's Register
Marine

Working together
for a safer world



Canadian ports consolidate markets

Les ports canadiens consolident leurs marchés

Sylvain Giguère/AM

Container traffic at the Port of Montreal continues to lead East Coast competitors in the North Atlantic box trade.

Le Port de Montréal domine toujours les ports concurrents de la côte Est pour le trafic conteneurisé dans l'Atlantique Nord.

Leo Ryan

Pour les ports de la voie navigable Grands Lacs–Saint-Laurent, le transport de fret était généralement en croissance en 2013, de pair avec la reprise économique mondiale qui a succédé à la récession de 2008-2009. Et on peut s'attendre à ce que l'expansion se poursuive en 2014, car de plus en plus d'indices pointent vers une amélioration de la conjoncture mondiale.

Sur le Saint-Laurent, le Port de Montréal prévoit que les chiffres finaux des cargaisons totales pour 2013 seront égaux ou légèrement supérieurs aux 28,42 millions de tonnes manutentionnées en 2012 et que les conteneurs constitueront encore une composante importante (12 millions de tonnes environ). Le vrac sec était en baisse et le vrac liquide, en hausse en 2013.

«Nous sommes toujours dominants sur la côte Est pour les échanges conteneurisés avec le nord de l'Europe», a déclaré Tony Boemi, vice-président, Croissance et développement, à l'Administration portuaire de Montréal.

For the ports on the Great Lakes/St. Lawrence waterway, cargo activity moved generally on a growth path in 2013, confirming continued world recovery from the 2008-2009 recession. And further expansion appeared to dominate the outlook for 2014 as evidence mounted of improving global economic trends.

On the St. Lawrence River, final figures of total cargo in 2013 at the Port of Montreal were expected to slightly surpass or match the 2012 volume of 28.42 million tonnes, with the container component again representing a major factor at about 12 million tonnes. Dry bulk showed a decline while liquid bulk was up.

“We are still dominant on the East Coast in the container trade with northern Europe,” said Tony Boemi, Vice-President of Growth and Development for the Montreal Port Authority.

The U.S. Midwest and Northeast markets contribute more than one quarter of Montreal's overall con-



Setting A Course for the Future



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

- 41% reduction in fuel consumption
- Corresponding reduction in GHG emissions
- 46% reduction in SOx emissions
- 33% reduction in NOx emissions and generator package
- Fourth vessel to be repowered since the Year 2000
- Shaft alternator
- Economizers
- Water lubricated stern bearings
- Full automation
- Increased annual carrying capacity due to improved performance



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

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





Michel Frigon

Sept-Îles last December became the first port in North America to accommodate a giant Chinamax bulk carrier loading iron ore for Asian markets.

Sept-Îles est devenu en décembre dernier le premier port nord-américain à accueillir un vraquier Chinamax géant venu charger du minerai de fer destiné aux marchés asiatiques.

Les marchés du nord-est et du Midwest des États-Unis constituent plus du quart du trafic conteneurisé total à Montréal. Ce sont surtout les excellentes liaisons intermodales et les services de transport océanique concurrentiels qui expliquent le succès de ce port situé profondément à l'intérieur du continent américain.

Le Port de Montréal annonçait récemment que CanEst Transit inc., une nouvelle entreprise fondée par La Coop fédérée, Transit BD inc. et MGT Holdings, créerait dans les limites du Port une installation spécialisée dans la conte-

tainer business. Excellent intermodal connections and competitive ocean services with the deep inland port in North America are key elements in the port's success.

In a recent announcement, the Port of Montreal indicated that CanEst Transit Inc., a new company founded by La Coop fédérée, Transit BD Inc. and MGT Holdings, will create on port territory a facility that will specialize in the containerization of agricultural products destined for local and international markets. It is scheduled to open in the second quarter of 2014.



Port de Trois-Rivières

Large wood sawdust shipment handled at the Port of Trois-Rivières.

Manutention d'une grosse cargaison de sciure de bois au port de Trois-Rivières.



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'S NL
THUNDER BAY ON
TORONTO ON
QUEBEC QC

HOUSTON TX
NEW ORLEANS LA
BATON ROUGE LA





VPA

The multimodal Port of Valleyfield is capturing new business in bulk, general and project cargo.

Le port multimodal de Valleyfield attire de nouvelles cargaisons de vrac et de divers, ainsi que des cargaisons spéciales.

neurisation de produits agricoles destinés aux marchés locaux et internationaux. L'installation devrait ouvrir ses portes dans le deuxième trimestre de 2014.

«Le projet de CanEst cadre parfaitement avec notre stratégie de prestation de services à valeur ajoutée aux utilisateurs du Port et de recherche de nouveaux clients», a affirmé M^{me} Sylvie Vachon, présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Montréal. «Ce projet augmentera notre capacité de manutention de produits en vrac. Les usagers tireront

“The CanEst project fits in perfectly within our ‘port-plus’ strategy to provide value-added services to port users and to attract new clients,” said Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority. “This project will increase our capacity for handling bulk products. Users will benefit from the port’s strategic location on the St. Lawrence River to serve international markets.”

CanEst has signed a long-term lease with the Montreal Port Authority to operate out of the former Grain



Innovation. Engagement. Développement durable.
Innovation. Engagement. Sustainability.

Découvrez l'Avenir. Découvrez Alouette.
Discover the future. Discover Alouette.



alouette.com
Sept-Îles – Québec – Canada





À L'AVANT-PLAN DU COURANT MONDIAL

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

A FORERUNNER ON THE TIDES OF CHANGE

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

XXL



Canada

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



The Port of Belledune offers year-round competitive shipping routes between European, North American and Arctic markets.

Le Port de Belledune offre 12 mois par année une route maritime compétitive entre les marchés européen, nord-américain et arctique.

BPA

avantage de l'emplacement stratégique du Port sur le fleuve Saint-Laurent pour l'atteinte de marchés internationaux.»

CanEst a signé un bail à long terme avec l'Administration portuaire de Montréal en vue de l'exploitation de l'ancienne annexe du silo à grain n° 3. Une fois les travaux de modernisation terminés, CanEst recevra par train et par camion des produits en vrac en provenance du Québec, de l'Ontario, de l'Ouest canadien et du Midwest américain.

L'entreprise sera en mesure de stocker, nettoyer, tamiser, conditionner et conteneuriser les produits agricoles ainsi que de manutentionner des céréales et des sous-produits en vrac ou en sac. Une fois conteneurisés, les produits agricoles seront livrés par camion aux marchés locaux ou directement aux terminaux à conteneurs du Port de Montréal pour être expédiés par bateau vers

Elevator No. 3 annex. Once modernization work at the facility is complete, CanEst will receive by rail and truck bulk products from Quebec, Ontario, Western Canada and the U.S. Midwest.

The company will be able to store, clean, sift, package and containerize agricultural products, as well as handle bulk or bagged grain and by-products. Once containerized, agricultural products will be delivered by truck to local markets or directly to the Port of Montreal's container terminals for onward transit by vessel to the international markets that the port's container lines serve.

In this regard, Montreal port officials consider the facility will offer an added asset for increased maritime trade with Europe under the planned Canada-European Union free trade agreement (CETA) that could be ratified by late 2015.

The agri-food sector is a growing area of strength in the framework of the Port of Hamilton's diversification strategy.

L'agroalimentaire représente un secteur de plus en plus fort grâce à la stratégie de diversification du Port de Hamilton.



HPA

GUTEN TAG TO ALL OUR PARTNERS IN BERLIN

High-efficiency intermodal platform. Strategically located on the shortest route between Europe and North America's industrial heartland. Offering access to 40 million consumers within one trucking day, and another 70 million within two rail days.

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

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



PORT  MONTRÉAL

*Trading with
the World*

Call us first!
514-640-3138



**URGENCE
MARINE INC.**

Since 1981...



**24 HOURS
A DAY**



**7 DAYS
A WEEK**



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

• Washing water disposal certificate

URGENCE MARINE INC.

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

Montréal (Québec) H1B 5K1

Fax: 514-640-4509

marine@urgencemarine.com



www.urgencemarine.com

For its part, the Port of Québec has continued to handle large volumes of bulk cargo, though preliminary estimates suggest total volume in 2013 will not match the record of 33.1 million tonnes in 2012.

The full year total was expected to come in at between 28 million and 30 million tonnes. Solid bulk was up in 2013 whereas grain and liquid bulk showed declines.

Québec Stevedoring sees business surge

"We are very pleased over our cargo tonnage in 2013," said Denis Dupuis, President and CEO of Quebec Stevedoring, which operates two bulk terminals at the Port of Québec. Main commodities handled are iron ore, iron ore pellets and coal.

"Our final figures will likely show that we will surpass our 2012 total of 12.4 million tonnes," he told *Maritime Magazine*.

At the Port of Sept-Iles, work is proceeding on schedule in the construction of a multi-user dock in the Bay of Sept-Iles that will play a crucial role in anticipated massive iron ore shipments to Asia. Completion is scheduled for March 2014. It will be accessible to China-max bulk carriers of 300,000 tonnes.

The first bulk carrier of this dimension, the **CSB Years** owned by Nianhua Shipping, loaded several hundred thousand tonnes of iron ore from Cliffs Natural Resources this December – launching "a historic turning point" for the Port of Sept-Iles, remarked President and CEO Pierre C. Gagnon.

With iron ore shipments remaining strong, total traffic at the Port of Sept-Iles is forecast to approach 30 million tonnes in 2013 versus 28 million tonnes in 2012.

As expected, 2013 was ending at the Port of Trois-Rivières with a decline in traffic of about 20% from 2012 volume 3.3 million tonnes.

Main contributing factor was the drop in grain cargo following the termination of the export monopoly of the Canadian Wheat Board. However, market adjustments should have a positive effect in 2014.

"On the other hand, solid bulk, liquid bulk and general cargo all performed well in 2013, increasing by 6%," said Gaetan Boivin, President and CEO of the Trois-Rivières Port Authority.

During 2014, the port plans to initiate work for Phase Two of the On Course for 2020 strategic plan. This includes the re-building of quay 13 and the establishing a new terminal of 23,000 cubic metres along this quay.

At the Port of Valleyfield, cargo trends are moving upward. Michel Gadoua, President and CEO, predicts the 2014 output will attain 520,000 tonnes compared with an estimated 470,000 tonnes in 2013. More than 120 ships called at Valleyfield in 2013.

"A major factor has been a 40% increase in our cargo tonnage shipped to northern Quebec and the Canadian Arctic," he indicated.

Located 70 kms west of Montreal, the multimodal port focuses on the transshipment of bulk cargo, general cargo and project cargo. The port has invested some \$1.3 million in various infrastructure improvements

les marchés internationaux desservis par le Port.

Les dirigeants du Port de Montréal estiment que l'installation va être un atout supplémentaire pour répondre à l'intensification du commerce maritime avec l'Europe qu'entraînera l'accord de libre-échange Canada-Union européenne qui pourrait être ratifié vers la fin de 2015.

Pour sa part, le Port de Québec a continué de manutentionner d'importants volumes de vrac, même si les estimations préliminaires laissent croire que le volume total pour 2013 n'égale pas le sommet de 33,1 millions de tonnes atteint en 2012.

Selon les estimations, le total pour l'année entière devait se situer entre 28 et 30 millions de tonnes. Le vrac solide a augmenté en 2013 tandis que les céréales et le vrac liquide étaient en diminution.

Beaucoup d'activité à Arrimage Québec

«Nous sommes très contents de nos tonnages de fret en 2013», a déclaré Denis Dupuis, président d'Arrimage Québec, qui exploite dans le port de Québec deux terminaux de vrac où sont manutentionnés du minerai de fer, des boulettes de fer et du charbon.

«Nos chiffres définitifs indiqueront probablement que nous avons dépassé les 12,4 millions de tonnes de 2012», a déclaré M. Dupuis au *Maritime Magazine*.

Au Port de Sept-Îles, les travaux se poursuivent selon l'échéancier pour la construction dans la baie de Sept-Îles d'un quai multiusager qui aura un rôle capital pour expédier en Asie les énormes quantités de minerai de fer attendues. Le quai devrait être achevé en mars 2014. Il pourra accueillir des vraquiers Chinamax de 300 000 tonnes.

Le premier de ces grands vraquiers, le **CSB Years** de la Nianhua Shipping, a chargé en décembre dernier plusieurs centaines de milliers de tonnes de minerai de fer de Cliffs Natural Resources – ce qui, selon le PDG Pierre C. Gagnon, marquait «un tournant décisif historique» pour le Port de Sept-Îles.

Selon les prévisions, la vigueur soutenue des expéditions de minerai de fer devait pousser le trafic total à près des 30 millions de tonnes, contre 28 millions de tonnes en 2012.

Au Port de Trois-Rivières, l'année 2013 s'est terminée comme prévu avec une diminution du trafic d'environ 20 % par rapport aux 3,3 millions de tonnes de 2012.

La principale cause de cette baisse a été la chute des cargaisons de céréales qu'a entraînée la fin du monopole sur les exportations de la Commission canadienne du blé. Toutefois, des ajustements au marché devraient avoir un effet positif en 2014.

«En revanche, le vrac solide, le vrac liquide et les marchandises diverses ont bien fait en 2013, avec une augmentation de 6 %», a indiqué Gaétan Boivin, PDG de l'Administration portuaire de Trois-Rivières.

En 2014, le Port compte mettre en œuvre la phase deux de son plan stratégique Cap sur 2020, qui prévoit la reconstruction du quai 13 et l'établissement d'un nouveau terminal de 23 000 mètres cubes.

Au Port de Valleyfield, les volumes de fret sont à



MARINE MADE EASY.

The greenest, most cost-effective way to ship is now more convenient.

SHIPPERS

- POST YOUR CARGO, AND REQUEST FREE, CONFIDENTIAL SHIPPING QUOTES

SHIPPING LINES

- POST YOUR CAPACITY AND RECEIVE QUOTE REQUESTS FROM CARGO OWNERS

- Free to use
- Confidential
- Inbound or outbound shipments via the Port of Hamilton
- Bulk, breakbulk and project cargo of all types
- Receive quotes from our pre-qualified supplier list: vessel owners, stevedores, 3pls, warehousing, insurance



SIGN UP TODAY!

WWW.MARINEGATEWAY.NET
MARINEGATEWAY@HAMILTONPORT.CA

la hausse. Le PDG Michel Gadoua prédit que le total atteindra 520 000 tonnes contre, selon les estimations, 470 000 tonnes en 2013. Plus de 120 navires ont fait escale à Valleyfield en 2013.

«Un facteur important a été l'augmentation de 40 % des expéditions vers le Nord québécois et l'Arctique canadien», a-t-il indiqué.

Situé à 70 km à l'ouest de Montréal, ce port multimodal se spécialise dans le transbordement de marchandises en vrac, de marchandises diverses et de cargaisons spéciales. Le Port a investi 1,3 million de dollars pour améliorer ses infrastructures et il a acquis un entrepôt de 11 200 pieds carrés.

Situé dans une baie abritée qui donne sur la partie sud du golfe Saint-Laurent, le Port de Belledune, ouvert à longueur d'année, offre «l'un des trajets maritimes les plus courts entre les grands marchés européens et nord-américains ainsi que l'Arctique», souligne Jenna MacDonald, directrice du Marketing à l'Administration portuaire de Belledune. Le Port se spécialise dans la manutention de vrac, de marchandises diverses et de cargaisons spéciales.

Du 1^{er} janvier à la fin d'octobre 2013, le Port a manutentionné 1,43 million de tonnes de fret, un peu moins que le total de 1,47 million de tonnes de l'année précédente.

Les perspectives pour les ports des Grands Lacs

Sur les Grands Lacs, le Port de Hamilton consolide sa position de principale porte maritime du Canada dans la région.

«L'agroalimentaire demeure un secteur fort, fruit de notre stratégie de diversification», a déclaré au *Maritime Magazine* le PDG Bruce Wood. «Les tonnages d'intrants pour l'agroalimentaire (engrais) étaient en hausse de près de 20 % le 31 octobre par rapport à l'année précédente et il en était de même pour les exportations de céréales.»

Dans la période terminée à la fin d'octobre, les ton-

and has also acquired a warehouse with a capacity of 11,200 sq. ft.

Built on a protected bay feeding into the southern Gulf of St. Lawrence, the year-round Port of Belledune offers "some of the shortest shipping routes between large European and North American markets as well as the Arctic," points out Jenna MacDonald, Director of Marketing of the Belledune Port Authority. It specializes in bulk, breakbulk and project cargoes.

In the period from Jan. 1 to end October in 2013, the port had handled 1.43 million tonnes of cargo, slightly down from the year-earlier 1.47 million tonnes.

Great Lakes port horizons

On the Great Lakes, the Port of Hamilton is strengthening its position as the leading Canadian maritime gateway in the region.

"The agri-food sector continues to be an area of strength emerging from our diversification strategy," Bruce Wood, President and CEO, told *Maritime Magazine*. "Agri-food input (fertilizer) tonnages are up close to 20% year-over-year to October 31, and the same holds true for grain exports."

In the period to end October, cargo tonnages were on par with trends in 2012. All told, Hamilton handled 10.3 million tonnes in 2012.

"Of course, changes in the Canadian steel sector will affect our volumes going forward," Mr. Wood said. "At the same time, we have been actively pursuing the strategy of diversification for the past five years – with the express goal of insulating ourselves from uncertainty in a single sector. In that time, diversified commodities have grown by more than a million tonnes."

Mr. Wood further stresses that more emphasis is being placed on enhancing the port's multimodal capacity. "As a result, our rail cargo volumes have increased by approximately a quarter over the same time in 2012. In 2014, we will continue to integrate our multimodal





Project cargo is poised to increase significantly at the Port of Thunder Bay.

Les cargaisons spéciales devraient augmenter considérablement au Port de Thunder Bay.

nages de fret correspondaient aux tendances enregistrées en 2012. En tout, Hamilton a manutentionné 10,3 millions de tonnes en 2012.

«Évidemment, les changements dans le secteur sidérurgique canadien vont influencer nos volumes futurs», a déclaré M. Wood. «Nous appliquons activement une stratégie de diversification depuis cinq ans – avec l'objectif avoué d'échapper au climat d'incertitude lié à la dépendance d'un secteur unique. Au cours de cette période, la diversification nous a permis de manutentionner plus d'un million de tonnes de cargaisons nouvelles.»

M. Wood insiste également sur l'accent mis sur l'accroissement de la capacité multimodale du Port. «Cela a eu pour résultat de faire augmenter nos volumes de fret ferroviaire d'environ 25 % par rapport à la même période de 2012. En 2014, nous allons poursuivre l'intégration de nos capacités et de nos infrastructures multimodales.»

Selon David Cree, PDG de l'Administration portuaire de Windsor, tout semblait indiquer que les volumes de fret de 2013 allaient abaisser le précédent record de 5,7 millions de tonnes établi en 2006.

Plusieurs projets de construction routière dans la



Today's Frontiers Tomorrow's Front Lines

Delivering solutions to
the most pressing
operational challenges.



FOUNDED 1862

ABS

www.eagle.org



TPA

Aerial view of the Port of Toronto where bulk cargo tonnage is forecast to increase in 2014.

Vue aérienne du Port de Toronto où on prévoit une augmentation du tonnage de vrac en 2014.

région ont entraîné une poussée des expéditions d'asphalte liquide par le terminal maritime de Sterling Fuels, récemment agrandi. De plus, la construction du Rt. Hon. Herb Gray Parkway a généré d'importants volumes de granulats au terminal de Lafarge Canada.

Au Port de Thunder Bay, qui a manutentionné 7,8 millions de tonnes en 2012, le PDG Tim Heney

infrastructure and capabilities."

David Cree, CEO of the Windsor Port Authority, reported that cargo trends were on track in 2013 to possibly surpass the previous record of 5.7 million tonnes set in 2006.

Numerous highway construction projects in the area have sparked a surge in liquid asphalt shipped



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!



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

prévoit que les expéditions massives de blé vers l'Europe par navire océanique, consécutives à la meilleure récolte de céréales de l'histoire canadienne enregistrée dans les Prairies, se poursuivront en 2014. Vers la fin de la saison 2013 de la Voie maritime, Thunder Bay se dirigeait apparemment vers des expéditions de grain d'un million de tonnes au cours du seul mois de décembre.

M. Heney prévoit aussi une amélioration pour les cargaisons spéciales. «Nous avons depuis quelque temps des indices d'une reprise des activités dans les parcs éoliens et les sables bitumineux.»

Toronto garde le cap

Au Port de Toronto, Geoffrey Wilson, PDG de l'Administration portuaire de Toronto, prévoit une croissance soutenue des cargaisons de vrac en 2014.

En 2012, le Port a manutentionné 1,86 million de tonnes de marchandises et M. Wilson a décrit 2013 comme «une année de stabilité pour le Port de Toronto». Outre une activité soutenue pour le fret et dans

through the recently-enlarged Sterling Fuels Marine Terminal. In addition, ongoing construction of the new Rt. Hon. Herb Gray Parkway has generated heavy volumes of aggregates through the Lafarge Canada Terminal.

At the Port of Thunder Bay, which handled 7.8 million tonnes in 2012, Tim Heney, President and CEO, anticipates a large carry-over in 2014 and a robust trend of ocean vessels carrying wheat to Europe in the wake of the biggest grain crop in Canadian history in the Prairie provinces. Late in the 2013 Seaway season, Thunder Bay was reportedly gearing up for one million tonnes of grain shipments in December alone.

Mr. Heney also foresees a rebounding in the project cargo sector. "Recent inquiries have been pointing to a pick-up in wind farms and oilsands-related activity."

Steady as she goes for Toronto

At the Port of Toronto, Geoffrey Wilson, President and CEO of the Toronto Port Authority, forecasts a continued growth of bulk cargo tonnage in 2014.

In 2012, the port handled 1.86 million tonnes of



Cargo throughput at the Port of Oshawa is maintaining its five-year average levels, with gains in several sectors anticipated in 2014.

Le tonnage total de fret au Port d'Oshawa s'est maintenu à l'intérieur des moyennes quinquennales traditionnelles et on prévoit des gains dans plusieurs secteurs en 2014.

le domaine récréatif (escales de navires de croisière), l'entreposage et la préparation pour les travaux de construction ont fourni des volumes élevés.

Cette croissance attribuable à l'entreposage et la préparation a été facilitée par le fait que le Port se trouve très près de chantiers de construction du centre-ville.

Après avoir manutentionné un record de 474 000 tonnes de marchandises en 2012, le Port d'Oshawa a enregistré une diminution du trafic total en 2013. La PDG Donna Taylor s'est dite toutefois satisfaite de voir que le Port demeurerait à l'intérieur de ses moyennes quinquennales traditionnelles.

Commentant les perspectives pour 2014, Frank Robertson d'Oshawa Stevedoring était optimiste pour des marchandises comme les engrais, le sel et la potasse, alors que la construction de routes dans la région du Grand Toronto va nécessiter la fourniture de poutres d'acier. M^{me} Taylor abondait dans le même sens et elle a ajouté que le secteur de l'éolien était lui aussi prometteur à cause de multiples projets dans l'est de l'Ontario. **M**

cargo. And Mr. Wilson described 2013 as "a steady year for the Port of Toronto. In addition to seeing continued cargo and leisure (cruise ship calls) activity, we have seen strong volumes in construction warehousing and staging at the port."

Facilitating the growth in construction warehousing and staging has been the port's close proximity to downtown construction projects.

After handling a record 474,000 tonnes of cargo in 2012, the Port of Oshawa experienced a decline in overall throughput in 2013. But Donna Taylor, President and CEO, noted "we are happy to see us staying within our traditional five-year averages."

Commenting on the 2014 outlook, Frank Robertson, Manager of Oshawa Stevedoring, was optimistic for commodities like fertilizer, salt and potash, while highway construction in the Greater Toronto Area will require the supply of steel beams. Ms. Taylor concurred, adding that the wind energy sector was also looking promising due to a number of projects in eastern Ontario. **M**

ARCTIC SEALIFT YOU CAN DEPEND ON



1-877-225-6327
www.NEAS.ca



*Nouvelle administratrice
de la SLSDC*

Des tendances prometteuses pour la Voie maritime, selon Betty Sutton

*New head of
U.S. Seaway agency*

Betty Sutton sees several trends favoring Seaway shipments

Leo Ryan

Selon Betty Sutton, qui a récemment été nommée à la tête de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC) basée à Washington, la reprise dans le secteur manufacturier et les développements dans les domaines des énergies renouvelables et traditionnelles «transforment le paysage économique nord-américain».

«La Voie maritime est dans une position unique pour contribuer à ces profondes mutations pour le plus grand bien de nos deux pays», a déclaré M^{me} Sutton à sa première allocution publique au Canada à un déjeuner-causerie organisé à Montréal en novembre par la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES).

«Comme la moitié de la production manufacturière canadienne et le cinquième de celle des États-Unis sont concentrées dans notre région, la voie maritime Grands Lacs-Saint-Laurent est bien placée pour profiter des nouvelles tendances», a expliqué l'ex-députée de l'Ohio au Congrès.

Après avoir noté que le marché de l'auto est en progression pour la première fois en six ans en 2013 aux États-Unis et que les constructeurs automobiles créent des emplois dans leurs usines canadiennes et américaines, elle a poursuivi: «Ce sont de bonnes nouvelles pour l'industrie sidérurgique et, par ricochet, pour la marine marchande et la Voie maritime.»

«Sans la Voie maritime pour donner accès à l'intérieur de l'Amérique du Nord, l'acier nécessaire à nos centres manufacturiers devrait emprunter une route sinueuse pour parvenir à destination, ce qui gonflerait les coûts. Et c'est le consommateur qui paierait la note.»

Pour M^{me} Sutton, il est absolument faux de prétendre que la création d'emplois et la protection de l'environnement sont des objectifs antagonistes.

Les nouveaux navires qui achèment les marchandises sur la Voie maritime profitent de plusieurs perfectionnements technologiques et de conception qui améliorent leur performance environnementale.

M^{me} Sutton a souligné qu'il ne manquait pas d'exemples de l'ingéniosité déployée par les utilisateurs de la Voie maritime pour trouver de nouveaux débouchés.

Elle a cité à cet égard les plans pour lancer au printemps un service express direct de transport maritime

The resurgence of manufacturing as well as renewable and traditional energy developments “are transforming the North American economic landscape,” according to Betty Sutton, recently-installed new Administrator of the Washington-based Saint Lawrence Seaway Development Corporation.

“The Seaway is uniquely situated to support both of these major developments to the benefit of both our countries,” she told an industry luncheon in Montreal organized by the St. Lawrence Economic Development Council (Sodes) this past November in her first public speech in Canada.

“With half of Canadian manufacturing and one-fifth of U.S. manufacturing based in our region, the Great Lakes-St. Lawrence Seaway is closely aligned with manufacturing trends,” the former Ohio Congresswoman said.

After noting that the U.S. auto market saw its first upturn in six years in 2013, and car manufacturers are adding jobs at plants in the United States and Canada, she said: “That’s good news for the steel industry. In turn, that’s good news for shipping and for the Seaway system.”

“Without the Seaway providing entrance to the interior of North America, the steel necessary for our manufacturing centers would have to travel a circuitous and loner route to its destination, and costs would rise. Those costs would then be passed on to the consumer.”

Ms. Sutton stressed she rejected “the notion that there is an either/or mindset when it comes to jobs and the environment.”

“There have been a number of environmental advancements made in technology and design of the new ships bringing goods into and out of the Seaway,” she said.

Ms. Sutton noted that there was no lack of examples of creativity by users of the waterway to find new market opportunities.

She singled out in this regard the plans to launch this coming spring a direct Express Ocean Freight

de fret entre Cleveland et les principaux ports européens (c'est le groupe néerlandais Spliethoff qui va offrir ce service de transport de conteneurs, de marchandises générales et de cargaisons spéciales).

Des cargaisons spéciales pour les projets miniers et énergétiques

M^{me} Sutton a reconnu que si le minerai de fer, les céréales et l'acier constituent toujours le gros des tonnages, les cargaisons spéciales destinées aux industries minières et de production d'énergie occupent une place croissante dans le réseau.

L'éolien, a-t-elle indiqué, est un axe de diversification important des cargaisons sur les Grands Lacs. De nombreux ports de la voie maritime binationale manutentionnent des composantes pour une industrie qui est actuellement la source de production d'énergie à la croissance la plus rapide dans le monde.

«Les spécialistes de l'industrie prédisent que si la tendance se maintient, l'énergie éolienne comblera le tiers des besoins mondiaux en électricité en 2050.»

Sur un autre front, «la révolution du gaz de schiste dynamise les industries manufacturières».

De surcroît, le gaz naturel liquéfié commence à remplacer le carburant traditionnel des navires, ce qui réduira encore davantage l'empreinte carbone du secteur maritime.

M^{me} Sutton a rappelé que le transport maritime est déjà le plus éconergétique et le plus vert de tous les modes de transport.

«Les trains et les camions émettent respectivement 19 % et 533 % plus de gaz à effet de serre pour transporter une quantité de marchandise comparable sur la même distance.»

Service between Cleveland and major European ports. (The service by the Dutch Spliethoff Group will carry containers, breakbulk and project cargo.)

Project cargoes for mining and energy developments

Ms. Sutton acknowledged that “while iron ore, coal, grain and steel still rule the tonnage roost, high-value project cargoes are increasingly entering the

System in the energy and mining industries.”

Wind energy, she indicated, represents an important area of cargo diversification found on the Lakes. Many ports on the binational waterway are handling components for an industry that is currently the fastest-growing source of electricity production in the world, Ms. Sutton said.

“Industry experts predict that if this pace continues, by 2050 wind will be the answer to one third of the world's electricity needs.”

On another energy front, “the shale gas revolution is catalyzing the manufacturing industries.”

In addition, liquefied natural gas is starting to replace conventional shipping fuel in the marine industry – which

will further reduce its carbon footprint.

Already, Ms. Sutton recalled, marine shipping is the most energy-efficient and environmentally-friendly mode of transportation.

“Rail and trucks would emit 19% and 533% more greenhouse gas emissions respectively if the three modes carried the same cargo the same distance.”

Ms. Sutton earlier hailed what she called a “unique” collaborative relationship between the U.S.



Leo Ryan

New U.S. Seaway Administrator, Betty Sutton, with Nicole Trépanier of SODES.

La nouvelle administratrice de la Voie maritime pour les États-Unis, Betty Sutton, avec Nicole Trépanier de la SODES.

M^{me} Sutton avait plus tôt vanté ce qu'elle a qualifié de relation de collaboration «unique» entre les responsables étasuniens et canadiens de la Voie maritime. «C'est une collaboration susceptible de faire changer les choses.»

Elle a également insisté sur la nécessité de faire mieux connaître dans la population l'importance du recours au mode maritime pour transporter les marchandises, de même que les gains d'efficacité que cela peut procurer, et elle a loué à cet égard les efforts soutenus du gouvernement du Québec.

La région représente «la quatrième économie mondiale»

En conclusion, M^{me} Sutton a capté l'attention de l'auditoire en citant un rapport spécial publié en mai dernier par la Banque de Montréal concernant le poids économique de la région du bassin des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Le rapport contient notamment l'extrait suivant: «La région génère 28 % de l'activité économique combinée des États-Unis et du Canada. Par comparaison, sa production surpasse celle de l'Allemagne, de la France, du Brésil et du Royaume-Uni et si nous formions un pays, nous serions la quatrième puissance économique du monde, devancés seulement par les États-Unis, la Chine et le Japon. C'est dire l'importance économique de la région.» 

and Canadian Seaway authorities. "It's a partnership that makes a difference."

She also underlined the need to increase the visibility with the general public about the importance and efficiencies of using the marine mode to move goods – extolling in this regard the prolonged efforts of the Quebec government.

Region represents 'fourth largest economy in world'

In conclusion, Ms. Sutton drew the strong attention of the audience by referring to a special report last May by the Bank of Montreal on the economic clout of the Great Lakes/St. Lawrence waterway region.

Among other things, the report stated: "The region accounts for 28% of combined U.S. and Canadian economic activity. By comparison, the region's output ranks ahead of Germany, France, Brazil and the United Kingdom, and it would rank as the fourth largest economy in the world if it were a country, behind only the U.S., China and Japan. Quite simply, the economic importance of the region cannot be overstated." 

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





25 YEARS



1988-2013

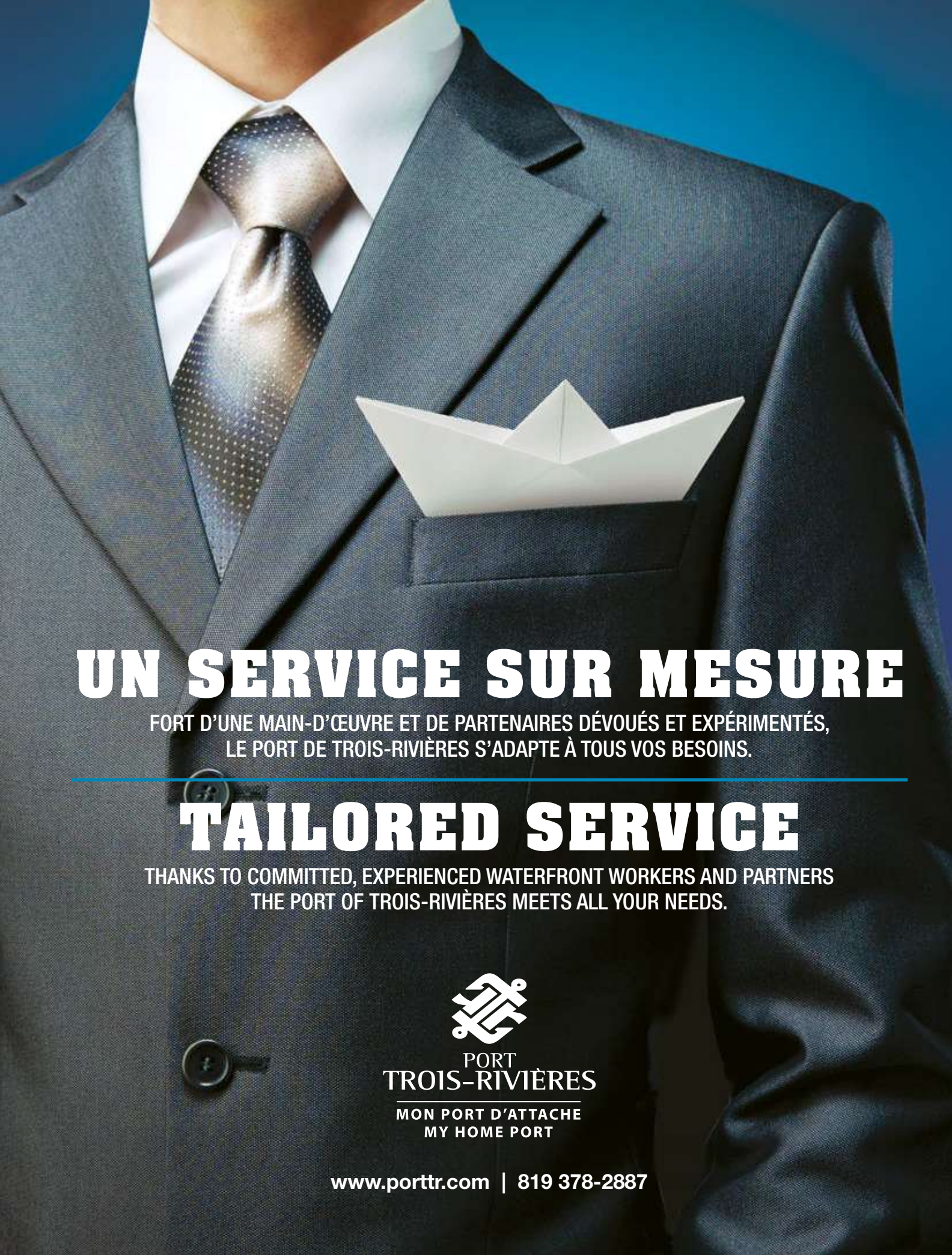
Hire the Marine Hydraulic Experts!

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

Dilts Piston Hydraulics Inc.

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

Serving the Hydraulic needs of the Marine industry since 1988



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



Port of Cleveland

U.S. Great Lakes ports and carriers have seen cargo flows improving as the region's steel and manufacturing production shows a steady recovery from the recession. Pictured in this photo is an overview of the Port of Cleveland.

Les ports et les transporteurs étasuniens des Grands Lacs enregistrent une amélioration des flux de marchandises grâce à la reprise soutenue des productions manufacturière et sidérurgique. La photo est une vue aérienne du Port de Cleveland.

Des changements du côté étasunien des Grands Lacs

Changing times on the U.S. Great Lakes

Bill Beck

Dans la région étasunienne des Grands Lacs, 2013 fut une année de changement. De nouvelles constructions venues d'outre-mer ont commencé à faire escale dans les ports américains et la flotte des Grands Lacs a mis en œuvre un programme de remplacement des systèmes propulsifs qui rendra le transport de vrac bien plus écologique dans les prochaines années. De surcroît, plusieurs postes de direction importants ont changé de main.

Il y a eu deux changements de garde de part et d'autre de la région étasunienne du réseau navigable Saint-Laurent-Grands Lacs en 2013. En août, Betty Sutton a prêté le serment d'entrée en fonction pour devenir la nouvelle administratrice de la Saint. Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC). M^{me} Sutton succède à l'administrateur adjoint de

For the U.S. Great Lakes, 2013 was a year of change. Newbuilds from overseas began to call on U.S. ports, and the Great Lakes fleet was in the midst of a changeover of propulsion systems that will make bulk shipping on the Lakes far more environmentally sensitive for years to come. Moreover, several important executive posts in the U.S. Great Lakes changed hands.

Two personnel changes at opposite ends of the U.S. Great Lakes-St. Lawrence Seaway bookended 2013. In August, Betty Sutton took the oath of office as the new Administrator of the St. Lawrence Seaway Development Corporation. Ms. Sutton succeeded SLSDC Deputy Administrator Craig Middlebrook,

la SLSDC, Craig Middlebrook, qui occupait le poste à titre intérimaire depuis mai 2012.

Ex-membre du Congrès de la région de Cleveland, M^{me} Sutton s'est dite pleinement consciente de «l'importance du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, non seulement pour le commerce international et notre réseau de transport national, mais également pour la vitalité économique de la région des Grands Lacs».

Le PDG du Port de Cleveland, Will Friedman, qui était présent à la cérémonie d'assermentation, a déclaré que M^{me} Sutton était «un choix parfait», car elle est très sensibilisée au potentiel de développement commercial de la Voie maritime.

En mai, le directeur exécutif de la Duluth Seaway Port Authority, Adolph Ojard, a annoncé sa retraite. M. Ojard, qui avait remplacé en mars 2003 le directeur du Port de Duluth, Davis Helberg, était l'un des dirigeants portuaires les plus respectés du pays. Fort de 30 ans d'expérience dans le commerce maritime, ce natif de Knife River au Minnesota avait auparavant été président de la Warrior Gulf Navigation Co. en Alabama, du DM&IR Railway et de l'USS Great Lakes Fleet. Au poste de président de la délégation des États-Unis à l'American Association of Port Authorities, il s'est fait connaître pour ses efforts pour régler la question de la réglementation des eaux de ballast.

Le successeur de M. Ojard au Port de Duluth est Vanta E. Coda II, un vétéran de 20 ans dans le secteur de la logistique et du transport multimodal. M. Coda arrive de Houston où il occupait jusqu'à tout récemment le poste de directeur de la logistique mondiale à Nabors Industries, une entreprise spécialisée dans le forage pétrolier, gazier et géothermique qui est active dans de nombreuses régions du monde.

Tout indique que 2013 finira sur une bonne note

Après un début plus lent qu'en 2012, les expéditions de vrac dans la partie étasunienne des Grands Lacs semblent vouloir terminer l'année 2013 en force. La Lake Carriers' Association, qui représente les transporteurs étasuniens,

who had served as Acting Administrator since May 2012.

A former Cleveland-area Congresswoman, Ms. Sutton said she fully appreciates "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."

Cleveland Port President and CEO Will Friedman, who attended Sutton's swearing-in ceremony, called the new Administrator "a perfect pick" as she is very attuned to the business development potential for the Seaway.

In May, Duluth Seaway Port Authority Executive Director Adolph Ojard announced his retirement. Mr. Ojard, who succeeded Duluth Port Director Davis Helberg in March 2003, was one of the most respected port executives in the nation. A 30-year veteran of maritime commerce, the Knife River, Minnesota native had previously served as president of the Warrior Gulf Navigation Co. in Alabama, the DM&IR Railway, and the USS Great Lakes Fleet. As chair of the U.S. delegation of the American Association of Port Authorities, he was known for his work addressing the issue of ballast water regulation.

Mr. Ojard's successor at the Duluth Port is Vanta E. Coda II, a 20-year veteran of multi-modal transportation and logistics. Coda comes to Duluth from Houston, where he most recently served director of global logistics for Nabors Industries, an oil, natural gas and geothermal energy drilling contractor with operations around the world.

Headed for a strong finish

After a slower start than in 2012, shipments of bulk commodities on the U.S. Great Lakes were poised for a strong finish in 2013. The Lake Carriers' Association, which represents U.S. flag carriers,

Iron ore, coal and other commodities carried by U.S. Great Lakes carriers have been increasing from 2012 levels.

Le minerai de fer, le charbon et les autres marchandises acheminées par les transporteurs étasuniens des Grands Lacs sont en hausse par rapport à 2012.



Interlake Steamship

rapporte que les expéditions de minerai de fer en vrac ont atteint les six millions de tonnes en octobre, soit presque 10 % de plus qu'au même mois de 2012. Les 47,6 millions de tonnes expédiées à ce jour en 2013 représentent une baisse de 4,8 % par rapport à 2012.

Les cargaisons de castine, autre produit essentiel à la fabrication d'acier, ont totalisé 3,6 millions de tonnes en octobre, 23,3 % de mieux que l'année précédente. Pour l'ensemble de l'année, elles sont légèrement supérieures à 2012.

Les expéditions de charbon, un combustible mis au banc des accusés par l'administration Obama et les environnementalistes, demeurent à peu près stables sur les Grands Lacs; elles ont totalisé 2,8 millions de tonnes en octobre, soit un peu moins de 100 000 tonnes de mieux que dans le même mois de 2012.

Pour l'ensemble de l'année, les cargaisons de charbon étasunien sur les Grands Lacs ont atteint les 19,8 millions de tonnes, à peine moins que les 20 millions de tonnes transportées pendant la même période de 2013. Les cargaisons de charbon transitant par le Superior Midwest Energy Terminal à destination de l'Europe ont totalisé 1,376 million de tonnes jusqu'en octobre, ce qui est déjà bien supérieur aux 1,173 million de tonnes expédiées depuis la tête des Grands Lacs vers l'Europe pendant toute l'année 2012.

Vive activité dans les ports étasuniens

Les ports américains des Grands Lacs ont été aha-

reported that bulk iron ore shipments of six million tons in October were up almost 10 percent from the same month in 2012. Year to date, the 47.6 million tons shipped is a decrease of 4.8 percent from 2012.

Shipments of limestone, another integral commodity in the steelmaking process, totaled 3.6 million tons in October, an increase of 23.3 percent from last year. For the entire year, shipments of limestone are just slightly ahead of 2012.

Coal, a commodity that is under siege from the Obama administration and the environmental community, is more than holding its own on the Great Lakes. Shipments of coal on the Great Lakes totaled 2.8 million tons in October, an increase of just under 100,000 tons over the same month last year.

For the year, U.S. Great Lakes coal shipments are 19.8 million tons, just under the 20 million tons reported through the same period of 2013. Coal destined for Europe from the Superior Midwest Energy Terminal totaled 1.376 million tons through October, already well ahead of the 1.173 million tons of coal shipped from the Head of the Lakes to Europe for all of 2012.

U.S. ports enjoying brisk activity

U.S. Great Lakes ports were busy in 2013. The nation's steel and heavy manufacturing facilities continue their recovery from the Great Recession of 2008-2009, and the North American automotive



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

THE SOLUTIONS WE FIND

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

www.logistec.com




landés en 2013. Les aciéries et les usines de fabrication lourde du pays continuent d'émerger du creux de la grande récession de 2008-2009 et l'industrie automobile nord-américaine est en bonne voie de retrouver les niveaux de ventes de véhicules d'avant la récession.

La vigueur intrinsèque de l'économie industrielle de la nation se reflète dans les statistiques des ports étasuniens. Les commandes des aciéries locales ont provoqué une croissance significative au Port of Indiana à Burns Harbor sur le lac Michigan, et permis six mois consécutifs de hausse des expéditions. Rick Heimann, directeur du Port of Indiana, a indiqué que des travaux de 1,7 million de dollars pour améliorer les infrastructures sont en cours dans ce port du lac Michigan. Ces travaux comprennent notamment la réfection d'une ligne ferroviaire principale qui devrait être achevée d'ici la fin de la saison 2013.

Le Port of Indiana n'est pas le seul port étasunien des Grands Lacs qui a procédé à d'importantes améliorations de ses infrastructures pendant l'année. À la Toledo Lucas County Port Authority sur le lac Érié, les travaux ont débuté pour la troisième et dernière phase de la construction du terminal Ironville de 180 acres, un projet de 18 millions de dollars qui devrait être achevé à temps pour l'ouverture de la saison de navigation 2014.

Le Port of Milwaukee est à planifier un programme de dépenses de plusieurs millions de dollars pour remplacer ses grues portuaires vieillissantes et améliorer les 17 milles de rail qui desservent le complexe portuaire. Le Port a aussi accepté de renouveler un bail important avec Federal Marine

industry is on track to return to pre-recession vehicle sales levels in 2013.

The underlying strength of the nation's industrial economy is reflected in U.S. port numbers. Orders from local steel mills caused a significant increase at the Port of Indiana at Burns Harbor on Lake Michigan, resulting in six consecutive months of increased shipments. Rick Heimann, Port Director at the Port of Indiana, reported construction is currently underway at the Lake Michigan port on \$1.7 million in infrastructure improvements, including a mainline rail reconstruction scheduled to be completed by the end of the 2013 season.

The Port of Indiana isn't the only U.S. Great Lakes port to make major infrastructure improvements during the year. At the Toledo Lucas County Port Authority on Lake Erie, work began on the third and final phase of construction on the 180-acre Ironville Terminal, an \$18 million project that should be completed in time for the opening of the 2014 navigation season.

The Port of Milwaukee is in the planning phase for spending several million dollars on replacing aging port cranes and an upgrade of the 17 miles of rail serving the port complex. The port also agreed on a major lease renewal with tenant Federal Marine Terminals (FMT), which will maintain a 17-year partnership between the port and the terminal operator.

Just up the Lake from Milwaukee, the Port of

TERMONT



Termont Montréal inc.

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

Montreal, Quebec - Canada H1N 3K9

Tel: 514-254-0526

fax: 514-251-1952

www.termont.com





Duluth Seaway Port Authority

The Port of Duluth-Superior recently set a record with a heavy lift transformer cargo for a project in Alberta.

Le Port de Duluth-Superior établissait récemment un record avec une cargaison de transformateurs lourds à destination de l'Alberta.

Terminals (FMT), prolongeant ainsi un partenariat de 17 ans avec cet exploitant de terminal.

Juste en amont de Milwaukee, le Port de Green Bay a manutentionné près de 400 000 tonnes de fret en octobre, plus du double du même mois en 2012.

Un record de colis lourds à Duluth-Superior

Au Port de Duluth-Superior, les expéditions par les ports jumeaux accusaient une baisse de moins de 100 000 tonnes jusqu'en septembre. Un porte-parole du Port a toutefois affirmé que ce grand port du lac Supérieur se dirigeait vers une excellente fin de saison de navigation; il prévoit que 37 millions de tonnes courtes de marchandises y auront transité, ce qui se compare à 2012.

Au début de décembre, le Port a établi un record avec une cargaison spéciale de transformateurs lourds destinés à un important projet de ligne de transport d'énergie en Alberta. Le dernier de 16 énormes transformateurs électriques fabriqués en Allemagne est arrivé dans les ports jumeaux le 1^{er} décembre à bord du **Hansa Heavy Lift Vessel Amur**. Les transformateurs de 300 tonnes ont été expédiés depuis le Port jusqu'à leur destination au Canada sur des wagons spéciaux accouplés à des locomotives et à des wagons plates-formes du Canadien Pacifique.

«Lake Superior Warehousing a acquis une réputation mondiale pour son expertise dans la manutention de cargaisons exceptionnelles et de colis lourds du genre», a commenté Vanta E. Coda.

De leur côté, les dirigeants des ports étasuniens des Grands Lacs surveillent de près l'évolution de la situation au Port de Chicago où des négociations en vue de la privatisation de ce port du lac Michigan se sont poursuivies pendant la majeure partie du printemps et de l'été. Le Groupe Broe de Denver négociait avec l'Illinois International Port et la Ville de Chicago pour mettre la main sur le Port, mais les négociations ont avorté fin septembre. **M**

Green Bay handled nearly 400,000 tons of cargo in October, more than double the cargo handled the same month last year.

Duluth-Superior sets heavy lift record

At the Port of Duluth-Superior, shipments through the Twin Ports were off by less than 100,000 tons through September. A port spokesman, however, said the big port on Lake Superior was on par for a strong, steady finish to the shipping season; he expects 37 million short tons of cargo to flow through the port, on par with 2012.

In early December, the port set a record with a special heavy lift transformer cargo for a major power transmission line project in Alberta. The last of 16 huge electrical German-built transformers arrived in the Twin Ports on December 1 aboard the **Hansa Heavy Lift Vessel Amur**. The 300-ton transformers were shipped from the port to their Canadian destination on specialized railcars coupled with Canadian Pacific locomotives and flatcars.

“Lake Superior Warehousing has earned a global reputation for their expertise in handling dimensional and heavy-lift cargoes like this,” commented Mr. Vanta E. Coda.

Meanwhile, U.S. Great Lakes port officials have been keeping a close watch on developments at the Port of Chicago, where negotiations to privatize the port on Lake Michigan were underway much of the spring and summer. The Denver-based Broe Group was in negotiations with the Illinois International Port and the City of Chicago to take over the port, but negotiations fell through in late September. **M**



Vanta E. Coda

Full Seaway Depth...

On the north shore
of Lake Ontario

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



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

Contacts

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

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

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

www.oshawaportauthority.ca



Canada 

Doing business different.



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. **Transportation, Projects, People.** It's who we are.



Toll Free

1.800.454.4780

Innovative Marine Solutions
mckeil.com



Spliethoff Group

The multi-purpose vessels of the Dutch Spliethoff Group are slated to start transporting containers between Europe and Cleveland in April.

Les navires polyvalents du groupe néerlandais Spliethoff devraient commencer à transporter des conteneurs entre Cleveland et l'Europe en avril.

Cleveland unveils plans for scheduled Europe container service

Cleveland dévoile des plans pour une liaison conteneurisée avec l'Europe

Bill Beck

Les directeurs des ports étasuniens des Grands Lacs rêvent à un service conteneurisé régulier depuis que Malcolm McLean a fait entrer le transport maritime dans une nouvelle ère il y a plus d'un demi-siècle. Dès le début des années 1970, la Seaway Port Authority of Duluth, sous l'impulsion du directeur exécutif du port, C. Thomas Burke, fit l'acquisition de portiques à conteneurs, mais le service depuis la tête des Grands Lacs n'a jamais démarré. Plusieurs autres ports étasuniens des Grands Lacs ont vainement tenté depuis de mettre sur pied un tel service.

Aujourd'hui, la Cleveland-Cuyahoga County Port Authority vient cependant de rendre public un projet de service régulier de transport maritime de fret vers l'Europe qui semble avoir une chance raisonnable de succès. Le Cleveland-Europe Express Ocean Freight Service sera le seul service international régulier de transport conteneurisé des Grands Lacs.

Scheduled container service has been a dream of U.S. Great Lakes port directors since shortly after Malcolm McLean introduced a new era of shipping more than a half-century ago. Under Port Executive Director C. Thomas Burke, the then Seaway Port Authority of Duluth purchased container cranes in the early 1970s, but the service from the Head of the Lakes never took off. And several other U.S. Lakes ports have experimented unsuccessfully with the service ever since.

Now, however, the Cleveland-Cuyahoga County Port Authority has unveiled a scheduled freight shipping service to Europe that seems to have reasonable expectations of succeeding. The Cleveland-Europe Express Ocean Freight Service will be the only scheduled international container service on the Great Lakes.

Selon Will Friedman, président-directeur général du Port de Cleveland, le nouveau service, dont le début devrait coïncider avec l'ouverture de la saison de navigation 2014 en avril, acheminerait entre 250 000 et 400 000 tonnes de marchandises par année, soit 10 à 15 % des échanges annuels courants de l'Ohio avec l'Europe.

«Ce service va changer la donne pour les fabricants de la région, a déclaré M. Friedman; il va garder chez nous les dollars consacrés au transport maritime et ouvrir nos côtes aux marchés mondiaux comme elles ne l'ont jamais été.»

Le Port est à finaliser les négociations avec le groupe néerlandais Spliethoff, qui fournirait le service par la Voie maritime Grands Lacs-Saint-Laurent. Cette société possède et exploite une flotte constituée d'une centaine de navires polyvalents, transporteurs de colis lourds et navires rouliers (ro-ro) d'un tonnage variant entre 9 500 et 21 000 tonneaux.

On estime que le service va permettre aux compagnies de la région de rendre leurs marchandises à destination quatre jours plus tôt que si elles les expédiaient par des ports étasuniens de la côte Est en utilisant une combinaison de transport maritime, ferroviaire et routier.

Le maire Frank Jackson de Cleveland a qualifié le nouveau service d'«indispensable au succès économique de Cleveland et des autres localités du comté de Cuyahoga».

Fabricants, expéditeurs et syndicats ont fait l'éloge du nouveau service. Mark Chesnes, président du conseil et président d'InterChez Corp., a déclaré que le coût du transport de marchandises diverses hors-normes par train ou camion jusqu'à des ports de la côte Est empêchait beaucoup d'expéditeurs et de fabricants locaux d'être concurrentiels sur le marché mondial. «Les compagnies qui fabriquent du matériel dans la région pourront désormais être plus compétitives parce qu'elles n'auront pas à subir des coûts importants pour faire parvenir leur matériel au port.»

Selon John D. Baker Jr., président du Great Lakes District Council, Atlantic Coast District, International Longshoremen's Association, AFL-CIO, l'ILA «voit d'un bon œil l'ajout d'un service express régulier entre le Port de Cleveland et l'Europe, car cela va créer des emplois directs et indirects pour les membres de la région des Grands Lacs». **M**

Will Friedman, President and CEO of the Port of Cleveland, said the new service, which is expected to begin with the 2014 opening of the navigation season in April, should handle anywhere from 250,000 to 400,000 tons of cargo per year, equivalent to 10 to 15 percent of Ohio's current annual trade with Europe.

"This service will be a game changer for manufacturers in the region," Mr. Friedman said, "keeping shipping dollars local while opening our shores to the global market in a new way."

The port is in final negotiations with the Dutch company Spliethoff Group to run the service via the Great Lakes-St. Lawrence Seaway. The Dutch company owns and operates a fleet of about 100 multi-purpose, heavy lift and ro-ro vessels ranging in size from 9,500 to 21,000 tons.

It's estimated that the service will permit regional companies to ship their goods four days faster than using water, rail and truck routes via the U.S. East Coast ports.

Cleveland Mayor Frank Jackson called the new service "indispensable to the economic success of Cleveland and the other communities in Cuyahoga County."

Manufacturers, shippers and organized labor all praised the new service. Mark Chesnes, Chairman of the Board and President of InterChez Corp., said the cost of moving oversized, break-bulk cargo by rail or truck to East Coast ports prices many local shippers and manufacturers out of the global marketplace. "The companies that make manufacturing equipment in the region can suddenly become more competitive because they won't have to incur the large costs to get their equipment to port."

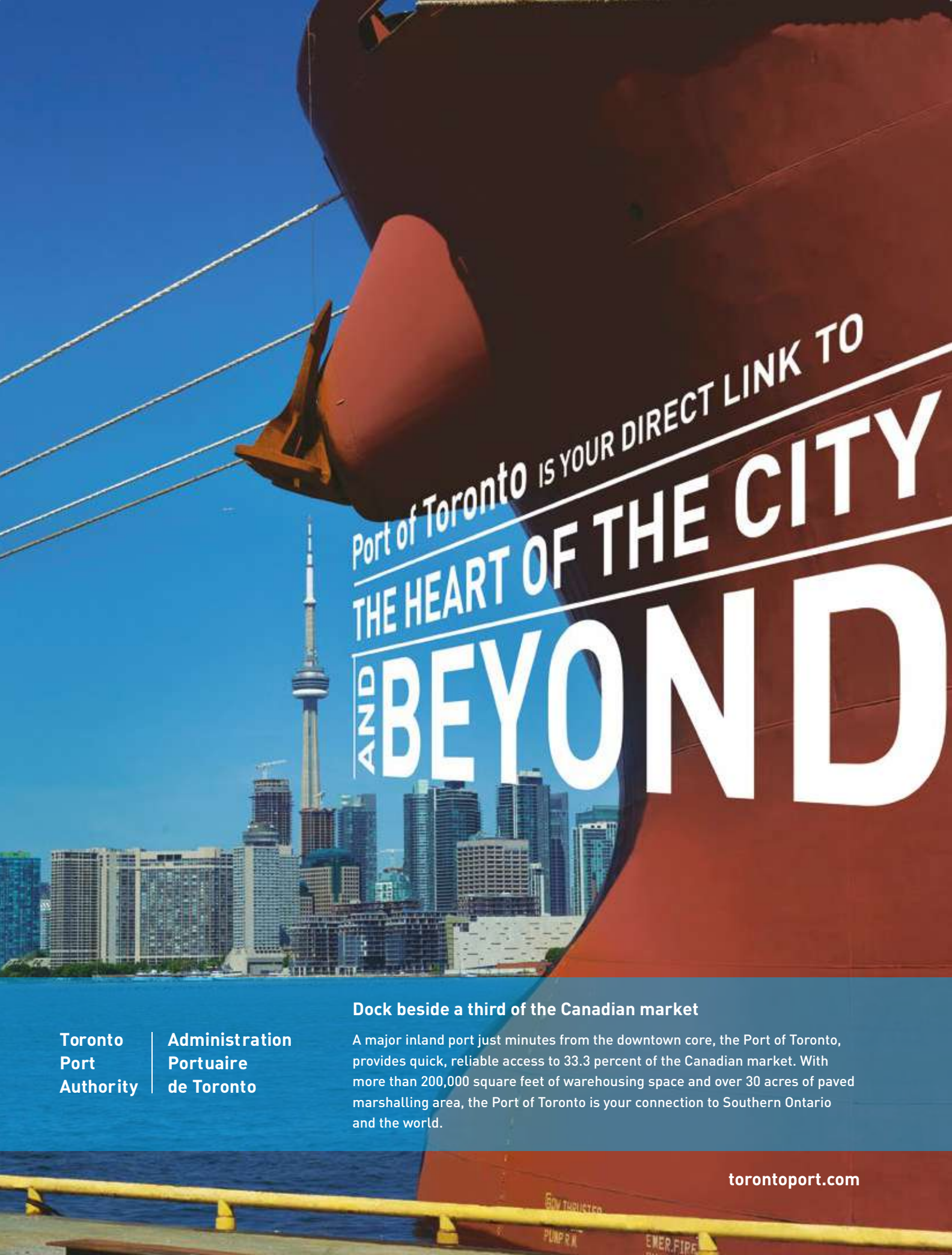
John D. Baker Jr., president of the Great Lakes District Council, Atlantic Coast District, International Longshoremen's Association, AFL-CIO, says the ILA "welcomes the addition of a scheduled express service between the Port of Cleveland and Europe because it will create jobs, both directly and indirectly, for our members in the Great Lakes Region." **M**



William Friedman regards the planned container service as 'a game-changer for manufacturers in the region.'

William Friedman considère que la nouvelle liaison conteneurisée va «changer la donne» pour les fabricants de la région.

Port of Cleveland



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

**Toronto
Port
Authority**

**Administration
Portuaire
de Toronto**

Dock beside a third of the Canadian market

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

torontoport.com



Marc Piché

*Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority, formally inaugurated on January 3 the start of a new year of activity by presenting the Gold-Headed Cane to Captain Vijayendra Gurukant Chodankar, master of the **Federal Spey**, the first ocean-going vessel to enter the Port without a stopover in 2014. Operated by Fednav, the Federal Spey carried cargo from Brazil destined for Lantic Sugar in Montreal. Left to right, pilot Michel Lavallée, Capt. Chodankar, pilot Daniel Perron, and Sylvie Vachon.*

La PDG de l'Administration portuaire de Montréal, M^{me} Sylvie Vachon, a officiellement inauguré le début d'une nouvelle année d'activité en remettant la Canne à pommeau d'or au capitaine Vijayendra Gurukant Chodankar, commandant du **Federal Spey**, premier navire océanique entrant au port sans escale en 2014. Affrété par Fednav, le Federal Spey livrait une cargaison du Brésil destinée pour Lantic Sugar à Montréal. De gauche à droite: le pilote Michel Lavallée, le capitaine Chodankar, le pilote Daniel Perron et Sylvie Vachon.

175th anniversary of Gold-Headed Cane at Montreal

175^e anniversaire de la Canne à pommeau d'or à Montréal

Leo Ryan

Janvier 2014 marque deux anniversaires importants dans l'histoire du Port de Montréal, devenu un pôle d'échange intermodal stratégique donnant accès au cœur industriel de l'Amérique du Nord depuis sa situation à 1 600 kilomètres de l'océan Atlantique : le cinquantenaire de la navigation à longueur d'année et le 175^e anniversaire de la Canne à pommeau d'or remise au capitaine du premier navire océanique à accoster au début de l'année.

Si Montréal est aujourd'hui le premier port nord-américain pour les échanges conteneurisés avec l'Europe,

This January marked two significant milestones in the history of the Port of Montreal as a strategic intermodal hub connecting with the industrial heartland of North America 1,600 km inland from the Atlantic Ocean: a half-century of year-round navigation and the 175th anniversary of the Gold-Headed Cane presented to the master of the first ocean vessel to arrive in the New Year.

Today, Montreal's emergence as the leading North American gateway in container trade with Europe can

c'est beaucoup parce qu'il est ouvert 365 jours par année, a déclaré au *Maritime Magazine* Sylvie Vachon, PDG de l'Administration portuaire de Montréal: «On ne saurait trop insister sur l'importance vitale pour la chaîne d'approvisionnement de nombreuses marchandises de l'ouverture du port pendant l'hiver. La stabilité de l'environnement qui en résulte est aussi un catalyseur d'investissements pour les différents intervenants de cette chaîne d'approvisionnement, nous-mêmes compris.»

C'est le 4 janvier 1964 que le cargo océanique de la société danoise Lauritzen Lines **Helga Dan** accosta à Montréal après avoir remonté le Saint-Laurent.

Il y avait alors deux ans que la toute nouvelle Garde côtière canadienne était chargée de tenir ouverts en hiver les chenaux de navigation entre Québec et Montréal, principalement pour prévenir les inondations. Il n'y avait pas à l'époque de bouées lumineuses et c'est le savoir-faire exceptionnel des navigateurs et des pilotes qui permettait aux navires de circuler dans les chenaux étroits encombrés de glace.

On croit généralement que la coutume de remettre un prix annuel a été instaurée vers 1840, une dizaine d'années après la création de la Commission du havre. Le haut-de-forme fut par la suite remplacé par la Canne à pommeau d'or. Lorsque le prix a été créé, le Canada ne commerçait qu'avec l'Europe.

À partir de 1964, après le début de la navigation hivernale, la remise, jusque-là printanière, devint une tradition du début de janvier.

Auparavant, le Port de Montréal était depuis des siècles enseveli pendant quatre mois sous la glace et la neige; les cargos commerciaux chargés de marchandises destinées à Montréal s'arrêtaient à Saint John et à Halifax jusqu'aux années 1950 et au début des années 1960.

Les embâcles dans le golfe du Saint-Laurent et en aval de Québec, de même que les plaques de glace dans les rapides de Lachine, coupaient pratiquement Montréal de l'Europe de la mi-décembre à la mi-avril.

Le signal de la reprise des contacts avec l'Europe était donné par l'arrivée impatiemment attendue du premier navire transatlantique – un événement d'importance dans la vie des Montréalais.

Il n'était pas rare de voir ceux-ci affluer par milliers sur les quais en avril pour accueillir le premier navire de la saison. Ils avaient certes bien des raisons de se réjouir, car les cales du bateau étaient remplies d'aliments dont ils

be attributed, in large part, to its advent as a port open 365 days a year. Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority, told *Maritime Magazine*: "One cannot emphasize enough how a year-round operation is vital for the supply chain of many cargoes. Such a stable environment also acts a catalyst for investments by the



Archives APM

On Jan. 4, 1964, Capt. Kaj Hindberg, Master of the Danish freighter Helga Dan, receives the Gold-Headed Cane from Montreal port manager Guy Baudet. Since then, the Port of Montreal has been open year round.

Le 4 janvier 1964, le Capt Kaj Hindberg, commandant du cargo danois Helga Dan, reçoit la Canne à pommeau d'or des mains du directeur du Port de Montréal, M. Guy Baudet. Depuis cette date, le port de Montréal reste ouvert toute l'année.



Dr L.-P. Leclerc

In 1964, the Danish freighter Helga Dan became the first ocean-going vessel to reach the Port of Montreal in January. Since then, the Port has been open for business year-round.

En 1964, le cargo danois Helga Dan est devenu le premier navire océanique à atteindre le port de Montréal en janvier. Depuis, le port est ouvert toute l'année.



On January 1, 1980, two ships arrived neck and neck at the Port of Montreal. Captain H.E. Jones (left), master of the British ship **Cast Beaver**, and Captain Y. Kovalenko, master of the Russian vessel **Nemirovich Danchenko**, receive their Gold-Headed Canes from Nicholas Beshwaty, general manager of the port, in the presence of Roger O. Beauchemin, port chairman.

Le 1^{er} janvier 1980, deux navires arrivaient en même temps au port de Montréal. Le capitaine H.E. Jones (à gauche), commandant du navire britannique **Cast Beaver**, et le capitaine Y. Kovalenko, commandant du navire soviétique **Nemirovich Danchenko**, reçoivent leur Canne à pommeau d'or de Nicholas Beshwaty, directeur général du port, en présence de Roger O. Beauchemin, président de l'Administration portuaire.

étaient privés pendant l'hiver ainsi que des dernières créations de la mode de Paris et de Londres.

À l'âge des grands voiliers, il arrivait souvent que les capitaines qui connaissaient bien le puissant fleuve se livrent des courses effrénées pour remporter le trophée du premier arrivé. Plus tard, quand la voile céda la place à la vapeur, le départ de ces courses se fit souvent loin de Montréal, dans le golfe du Saint-Laurent, parmi ses formidables radeaux de glace.

Pendant longtemps, les vainqueurs les plus fréquents furent des navires britanniques. Les dernières décennies du XX^e siècle virent l'arrivée à Montréal de navires russes, danois, norvégiens, italiens et chinois, entre autres.

En rétrospective, peu d'observateurs de l'industrie ont oublié l'époque où Dominic Taddeo, qui a dirigé le Port de Montréal pendant 23 ans, jusqu'à sa retraite en 2007, présidait les cérémonies de remise dans l'immeuble administratif du port.

M. Taddeo se piquait d'ajouter systématiquement une touche spéciale en présentant la Canne à pommeau d'or dans la langue du capitaine vainqueur. On pense qu'il a appris des phrases clés dans pratiquement une douzaine de langues – et il paraît que l'allemand, l'hindi et le grec surtout lui donnaient du fil à retordre.

Une anecdote historique: en 1999, le capitaine Roger

various stakeholders in the supply chain, including ourselves.”

It was on January 4, 1964 that Denmark's Lauritzen Lines ocean freighter, the **Helga Dan**, made its way up the St. Lawrence River and berthed at Montreal.

This, in fact, came two years after the newly-created Canadian Coast Guard was given the mandate to keep channels open between Quebec City and Montreal during the winter months, mainly for flood control. The great skills of navigators and pilots guided vessels through narrow, ice-covered channels without lighted buoys.

It is generally believed that the custom of the annual award was instituted in approximately 1840, a decade after the establishment of the Harbour Commission. The Gold-Headed Cane

replaced the top hat. When the award was first created, Canada only traded with Europe.

With the advent of year round navigation in 1964, what was for decades a spring custom became a tradition in the first days of January.

Otherwise, for centuries, the Port of Montreal was enshrouded by ice and snow during four months, and commercial freighters with goods destined for Montreal called at Saint John and Halifax until the 1950s and early 1960s.

Ice jams in the Gulf of St. Lawrence and upstream from Quebec City as well as sheets of ice on the Lachine Rapids virtually sealed Montreal off from Europe from mid-December to mid-April.

Renewed contact with Europe was marked by the eagerly-awaited arrival of the first transatlantic vessel – a major event in the lives of the city's inhabitants.

It was not uncommon to see Montrealers by the thousands flocking to the wharves greeting the first ship of the season in April. There was, indeed, much to cheer about since its holds were laden with food they craved as well as the latest fashions from Paris and London.

In the age of tall ships, captains familiar with the mighty river would often engage in all-out races to capture the trophy for the first arrival. Later, when steam re-



Presentation of the Gold-Headed Cane and a special memento by Dominic J. Taddeo (left), president and chief executive officer of the Montreal Port Authority, to Captain Roger Llewellyn, master of the **OOCL Belgium**, the first ocean-going vessel of the year to arrive at the Port of Montreal, on January 1, 1999, in the presence of the Honourable Lucienne Robillard, federal minister of citizenship and immigration, and Raymond Lemay, chairman of the port authority.

*Remise de la Canne à pommeau d'or et d'un cadeau souvenir par le président-directeur général de l'Administration portuaire de Montréal (APM), Dominic J. Taddeo (à gauche), au capitaine Roger Llewellyn, commandant de l'**OOCL Belgium**, premier océanique arrivé au port de Montréal en 1999 (le 1^{er} janvier), en présence de l'Honorable Lucienne Robillard, ministre fédérale de la Citoyenneté et de l'Immigration, et de Raymond Lemay, président du conseil de l'APM.*

Llewellyn, à la barre du **OOCL Belgium**, fut le premier capitaine à réaliser un tour du chapeau: trois cannes à pommeau d'or... **M**

placed sail, these races often began far from Montreal – out in the Gulf of St. Lawrence with its formidable ice floes.

For many years, the most frequent winners were British ships. The last decades of the 20th century witnessed the arrival in Montreal of Russian, Danish, Norwegian, Italian and Chinese ships, among others.

Did two vessels ever virtually arrive at the same time? Indeed, yes, this extremely rare occurrence took place on January 1, 1980 with the *Cast Beaver* and the *Namirovich Danchenko*. So the Port of Montreal found the 'diplomatic' solution by presenting each captain with a Gold-Headed Cane.

Worth noting, too: in an exceptional move to mark the transition from one century to another of maritime activity, the Montreal Port Authority presented a second cane to Capt. Andriy Goncharov, master of the *Cheetah*.

Looking back, few industry observers have forgotten the period when Dominic Taddeo, who ran the Port of Montreal for 23 years until his retirement in 2007, officiated over the award ceremonies in the port's administration building.

He systematically added a special human touch by presenting the Gold-Headed Cane in the language of the winning captain. It's estimated that he learned key phrases in almost a dozen languages – reportedly finding German, Hindi and Greek the hardest to master.

Historical footnote: in 1999, Capt. Roger Llewellyn at the helm of the **OOCL Belgium** was the first ship's master to score the hat trick of three gold-headed canes... **M**





Empire Stevedoring carves out a growing niche in North America

Empire Stevedoring se taille une place de choix en Amérique du Nord

Leo Ryan

L'histoire des compagnies, surtout s'il s'agit d'entreprises familiales créées par des bâtisseurs, peut être fascinante. Tel est certainement le cas de la montréalaise Empire Stevedoring, dont le réseau de terminaux s'étend au sud jusqu'à Houston, principal port de divers du continent et premier port des États-Unis pour le tonnage maritime étranger.

L'histoire d'Empire Stevedoring débute au XX^e siècle, il y a plus de 80 ans, dans un village de Lituanie qui traversait une période particulièrement troublée. «Mon grand-

Histories of companies, especially family-owned enterprises launched by a pioneering spirit, can be compelling. This certainly applies to Montreal-based Empire Stevedoring, whose terminal network reaches as far south as Houston, the leading breakbulk port on the continent and top U.S. port in foreign waterborne tonnage.

The story of Empire Stevedoring, today more than eight decades old, actually can be traced back to a village of Lithuania undergoing a particularly turbulent per-

◀ *The Bickerdike Terminal on the Montreal waterfront was the initial link in what became a network of Empire Stevedoring terminals in Canada and the United States.*

Le terminal Bickerdike du Port de Montréal fut le premier maillon de ce qui allait devenir un réseau de terminaux d'Empire Stevedoring au Canada et aux États-Unis.

Photo: ES



Andrew Chodos, the third generation of the Chodos family today at the helm of Empire Stevedoring.

Andrew Chodos est aujourd'hui à la barre d'Empire Stevedoring. L'entreprise est dirigée depuis trois générations par la famille Chodos.

père a quitté son village lituanien pour se soustraire aux persécutions tsaristes, dirigées principalement contre les Juifs, et pour échapper à une situation économique difficile et trouver une vie meilleure sur une terre de liberté», a rappelé Andrew Chodos, actuel président et chef de la direction d'Empire Stevedoring dans une interview accordée au *Maritime Magazine*.

Au début du XX^e siècle, Sam Chodos décide de quitter son village pour émigrer au Canada avec sa famille. Il n'est pas le seul. On estime que de 1868 à 1914, 300 000 Lituanais entreprennent le difficile voyage vers l'Amérique du Nord, y compris vers le Canada, pour échapper à la détérioration rapide de leur niveau de vie. L'émigration en masse débute en 1900, surtout vers les États-Unis.

Le jeune Sam Chodos exerce différents métiers avant d'ouvrir dans l'est de Montréal une taverne, qui s'avère fréquentée par les débardeurs du port. Ce premier contact avec l'industrie maritime a une influence déterminante sur l'immigrant lituanien. Il lui donne l'idée d'établir en 1931, à proximité du Vieux-Montréal, le terminal Bickerdike qui fait aujourd'hui partie d'un réseau que gère la famille Chodos depuis trois générations.

Sur les quais de Montréal, les débardeurs appellent respectueusement Sam Chodos «Monsieur Sam».

Cet entrepreneur visionnaire cède les rênes de l'entreprise en 1975 à son fils Ted. Dirigé par Ted Chodos jusqu'en 2010, Empire connaît une expansion importante grâce à des acquisitions ainsi qu'à des investissements dans du matériel ultramoderne de communications, d'infotechno-

logie et d'infrastructure. «My grandfather left his village in Lithuania to escape Czarist persecution, especially against Jews, and hard economic times in order to seek a better existence in a land of freedom», recalled Andrew Chodos, the current President and CEO of Empire Stevedoring, in an interview with *Maritime Magazine*.

In the early 1900s, Sam Chodos decided to emigrate from the village with his family to Canada. He was not alone. In fact, an estimated 300,000 Lithuanians made difficult journeys to North America, including Canada, between 1868 and 1914 due to the rapid deterioration of their standard of living. They began emigrating en masse in 1900, with the United States the primary destination.

Young Sam Chodos tried his hand at various trades before opening a tavern in east end Montreal which, as it happened, was frequented by dockers working on the waterfront. This first exposure to the marine industry had a major impact on the immigrant from Lithuania. Thus, the idea was born to establish in 1931, in the vicinity of Old Montreal, the Bickerdike terminal that has been part of a network managed by the Chodos family for three generations.

On the docks of Montreal, longshoremen liked to respectfully address Sam Chodos as «Monsieur Sam.»

The visionary entrepreneur was succeeded in 1975 by his son Ted Chodos. Under his stewardship until 2010, Empire expanded significantly through acquisitions and by investing in the most modern cargo-handling equipment, information technology and communications.



The stevedores of Empire Stevedoring are trained for ultra-dimensional and many other cargo-handling tasks. They are seen here in action during the unloading at Bickerdike Terminal in Montreal of diesel multiple unit trainsets destined for the City of Ottawa. Manufactured by Alstom Transport Deutschland and loaded at Bremen, the vehicles were transported on the MV Lone of specialized carrier SAL Heavy Lift.

Les débardeurs d'Empire Stevedoring sont formés pour la manutention de frets hors gabarit et d'une foule d'autres types de marchandises. On les voit ici en action au terminal Bickerdike à Montréal pendant le déchargement de rames automotrices diesel destinées à la ville d'Ottawa. Fabriqués par Alstom Transport Deutschland et chargés à Brème, les véhicules ont été transportés sur le **MV Lone** du transporteur spécialisé SAL Heavy Lift.

logie et de manutention.

Dès le début, Empire vise l'excellence – et ne cherche pas à devenir la plus importante entreprise d'acconage du Canada.

Après une douzaine d'années au sein de l'entreprise (il y entre dès l'âge de 18 ans) où il joue un rôle important en matière d'innovation et d'amélioration des procédures de sécurité, Andrew Chodos succède à son père Ted au décès de ce dernier.

Une quatrième génération est déjà en place. Le neveu d'Andrew, Matthew, âgé de 26 ans, fils de Bonnie Chodos, se familiarise avec les rouages de l'entreprise comme surintendant maritime.

«Il ne faut pas avoir peur de se salir les mains dans cette profession», fait ironiquement observer Andrew Chodos. «Mon premier travail dans le port a été de réparer des palettes.»

D'entreprise embryonnaire à ses débuts au terminal Bickerdike, Empire deviendra au fil des ans un réseau de terminaux établis dans les ports de Montréal, Halifax, Toronto, Thunder Bay, Saint John, Houston, La Nouvelle-Orléans, Bâton-Rouge et Mobile, Alabama.

L'entreprise poursuivra son expansion avec d'autres acquisitions, dont celle de Furness Withy Canada (1975) devenue Furncan Marine, présente à Halifax et Saint John. Et il convient de mentionner tout spécialement l'investis-

From the outset, Empire's priority has been on excellence – and not seeking to create the largest Canadian stevedoring firm.

After being with the company for about two dozen years (he joined at the age of 18) and playing an instrumental role in enhancing innovation and safety procedures, Andrew Chodos took over the helm when his father Ted Chodos passed away.

A fourth generation is already in place. Andrew's nephew, Matthew, aged 26, the son of Bonnie Chodos, is learning the ropes of the business as a ship superintendent.

"You have to get your hands dirty in this profession," wryly observes Andrew Chodos. "My first job on the waterfront was repairing pallets."

Through the years, Empire has grown from a fledgling entity at Bickerdike to a network encompassing terminals in the ports of Montreal, Halifax, Toronto, Thunder Bay, Saint John, Houston, New Orleans, Baton Rouge and Mobile, Alabama.

Further spreading its wings were the acquisitions of Furness Withy Canada (1975) which became Furncan Marine, operating in Halifax and Saint John. And special mention goes to the strategic, Chodos family investment of a substantial minority stake three decades ago in Quebec Stevedoring with its extensive network of 22 facilities



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



Visit us on-line

sement stratégique de la famille Chodos pour acquérir une part minoritaire importante il y a trois décennies dans Arrimage Québec et son vaste réseau de 22 installations déployées dans l'est du Canada et jusqu'à Chicago.

Dans ses terminaux, Empire manutentionne annuellement environ 1,75 million de tonnes de céréales et de potasse en vrac, 750 000 tonnes de marchandises diverses (principalement de l'acier) et 250 000 tonnes de déchets de métal pour l'exportation. Les 110 000 EVP de tonnages conteneurisés proviennent entièrement d'Oceanex, qui utilise le terminal Bickerdike comme portail intérieur pour son service de transport maritime courte distance entre Montréal et Terre-Neuve.

Investissements substantiels récents

«Depuis cinq ans, nous avons investi environ 5 millions de dollars à Bickerdike, surtout pour du matériel de manutention de conteneurs, et cela, après avoir acquis un second portique», a indiqué Andrew Chodos. «Nous avons dépensé 5 autres millions à Halifax et dans le reste du réseau.»

Empire compte 60 employés à temps plein au Canada et aux États-Unis. Le nombre moyen de débardeurs qui travaillent pour l'entreprise à un moment donné est de 200.

Il n'y a que huit personnes au siège social de Montréal et les hauts dirigeants sont compris dans ce nombre.

«Ici à Montréal, a déclaré M. Chodos, nous dirigeons une petite équipe très efficace. Les gestionnaires peuvent réagir très rapidement aux changements et à de nouveaux défis. Nous pouvons présenter rapidement une soumission lors d'un appel d'offres. Nul besoin de réunir un grand conseil d'administration!»

L'artiste réputé Adrien Hébert (1890-1967) a immortalisé dans des peintures remarquables les premiers pas d'Empire dans le port de Montréal. La compagnie a acquis ces œuvres et les expose bien en vue au siège social.

Concernant cette époque, Andrew Chodos a déclaré: «Il y avait beaucoup de glace, beaucoup de bois, des débardeurs au visage noirci de poussière de charbon, beaucoup de brouettes, de tonneaux et de cuves. Tout se faisait à la main. Pas de chariot-élévateur à fourche et peu d'automatisation.

stretching from eastern Canada to Chicago.

At its terminals, Empire annually handles approximately 1.75 million tonnes of bulk grains and potash, 750,000 tonnes of general cargo (chiefly steel), and 250,000 tonnes of export scrap metal. Container throughput of 110,000 TEUs stems all from Oceanex, which uses Bickerdike terminal as the inland gateway for its Montreal-Newfoundland shortsea shipping service.

Recent substantial investments

“Over the last five years, we have invested about \$5 million at Bickerdike on mainly container-handling equipment, and this after having acquired a second gantry crane “ said Andrew Chodos. “There’s been another \$5 million in Halifax and the rest of the network.”

Empire has some 60 full-time employees in Canada and the United States. About 200 is the average number of stevedores working at a given time.

The Montreal head office staff, including upper management, amounts to just eight people.

“Here in Montreal,” Mr. Chodos said, “we run a pretty tight ship. Management can respond to new challenges and changes very quickly. We can quote on a new business without delay. No big board meetings required!”

The early days for Empire on the Montreal waterfront are strikingly illustrated in paintings by noted artist Adrien Hébert (1890-1967) that were acquired for prominent display in the head office.

Describing that era, Andrew Chodos declared: “There was a lot of ice, a lot of wood, dockers with faces blackened by coal dust, a lot of wheel barrows, drums and vats. Everything was hand-carried. No fork lift trucks or much automation. Since then, the whole nature of stevedoring has changed radically with the advent of containerization (in the 1960s), modern infrastructure and security developments.

“We also used to handle cargoes from many state-owned shipping lines as opposed to private industry

Door to door delivery to Newfoundland... Faster than you think!

- Oceanex is a leading provider of intermodal transportation services to Newfoundland from anywhere in North America.
- Fixed weekly schedules from Montréal and Halifax; year-round, consistent on-time service – faster than you think.
- From Less-than-truckload (LTL) to specialized cargo, Oceanex can handle all of your transportation and cargo requirements.
- Oceanex provides direct coverage from most areas in Ontario, Québec, and Atlantic Canada throughout Newfoundland.

Contact us to find out more!

Ride the Wave.

St. John's: 709.722.6280
Montréal: 514.875.9244
Toll-Free: 1.888.875.9595





ES

Empire Stevedoring is a well-established and longtime cargo handler at the strategic U.S. Port of Houston on the Gulf Coast.

Empire Stevedoring est depuis longtemps une entreprise de manutention du fret bien établie dans le port étasunien de Houston sur la côte du golfe du Mexique.

La nature de l'acconage a changé radicalement après le début de la conteneurisation dans les années 1960, et à cause des infrastructures modernes et des nouvelles exigences de sécurité.»

«De surcroît, à l'époque nous manutentionnions les cargaisons de nombreux armements d'État alors qu'aujourd'hui nous avons surtout affaire à des transporteurs privés. De plus, il y avait beaucoup de cargaisons d'aide étrangère dans les années 1970 et 1980, notamment des sacs de céréales et de pois ainsi que des huiles végétales.»

L'établissement d'une tête de pont clé à Houston

Ce qui n'a pas changé, ce sont les conditions de travail difficiles des débardeurs.

«Les navires arrivent à toute heure du jour et de la nuit, même les week-ends. Il faut avoir des personnes prêtes à travailler à ces moments-là. Le travail s'exécute à l'extérieur, exposé aux éléments. Et cela peut vouloir dire 40° au-dessous de zéro à Montréal et 40 au-dessus de zéro à Houston!»

Non sans avoir à livrer une rude bataille juridique, Empire fut la première entreprise d'arrimage non syndiquée admise sur les quais municipaux de Houston – ce qui transforma effectivement la nature de l'acconage dans ce grand port de la côte du golfe du Mexique.

Initialement, Empire devint partenaire en 1979 dans une exploitation syndiquée appelée Empire United, avant de vendre ultérieurement ses actions pour devenir exploitant non syndiqué à Houston en 1984. Dix ans plus tard, Empire établit une installation non syndiquée analogue à La Nouvelle-Orléans.

Le terminal Bickerdike est le terminal le plus diversifié du réseau Empire, on y manutentionne des conteneurs, des marchandises diverses, du vrac, des cargaisons surdimensionnées et des cargaisons spéciales.

carriers today. As well, there used to be a lot of giveaway (foreign aid) cargoes in the 1970s and 1980s like bagged grains, bagged peas, and vegetable oils.”

Establishing key beachhead at Houston

What has not changed is the overall demanding working conditions for stevedores.

“Ships come in at all hours of the day and night, and on weekends. You need to have dedicated people to work all those shifts. You are outside confronting the elements. And that can mean 40 below zero in Montreal and 40 above zero in Houston!”

Not without a big legal battle, Empire was the first non-union stevedoring operator allowed onto the city docks in Houston – in effect, transforming the nature of stevedoring in the great port on the Gulf Coast.

Initially, Empire partnered in 1979 in a unionized operation called Empire United. It later sold its interest in it and became a non-union operator in Houston in 1984. Ten years later, Empire had set up a similar non-union facility in New Orleans.

Throughout its network, Bickerdike is Empire's most diversified terminal – handling containers, general cargo, bulk cargo and oversized or project cargo.

Though the terminal is situated near the downtown core, Mr. Chodos affirms that Bickerdike functions virtually as an “anti-congestant” due to the fact that there is easy direct access – just one stop sign and one red light – to the Bonaventure expressway. This contrasts with the long line-ups of trucks on Notre Dame street on their way to various east end terminals.



Empire Stevedoring's potash facility at Barrack Point in the Port of Saint John is well placed to meet long-term global fertilizer demand.

L'installation de manutention de potasse d'Empire Stevedoring à Barrack Point dans le port de Saint John est bien placée pour répondre à la demande à long terme d'engrais.

Bien que le terminal Bickerdike soit situé près du centre-ville, M. Chodos affirme qu'il fonctionne virtuellement «sans congestion» grâce à un accès direct facile – un seul signal-stop et un seul feu rouge – à l'autoroute Bonaventure. Cela fait contraste avec les longues files de camions qui, sur la rue Notre-Dame, cheminent péniblement vers les différents terminaux de l'est.

Transport maritime courte distance et cargaisons spéciales

Interrogé sur les secteurs d'activité à la croissance la plus rapide, M. Chodos a parlé des opérations de manutention de la potasse à Saint John qui pourront satisfaire à long terme la demande mondiale de fertilisants.

«Les opérations touchant la potasse à Saint John sont aussi un bon exemple du type de relations et de contrats à long terme que nous encourageons fortement.

«En second lieu, nous sommes très optimistes au sujet de l'expansion du transport maritime courte distance au Canada. Oceanex, par exemple, a mis en service un nouveau navire, l'Oceanex Connaigra, qui devrait générer une augmentation décente des volumes ro-ro et conteneurisés.

«En troisième lieu, le service de liaison de la C.T.M.A. entre Montréal et les îles de la Madeleine est en expansion. Il y avait habituellement 16 voyages par année, mais en 2013, on a ajouté une dizaine de voyages uniquement pour les marchandises.»

«En quatrième lieu, comme le Port de Halifax investit plus de 100 millions de dollars pour un nouveau quai qui sera prêt l'an prochain, nous nous préparons à une augmentation substantielle des marchandises diverses et des cargaisons spéciales.»

Commentant la croissance des cargaisons spéciales dans des ports comme Montréal, Halifax, Toronto, Thun-

Shortsea shipping and project cargo

Asked to single out some of the fastest-growing business sectors, Mr. Chodos said Empire's potash-handling operations at Saint John are "well-positioned to meet long-term global fertilizer demand."

"The potash operations in Saint John, too, are a good example of the kind of long-term contracts and relationships we strongly encourage."

"Secondly, we feel very optimistic with the expansion of shortsea shipping in Canada. Oceanex, for example, has introduced a new vessel, the Oceanex Connaigra, that should generate a decent increase in ro/ro and container traffic."

"Thirdly, the C.T.M.A. ferry service between Montreal and the Magdalen Islands has been expanding. They had usually operated 16 voyages a year, but in 2013 they added about 10 sailings just for cargo."

"Fourthly, with the Port of Halifax investing over \$100 million in a new dock to be ready next year, we are preparing for substantial growth in breakbulk and project cargo."

Commenting on the growth of project cargo in such ports as Montreal, Halifax, Toronto, Thunder Bay and Saint John, Mr. Chodos stated: "This is an important niche business. It cannot be containerized."

"We have always prided ourselves to having competent people at the wharf who know how to supervise the cargo. Our employees are, after all, the backbone of our company and our success. We have always carried a large inventory of specialized spreader bars and slings, wires and shackles."

der Bay et Saint John, M. Chodos a déclaré: «C'est un créneau important. Il s'agit de marchandises qui ne peuvent pas être conteneurisées.

«Nous nous sommes toujours enorgueillis d'avoir sur les quais des gens compétents qui savent comment surveiller les cargaisons. Nos employés sont, après tout, l'épine dorsale de notre compagnie et la raison de notre réussite. Nous avons toujours conservé un bon stock de barres d'écartement spécialisées, d'élingues, de câbles et de manilles.»

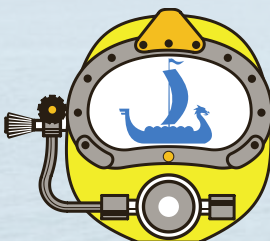
Selon M. Chodos, «les Grands Lacs sont une bonne destination intérieure pour décharger les cargaisons. On échappe à la pagaille des réseaux ferroviaires et routiers.



Oceanex ro/ro containerships call frequently at the Bickerdike terminal.

Les porte-conteneurs rouliers d'Océanex font souvent escale au terminal Bickerdike.

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



SODERHOLM
www.SoderholmMaritime.com
24 Hour Emergency Response

Over 30 years experience

Ship Inspections – In Water Surveys
 Surveys in Lieu of Drydocking

Recognized by
 Lloyd's Register of Shipping and DNV GL

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

U/W Video
 U/W Thickness Measurements

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

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

Toll Free (Canada and USA): + 1 800.319.3556
 Phone: (905) 529.1344 Fax: (905) 529.1370
 Hamilton, Ontario – Canada



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

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

Provide value added preparedness services to all of our members

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

Assume a leadership role in the preparedness to oil spill response

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

Et cela réduit les coûts des expéditeurs lorsqu'on peut transporter leurs marchandises le plus loin possible par bateau».

Une des grandes menaces: l'empiétement des villes

Quelles sont, selon M. Chodos, les principales menaces pour les exploitants de terminaux?

Outre la reprise lente et chancelante de l'économie mondiale depuis la récession de 2008, il évoque «les enjeux environnementaux, de sécurité et de responsabilité».

Heureusement selon lui, nous sommes à l'abri au Canada des problèmes financiers avec lesquels doivent composer plusieurs lignes maritimes. D'une certaine façon, l'environnement est un peu plus stable et prévisible ici.

«Par ailleurs, dans de nombreux ports où nous sommes présents, l'empiétement urbain est un problème chronique. Une foule de pressions s'exercent sur les administrations des ports pour convertir des propriétés portuaires en parcs d'attractions, hôtels et condos. On voit cela ces temps-ci, dans des villes portuaires comme La Nouvelle-Orléans et Saint John par exemple.»

M. Chodos résume en ces mots le plan marketing global d'Empire: «Nous nous tenons constamment prêts et nous adaptons systématiquement notre modèle de fonctionnement pour répondre à l'évolution continue du transport maritime et du paysage environnemental.» 

Mr. Chodos also argues that “the Great Lakes are a good inland destination to land your cargo. You are avoiding any rail or trucking snafus. And it's beneficial for shipper costs to move cargo as far as possible by water.”

Urban encroachment among leading challenges

What does he see as the biggest challenges currently facing terminal operators?

Apart from the slow, uneven recovery of the global economy from the 2008 recession, Mr. Chodos evokes “environmental, safety and liability issues.”

Fortunately, in his opinion, “we seem to be shielded in Canada from the impact of financial problems hitting quite a few shipping lines. Somehow, things are a bit steadier, more reliable in Canada.”

“Otherwise, in many of the ports we are in, urban encroachment has become a constant issue. There's much pressure on port authorities to convert port land into theme parks, hotels and condominiums. One sees that these days, for example, in port cities like New Orleans and Saint John.”

Mr. Chodos sums up Empire's overall business strategy in these words: “We are continually preparing ourselves and our business model to meet the ever-changing shipping and environmental landscape.” 



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

Gestion des marchandises dangereuses et des produits chimiques



Management of dangerous goods and chemicals

Où en sommes-nous?

Lorsqu'il est fait mention de manutention, d'entreposage et de transport de marchandises dangereuses et des produits chimiques, des questions relatives à la sécurité et à la protection de l'environnement sont soulevées. La menace d'un déversement accidentel de marchandises dangereuses et de produits chimiques inquiète et interpelle de nombreux acteurs institutionnels et économiques, car la pollution engendrée est souvent nuisible et peut sembler difficilement maîtrisable.

Au cours des derniers mois, divers événements, dont la catastrophe survenue à Lac-Mégantic au Québec, sont venus raviver les craintes de voir des déversements se produire au Québec, au Canada, dans le système Saint-Laurent-Grands-Lacs ou ailleurs à travers le monde.

Les différents intervenants de l'industrie des transports, de l'industrie maritime, de l'industrie pétrolière et chimique et du milieu de l'environnement, les gouvernements, les chercheurs et les développeurs de technologies travaillent sans cesse à améliorer la sécurité de la gestion et des transports, de même que la prévention, la préparation et la réponse aux déversements ou accidents impliquant des matières dangereuses et des produits chimiques.

Il est opportun de faire le point sur les récents développements (réglementaires, organisationnels, opérationnels et techniques) concernant la prévention et la lutte contre les risques impliquant les matières dangereuses et les produits chimiques.

L'Institut maritime du Québec et le Centre RISC du Campus Notre-Dame-de-Foy, en collaboration avec l'Université de Haute-Alsace et l'ENSOSP France, organisent une conférence internationale et une exposition commerciale réunissant des experts dans le domaine de la gestion de matières dangereuses et des produits chimiques.

L'évènement offrira une tribune pour les professionnels nationaux et internationaux (France et États-Unis), les organisations gouvernementales et non gouvernementales, le secteur privé et les universitaires pour discuter des règlements, des innovations et des meilleures pratiques en matière de prévention et de lutte contre les effets d'événements impliquant les matières dangereuses et les produits chimiques.

L'évènement s'adresse aux acteurs de la sécurité civile, à l'industrie des transports, d'entreposage et de gestion des matières dangereuses et des produits chimiques, aux compagnies maritimes, ferroviaires, de transport terrestre, aux représentants des ministères fédéraux et provinciaux concernés, aux groupes environnementaux, aux spécialistes en intervention pour les déversements de matières dangereuses, aux développeurs de technologies, etc.

Bref, cet évènement vise à regrouper tous ceux qui sont interpellés, de près ou de loin, par les questions relatives à la prévention et la lutte contre les risques impliquant les matières dangereuses et les produits chimiques.

Cette conférence, intitulée *Gestion des matières dangereuses et des produits chimiques : Où en sommes-nous?*, aura lieu :

Quand: 12 et 13 juin 2014

Où: Campus Notre-Dame-de-Foy

Saint-Augustin-de-Desmaures (Québec) Canada

Informations: www.cndf.qc.ca

www.imq.qc.ca

Where do we Stand?

Where reference is made to the handling, storage and transportation of dangerous goods and chemicals, issues relating to safety and environmental protection are raised. The threat of an accidental release of dangerous goods and chemicals calls many institutional and economic actors, because the pollution generated is often harmful and may seem difficult to control.

In recent months, various events, including the disaster in Lac-Mégantic in Quebec, have served to rekindle fears of spills in Quebec, Canada, the St. Lawrence-Great Lakes system or elsewhere worldwide.

Various stakeholders from the transportation industry, marine industry, petroleum and chemical industries and environmental communities, governments, researchers and technology developers are working tirelessly to improve the safety of management and transport, as well as the prevention, preparedness and response to spills or accidents involving hazardous materials and chemicals.

Given the development of transportation of such products, there is no better time to consider recent developments (regulatory, organizational, operational and technical) with regard to preventing and controlling the risks involving hazardous materials and chemicals.

The Institut maritime du Québec and the RISC Centre of Campus Notre-Dame-de-Foy, in collaboration with the University of Haute-Alsace and ENSOSP France, are organizing an international conference and trade exhibition bringing together experts in the field of management of hazardous materials and chemical products.

The event will constitute a platform where national and international professionals (France and USA), government and non-government organizations, and representatives from the private and academic sectors can discuss the latest regulations, innovations and best practices to preventing and controlling the effects of events involving hazardous materials and chemicals.

The event is open to civil safety, industry, transport, storage and management of hazardous materials and chemicals, marine, railways, ground transportation, of federal departments and provincial concerned environmental groups, intervention specialists for spills of hazardous materials, technology developers, representatives etc.

The conference, entitled « Management of dangerous goods and chemicals: Where do we stand? » will be held :

When: 12 and 13 June 2014

Where: Campus Notre-Dame-de-Foy

Saint-Augustin-de-Desmaures, Quebec, Canada

Information : www.cndf.qc.ca

www.imq.qc.ca



**Institut maritime
du Québec**
Cégep de Rimouski



JOURNAL

Les Ports de Montréal et de Québec se réjouissent de l'accord Canada-UE

Montreal and Québec port communities hail Canada-EU accord

La communauté portuaire de Montréal et celle de Québec accueillent avec grande satisfaction l'Accord-cadre de libre-échange entre l'Union européenne (UE) et le Canada dont la signature a été annoncée récemment.

Selon l'annonce du 18 octobre, les deux parties prévoient la ratification du texte définitif d'ici deux ans, après entente sur quelques points qui restent à négocier.

«Nous sommes le premier

port nord-américain de la côte Est pour le commerce entre le nord de l'Europe et le cœur industriel de l'Amérique du Nord», a déclaré Sylvie Vachon, présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Montréal (APM).

«C'est un coup de circuit pour le Canada, et cela ouvre assurément la porte, par exemple, à une augmentation des exportations par conteneurs frigorifiques de viande de bœuf et de porc ainsi que de

The port communities of Montreal and Québec City have strongly endorsed the framework free trade agreement recently announced between Canada and the European Union (EU).

The two sides expect a final agreement to be ratified within two years, with a number of negotiating issues still to be resolved, it was announced on October 18.

“We are the leading port on the North American East Coast for trade between Northern Europe and North America's industrial heartland,” said Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority (MPA).

“It's a home-run for Canada, and certainly opens the door, for instance, to increased exports in reefer containers of beef and pork as well as



Aerial view of the Port of Montreal, which is eyeing increased maritime trade with Europe under a Canada-EU free trade accord expected to be ratified by 2015.

Vue aérienne du port de Montréal, qui entrevoit une intensification du commerce maritime avec l'Europe après l'entrée en vigueur de l'accord de libre-échange Canada-UE qui devrait être ratifié en 2015.

certaines produits manufacturés», a renchéri Kevin Doherty, chef de la direction de la Société Terminaux Montréal Gateway.

Roger Carré, directeur général de Termont Montréal, est tout aussi enthousiaste. Selon lui, l'accord devrait intensifier les échanges transatlantiques.

Selon un communiqué de presse de l'APM, le Port de Montréal, à cause de sa position stratégique entre les deux plus grands blocs économiques du monde, l'Union européenne et l'ALENA (Accord de libre-échange nord-américain qui inclut les États-Unis, le Canada et le Mexique), est la porte d'entrée naturelle pour l'Europe.

Les marchés européens représentent déjà 39 % des échanges totaux et près de 65 % des échanges conteneurisés qui transitent par le Port de Montréal. Les marchandises conteneurisées ont totalisé 1,3 million d'EVP l'an dernier à Montréal.

De surcroît, le Québec fournit 35 % des exportations canadiennes vers l'Europe. Ces exportations, spécialement celles qui sont transportées par conteneurs, sont majoritairement expédiées par Montréal.

Selon l'APM, les exportations qui seront stimulées par la nouvelle entente seront principalement les produits agroalimentaires (porc et bœuf) et certains produits finis et semi-finis comme les pièces

aéronautiques et les pâtes et papiers.

«Dans le contexte du nouvel accord de libre-échange avec l'Union européenne, nos visées d'expansion portuaire sur nos terrains de Contrecoeur (sur le Saint-Laurent) prennent une toute nouvelle signification», a indiqué M^{me} Vachon, faisant référence aux plans d'expansion de la capacité de manutention de conteneurs advenant un accroissement significatif de la demande.

De son côté, Mario Girard, président-directeur général de l'Administration portuaire de Québec, a déclaré que l'accord de libre-échange était une excellente nouvelle non seulement pour le Port de Québec, mais aussi pour la région et le pays tout entier.

Après avoir insisté sur la position stratégique du Port au centre d'une route maritime commerciale naturelle avec l'Europe, M. Girard a souligné que Québec commerce actuellement avec une dizaine de pays européens pour des volumes de marchandises reliés à des sociétés de transport nord-américaines, à des produits agroalimentaires, aux secteurs énergétiques, aux métaux et aux minéraux. Il a ajouté que les exportateurs et importateurs canadiens de céréales, de pétrole, de minéraux et d'autres types de vrac solide allaient profiter d'un accès privilégié au marché européen.

some manufactured products," said Kevin Doherty, CEO of Montreal Gateway Terminals Partnership.

Also enthusiastic was Roger Carré, General Manager of Termont Montreal, who felt the accord would increase opportunities for increased traffic across the Atlantic.

Strategically located between the world's two largest economic blocs, the EU and NAFTA (North American Free Trade Agreement encompassing the United States, Canada and Mexico), the Port of Montreal is the natural gateway for Europe, the MPA said in a press release.

European markets already represent 39 percent of total traffic and close to 65 percent of container traffic moving through the Port of Montreal. Total container cargo at Montreal last year amounted to 1.3 million TEUs.

Moreover, Quebec accounts for 35 percent of Canadian exports moving to Europe. These exports, in particular those transported by container, move for the most part through the Port of Montreal.

Among the main exports that will benefit from the new accord are agri-food products such as pork and beef, and certain finished and semi-finished

products such as aeronautic parts, and pulp and paper, the Montreal Port Authority affirmed.

"Within the context of the new free-trade agreement with the European Union, our vision to expand the port to our land at Contrecoeur (on the St. Lawrence River) takes on added significance," Ms. Vachon said, referring to plans to especially enhance container capacity when demand increases significantly.

For his part, Mario Girard, President and CEO of the Quebec Port Authority, said: "This free trade agreement constitutes excellent news not only for the Port of Québec but also for the region and the country as a whole."

After underlining the port's strategic position at the heart of a natural commercial maritime route with Europe, Mr. Girard pointed out that Québec currently trades with some 10 European countries for cargo volumes linked to North American transport firms, agro-food products, energy sectors, metals and minerals. Canadian exporters and importers of grain, petroleum, minerals and other solid bulk will benefit from a privileged access to the European market, he added.

David Bolduc reçoit le Prix du Saint-Laurent

La Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) a décerné à David Bolduc, directeur général de l'Alliance verte, le Prix du Saint-Laurent 2013 pour sa contribution exceptionnelle au succès du programme environnemental

de l'Alliance verte depuis son lancement à Québec en 2007. C'est M^{me} Nicole Trépanier, présidente de la SODES, qui a remis le Prix à M. Bolduc le 22 octobre à l'occasion de la Journée maritime québécoise.

Selon le communiqué de presse de la SODES, le lau-

David Bolduc captures Prix du Saint-Laurent

David Bolduc, Executive Director of Green Marine, has been awarded the 2013 Prix du Saint-Laurent by the St. Lawrence Economic Development Council (SODES) for his outstanding contribution to the growth of the Green

Marine environmental program since its inception in Québec City in 2007. The award was presented to Mr. Bolduc on October 22 by Nicole Trépanier, President of SODES, on the occasion of the annual Québec Marine Day events.

réat, qui œuvre au sein de l'industrie maritime depuis 10 ans a, par son dévouement et son professionnalisme, mené l'Alliance verte «vers un succès remarquable».

La SODES a souligné que les efforts que M. Bolduc a déployés au cours de la dernière année pour le recrutement de nouveaux membres ont permis d'étendre le rayonnement du programme environnemental à tout le continent nord-américain, y compris sur la côte Ouest où la plus forte expansion a été enregistrée grâce à l'adhésion de ports tels que Seattle et Port Metro Vancouver.

L'Alliance verte comptait 186 membres le 1^{er} mai 2013.

Pour l'édition de 2013, les critères d'admissibilité au Prix du Saint-Laurent ont été élargis: désormais, la candidature de personnes du secteur

maritime ou de l'extérieur peut être considérée et le Prix n'est plus exclusivement réservé aux entreprises.

Working within the maritime industry for nearly ten years, his dedication and professionalism have

in or outside the maritime industry and not just enterprises for consideration as candidates.



Leo Ryan

David Bolduc receives prestigious award from Nicole Trépanier of SODES.

David Bolduc reçoit un prix prestigieux des mains de Nicole Trépanier de la SODES.

guided Green Marine to "a remarkable success," said SODES in a press release.

SODES noted that in the past year, Mr. Bolduc's efforts to recruit new participants and partners resulted in expansion of the program to the whole North American continent, including the West Coast, where the biggest growth was recorded with the entry of such ports as Seattle and Port Metro Vancouver.

Green Marine's membership totaled 186 on May 1, 2013.

Beginning with the 2013 edition, the Prix du Saint-Laurent has been broadened to include individuals with-

La CCB acquiert Mission Terminal

La Commission canadienne du blé (CCB) annonçait récemment qu'elle avait conclu une entente avec Upper Lakes Group Inc. pour faire l'acquisition des actions émises et en circulation de Mission Terminal, Les Élévateurs des Trois-Rivières et Services Maritimes Laviolette.

On peut lire dans un communiqué de presse publié à Winnipeg à la fin de novembre que «cet achat stratégique fournit à la CCB les avantages d'un port dans l'Est et en fait le principal expéditeur de wagons de producteurs de l'Ouest canadien sur la côte Est». «Ces acquisitions constituent la base d'un réseau d'actifs

stratégiques de manutention pour les céréales commercialisées par la CCB et elles sont une autre étape capitale de la démarche de la Commission pour se donner un modèle d'exploitation indépendant du gouvernement.»

«Le paysage de l'agrinégoce évolue rapidement – et l'achat de ces compagnies est une première étape pour ancrer la CCB en bonne place dans la chaîne logistique de commercialisation des grains», a déclaré le PDG de la CCB, Ian White. «Grâce à la souplesse et à l'efficacité des opérations de manutention et de transport à Mission Terminal, la CCB pourra se procu-

CWB purchases Mission Terminal

CWB recently announced that it has reached an agreement to purchase all of the issued and outstanding shares of Mission Terminal, Les Élévateurs des Trois-Rivières, and Services Maritimes Laviolette from Upper Lakes Group Inc.

"This strategic purchase provides CWB with the advantages of an eastern port and positions CWB as the largest east coast shipper of producer cars from Western Canada," said a press release from Winnipeg in late November. "These acquisitions provide the starting point for a network of strategic grain-

handling assets for CWB-marketed grain and they are another critical step in CWB's strategy to transition towards an operating model independent of the government."

"The agri-business landscape is evolving quickly - and the purchase of these companies is a first step in building and securing CWB a strong position in the grain marketing supply chain," said CWB president and CEO Ian White. "The flexible, efficient handling and transportation operations of Mission Terminal will let CWB source grain directly from farmers and

rer les céréales chez les producteurs agricoles et les livrer directement aux navires sur les quais de la côte Est.»

Le siège de Mission Terminal Inc. se trouve à Winnipeg. La compagnie achète et commercialise diverses céréales, dont le blé, le blé dur, l'orge, le canola, le seigle, le lin, les pois et l'avoine, de même que des produits industriels, pour des clients de toutes les régions du monde. L'entreprise possède des installations de manutention dans l'Ouest canadien et à Thunder Bay. Mission Terminal Thunder Bay, établie à l'embouchure de la rivière Mission, a une capacité de stockage autorisée de 136 500 tm et manutentionne annuellement 1,5 million de tonnes environ.

Les Élévateurs des Trois-Rivières sont situés à Trois-Rivières (QC); c'est une installation de réception, d'entreposage et de chargement qui possède une capacité de stockage de 110 000 tonnes de céréales, 78 000 tonnes d'alumine et 20 000 tonnes de coke. Elle peut recevoir des céréales par navire océanique, laquier, train ou camion et c'est une des rares installations capables de décharger des navires de taille Panamax.

Services Maritimes Laviolette (SML) se trouve aussi à



Headquarters of the re-structured CCB in the downtown core of Winnipeg.

Siège social de la CCB restructurée dans le centre-ville de Winnipeg.

Trois-Rivières et offre des services de manutention et des services connexes.

move it right on to the ships docked at the East Coast.”

Mission Terminal

Inc.'s head office is located in Winnipeg. The company sources and markets grain such as wheat, durum, barley, canola, rye, flax, peas and oats, and industrial products, for customers around the globe. It operates handling facilities both in Western Canada and at Thunder Bay. Mission Terminal Thunder Bay, located at the mouth of the Mission River, has a licensed storage capacity of 136 500 MT and handles approximately 1.5 million tonnes annually.

Les Élévateurs des Trois-Rivières (ETR) is located in Trois-Rivières, Quebec, and is a receiving, storage and loading facility with a storage capacity of 110 000 tonnes of grain, 78 000 tonnes of alumina and 20 000 tonnes of coke. It can receive grain by ocean ship, laker, rail or truck and is one of the few facilities able to unload vessels of up to Panamax size.

Services Maritimes Laviolette (SML) is also located in Trois-Rivières and offers stevedoring and related services.



Jeff Cullen new CIFFA President

Following a recent meeting in Edmonton, the Board of Directors of the Canadian International Freight Forwarders Association (CIFFA) elected Jeff Cullen, CEO North America of Rodair International Ltd., as President. He succeeds Marc Bibeau of OEC Overseas Express Consolidators (Canada) Inc., who will continue to serve on the Board.

Jeff Cullen, nouveau président de l'ATIC

À l'issue d'une réunion récente à Edmonton, le conseil d'administration de l'Association des Atransitaires internationaux canadiens inc. (ATIC) a élu Jeff Cullen directeur général de Rodair International Ltd. d'Amérique du Nord à la présidence. Il remplace Marc Bibeau d'OEC Overseas Express Consolidators (Canada) Inc., qui continuera de faire partie du conseil d'administration.

Océan baptise le plus puissant remorqueur portuaire construit au Canada

Le Groupe Océan baptisait récemment son nouveau joyau, l'**Océan Tundra**, le plus puissant remorqueur portuaire jamais construit au Canada. La cérémonie a eu lieu le 13 décembre au port de Québec en présence du président d'Océan, Gordon Bain, du premier vice-président et directeur général, Jacques Tanguay et de Sophie Piette, première femme pilote sur le Saint-Laurent et marraine du navire.

Construit au chantier naval d'Industries Océan à l'Isle-aux-Coudres, le navire, d'un coût estimé à 25 millions de dollars, a été décrit par M. Tanguay comme «le plus puissant remorqueur portuaire jamais construit au Canada – pour lequel il n'existe que très peu d'équivalents dans le monde».

«Avec la mise en service de navires de plus en plus gros, l'Océan Tundra pourra fournir un service d'escorte active

adapté aux besoins de l'industrie, et en garantissant une sécurité optimale», a déclaré M. Bain.

Le navire a une coque renforcée et est certifié FS 1A Super pour la navigation dans la glace et ses moteurs Rolls Royce peuvent fournir 8 160 BHP. Il est propulsé par deux hélices omnidirectionnelles de type Z-drive et a une puissance de traction au bollard de 100 tonnes environ.



Pierre Turpin

Ocean Group christens most powerful tug built in Canada

The Ocean Group recently christened its newest tugboat, the **Ocean Tundra**, the most powerful harbor tug ever built in Canada. The ceremony was held on December 13 at the Port of Québec in the presence of Gordon Bain, Ocean President, First Vice-President and General Manager Jacques Tanguay, as well as Sophie Piette, first female pilot on the St. Law-

rence and sponsor of the vessel.

Constructed at the Ocean Industries shipyard on Isle-aux-Coudres at an estimated cost of \$25 million, the vessel was described by Mr. Tanguay as "the most powerful harbor tug ever built in Canada – for which you will find very few equivalents in the world."

"With increasingly larger ships, the Ocean Tundra will be able to provide an active escort service tailored to the needs of industry, and in safe conditions," said Mr. Bain.

The hull is reinforced and certified 1A Super FS for navigation in ice, and its Rolls Royce engines can develop 8,160 BHP. It is powered by two omni-directional Z-drive propellers with a total bollard pull of approximately 100 TM.

Drewry Maritime Research réclame l'abolition de la Jones Act

La Jones Act de 1920, loi protectionniste qui réserve les cargaisons intérieures aux navires construits aux États-Unis, dont les équipages sont étasuniens et qui naviguent sous pavillon américain, doit être abrogée, recommande la firme britannique Drewry Maritime Research. Les armateurs canadiens et les autres armateurs non étasuniens demandent vainement depuis longtemps lors des négociations commerciales internationales que la loi soit abrogée ou du moins modifiée en profondeur.

«Puisque la majeure partie du commerce étranger est déjà transportée par des navires battant pavillon des

États-Unis, il existe des arguments commerciaux et environnementaux très solides en faveur de l'abrogation de la loi», soutient Drewry dans un récent numéro de son *Container Insight Weekly*.

Selon la firme, réserver les cargaisons de cabotage aux navires étasuniens coûte de plus en plus cher aux consommateurs.

Ce qui a poussé à réclamer un changement radical, c'est la commande par Matson au Aker Philadelphia Shipyard de deux navires de 3 600 EVP au prix de 209 millions de dollars chacun, alors que des bâtiments comparables pourraient être construits en Asie pour moins du cinquième de cette

Drewry Maritime Research urges abolition of Jones Act

The 1920 Jones Act, the protectionist legislation that restricts domestic cargo to ships built in the United States, crewed by American seamen and flagged in the United States, should be repealed, suggests a UK-based Drewry Maritime Research. Canadian and other foreign shipowners have long sought in vain to have the legislation abolished or significantly changed during world trade negotiations.

"As the political need for the U.S. Jones Act is much diminished, and most of its foreign trade is already carried in non U.S.-flag vessels, there are strong commercial and environmental

arguments in favour of its repeal," Drewry said in a recent edition of its *Container Insight Weekly*.

It stated that the continuing reservation of cabotage cargo to U.S.-flagged vessels only was getting increasingly costly for consumers.

What prompted the demand for radical change was the order by Matson for two 3,600-TEU vessels from Aker Philadelphia Shipyard for about \$209 million each, whereas comparable ships could be built in Asia today for less than one fifth of that price.

After noting that over the past 10 years maritime

somme.

La firme note également que les salaires ont bondi de 31 % depuis 10 ans dans le milieu maritime et que cette hausse serait bien plus considérable sans le recrutement d'un nombre croissant de marins dans les pays en développement.

Même la Chine, l'un des pays du monde où le contrôle étatique est le plus étroit, commence, selon Drewry, à remettre en question le niveau élevé de protectionnisme accordé à son secteur du cabotage.

Drewry note aussi que la majorité des conteneurs trans-

portés au cabotage entre des ports européens peuvent désormais l'être à un taux libre de 75 \$ le conteneur EVP pour le transport océanique, sans aucun protectionnisme.

Drewry souligne que le transbordement de cargaisons océaniques conteneurisées entre des ports étasuniens est limité et coûteux. Il en résulte que les efforts en vue d'établir des services de transport maritime courte distance n'ont guère de succès même si ce mode de transport a une empreinte carbone plus faible que le train et le camion.

wage inflation has soared by 31%, it would be much higher were it not for the rising recruitment of seafarers from developing countries.

Even China, one of the most state-controlled countries in the world, is starting to have "second thoughts about the high level of protectionism afforded to its cabotage industry," Drewry said.

It also noted that most coastal container moves between European ports

can now be carried at a free-in-and-out rate of less than \$75 per TEU for ocean transport, and there is no flag protectionism.

Drewry points out that transshipment of containerized ocean cargo between U.S. ports is limited and expensive. As a result, efforts to establish short-sea shipping services have floundered despite their lower carbon footprint compared with rail and truck transport.

Baptême du Cecon Pride au chantier Davie



Davie shipyard christens Cecon Pride

Le **Cecon Pride**, premier navire commercial construit au chantier maritime Davie depuis 1998, a récemment été baptisé dans cette grande entreprise de Lévis (QC) qui était en difficulté depuis plusieurs années.

Quelque 1 000 invités ont assisté le 28 octobre au baptême du **Cecon Pride**, le premier de trois navires de construction en mer commandés par Cecon ASA, entrepreneur en installation sous-marine norvégien. Davie a aussi un contrat pour la construction de deux traversiers destinés à la Société des traversiers du Québec.

«C'est un grand jour pour Davie», a déclaré le chef de la direction de Davie, Alan Bowen. «Il n'y a dans le monde que quelques chantiers, situés surtout en Europe, qui sont capables de construire un navire selon ces spécifications et avec ce niveau de technologie.»

Peter Cairns, président de l'Association de la construction navale du Canada, a salué l'événement

comme «un jour très important pour l'industrie de la construction navale au Canada».

Alors qu'elle était encore sous protection contre ses créanciers, la Davie a été achetée en novembre 2012 par Zafiro Marine, société britannique basée à Monaco. Les nouveaux propriétaires ont par la suite rappelé plus de 500 travailleurs.

Selon son président Alex Vicefield, la Davie est désormais bien placée pour décrocher certains contrats secondaires non encore attribués du bloc de 2 milliards de contrats fédéraux pour la Marine canadienne et la Garde côtière canadienne dont la plus grande part a déjà été adjugée aux chantiers maritimes Irving de Halifax et Seaspan de Vancouver.

Lors d'une interview accordée à CBC Radio, M. Vicefield a affirmé que Davie avait des coûts de main-d'œuvre bien inférieurs aux chantiers européens, et cela, pour une qualité d'exécution irréprochable.

The **Cecon Pride**, the first commercial ship to be built at the Davie shipyard since 1998, was recently christened at the long-struggling large facility in Lévis, QC.

Before some 1,000 guests in attendance on October 28, the **Cecon Pride** was the first of a series of three offshore construction vessels ordered by Cecon ASA, a Norwegian subsea installation contractor. Davie is also under contract to build two car ferries for the Société des Traversiers du Québec.

"This is a great day for Davie," said Davie CEO Alan Bowen. "There are only a handful of shipyards across the globe, mainly in Europe, capable of building a vessel to this specification and with this level of technology."

Peter Cairns, President of the Shipbuilding Association of Canada, hailed the

event as "a very important day for the shipbuilding industry in Canada."

When still under creditor protection, Davie was bought in November 2012 by Zafiro Marine, a British fleet management company based in Monaco. The new owners subsequently recalled more than 500 workers.

Davie Chairman Alex Vicefield has stated that Davie now has a good chance of capturing some of the remaining smaller business in the \$2 billion federal contracts for the Canadian Navy and Canadian Coast Guard. The big items were awarded to Irving Shipyards in Halifax and Seaspan in Vancouver.

In a CBC Radio interview, Mr. Vicefield asserted that labour costs at Davie were far lower than at European yards and the quality of the workmanship was excellent.



*The unique hybrid **Peter Fraser** ferry has been designed to operate in shallow waters.*

Le traversier hybride **Peter Fraser** est conçu pour l'exploitation en eau peu profonde.

Navtech passe au vert et conçoit le premier traversier ro-ro hybride des Amériques

Le **Peter Fraser**, un traversier ro-ro hybride de 33 mètres à la fine pointe de la technologie, a été livré en septembre 2013 par la firme d'architecture navale québécoise Navtech.

Le **Peter Fraser** est destiné à l'exploitation dans les eaux peu profondes du Saint-Laurent entre l'Isle-Verte et Notre-Dame-des-Sept-Douleurs. Il s'agit de l'un des premiers traversiers pour passagers et véhicules de type ro-ro du monde, et du tout premier dans les Amériques, à être muni d'un système de propulsion HYBRIDE diesel-électrique et d'un banc de batteries lithium-ion.

Ce traversier «vert» a été construit à Gaspé par Chantier Naval Forillon grâce à un investissement de 10 millions de dollars de la part gouvernement du Québec pour un traversier à faibles émissions de carbone.

Le navire est muni de quatre propulseurs à jet SPJ 57 RD de SCHOTTEL alimentés chacun par un moteur électrique ABB de 220 kW, ce qui lui assure une manœuvrabilité exceptionnelle. Le fauteuil de quart est doté de deux manches qui assurent un contrôle intégré des propulseurs.

L'alimentation peut être fournie soit par deux moteurs diesel Volvo Penta D16 MG de 477kWe/600V chacun ou par le banc de batteries EcoPower de 400 kWh. Le système électrique et de contrôle hybride du navire a été conçu, fourni et installé par la firme Techsol de Québec, une compagnie du groupe Imtech Marine.

Le navire a un tirant d'eau de service de 0,85 m avec une charge utile de 30 tonnes et un tirant d'eau maximal de 1,1 m avec une charge utile de 110 tonnes. En raison de la situation de la traverse, la structure des fonds du navire est renforcée pour autoriser l'échouage à chaque marée basse.

Le navire comprend un salon passager de 25 sièges et deux salles de toilettes reliées à un système de traitement des eaux usées. Le navire comporte également une verrière de 25 sièges offrant une vue panoramique. Le poste d'équipage, situé sur le pont principal, est doté d'un moniteur d'alarme pour une sécurité accrue. La timonerie est équipée des plus récentes technologies de contrôle et de surveillance. Le fauteuil de quart pivote automatiquement selon la direction du navire.

Navtech goes green with the first ever hybrid ro-ro ferry in the Americas

Navtech, a Canadian naval architecture firm based in Quebec City, has designed the **Peter Fraser**, a 33-meter ro-ro ferry at the cutting edge of technology which was delivered in September 2013.

The **Peter Fraser** is designed to operate on the St. Lawrence River in shallow waters between Isle-Verte and Notre-Dame-des-Sept-Douleurs. It is one of the first passenger and vehicle roll-on, roll-off ferries in the world, and the very first in the Americas, to be equipped with a HYBRID diesel-electric and lithium ion battery power system.

The green technology ferry was built by Chantier Naval Forillon of Gaspé (Quebec, Canada) following a Quebec Government investment worth over 10 million Canadian dollars for a low carbon emission ferry.

The ferry is equipped with four (4) SCHOTTEL Pump-Jet model SPJ 57 RD each powered by an ABB 220 kW electric motor which provides outstanding manoeuvrability capabilities. The pilot chair is equipped with two (2) joysticks that

provide fully integrated control of the pump-jets.

Power can be supplied either by two (2) Volvo Penta D16 MG diesel generators of 477kWe/600V each and/or by the EcoPower 400 kWh battery bank. The vessel hybrid electrical and control system was designed, supplied and installed by Techsol, an Imtech Marine company, also located in Quebec City.

The vessel has a service draft of 0.85 m with 30 tons of pay load and a maximum draft of 1.1m with 110 tons of pay load. Due to the location of the service, the vessel has a strengthened bottom and is intended to be beached at every low tide.

The vessel has a 25-seat passenger lounge equipped with two (2) wash rooms connected to a sewage treatment plan. The vessel also has a 25-seat passenger glass wall lounge with panoramic view. The crew area located on main deck has an alarm monitoring display for better safety. The wheel house is equipped with the latest control and monitoring technologies. The pilot swivel chair positions itself according to the vessel's direction.

La conjoncture s'améliore dans le transport maritime selon EDC

Le transport maritime de marchandises, indicateur clé de tendance du commerce mondial, repart en hausse après une longue attente, affirme Peter G. Hall, vice-président et économiste en chef à Exportation et développement Canada dans un récent rapport sur le commerce mondial.

«Dans les années précédant la crise, il y a eu deux périodes distinctes de flambée des taux de fret, ce qui a mis en évidence les tensions qu'exerce la croissance des échanges commerciaux sur la capacité du transport maritime», a-t-il rappelé.

«Lors de la crise, en 2009, les taux ont chuté, puis se sont relevés à cause de l'injection de fonds publics pour relancer l'économie. L'effet a été de courte durée: ces taux sont redescendus dans un contexte caractérisé par une croissance anémique et un afflux de nouveaux navires.»

Selon M. Hall, la prédiction du géant du transport conteneurisé Maersk, qui prévoit que les échanges commerciaux vont s'intensifier en 2014, «a un poids considérable, puisque cet armement absorbe à lui seul 15 % du trafic par porte-conteneurs. Et elle est confortée par la livraison du premier des 10 porte-conteneurs triple E que la société a commandés. Ces porte-conteneurs, d'une capacité de 18 000 EVP sont les plus imposants jamais construits.»

D'autres données appuient cette prévision.

L'indice Harpex, qui présente l'évolution des taux de fret pour un vaste éventail de porte-conteneurs, est en nette amélioration depuis le début de l'année.

«Toutefois, à la fin de 2012, les taux ont dégringolé par rapport aux taux moyens enregistrés entre 2010 et 2011 et la progression récente – unique-ment alimentée par les taux plus élevés pour les navires de faible capacité – n'a permis de regagner qu'une partie du terrain perdu. Les taux s'appliquant aux navires d'au moins 4 000 EVP sont, en

fait, en baisse. Il est difficile d'analyser les différences dans les fluctuations étant donné l'apparition récente des porte-conteneurs géants. Pour le moment, la montée des prix est encourageante», a déclaré M. Hall.

Toutefois, les taux de fret en Chine, déprimés en 2011, ont augmenté au début de 2012 pour chuter de nouveau au milieu de 2013, a-t-il indiqué. «Les taux ont ensuite amorcé une remontée, mais pas suffisante pour être considérée comme le début d'une nouvelle tendance à la hausse. Les taux de fret en Chine ne suivent pas tous la même trajectoire. Par exemple, ceux des vraquiers ont beaucoup augmenté depuis le début de l'année, jusqu'à des sommets jamais atteints depuis le début de 2012. L'indice des expéditions de charbon a pour sa part réalisé des gains de 50 % depuis juillet, ce qui est révélateur de l'amélioration de la production en amont», selon le rapport.

L'indice Baltic Dry s'est redressé dans les dernières semaines, si bien qu'il est deux fois supérieur à son niveau du milieu de l'été. Il est revenu au niveau de la fin de 2011 et la trajectoire actuelle est indicatrice de la situation mondiale dans le transport de vrac. La tendance est perceptible dans toutes les catégories de navires, Handysize ou Capesize.

«Si cette évolution récente est la meilleure nouvelle depuis fort longtemps dans le secteur, les taux de fret restent sous les niveaux habituels et bien loin des sommets du dernier cycle. L'industrie pourrait devoir se contenter de taux globalement inférieurs, tout en se réjouissant de la croissance récente», a déclaré M. Hall.

Compte tenu des navires commandés qui sont actuellement livrés, une capacité excédentaire du transport maritime devrait être la norme pendant plusieurs années, ce qui pourrait tempérer l'efficacité prédictive de l'activité de transport maritime de fret.

EDC report underlines improving world shipping trends

Seaborne movements of goods, a major bellwether of global trade, are rising again at long last, according to Peter G. Hall, Vice-President and Chief Economist with Export Development Canada, in a recent report on world trade.

«In the pre-crisis period, freight rates spiked on two separate occasions, exposing the pressures that growth in world trade were putting on existing shipping capacity», he recalled.

«The crisis saw those rates plunge in 2009, only to revive as public stimulus pumped up the economy. That didn't last long, and sluggish growth, together with delivery of a deluge of new ships, saw rates plunge.»

Mr. Hall said that container shipping giant Maersk's prediction of an upsurge of trade growth in 2014 «carries a lot of weight – the company single-handedly carries 15 % of all seaborne containers. It is backing up its prediction by taking delivery of the first of ten triple-E container ships, the largest container vessels yet, with a capacity of 18,000 twenty-foot equivalent units (TEU)», he said.

Other data also supports the prediction.

The Harpex index, which tracks container freight rates across a broad class of container ships, shows that prices have improved significantly since the start of the year.

«However, late-2012 rates were down significantly from 2010 and 2011 average rates, and recent growth has only recovered a fraction of the loss. Moreover, growth has been spurred solely by higher rates for smaller-capacity vessels. Rates for ships

carrying 4000-plus TEU are actually falling. Interpretation of the diverging movements is difficult, though, as the super-sized ships are a recent phenomenon. For the moment, the positive movement in prices is encouraging», said Mr. Hall.

Chinese freight rates, however, were depressed throughout 2011, surged in early 2012, and tumbled through mid-2013, he noted. «Rates then staged a mini-climb, but not enough to suggest a new up-trend. Not all Chinese shipping is showing the same trend, though. Bulk freight rates are up sharply since mid-year to the highest levels since early 2012. The index for coal shipments alone is up over 50 % since July, a hint that upstream production is improving», said the report.

While the Baltic Dry Index has been surging in recent weeks, currently more than double its mid-summer level, the current reading is now level with late-2011 rates, and the current trajectory is saying something about bulk freight movements globally. The trend is all classes of vessel, from Handysize to Capesize.

«Although recent movement is the best news in a long while for the industry, it still leaves freight rates well below normal, and a fraction of the late-cycle heights. The industry may have to be satisfied with lower overall rates, while grateful for recent growth», said Mr. Hall.

With new orders now being delivered, excess shipping capacity is expected to be the norm for a number of years to come, moderating the predictive power of shipping activity.

Dilts Piston Hydraulics fait don d'un cabestan au Georgian College

Dilts Piston Hydraulics de St. Catharines (Ontario) a récemment fait don d'un cabestan de marine et d'une pédale de commande au Programme maritime du Georgian College d'Owen Sound. Le cabestan servira à la formation des élèves officiers. Le président Ian Hill a déclaré que c'est avec plaisir qu'il avait accepté de fournir cet outil d'apprentissage.

La photo, prise par Jim Dilts, montre Ian Hill (à gauche) devant le nouveau cabestan avec Philip Roberts du Georgian College.



Jim Dilts

Dilts Piston Hydraulics donates Capstan to Georgian College

Dilts Piston Hydraulics of St. Catharines, Ontario recently donated a marine duty Capstan and foot control to the Marine Program of Georgian College in Owen Sound. It will be used for training the cadets at the college. President Ian Hill said he was delighted to respond to the request for a learning tool of this kind.

Photo by Jim Dilts shows Ian Hill (on left) with Philip Roberts of Georgian College standing in front of the new training Capstan.

L'Oceanex Connaigra se joint à la flotte

L'Oceanex Connaigra, le plus gros porte-conteneurs roulier canadien, s'est joint à la flotte d'Oceanex à Terre-Neuve à l'automne 2013. Construit en Allemagne, le navire peut transporter des conteneurs, des camions, des remorques, des voitures et des cargaisons surdimensionnées. Le président d'Oceanex, Sid Hynes vante le navire qu'il considère comme «une primeur mondiale du point de vue de l'efficacité énergétique et

de la protection de l'environnement». On voit ici le navire à son arrivée à St. John's.



Oceanex

Oceanex Connaigra joins fleet

The Oceanex Connaigra, the largest Canadian-flag Con/Ro ship, joined

the fleet of Newfoundland-based Oceanex during the late fall of 2013. Built in Germany, the vessel can carry containers as well as trucks, trailers, cars and over-dimensional cargo. Oceanex President Sid Hynes praises the ship as «a world leader in energy efficiency and environmental protection. Photo shows the vessel arriving at St. John's.

La page de l'AGGIMQ

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

www.aggimq.ca

Banquet du 50^e anniversaire

Le 8 février prochain aura lieu notre assemblée générale annuelle, suivie du banquet spécial 50^e anniversaire! Ça se passera à Rimouski, à l'Institut maritime du Québec (qui fête ses 70 ans d'existence en 2014) pour la journée, puis à l'hôtel Rimouski en soirée pour le banquet et la soirée dansante. Nous avons sollicité l'aide de commanditaires, qui ont très bien répondu, dans le but de faire de cet événement un succès. C'est grâce à eux que nous avons pu préparer quelques surprises! Si vous désirez des renseignements supplémentaires, visitez notre site Internet www.aggimq.ca ou écrivez-nous à info@aggimq.ca.



plus de gens. Naturellement, les membres qui préfèrent par la poste ne seront pas oubliés!

Ceux qui s'inscrivent sur le site peuvent remplir leur fiche de membre en ligne. Cette fiche est validée dès que nous recevons la cotisation. Ainsi chaque personne a un nom d'utilisateur et un mot de passe personnels, ce qui lui permet d'accéder au bottin des membres et de changer elle-même ses coordonnées si elle le désire.

Dans notre site...

Nous avons une section «emplois», ainsi qu'une section «cartes d'affaires». La section «chroniques» est alimentée par nos membres qui désirent partager des expériences ou des souvenirs. Dans la galerie de photos, nous publions des archives, les mosaïques de nos finissants, des photos des banquets des années passées et tout ce qui peut intéresser notre collectivité. N'hésitez pas à nous faire parvenir par voie électronique les documents que vous aimeriez partager!

Inscription des membres

Notre nouveau site Internet permet de gérer les inscriptions plus facilement. Près d'une centaine de membres ont accepté de ne recevoir les invitations que par courriel, ce qui nous permet de réduire nos coûts et de diminuer le temps de préparation des envois. Nous prévoyons que nous pourrions correspondre par courriel avec de plus en

Si vous ne désirez pas remplir votre coupon de cotisation en ligne et que vos coordonnées ne sont pas dans notre base de données, veuillez remplir ce coupon et le poster, accompagné de votre chèque, à:
AGGIMQ, 53, rue Saint-Germain Ouest, Rimouski, QC, G5L 4B4

AGGIMQ • Coupon de cotisation 2014

45 \$ (65 \$ pour un couple de gradués)

Nom: _____

Année de graduation: _____

Programme: _____

Adresse: _____

Code postal: _____

Téléphone: _____

Courriel: _____

Employeur et fonctions: _____

S.V.P. Confirmez votre présence au banquet avant le 25 janvier 2014.

50^e banquet annuel Le samedi 8 février 2014

Nom: _____

Nombre de personnes : _____

Montant joint : \$ _____

Coût du banquet : 45 \$/personne (max. 2 billets par membre 2014)

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

29 et 30 JANVIER

Cargo Logistics Conference & Expo

Vancouver Convention Centre,
Vancouver, BC, Canada
www.cargologisticscanada.com

21 FÉVRIER

Banquet annuel des Armateurs du Saint-Laurent

Château 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

4 au 6 MARS

Great Lakes Commission Semiannual Meeting and Great Lakes Day

Washington, DC, USA
www.glc.org

10 au 13 MARS

Breakbulk China

Shanghai World Expo & Convention Center
Shanghai, China
www.breakbulk.com

17 MARS

Supply Chain & Transportation USA

Georgia World Convention Center
Atlanta, GA, USA
www.supplychaintransportationusa.com

12 au 15 MAI

Breakbulk Europe

Antwerp Expo
Anvers, Belgique
www.breakbulk.com

10 au 12 JUIN

GREEN TECH 2014

Green Marine Annual Conference

St. John Trade & Convention Center
Saint John, NB, Canada
greentech@green-marine.org

17 au 21 AOÛT

Association des administrations portuaires canadiennes

56^e AGA et conférence annuelle
Belledune, NB, Canada
macdonald@portofbelledune.ca

29 SEPTEMBRE au 2 OCTOBRE

Breakbulk Americas

George R. Brown Convention Center
Houston, TX, USA
www.breakbulk.com

JANUARY 29-30

Cargo Logistics Conference & Expo

Vancouver Convention Centre,
Vancouver, BC, Canada
www.cargologisticscanada.com

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 4-6

Great Lakes Commission Semiannual Meeting and Great Lakes Day

Washington, DC, USA
www.glc.org

MARCH 10-13

Breakbulk China

Shanghai World Expo & Convention Center
Shanghai, China
www.breakbulk.com

MARCH 17

Supply Chain & Transportation USA

Georgia World Convention Center
Atlanta, GA, USA
www.supplychaintransportationusa.com

MAY 12-15

Breakbulk Europe

Antwerp Expo
Antwerp, Belgium
www.breakbulk.com

JUNE 10-12

GREEN TECH 2014

Green Marine Annual Conference

St. John Trade & Convention Center
Saint John, NB, Canada
greentech@green-marine.org

AUGUST 17-21

Association of Canadian Port Authorities

56th AGM and Annual Meeting
Belledune, NB, Canada
macdonald@portofbelledune.ca

SEPTEMBER 29 – OCTOBER 2

Breakbulk Americas

George R. Brown Convention Center
Houston, TX, USA
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	45
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE PORT ALBERNI	16
ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....Couverture extérieure arrière + page 1	
ALLIANCE VERTE	8
ALUMINERIE ALOUETTE.....	38
CSEM – CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME	
.....Couverture intérieure arrière	
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	23
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT .Couverture intérieure arrière	
DILTS PISTON HYDRAULICS	52
EMPIRE STEVEDORING.....	37
FEDNAV	27
GROUPE DESGAGNÉS	Couverture intérieure avant + page 7
HYDRAUNAV	21
IMQ - INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	75
IMQ - RISC CONFÉRENCE INTERNATIONALE/MARCHANDISES DANGEREUSES.....	76
LLOYD'S REGISTER CANADA	33
LOGISTEC	56
LOWER LAKES TOWING	35
MGT – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY	19
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	47
MCKEIL MARINE	60
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE	70
NEAS (LE GROUPE)	49
OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE	9
OCEAN.....	29
OCEANEX	71
PORT DE BELLEDUNE	12
PORT DE HALIFAX	11
PORT DE HAMILTON	43
PORT DE MONTRÉAL	41
PORT DE SEPT-ÎLES	39
PORT DE THUNDER BAY	52
PORT DE TORONTO	63
PORT DE TROIS-RIVIÈRES.....	53
PORT DE VALLEYFIELD	44
PORT OF OSHAWA	59
PORT OF PRINCE RUPERT	15
SHIPOTOS.....	70
SIMEC – SOCIÉTÉ D'INTERVENTION MARITIME EST DU CANADA	74
S.I.U. – SYNDICAT INTERNATIONAL DES MARINS CANADIENS	5
SODES – SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT	46
SODERHOLM MARITIME SERVICES	74
TERMONT MONTREAL	57
THORDON BEARINGS.....	31
TRANSPORTS CANADA	22
TURBO EXPERT	67
URGENCE MARINE	42

ABS.....	45
ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	Back cover + page 1
ALUMINERIE ALOUETTE.....	38
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS	Inside back cover
DILTS PISTON HYDRAULICS	52
ECRC – EASTERN CANADA RESPONSE CORPORATION	74
EMPIRE STEVEDORING.....	37
FEDNAV	27
GREEN MARINE.....	8
GROUPE DESGAGNÉS	Inside front cover + page 7
HYDRAUNAV	21
IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION.....	9
IMQ - INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	75
IMQ - RISC INTERNATIONAL CONFERENCE / DANGEROUS GOODS	76
LLOYD'S REGISTER CANADA	33
LOGISTEC	56
LOWER LAKES TOWING	35
MGT – MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP	19
MSRC – MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE	
.....	Inside back cover
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	47
MCKEIL MARINE.....	60
NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE.....	70
NEAS GROUP.....	49
OCEAN.....	29
OCEANEX	71
PORT ALBERNI PORT AUTHORITY	16
PORT OF BELLEDUNE	12
PORT OF HALIFAX	11
PORT OF HAMILTON	43
PORT OF MONTREAL	41
PORT OF OSHAWA	59
PORT OF PRINCE RUPERT	15
PORT OF SEPT-ÎLES	39
PORT OF THUNDER BAY.....	52
PORT OF TORONTO	63
PORT OF TROIS-RIVIÈRES	53
PORT OF VALLEYFIELD.....	44
SHIPOTOS.....	70
S.I.U. - SEAFARERS' INTERNATIONAL UNION OF CANADA	5
SODES – ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL	46
SODERHOLM MARITIME SERVICES	74
TERMONT MONTREAL	57
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION	23
THORDON BEARINGS.....	31
TRANSPORT CANADA	22
TURBO EXPERT	67
URGENCE MARINE	42

World-class Maritime Simulation and Resource Centre

Centre de simulation et d'expertise maritime de classe mondiale



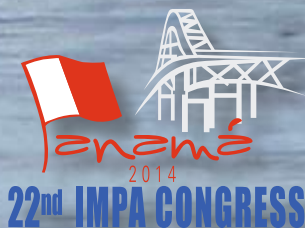
CORPORATION OF
LOWER ST. LAWRENCE PILOTS
CORPORATION DES PILOTES
DU BAS-SAINT-LAURENT

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...

Welcome
to our Booth!



418.692.0183 • www.sim-pilot.com/en



Announcing the arrival of the **Algoma Equinox**



The dawn of a new era in sustainable marine transportation

The most energy efficient and innovative ship to ply the Great Lakes – St. Lawrence Waterway

Algoma Central Corporation

63 Church Street, Suite 600, St. Catharines, Ontario
905-687-7888 | www.algonet.com

