

No 72

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

A key market bouncing back

MIDWEST

Un marché clé qui se redresse

Project Cargo
Cargaisons spéciales

Port of Halifax perspectives
Perspectives pour le port de Halifax

8,95 \$





DESGAGNÉS

CHARTING A COURSE ON THE SEAS OF THE WORLD



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

WWW.DESGAGNES.COM



**Groupe
Desgagnés Inc.**

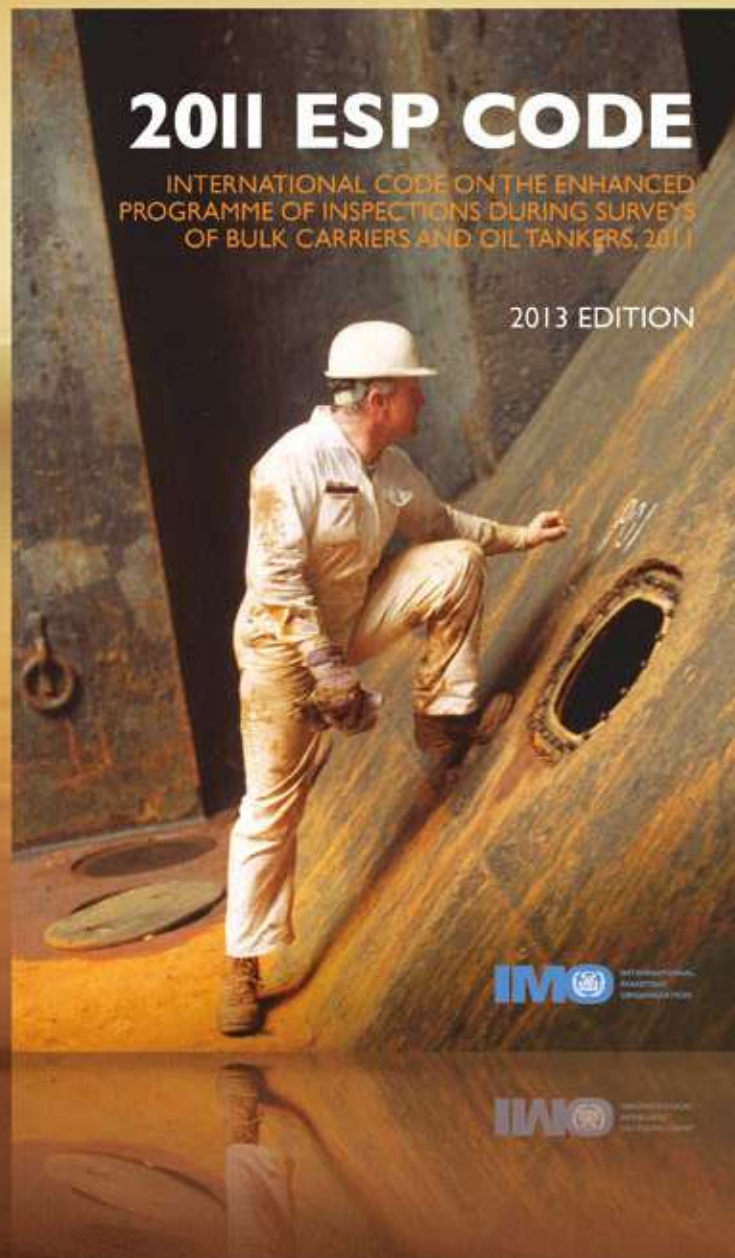
21, Marché-Champlain Street
Québec, QC G1K 8Z8

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

2011 ESP CODE

INTERNATIONAL CODE ON THE ENHANCED
PROGRAMME OF INSPECTIONS DURING SURVEYS
OF BULK CARRIERS AND OIL TANKERS, 2011

2013 EDITION



IMO  INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION
PUBLISHING

visit www.imo.org for your local distributor

Éditeurs / Publishers:

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

Rédacteur en chef / Editor:

Leo Ryan
lryan@maritimemag.com

Collaborateurs / Contributing editors: **Alison Bate, 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 Articles must be typed and unpublished.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 9.5% 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 9,5 % 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 of the Department of Canadian Heritage.
 Nous reconnaissons l'appui financier du gouvernement du Canada par l'entremise du Fonds du Canada pour les périodiques, qui relève de Patrimoine canadien.*

Canada

CHRONIQUES / COLUMNS

4 FIRST WATCH PREMIÈRE BORDÉE

Leo Ryan

11 ATLANTIC HORIZONS ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE

Tom Peters

14 PACIFIC HORIZONS ÉCHOS DU PACIFIQUE

Leo Quigley

17 EUROPE HORIZONS ÉCHOS D'EUROPE

Bruce Barnard

21 SHIPPING FEDERATION OF CANADA FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA

Michael Broad

COUVERTURE / COVER

This spring edition of Maritime Magazine contains three special dossiers that affect many stakeholders coast to coast. One is on current developments in the growing niche of project cargo. Another offers a forward look at the Port of Halifax as it positions itself for future challenges. The third is an updated view of the strategic U.S. Midwest market of special interest to shippers, shipping lines, railways, and such Canadian ports as Montreal, Halifax and Prince Rupert.

The cover photo shows an aerial view of the dynamic City of Chicago, the leading commercial and transportation hub of the Midwest.

Ce numéro du printemps du *Maritime Magazine* contient trois dossiers spéciaux qui intéresseront de nombreuses parties prenantes d'un océan à l'autre. L'un porte sur les derniers développements dans le créneau en plein essor des cargaisons spéciales. Un deuxième offre un regard prospectif sur le Port de Halifax, qui se prépare à relever les défis futurs. Le troisième est un examen actualisé du marché stratégique du Midwest; il intéressera tout particulièrement les expéditeurs, les compagnies maritimes, les chemins de fer et des ports canadiens comme Montréal, Halifax et Prince Rupert.

La page couverture montre une photo aérienne de la dynamique ville de Chicago, carrefour majeur de commerce et de transport du Midwest.

Photo: GLSLCI/AVGLSL

24 Dossier

*Focus on the
Midwest*

Pleins feux sur
le Midwest

Leo Ryan



***Prime target for key Canadian ports,
railways and shipping lines***

***Cible prioritaire des grands ports canadiens,
des chemins de fer et des compagnies maritimes***

42 ***Canadian ports see growing project cargo opportunities***

***Davantage de cargaisons
spéciales pour les ports
du Canada***

Kathlyn Horibe • Leo Ryan



57 ***Port of Halifax well-positioned for growth***

***Excellentes perspectives de
croissance pour le Port de Halifax***

Tom Peters



69 JOURNAL

67 ***Signet / Bookmark***

82 ***La page de l'AGGIMQ***

83 ***Calendrier des événements / Calendar of Events***

84 ***Annonces / Advertisers***



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

La capacité de la GCC: une préoccupation croissante de l'industrie

L'hiver dernier a été très difficile pour la Garde côtière canadienne (GCC) dans la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs, de même que pour son homologue des États-Unis, dont les activités se concentrent sur les Grands Lacs.

Un englacement aussi lourd que précoce s'est installé dès la fin décembre. En mars, 90 % des Grands Lacs étaient recouverts de glace, une première depuis 1979. Sur le fleuve et dans le golfe du Saint-Laurent, un gigantesque tapis de glace d'une épaisseur jamais vue depuis 1993 faisait craindre le retour des formidables embâcles qui, cette année-là, bloquèrent les chenaux pendant 4 semaines, immobilisant plus de 40 navires. Cette année, le dégel printanier a aussi forcé les brise-glaces de la Garde côtière à travailler à plein régime pour libérer les chenaux et prévenir les inondations.

Les puissants porte-conteneurs à coque renforcée des transporteurs internationaux qui viennent à Montréal ont

Canadian Coast Guard capacity under mounting industry scrutiny

This past winter has provided awesome challenges for the Canadian Coast Guard (CCG) in the St. Lawrence/Great Lakes region as well as for its U.S. counterpart concentrated on the Great Lakes.

An early onslaught of severe ice conditions began in late December. Well into March, the ice cover on the Great Lakes topped 90%, the highest since 1979. On the St. Lawrence River and Gulf of St. Lawrence, a giant blanket of ice was at its thickest level since 1993, when formidable ice jams shut down channels for four weeks, entrapping more than 40 vessels. Thus, this year's spring thaw had Coast Guard ice-breakers working full blast to clear channels and alleviate flooding threats.

The powerful ice-reinforced container vessels of global carriers calling at Montreal suffered some delays, but by no means as significant as those hitting coastal operators, ferry services and foreign-flag tramp operators on the St. Lawrence waterway.

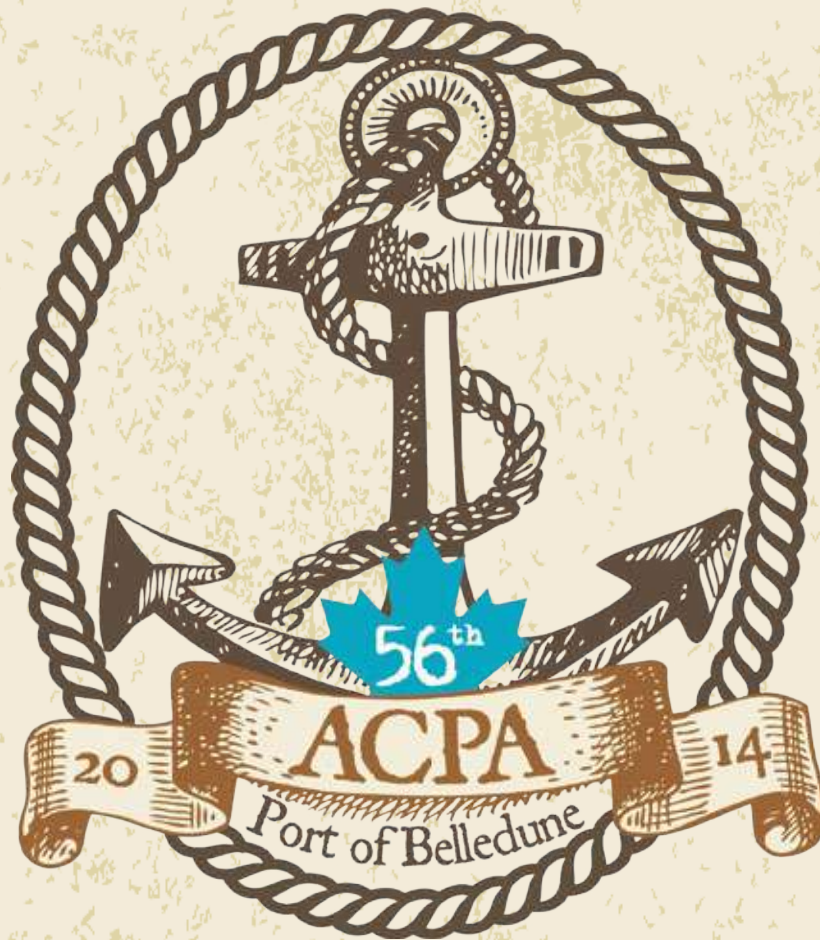


Canadian icebreakers did their best to clear channels on the St. Lawrence River and Gulf of St. Lawrence following the onslaught of severe ice conditions which began in late December.

Les brise-glaces canadiens ont fait de leur mieux pour dégager les chenaux du fleuve et du golfe Saint-Laurent après l'englacement lourd et précoce qui s'est installé dès la fin décembre.

Navigate your business to Belledune for #ACPA2014

Port of Belledune
August 17-21, 2014



Register now!
www.acpa2014.ca





Robert Wellon

The U.S. Coast Guard cutter Alder, shown here working around the Port of Duluth, had ice up to five feet high to break in the first week of March on Lake Superior with a near-record level of ice coverage.

Le garde-côte Alder de la Garde côtière des États-Unis, ici au travail près du port de Duluth, a dû briser une couche de glace de cinq pieds d'épaisseur dans la première semaine de mars sur le Lac Supérieur où le couvert de glace atteignait presque un niveau record.

subi certains retards sur la voie navigable du Saint-Laurent, mais bien moindres que ceux des caboteurs, des traversiers et des navires de tramp.

Le fond du problème, pour citer un porte-parole de l'industrie maritime, peut se résumer ainsi: «Les employés de la Garde côtière font un travail extraordinaire avec ce qu'ils ont – mais ils ne peuvent pas faire de miracles avec des navires vieux de 40 ans!»

C'est cette frustration généralisée qui a motivé l'envoi, le 30 janvier, d'une lettre abrupte à Gail Shea, ministre fédérale des Pêches et des Océans. Cette lettre, signée par quatre associations industrielles, faisait porter sur une flotte de brise-glaces «dans un état d'obsolescence de plus en plus criant» le blâme pour l'immobilisation de 20 navires emprisonnés dans les glaces entre le 3 et le 9 janvier.

Affirmant que près du tiers de la flotte de brise-glaces (qui comprend 18 bâtiments, dont 6 brise-glaces lourds et moyens) n'est pas utilisé au maximum de sa capacité, l'industrie estime que cela a entraîné «des pertes financières considérables pour l'industrie canadienne et ses partenaires commerciaux d'outre-mer».

Dans des conditions de glace moyennes, après avoir reçu une demande d'assistance, la GCC est censée déployer une unité à pied d'œuvre dans les 5 heures sur le fleuve Saint-Laurent et dans les 12 heures dans le golfe du Saint-Laurent.

Or, deux navires du Groupe Desgagnés ont dû attendre six jours au large de Rimouski sur le Saint-Laurent. Et plusieurs traversiers ont été immobilisés pendant plusieurs jours.

En vertu de la politique de recouvrement des coûts du gouvernement, les compagnies maritimes doivent payer un droit de services de déglacage chaque fois que la GCC leur fournit assistance.

Dans leur lettre, la Fédération maritime du Canada, les Armateurs du Saint-Laurent, la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) et l'Association

The crux of the problem, in the words of a marine industry official, is as follows: "Coast Guard employees are doing a terrific job with what they have – but you can take a 40-year old ship only so far!"

Widespread frustration sparked a bluntly-worded letter on January 30 to Gail Shea, federal Minister of Fisheries and Oceans, signed by four industry associations. They blamed an icebreaking fleet "falling into a state of increasing obsolescence" for the stranding of 20 ships imprisoned in ice between Jan. 3 and Jan. 9.

Affirming that nearly one third of the icebreaker fleet (consisting of 18 units, including six heavy and medium units) is operating at less than full capacity, the industry considers this has resulted "in serious financial losses for Canadian industries and their trading partners overseas."

Under average ice conditions, after receiving a message for assistance, the CCG is supposed to deploy a unit on the scene within five hours on the St. Lawrence River and within 12 hours in the Gulf of St. Lawrence.

Two vessels owned by Groupe Desgagnés had to wait for six days off Rimouski in the St. Lawrence River. And a number of ferries were immobilized for several days.

Under the government's cost recovery policy, shipping lines are charged an Icebreaking Services Fee whenever CCG help is executed.

In their letter, the Shipping Federation of Canada, the St. Lawrence Shipoperators, the St. Lawrence Economic Development Council (SODES) and the Association of Canadian Port Authorities evoked the "negative implications" for the reputation of the St. Lawrence-Great Lakes corridor "as a major commercial axis and reliable transportation route."

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

des administrations portuaires canadiennes évoquent les incidences négatives sur l'image du corridor Saint-Laurent-Grands Lacs comme axe commercial important et route de transport fiable.

Ils préviennent aussi que cela risque d'avoir «des conséquences moins qu'idéales dans le contexte d'une économie de plus en plus mondialisée et de l'accord de libre-échange récemment négocié avec l'Union européenne».

La lettre demande instamment au gouvernement fédéral de renoncer à prolonger la durée utile d'une flotte de 33 ans d'âge moyen et de prendre plutôt «des dispositions pour investir immédiatement dans la construction de brise-glaces lourds et moyens [neufs]».

Ces dispositions, maintes fois réclamées par l'industrie depuis des années, doivent «avoir la priorité sur la construction envisagée d'un brise-glaces polaire de 1 milliard de dollars destiné aux opérations dans l'Arctique», fait valoir la lettre à la ministre.

Or, la construction du brise-glaces polaire annoncée il y a quelques années (dans le cadre d'une campagne d'affirmation de la souveraineté dans l'Arctique) est toujours retardée à cause de restrictions budgétaires et d'autres facteurs. Le brise-glaces, déjà baptisé NGCC John G. Diefenbaker, devait initialement entrer en service en 2017 – mais son lancement n'est désormais plus prévu avant 2022, si jamais le projet doit aller de l'avant.

L'industrie enfonce aussi le clou en ces termes: «Le maintien de la navigation hivernale sur le Saint-Laurent, le Saguenay et dans le golfe ne peut être sacrifié au profit d'une autre région, tout particulièrement si l'on considère que le commerce dans le corridor du Saint-Laurent génère des avantages économiques de plus de 2,3 milliards annuellement pour le Québec et représente plus de 40 % du fret international et de 50 % du fret intérieur du Canada.»

La lettre ne remet nullement en question néanmoins l'ingéniosité des employés de la Garde côtière et la qualité des services qu'ils fournissent dans des circonstances difficiles.

Selon un communiqué de presse de la SODES, les pertes pour l'industrie maritime et les partenaires commerciaux étrangers qui sont directement imputables à l'assistance tardive de la GCC se chiffrent «en moyenne à plus de 100 000 \$ par navire, par 24 heures de retard. Prolonger la vie des vieux brise-glaces n'est pas une solution viable à long terme».

Réponse de la Garde côtière canadienne

Invité par le *Maritime Magazine* à commenter les revendications de l'industrie maritime, David Walters, du bureau des relations avec les médias du ministère des Pêches et des Océans, a déclaré par courriel: «Pour intervenir rapidement sur l'un des plus longs fleuves au monde, la Garde côtière canadienne déploie stratégiquement ses navires et établit des priorités de service – recherche et sauvetage, lutte contre les inondations, prévention des embâcles, services de traversiers à passagers, navires transportant des marchandises dangereuses, navires de commerce et ouverture des ports.»

«Du 23 au 27 décembre 2013 et du 3 au 9 janvier 2014, la GCC a dépêché trois brise-glaces dans la région du lac Saint-Pierre – où un seul suffit normalement – pour défaire les embâcles et prévenir les inondations. Depuis 2009, plus de 6 milliards de dollars ont été investis dans le renouvellement de la flotte et la prolongation de la durée de vie des navires

Il a aussi averti de «un less than ideal outcome within the context of an increasingly global economy and a recently-negotiated free trade agreement with the European Union.»

Rather than attempting to prolong the life of a fleet with average age of 33 years, the letter urged the federal government to “undertake immediate action to invest in the construction of (new) medium and heavy icebreakers.”

Such a move, the object of a number of industry representations in the past few years, should take “precedence over the planned construction of a \$1 Billion polar icebreaker dedicated to the Arctic,” said the letter to the minister.

As it happens, construction of the polar icebreaker announced several years ago (and conceived as part of a sovereignty campaign in the Arctic) remains mired in delays due to budget and other complicating factors. The already-named CCGS John G. Diefenbaker was initially slated to enter service in 2017 – but now it is not expected to join the fleet before 2022 if the project proceeds.

The industry also rammed home this point: “The maintenance of winter operations in the St. Lawrence, Saguenay and Gulf cannot be sacrificed for the profit of another region, especially when one considers that trade along the St. Lawrence corridor generates economic benefits of more than \$2.3 billion annually for Quebec, and represents more than 40 percent of Canada’s international freight and 50 percent of its domestic freight.”

The letter, nevertheless, did not question the resourcefulness or quality of the work done by Coast Guard employees under difficult circumstances.

According to SODES in a press release, the losses to the maritime industry and to foreign trading partners due to delayed arrival of Coast Guard assistance “averaged more than \$100,000 per ship per 24 hours of delay. And extending the lives of the old CCG vessels is not a long-term solution.”

Response of the Canadian Coast Guard

Asked by *Maritime Magazine* to comment on the issues raised by the marine industry, David Walters, from the media relations office of the Department of Fisheries and Oceans, stated in a email: “To respond quickly on one of the longest rivers in the world, the Canadian Coast Guard strategically deploys its vessels and sets service priorities – search and rescue, flood control, ice jams and ice stops, passenger ferry service, vessels carrying dangerous cargo, commercial vessels and harbor breakout.

“From December 23 to 27, 2013 and from January 3 to 9, 2014, the Canadian Coast Guard mobilized three icebreakers in the Lake St. Pierre area, where a single icebreaker is normally required, to stop the formation of ice jams and ensure flood control. Since 2009, more than \$6 billion in investments into the renewal and life extension of Canadian Coast Guard vessels which continue to provide quality service, have been announced.”



Jacques Collin, Environment Canada

Canadian Coast Guard heavy icebreaker **Louis S. St. Laurent** escorted the **Nordic Orion** part of the way through the Northwest Passage last September.

Le brise-glaces lourd de la Garde côtière canadienne **Louis S. St. Laurent** a escorté le **Nordic Orion** pendant une partie de sa traversée du passage du Nord-Ouest en septembre dernier.

de la Garde côtière qui continuent de fournir des services de qualité.»

Cela ne répond toutefois pas aux demandes de modernisation de la flotte par la construction de nouveaux navires faites par l'industrie.

De nouveaux enjeux se dessinent dans l'Arctique...

Par ailleurs, à l'approche de la saison de navigation estivale dans l'Arctique canadien, il serait utile de savoir si la société danoise Nordic Bulk Carriers va chercher à répéter le voyage historique du cargo **Nordic Orion** qui a traversé entièrement le passage du Nord-Ouest en septembre dernier – escorté par un brise-glaces canadien pendant une partie du trajet – pour livrer en Finlande du charbon de Colombie-Britannique. Cet itinéraire permettait de retrancher 1 000 milles marins de la route traditionnelle par le canal de Panama et assurait des économies de carburant de 80 000 \$, grâce à l'impact du réchauffement planétaire dans le Grand Nord.

Questionné par le *Maritime Magazine*, un porte-parole du ministère des Pêches et des Océans (MPO) a confirmé la tenue récente de discussions avec le transporteur spécialisé danois. «Des délégués de Nordic Bulk Carriers ont rencontré des représentants de la Garde côtière canadienne pour discuter d'éventuels transits par le Passage du Nord-Ouest en 2014. Les représentants de la GCC ont fourni de l'information fondée sur les niveaux des services de déglacage actuels. Les conditions météorologiques et de glace pendant la saison de navigation 2014 dans l'Arctique vont dicter quels services de déglacage pourront être nécessaires et lesquels seront effectivement fournis en fonction des niveaux de service établis et des ressources disponibles.»

Selon le porte-parole du MPO, «il n'y a pas de recouvrement des coûts pour les services de brise-glaces dans l'Arctique canadien à l'heure actuelle».

This reply, however, did not address the industry concern over modernizing the fleet by building new ships.

A looming Arctic issue...

Meanwhile, as the summer shipping season in the Canadian Arctic approaches, it is of special interest to see if Denmark's Nordic Bulk Carriers will seek to repeat the historic voyage of last September of the **Nordic Orion** freighter transiting the entire Northwest Passage – with Canadian icebreaker escort part of the way – to deliver coal from British Columbia to Finland. This journey shaved some 1,000 nautical miles from a traditional longer route through the Panama Canal, and produced estimated fuel savings of \$80,000. It is all within the context of the global warming impact on the Far North.

Questioned by *Maritime Magazine*, a spokesman for the Department of Fisheries and Oceans (DFO) confirmed recent discussions with the Danish niche carrier. "Nordic Bulk Carriers representatives did meet with Canadian Coast Guard representatives to discuss anticipated transits through the Northwest Passage in 2014. Canadian Coast Guard representatives provided information based on existing Icebreaking Levels of Service. Weather and ice conditions in the 2014 Arctic shipping season will determine what icebreaking services may be required and services will be provided according to Levels of Service and available resources."

"There is no cost recovery for icebreaking services in the Canadian Arctic at this time," the DFO spokesman stated.

But he left the door open for a possible change

Celui-ci n'a cependant pas fermé la porte à une modification de cette politique en déclarant: «Si le trafic commercial se généralise et que le développement économique dans l'Arctique continue, la Garde côtière pourra revoir sa politique de recouvrement des coûts au nord du 60^e parallèle pour les services de brise-glaces et de navigation maritime qui seront nécessaires pour appuyer la prestation de services.»

Le maintien d'un contact régulier avec le *Nordic Orion* faisait partie de la procédure standard pour la GCC, Transports Canada et le Service canadien des glaces d'Environnement Canada.

Le porte-parole a confirmé que ce contact incluait certains services d'escorte. «Le NGCC *Louis S. St-Laurent* (brise-glaces lourd) a rencontré le *Nordic Orion* (voir photo) dans le détroit de Peel le 20 septembre et il a fourni un peu plus d'un jour et demi (39 heures) de services d'escorte ordinaire. Le *Louis S. St-Laurent* était dans l'Arctique pour fournir des services de brise-glaces dans le cadre de ses opérations régulières et cette mission d'escorte ne comportait aucun coût additionnel pour la GCC.»

Nordic Bulk Carriers a donc profité gratuitement des services d'un brise-glaces. Si l'on peut aisément comprendre que les transporteurs maritimes canadiens qui fournissent des services d'approvisionnement vitaux aux localités arctiques éloignées profitent gratuitement des services de brise-glaces, il est carrément inacceptable d'accorder le même traitement à des sociétés de navigation commerciale étrangères qui empruntent le Passage du Nord-Ouest. **M**

in this policy by declaring: "As increases in commercial traffic materialize, and as economic development proceeds in the Arctic, the Coast Guard may review cost recovery north of sixty, for icebreaking and marine navigation services necessary to support the service delivery."

It was part of standard procedure for the CCG, Transport Canada, and Environment Canada's Canadian Ice Services to be in regular contact with the *Nordic Orion*.

The spokesman confirmed that this contact included some escort service. "The CCGS *Louis S. St-Laurent* (heavy icebreaker) met up with the *Nordic Orion* (see photo) in Peel Sound on September 20 and provided just over 1.5 days (39 hours) of routine escort services through the area. The *Louis S. St-Laurent* was in the Arctic to provide icebreaking services as part of its regular operations and therefore there was no additional cost to the CCG for this escort."

Thus, in fact, Nordic Bulk Carriers got a free icebreaker ride. One can easily appreciate that Canadian shipping lines offering vital supply services to remote Arctic communities benefit from icebreaking without additional financial costs. It is frankly unacceptable for foreign commercial shipping lines passing through the Northwest Passage to profit from similar treatment. **M**

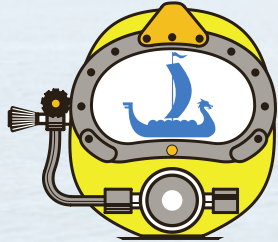


MISSION

Maintain a state of marine oil spill response preparedness that is consistent with the legislation and capable of providing a real response at an affordable cost to our members Provide value added preparedness services to all of our members Assume a leadership role in the preparedness to oil spill response	Assurer un état de préparation pour les interventions en cas de déversement conforme à la loi et capable de fournir à nos membres une intervention efficace à un prix abordable En préparation à l'intervention, fournir à tous nos membres des services à valeur ajoutée Démontrer un leadership dans l'état de préparation à l'intervention pour des déversements de produits pétroliers
--	---



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



SODERHOLM
www.SoderholmMaritime.com
 24 Hour Emergency Response

Over 30 years experience

Ship Inspections – In Water Surveys Surveys in Lieu of Drydocking Recognized by Lloyd's Register of Shipping and DNV GL Divers Certified by CWB "Class B" All Position U/W Welding U/W Video U/W Thickness Measurements	• Full commercial diving services • Potable water • Contaminated water • Kool Suits • Marine construction
---	---

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

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

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



Tom Peters

L'avenir du Port de Halifax selon Carl Bannerman

Quand Carl Bannerman parle, je me fais toujours un devoir d'écouter. Et pourquoi pas?

Il ne parle jamais pour ne rien dire et ses commentaires sont toujours pertinents. Ses points de vue sur l'industrie maritime sont le fruit de ses nombreuses années passées en première ligne et ils méritent toute la considération possible.

Si quelqu'un connaît la valeur de Bannerman, c'est bien son ancien patron, Volker Kluge, président de ZIM Canada. «Carl a travaillé pour ZIM pendant plus de 15 ans. Il était un rouage important de l'équipe de gestion de ZIM Canada, le directeur général pour le Canada atlantique. Sa perspicacité, son expérience et son dynamisme ont placé ZIM dans le peloton de tête des transporteurs au Port de Halifax. C'est grâce au leadership et à la compétence de Carl que ZIM était en 2013 le premier transporteur de fret du Port de Halifax», a témoigné M. Kluge par courriel.

Après de nombreuses années comme dirigeant de ZIM dans la région de l'Atlantique et plus de 40 ans consacrés à l'industrie maritime chez Warren Container Ships, Neptune Orient Line et Sealand, dont un an à Vancouver, M. Bannerman a opté pour un engagement un peu moins frénétique, mais tout aussi profond.

Il pensait prendre sa retraite à la fin de 2013, mais on lui a offert le poste de directeur général à TL Shipping que venait d'acquérir Maritime World Logistics, elle aussi de Halifax, et il a accepté de retarder son départ.

Lors d'une récente conversation avec M. Bannerman, nous avons parlé de certains enjeux de l'industrie locale. Il a évoqué les changements survenus dans l'industrie au fil des ans et mentionné certains dossiers pressants auxquels doit s'attaquer le Port de Halifax.

En ce qui concerne les changements, M. Bannerman estime que le visage de l'industrie a beaucoup évolué depuis les années 1970. «De toute évidence, la technologie a provoqué de grands bouleversements.»

Sur un plan personnel, il estime qu'il y avait autrefois plus d'harmonie et de camaraderie. «Bien sûr, il y avait de la concurrence tout comme aujourd'hui, mais elle était plus amicale. Les relations étaient un peu meilleures avec les débardeurs, les courtiers en douanes et les camionneurs. On avait vraiment l'impression de faire partie d'une grande famille heureuse.»

Qu'est-ce donc qui a changé tout cela?

«Je ne sais pas vraiment. Avec les années, la concurrence est devenue un peu plus âpre, certaines règles sont

Bannerman assesses future of Port of Halifax

When Carl Bannerman speaks, I always make a point of listening. And why wouldn't I?

His words are not brash but to the point. His views on the shipping industry are well respected and fashioned from years in the industry's trenches.

His former boss Volker Kluge, President of ZIM Canada, certainly knew Bannerman's worth.

"Carl worked for ZIM for over 15 years. He was an integral part of the ZIM Canada management team as the General Manager for ZIM in Atlantic Canada. His insight, experience and drive enabled ZIM to become the leading carrier at the port of Halifax. A direct result of Carl's leadership and management led to ZIM being awarded the 2013 top cargo carrier for the port of Halifax," Mr. Kluge said in an email.

So after the many years as the head man for ZIM in the Atlantic region and over 40 years in the shipping industry, which included stints with Warren Container Ships, Neptune Orient Line, Sealand, and a year in Vancouver in that mix, Mr. Bannerman has taken on a less hectic role in the industry but is no less committed.

His plan actually was to retire at the end of 2013 but he had an offer to be general manager of TL Shipping which was recently acquired by Maritime World Logistics, both in Halifax, so his exit from the industry has been delayed.

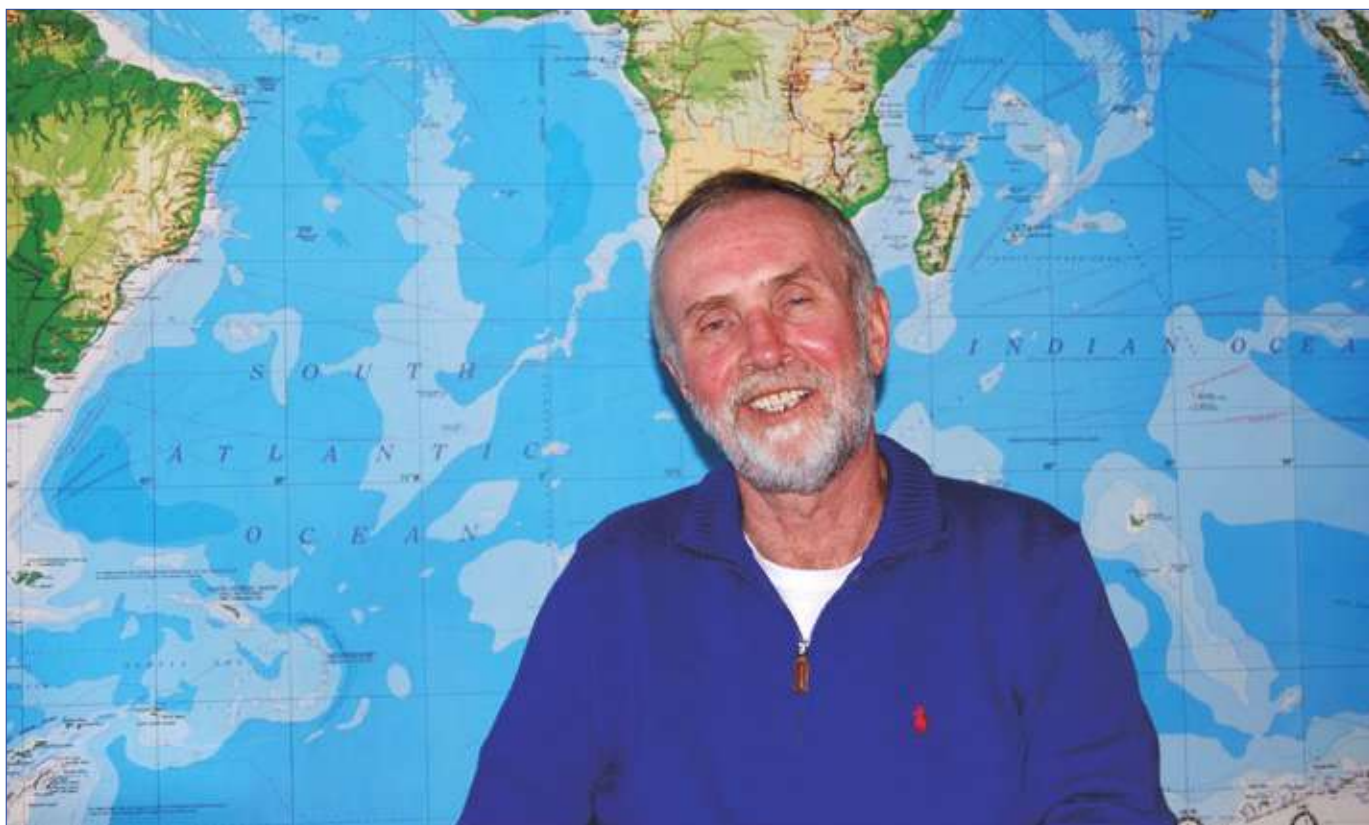
In a recent conversation with Mr. Bannerman, we discussed some of the issues of the local industry. He shared his insight of the changes in the industry over the years and on some of the more pressing issues facing the port of Halifax.

On change, Mr. Bannerman said the industry is quite a bit different than in the 70s. "Obviously technology changed things immensely."

And on a personal note, he suggested there used to be more harmony and camaraderie in the business than today. "Although we had competition, as we do today, it was a friendlier competition. People were a bit more harmonious with stevedores, customs brokers and the trucking industry. It was really like one big happy family."

So what changed all that?

"I don't really know. Over the years things became a little more competitive, certain rules came



TL Shipping

Carl Bannerman, general manager of TL Shipping

Carl Bannerman, directeur général de TL Shipping

entrées en vigueur, la fraternisation avec l'ennemi, ce genre de choses. La plupart d'entre nous, les anciens, sont restés amis, mais la jeune génération ne semble pas vouloir reprendre le flambeau de la même façon. Les choses sont donc devenues plus techniques, moins personnelles, plus canalisées par Internet», a-t-il déclaré.

Et bien sûr, un autre grand changement a été la sûreté portuaire après le 11 septembre. Les douanes exercent maintenant un contrôle bien plus serré et suivent de beaucoup plus près ce qui entre au pays ou en sort, a mentionné M. Bannerman.

Tout cela a beaucoup ralenti la circulation des marchandises, mais la situation s'est améliorée avec les années.

En 2005, le Port de Halifax manutentionnait plus de 550 000 EVP. Depuis cette année record, le fret a diminué et la crise économique de la fin de 2008 n'a pas arrangé les choses. Le Port a dû travailler fort pour que les volumes conteneurisés repartent à la hausse.

Où s'en va le Port?

M. Bannerman parle avec franchise. Le Port a un potentiel de croissance et possède deux terminaux à conteneurs bien gérés et capables d'y suffire, a-t-il déclaré.

New York, un concurrent majeur, est près de Halifax et «de nombreux points du Canada à l'intérieur des terres peuvent être desservis par New York, tout comme le Mid-west», a-t-il indiqué.

into effect, the fraternizing with the enemy that type of thing. Most of us older guys remained friends but the younger generation didn't seem to pick up the torch the same way, so things got a little more technical, a little less personal and a little more internet driven," he said.

And, of course, another major change was port security after 9/11. Canada Customs became a much stronger entity and more involved with what was moving in and out of the country, Mr. Bannerman said.

It all caused major delays in cargo movement but over the years that has become more efficient, he added.

In 2005 the Port of Halifax handled over 550,000 TEUs. Since that record year, cargo has declined and combined with the economic downturn in late 2008, the port has had to work hard to get container volumes moving upward.

Where is the port headed?

Mr. Bannerman is candid in his comments. The port has room to grow and has two, well-managed container terminals and both are prepared for growth, he said.

New York, a major competitor, is close to Halifax and many "inland points in Canada can be served from New York as well as the Mid-U.S.," he says.

Un pôle de transbordement

«Je pense que Halifax a un certain potentiel de croissance, mais je ne peux pas voir comment il pourrait devenir un superport. C'est mon opinion et bien des gens seront peut-être en désaccord, mais je le verrais (Halifax) plutôt comme un pôle de transbordement. Une certaine quantité de marchandises canadiennes expédiées vers les régions à l'est de Toronto vont transiter par Halifax, mais les marchandises des régions plus à l'ouest et les marchandises asiatiques vont plus naturellement passer par Vancouver, Seattle, Tacoma ou Long Beach. Les options sont si nombreuses.»

Le pôle de transbordement peut voir le jour, estime-t-il, si l'Alliance P3 (Maersk, MSC et CMA CGM) place ses très gros navires sur une route commerciale susceptible de faire de Halifax un port viable, ou si Halifax profite de l'élargissement du canal de Panama.

M. Bannerman estime aussi qu'il y a un potentiel de croissance pour le port dans le marché étasunien, 10 fois plus peuplé que celui du Canada, et où l'industrie manufacturière est beaucoup plus active.

Il avertit toutefois que si les frais portuaires et le prix du carburant continuent d'augmenter tandis que les profits des compagnies de navigation diminuent, cela peut avoir des conséquences. «Certaines compagnies vont décider d'ici quatre ou cinq ans de risquer le tout pour le tout à Halifax ou d'en partir complètement.»

Et quelles pourraient être les conséquences pour Halifax de la construction d'un nouveau terminal à Melford dans le détroit de Canso?

«Cela va dépendre de ce que ce nouveau terminal aura à offrir. Tout se résume à une question de dollars et de cents. C'est sur ces bases que les décisions sont prises de nos jours. Les recettes du transport maritime n'ont pas augmenté depuis cinq à sept ans. Les taux de fret ont diminué, les prix du carburant ont augmenté d'environ 600 % depuis 10 ou 12 ans. La seule manière de faire des profits ou de tenter d'en faire, c'est de comprimer les coûts.»

Aujourd'hui âgé de 60 ans, M. Bannerman ne regrette pas d'avoir quitté l'environnement trépidant du transport maritime et il est prêt pour un nouveau défi, celui de contribuer au succès de TL Shipping et de Maritime World Logistics. «Un changement vaut bien un repos», a-t-il conclu. **M**

Transshipment hub potential

«I can see Halifax with a certain amount of growth but I can't see how we can ever become a super port. That's my opinion and a lot of people may disagree but I see maybe (Halifax) as a transshipment hub. There is a certain amount of Canadian cargo going as far as Toronto that will come through Halifax but generally west of that and originating in Asia it is going through Vancouver or Seattle or Tacoma or Long Beach. There are so many options.»

The transshipment hub may happen, he suggests, if the P3 Alliance (Maersk, MSC and CMA CGM) put their very large vessels on a trade that would make Halifax a viable port or if Halifax becomes a beneficiary of an expanded Panama Canal.

He also sees potential growth for the port in the U.S. market where there is 10 times the population of Canada and manufacturing is much greater.

But he cautions that as port costs and fuel prices continue to increase and shipping line profits decrease, there may be consequences. «Decisions will be made over the next four or five years by some lines to go whole hog into Halifax or abandon the port altogether.»

And what about the potential impact on Halifax if a new terminal is built at Melford on the Strait of Canso?

«It will depend on what they have to offer. It gets down to dollars and cents. That is where decisions are made these days. Revenues over the last five to seven years in shipping have not increased. Freight rates have decreased, fuel prices have in the last 10 to 12 years gone up about 600% . So the only way to generate a profit or attempt to generate profit is reduce your costs.»

Now 60, Mr. Bannerman seems comfortable out of the big shipping environment and ready for a new challenge helping to build the fortunes of TL Shipping and Maritime World Logistics. «A change is as good as a rest," he says. **M**



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



Leo Quigley

La grève des camionneurs ternit la réputation de «fiabilité» du Port de Vancouver

La précédente grève des camionneurs à Port Metro Vancouver remontait à 2005. Elle avait duré 47 jours et fait perdre 400 millions de dollars au Port. Et cela sans compter les pertes causées à l'industrie par les livraisons retardées et aux employés travaillant dans des entreprises qui ont dû réduire le nombre de postes de travail ou fermer carrément leurs portes.

Et surtout, ce chiffre ne tient pas compte des dommages causés à la réputation internationale de fiabilité du Port comme point d'entrée et de sortie des marchandises au Canada et, dans une certaine mesure, aux États-Unis.

Eh bien, un nouveau conflit de travail a éclaté. Heureusement, une entente conditionnelle a été conclue à la fin de mars pour terminer une grève de 28 jours de plus de 200 chauffeurs de camion porte-conteneurs. Des ministres fédéraux et provinciaux ont joué un rôle important dans les négociations.

Les camionneurs ont obtenu 12 % de plus pour le transport de conteneurs. L'entente prévoit aussi un régime d'indemnisation progressif pour les longs temps d'attente dans le port.

La grève a obligé à détourner des volumes indéterminés de fret vers des ports étasuniens de la côte Ouest. Elle

Trucker strikes at Port of Vancouver tarnish gateway 'reliability' image

The last time container truckers at Port Metro Vancouver went on strike was in 2005. The strike lasted for 47 days and losses to the port amounted to \$400 million. However that accounting did not include the losses industry incurred when scheduled shipments did not arrive when promised or the losses to employees working for businesses that were forced to reduce the number of shifts or close down because of the strike.

Most importantly, the accounting did not put a value on the damage done to the port's international reputation as reliable gateway for goods entering and exiting Canada and, to some extent, the United States.

Well, it's happened again. Fortunately, a tentative deal was hammered out in late March, ending a 28-day strike by more than 1,200 container truck drivers. Federal and provincial government ministers played an important role in the negotiations.

Among other things, truckers will get about 12% more cash for moving containers. There is also an escalating fee arrangement for sometimes long wait times at the port.



While the striking truckers are back on the job, federal mediator Vince Ready has until the end of June to finalize the terms of the agreement with the trucker representatives.

Alors que les camionneurs ont mis fin à leur grève, le médiateur fédéral Vince Ready a jusqu'à la fin de juin pour finaliser les clauses de l'entente avec les représentants des camionneurs.



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



a également immobilisé dans les terminaux de Vancouver des centaines de millions de dollars de marchandises, principalement destinées à des points de vente au détail.

Un conflit qui tombait bien mal

Franchement, le conflit ne pouvait pas plus mal tomber, à un moment où le Canada venait à peine de signer un important accord de libre-échange avec la Corée du Sud. Nul doute que les Coréens se demandent maintenant s'il était prudent de conclure une entente avec un pays qui a de la difficulté à expédier vers les marchés des produits comme le bœuf.

Et il survenait au moment où le Canada est en pleine négociation d'un accord de libre-échange majeur avec le Partenariat transpacifique (États-Unis, Japon, Canada, Australie, Mexique, Malaisie, Singapour, Chili, Pérou, Nouvelle-Zélande, Vietnam et Brunei).

Dire que la réputation de fiabilité du Canada pour l'expédition des marchandises a été ternie est un euphémisme.

Les industries clientes du plus grand port du Canada qui pratiquent le juste-à-temps ont de nouveau été durement touchées par l'arrêt du camionnage. Du bœuf qui a pourri dans les conteneurs et du porc, des légumes, des fruits et d'autres denrées périssables ont vraisemblablement dû être jetés. La livraison de pièces d'auto, de marchandises attendues par les détaillants et d'effets mobiliers a été retardée et pis encore, les destinataires, témoins innocents, ont dû payer des frais d'entreposage salés parce que leurs conteneurs étaient immobilisés dans le port de Vancouver.

Il faut féliciter Port Metro Vancouver, Ottawa et la province pour avoir dénoué une situation extrêmement complexe et mis fin dans un laps de temps raisonnable à un arrêt de travail sous haute tension.

Toutefois, on n'aurait jamais dû en arriver là.

Ottawa, la province et l'industrie ont, depuis quelques années, consacré énormément de temps et de deniers publics à des négociations pour l'expansion des échanges en ciblant spécialement Port Metro Vancouver et le Port de Prince Rupert. Le gouvernement, de pair avec l'industrie, a aussi investi des milliards de fonds publics dans un corridor Asie-Pacifique afin de fluidifier la circulation des marchandises dans les ports de la côte ouest du Canada.

Le problème de l'efficacité du chargement des conteneurs ne peut être réglé ni aisément ni rapidement. Toutefois, Global Container Terminals, qui exploite les terminaux Deltaport et Vanterm à Vancouver, met à l'essai à ses terminaux de Bayonne, du New Jersey et de Staten Island, New York des technologies de pointe pour la manutention des conteneurs, y compris la robotique, et devrait pouvoir fournir certaines réponses.

Compte tenu du temps et de l'argent qui ont été investis pour promouvoir et diversifier le commerce international du Canada et faire de Port Metro Vancouver un modèle de point de transit du fret, il est temps qu'Ottawa, la province et Port Metro Vancouver se retroussent les manches pour résoudre une fois pour toutes de façon proactive ce problème chronique. 

The strike resulted in unspecified volumes of cargo being diverted to U.S. ports on the West Coast. It had also left hundreds of millions of dollars of cargo, notably destined for retail outlets, stranded at Vancouver terminals.

An unfortunate timing

Frankly, the timing of the dispute was most unfortunate. It came at a time when Canada had just inked a major free trade deal with South Korea. No doubt the Koreans are now wondering whether entering a deal with a country that has difficulty shipping products such as beef to market was prudent.

And, it came at a time when Canada is deeply involved in negotiating a major free trade agreement with the Trans-Pacific Partnership, including United States, Japan, Canada, Australia, Mexico, Malaysia, Singapore, Chile, Peru, New Zealand, Vietnam and Brunei.

To say Canada's reputation as a reliable shipper of goods has been tarnished would be an understatement.

Industries that rely on Canada's largest port for Just-In-Time cargo have once again been hit by the shutdown of truck service. Rotting beef in containers and, presumably pork, vegetables, fruit and other perishable goods were destined to be discarded. Auto parts, retail goods needed for summer sales and people's household effects have been delayed and, to make matters worse, the recipients who are innocent bystanders with containers stuck at Vancouver's docks had to pay steep storage fees.

Port Metro Vancouver, the federal government and the Province are to be commended for reaching a solution to an extremely complex and tense work stoppage reasonably quickly.

However, it should never have come to this.

Ottawa, the Province and industry have put a huge amount of time and taxpayer dollars into negotiations over the past few years in an effort to expand trade with much of it targeted at Port Metro Vancouver and the Port of Prince Rupert. The Government, together with industry, have also spent billions of taxpayer dollars on an Asia Pacific Corridor to ensure goods move to Canada's West Coast ports efficiently.

The problem of container loading efficiency is not as easy or as quick to solve. However, Global Container Terminals that operates Vancouver's Deltaport and Vanterm terminals is experienced in state-of-the-art box handling technology, including robotics, at their terminals in Bayonne, New Jersey and Staten Island, New York and should be able to provide some answers.

Surely, with the amount of time and money that's gone into promoting and diversifying Canada's international trade and holding Port Metro Vancouver up as this country's shining example of the country's largest gateway, it's time for Ottawa, the Province and Port Metro Vancouver to step in and proactively solve this recurring problem once and for all. 



Bruce Barnard

Tensions croissantes dans les ports européens

Sur le front de mer d'Europe du Nord, on se prépare à une lutte féroce pour le marché des conteneurs alors que les nouvelles alliances P3 et G6 regroupent leurs services avec en toile de fond une croissance du trafic anémique et une surcapacité de plus en plus grande compte tenu de l'entrée en service de nouveaux terminaux.

Les tensions auxquelles l'industrie est soumise sont apparues au grand jour en mars lorsque Rotterdam, le plus grand port européen pour conteneurs, s'est plaint de perdre un million de conteneurs par année parce que ses rivaux allemands et belges, principalement Hambourg et Anvers, profiteraient d'un appui financier inéquitable de leurs gouvernements.

Rising tensions grip European container ports

The north European waterfront is bracing for a bitter battle for containers with the newly-formed P3 and G6 carrier alliances consolidating services against a backdrop of sluggish traffic growth and rising overcapacity as massive new terminals come on stream.

The tensions gripping the industry were highlighted in March when Rotterdam, Europe's biggest box hub, claimed it's losing around a million containers a year because German and Belgian rivals, mainly Hamburg and Antwerp, receive unfair financial support from their governments.

Rotterdam, which handled 11.62 million 20-foot equivalent units in 2013, would boost volume by seven



The Port of Antwerp has geared up its competitive capacity to consolidate market share on the critical Hamburg–Le Havre port range.

The Port d'Anvers a amélioré sa compétitivité pour consolider sa part de marché dans l'axe Hambourg–Le Havre.

Selon une étude commandée par le port néerlandais, Rotterdam, par où ont transité 11,62 millions de conteneurs équivalents 20 pieds (EVP) en 2013, verrait ce chiffre gonflé de 7 % par l'abolition de ces subventions étrangères, voire de 10 % si les coûts du dragage de l'Elbe, de la Meuse et de l'Escaut, les fleuves qui relient Hambourg et Anvers à la mer, étaient pris en compte.

Rotterdam fait du lobbying auprès de la Commission européenne et du Parlement européen pour obtenir des règles du jeu équitables et presse le gouvernement des Pays-Bas de défendre ses intérêts à Bruxelles.

Il est toutefois certain que la question sera reléguée aux oubliettes et que Rotterdam devra vivre avec le système actuel dans un avenir prévisible.

Tout n'est pourtant pas négatif dans l'industrie maritime de l'Europe du Nord. Hambourg, le deuxième plus grand port pour conteneurs d'Europe, a fait mentir la tendance à la baisse en 2013 avec une pointe de 4,4 % qui a porté le trafic à 9,3 millions d'EVP à la faveur d'une hausse de 10 % dans le transport maritime courte distance et les activités de collecte/distribution, et grâce également à la vigueur des exportations allemandes vers l'Asie. Hambourg a augmenté sa part de marché aux dépens de Rotterdam, qui a attribué son recul de 2,1 % à la perte de clientèle de la Baltique au profit de son rival allemand ainsi que d'Anvers, en baisse de 0,7 %, à 8,58 millions d'EVP.

Les conditions du marché seront plus difficiles cette année, même pour Hambourg, qui anticipe une augmentation modeste du trafic.

L'«éléphant dans la pièce» à Rotterdam

L'éléphant dans la pièce est le gigantesque projet Maasvlakte 2 à Rotterdam. Cet énorme investissement dans le secteur des conteneurs, le plus important en sol européen, va créer deux terminaux qui ajouteront 8,5 millions d'EVP par année de capacité à compter du quatrième trimestre. Une grosse part du trafic proviendra des installations existantes du port, mais il y aura assurément une capacité excédentaire qui rendra la concurrence encore plus âpre dans l'axe Le Havre-Hambourg.

Et tout cela alors que deux autres terminaux inaugurés récemment, London Gateway et Jade Weser dans le port allemand de Wilhelmshaven, cherchent désespérément à remplir leurs postes à quai vides.

Le London Gateway d'une capacité de 1,5 million d'EVP par année, qui appartient à DP World de Dubaï, n'a attiré qu'un seul service régulier – entre l'Europe et l'Afrique du Sud – depuis son ouverture début novembre et ajoutera en mai deux services relativement modestes, Amérique du Sud et Australasie, exploités par les armements allemands Hapag-Lloyd et Hamburg-Sud. Le terminal devra attirer des services plus importants pour amortir son coût de 2,4 milliards de dollars et la cible la plus probable (à cause de sa proximité), c'est Felixstowe, le plus important pôle d'échange de conteneurs du Royaume-Uni, qui appartient à Hutchison Ports de Hong Kong.

Jade Weser, seul terminal à conteneurs en eau profonde d'Allemagne, qui a ouvert ses portes en septembre 2012, risque de devenir un éléphant blanc. On n'y a manutentionné qu'un

percent if these foreign subsidies were outlawed, a study commissioned by the Dutch port claimed. That would rise to 10% if the cost of dredging the Elbe, Mass and Scheldt rivers that connect Hamburg and Antwerp to the open sea were are factored in.

Rotterdam is lobbying the European Commission and the European Parliament to create a level playing field across the waterfront and is pressing the Dutch government to take up its case in Brussels.

But the issue is sure to get lost in the long grass and Rotterdam will have to live with the current system for the foreseeable future.

Nevertheless, it's not all gloom across the north European industry. Hamburg, Europe's second largest box port, bucked the downward trend with a 4.4% spike in 2013 traffic to 9.3 million TEUs that was driven by a 10% surge in Baltic short sea and feeder trade and strong German exports to Asia. Hamburg increased its market share at the expense of Rotterdam, which attributed its 2.1% decline partly to the loss of Baltic business to its German rival, and third-ranked Antwerp which was down 0.7% at 8.58 million TEUs.

Market conditions will be tougher this year, even for bullish Hamburg, which is eyeing a modest rise in traffic.

Rotterdam's 'elephant in the room'

The elephant in the room is the giant Maasvlakte 2 project in Rotterdam, Europe's biggest container investment, whose two terminals will add some 8.5 million TEUs/year capacity, starting in the fourth quarter. A large chunk of the traffic will come from existing facilities in the port, but there's sure to be excess capacity that will sharpen competition across the Le Havre-Hamburg range.

All this at a time when two other recently opened facilities, London Gateway and Jade Weser in the German port of Wilhelmshaven, are desperately seeking to fill their empty berths.

The 1.5 million TEUs-a-year London Gateway, owned by Dubai's DP World, has attracted just one regular service – between Europe and South Africa – since it opened in early November and will add two relatively modest South America, Australasia services operated by German carriers Hapag-Lloyd and Hamburg-Sud in May. The terminal has to land bigger services to pay back its \$2.4 billion cost and the most likely target is neighbouring Felixstowe, the UK's largest box hub owned by Hong Kong's Hutchison Ports.

Jade Weser, Germany's only deep-water container terminal, which opened in September 2012, risks becoming a white elephant after handling a meagre 76,265 TEUs in its first year of operation, just a fraction of the forecasted 600,000 TEUs, most of which it was expected to lure from Hamburg and

maigre total de 76 265 EVP dans la première année d'exploitation, une fraction à peine des 600 000 EVP prévus, dont la plus grande part devait être soutirée à Hambourg et Bremerhaven. Jade Weser a été choisi comme port d'escale pour un futur service P3 Asie-Europe, probablement en partie parce qu'une des propriétaires est APM Terminals, société sœur de Maersk Line, membre majeur de l'alliance. Cependant, les perspectives demeurent résolument sombres.

Les horaires des nouveaux services P3 et G6 n'auront probablement pas d'impact important sur les parts de marché des ports – du moins à court terme. Sur papier, Rotterdam semble le grand perdant, puisque le P3 réduit le nombre de services de neuf à quatre, et Anvers, le grand gagnant, car il obtient un quatrième service. En fait, le port néerlandais compte attirer plus de cargaisons de P3 puisque les géants de 18 000 EVP de Maersk ne feront plus escale que dans trois ports européens – Rotterdam, Bremerhaven et Jade Weser de Wilhelmshaven – au lieu de cinq comme c'est le cas à l'heure actuelle.

Il est difficile de savoir si les services P3 et G6 auront le succès prévu dans la seconde moitié de l'année, si bien sûr ils obtiennent l'approbation réglementaire. Ce qui est sûr toutefois, c'est qu'une année angoissante attend les principaux ports européens. **M**

Bremerhaven. It has been chosen as port of call on a forthcoming P3 Asia-Europe service, probably partly due to the fact that it is part-owned by APM Terminals, a sister company of Maersk Line, the leading member of the alliance. But the outlook remains decidedly gloomy.

The new P3 and G6 service schedules aren't likely to have a major impact on ports' market shares – at least not in the short term. On paper, Rotterdam appears to be the big loser, with the P3 cutting the number of services from nine to four and Antwerp, the clear winner, gaining an extra fourth service. In fact, the Dutch port expects to attract more P3 cargo as Maersk's 18,000 TEUs "strings" will only call at three ports in Europe – Rotterdam, Bremerhaven and Wilhelmshaven's Jade Weser – down from five at present.

It's not clear how the P3 and G6 services pan out in the second half of the year, assuming they get regulatory approval. What is clear is that Europe's top ports face a nerve wracking year ahead. **M**

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



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



Michael Broad

President, Shipping Federation of Canada

Président, Fédération maritime du Canada

Urgent: une nouvelle approche pour renouveler notre flotte de brise-glaces

L'hiver 2013-2014 a été particulièrement rigoureux, et les défis associés au mouvement continu de marchandises, que ce soit par le transport routier, ferroviaire ou maritime, ont été nombreux.

Pour la Garde côtière canadienne, les opérations de déglacage ont été difficiles à cause de l'arrivée hâtive de la neige ainsi que des températures glaciales durant plusieurs semaines. Cela a eu pour résultat les conditions de navigation les plus difficiles des vingt dernières années sur les Grands Lacs, le fleuve et le golfe du Saint-Laurent.

Travailler dans ces conditions avec une flotte comportant des brise-glaces lourds qui ont de 30 à 45 années d'utilisation et nécessitant un programme d'entretien et de réparations constant ne rend la tâche que plus difficile. Par ailleurs, il est tout à l'honneur de la Garde côtière canadienne d'avoir assuré un bon niveau de service dans ces conditions.

Le gouvernement a alloué 6 milliards de dollars pour financer la construction d'un nouveau brise-glace polaire, des navires polyvalents ainsi que des aéroglisseurs. Malgré le fait que les investissements projetés incluent la construction de navires polyvalents qui peuvent servir de brise-glaces, aucuns fonds n'ont été alloués pour remplacer les deux brise-glace lourds et les quatre brise-glaces moyens essentiels aux mouvements des navires et des marchandises au sud du 60^e parallèle.

Une partie de ce financement est prévu pour allonger la vie utile des navires, mais la question demeure: combien de temps l'industrie peut-elle encore compter sur un navire âgé de 45 ans?

La politique du gouvernement canadien dicte que ses navires doivent être bâtis au Canada. Nous comprenons ce noble objectif et sommes d'accord qu'une politique supportant la construction au Canada a de nombreux résultats positifs, comme des emplois bien rémunérés pour les citoyens et contribuables ainsi que le développement d'une industrie navale prospère au pays. Cela étant dit, chaque politique doit être flexible dans son application.

Les corridors de commerce situés au sud du 60^e parallèle sont essentiels à l'économie canadienne. La Porte continentale Ontario-Québec offre un accès vital aux marchés étrangers pour les milliers de compagnies situées de l'amont des Grands Lacs jusqu'au golfe du

New approach strongly needed for icebreaker renewal

The winter of 2013 - 2014 has been a particularly brutal one, and keeping Canada's roads, railways and shipping lanes open to move cargo has been a challenge. One group that has faced a daunting task is the Canadian Coast Guard's icebreaking service.

Early snow and continuous sub zero temperatures for weeks on end contributed to the most difficult ice conditions that the Great Lakes, St. Lawrence River and Gulf have experienced in over twenty years.

Working through these conditions with an icebreaking fleet in which the larger units are between 30 and 45 years old, and in constant need of maintenance and repair, has been no picnic to say the least. The men and women of the Coast Guard have performed well with ships that are not always reliable.

The government has provided just over \$6 billion of funding for a new polar icebreaker, science vessels, patrol ships and hovercraft. Although the funding package includes five new medium endurance multi-tasked vessels which can provide some icebreaking capability, no funds have been earmarked for replacing the two "heavy" and four "medium" icebreakers which are so vital to keeping commerce moving south of 60.

Some funding has also been allocated for "life extensions" of the old vessels, but honestly, how much longer can the useful life of a 45 year old ship be extended?

Canadian government policy dictates that government ships be built in Canada. We understand this noble concept and agree that a "Made in Canada" policy has positive outcomes, including good paying jobs for people who pay taxes and the development of a vibrant ship building industry at home. That being said, every policy needs some degree of flexibility.

We cannot forget the huge amount of business that is done in the trade corridors south of 60. The Ontario Quebec Continental Gateway provides vital access to foreign markets for thousands of companies from the upper Great Lakes through the Gulf of St. Lawrence. Manufacturers rely on the gateway

The background of the cover is a high-contrast photograph of a ship's wake. The water is a deep, dark teal, and the wake consists of two prominent, white, frothy bands of water that curve outwards from the center. The ship's hull, visible at the bottom, is a dark, metallic grey. The overall composition is dynamic and emphasizes the power of the sea.

Maritime Magazine

Welcome to / Bienvenue sur
www.maritimemag.com

to receive bulk resources used in their production lines and processes. The gateway's marine industry generates over \$35 billion in economic activity - not to mention the flood prevention, support for remote communities, search and rescue, and other services provided by Canada's Coast Guard.

The polar icebreaker that was originally expected to cost \$750 million is now a \$1.3 billion expenditure that will enter into service sometime in 2022 (if everything goes as planned). According to our sources, if the Canadian government placed an order for a "heavy" icebreaker with a Canadian yard today, it would have to wait eight years for an opening and cost about \$800 million. Moreover, Canadian yards have had little or no experience building icebreakers in the recent past.

It's time the government started thinking of other ways to skin the cat when it comes to icebreaking. Why not make a special case for building offshore? Or chartering in new tonnage financed by the private sector? Or buying newer second hand icebreaking-capable ships in the world market? Surely a case can be made for such special considerations, with a view to renewing a portion of the fleet sooner and at a more reasonable cost. **M**

Saint-Laurent. Les manufacturiers sont dépendants de cet accès afin de recevoir les cargaisons en vrac nécessaires à la production de marchandises. Les activités de l'industrie maritime liées à la Porte continentale génèrent plus de 35 milliards de dollars en activité économique. Cela sans compter les services de la Garde côtière canadienne liés à la prévention des inondations, le soutien aux communautés éloignées, les services de recherche et sauvetage maritimes et autres.

Le brise-glaces polaire devait coûter à l'origine 750 millions; il est maintenant évalué à 1,3 milliard pour une date de début de service en 2022 (sans compter les possibles retards sur l'échéancier actuel). Selon nos sources, si le gouvernement canadien commandait maintenant un brise-glaces lourd à un chantier situé au pays, il faudrait attendre huit ans pour une ouverture dans l'agenda des chantiers afin de pouvoir commencer la construction, et le coût s'élèverait à environ 800 millions. De plus, les chantiers canadiens n'ont que peu ou pas d'expérience récente dans la construction de brise-glace.

Il est temps pour le gouvernement canadien de repenser sa stratégie de déglacage. Pourquoi ne pas faire une exception et permettre la construction à l'étranger? Ou affréter des nouveaux navires financés par ceux qui bénéficient de ces services? Ou encore acheter des brise-glaces déjà existants sur le marché? Pensons, donc à de nouvelles options afin de renouveler la flotte rapidement et à un coût plus raisonnable que ce qui est actuellement envisagé. **M**



Today's Frontiers Tomorrow's Front Lines

Delivering solutions to
the most pressing
operational challenges.



FOUNDED 1862

ABS

www.eagle.org



Au Canada, parmi toutes les régions des États-Unis, c'est le Midwest qui est ciblé comme lieu d'affaires privilégié par trois ports – Montréal, Halifax et Prince Rupert –, deux chemins de fer transcontinentaux, plusieurs entreprises de camionnage et des compagnies maritimes actives sur les Grands Lacs.

Une première raison: la région comprend 12 États qui fournissent à eux seuls plus du cinquième du PIB des États-Unis. L'Illinois, l'Indiana, l'Iowa, le Kansas, le Michigan, le Minnesota, le Missouri, le Nebraska, le Dakota du Nord, l'Ohio, le Dakota du Sud et le Wisconsin représentent un marché attrayant de 68 millions de consommateurs.

Chicago, importante plaque tournante de commerce et de transport, est la troisième plus grande ville des États-Unis. Avec sa banlieue, cette ville forme la première

Among the regions of the United States, the Midwest has been singled out as a prime business target by three Canadian ports in particular – Montreal, Halifax and Prince Rupert – as well as by Canada's two transcontinental railways, a number of trucking firms and shipping lines engaged in the Great Lakes trades.

First of all, the region consists of 12 states that alone account for over one fifth of U.S. GDP. The states of Illinois, Indiana, Iowa, Kansas, Michigan, Minnesota, Missouri, Nebraska, North Dakota, Ohio, South Dakota and Wisconsin offer a strong consumer market of 68 million.

The great commercial and transportation hub of Chicago is the third largest city in the United States.



G.L.SI/CI/AV/LSL

Prime target for key Canadian ports, railways and shipping lines

Cible prioritaire des grands ports canadiens, des chemins de fer et des compagnies maritimes

Leo Ryan

Situated on Lake Michigan, the stunning City of Chicago is the leading commercial centre and transportation hub in the Midwest region of the United States.

Située sur le lac Michigan, la superbe ville de Chicago est le principal carrefour de transport et de commerce du Midwest des États-Unis.

agglomération du Midwest (près de 10 millions d'habitants), suivie dans l'ordre de Detroit, Minneapolis-St. Paul, Saint Louis, Cincinnati, Cleveland et Kansas City.

L'économie du Midwest est assez équilibrée, reposant principalement sur l'industrie lourde et l'agriculture, alors que le secteur financier et les services y prennent de plus en plus d'importance.

Comme les vents contraires structurels qui freinaient l'économie des États-Unis faiblissent, Merrill Lynch prévoyait récemment que la croissance du PIB des États-Unis s'accélérerait pour passer de 2,2 % en moyenne depuis quatre ans à 2,6 % en 2014 puis à 3,2 % en 2015.

Grâce à l'amélioration des indicateurs des dépenses à la consommation et du secteur des services, l'indice économique du Midwest (IEM) a atteint en décembre dernier son

Chicago and its suburbs form the biggest Midwest metropolitan area with nearly 10 million people, followed by Detroit, Minneapolis-St. Paul, Saint Louis, Cincinnati, Cleveland and Kansas City.

Economically speaking, the Midwest is pretty balanced between heavy industry and agriculture, with finance and services increasingly important.

With structural headwinds fading in the United States economy, Merrill Lynch recently forecast that U.S. GDP growth will accelerate from an average of 2.2% in the last four years to 2.6% in 2014 and 3.2% in 2015.

Led by improvements in the service sector and consumer spending indicators, the Midwest Economy Index reached its highest level last December

sommet depuis 2012. «Le niveau de l'ITEM en décembre montre que la croissance économique du Midwest a dépassé le niveau normalement prévisible compte tenu du taux de croissance de l'économie nationale», a commenté la Federal Reserve Bank de Chicago. La hausse soudaine de la production d'automobiles a été un facteur contributif.

Les marchés du nord-est et du Midwest des États-Unis comptent pour plus du quart du trafic total conteneurisé à Montréal qui atteint 1,35 million d'EVP.

Le Port de Montréal veut faire plus d'affaires dans le Midwest

Selon Tony Boemi, vice-président, Croissance et développement, à l'Administration portuaire de Montréal, le Port de Montréal demeure dans l'ensemble, grâce à l'excellence de ses liaisons intermodales et de ses services océaniques, un acteur



MPA/APM

Don Finnerty, regional representative for the Port of Montreal, is enthused over the positive response of shippers.

Don Finnerty, représentant régional du Port de Montréal, est enchanté de la réponse positive des expéditeurs.

since May 2012. "December's value for the relative MEI indicates that Midwest economic growth was higher than would typically be suggested by the growth rate of the national economy," commented the Federal Reserve Bank of Chicago. The surge in automobile production has been a contributing factor.

The U.S Midwest and Northeast markets represent more than one quarter of Montreal's overall container business, which totals 1.35 million TEUs.

Port of Montreal's expanding Midwest business

Generally speaking, Montreal remains dominant on North America's East Coast in the container trade with Northern Europe, thanks to excellent intermodal connections and ocean services, says Tony Boemi, Vice-President 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



नमस्कार TO ALL OUR PARTNERS IN MUMBAI

Conveniently linked to Mediterranean and North European transshipment ports. Strategically located 1600 km inland. Offering access to 40 million North American consumers within one trucking day, and another 70 million within two rail days.

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

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



dominant sur la côte est de l'Amérique du Nord pour ce qui est des échanges conteneurisés avec l'Europe du Nord.

Un facteur important pour accroître la pénétration du marché du Midwest par Montréal, c'est la présence sur place d'un représentant régional du Port, Don Finnerty, directeur, Croissance et développement pour les États-Unis.

Interrogé sur la raison pour laquelle bien des expéditeurs étasuniens – comme Chrysler, qui utilise le port sur une base hebdomadaire – choisissent d'acheminer leurs marchandises par Montréal au lieu des États-Unis, M. Finnerty a déclaré: «Pour les clients du Midwest, le temps de transit, les prix concurrentiels et l'efficacité intermodale sont certainement des considérations qui expliquent le choix de Montréal.»

«À cause de sa situation stratégique à 1 000 milles à l'intérieur des terres, Montréal est le port international pour conteneurs le plus proche de gigantesques marchés de consommation comme Toronto, Detroit et Chicago. Nous sommes reliés directement aux réseaux ferroviaires du CN et du CP – et à moins de deux jours de train de plus de 70 millions de consommateurs.»

M. Finnerty a fait valoir que le Port de Montréal est un guichet unique qui donne accès directement à des ports d'escale d'Europe, de la Méditerranée, de l'Amérique latine et de l'Afrique du Sud. C'est aussi une fenêtre sur le commerce mondial par l'intermédiaire de ports de transbordement de la Méditerranée, d'Europe et des Caraïbes. «Et Montréal offre la route la plus courte entre l'Europe et la Méditerranée d'une part, et le centre de l'Amérique du Nord d'autre part.»

«Desservi hebdomadairement par les principaux transporteurs mondiaux, CMA CGM, Maersk Line, Hapag-Lloyd, MSC et OOCL, le Port de Montréal est bien placé pour continuer sur sa lancée», a déclaré M. Finnerty avant de rappeler que «depuis mai 2013, Montréal est en mesure d'accueillir les plus grands navires post-Panamax».

Growth and Development for the Montreal Authority.

A key factor in enhancing Montreal's penetration of the Midwest market is the port's on-the-spot regional representative, Don Finnerty, Director, Growth and Development, U.S.A.

Asked why so many U.S. shippers – like Chrysler, which uses the port on a weekly basis – choose to route cargo over Montreal as opposed to U.S. ports, Mr. Finnerty stated: "For customers in the Midwest, transit time, competitive pricing and intermodal efficiency are certainly a driving factor for choosing the Port of Montreal."

"With Montreal strategically located 1,000 miles inland, we are the closest international container port to such major consumer markets as Toronto, Detroit and Chicago. We are directly connected to CN and CP Rail networks – and within two rail days to more than 70 million consumers."

Mr. Finnerty noted that Montreal is a One-Stop port with direct ports of call in Europe, the Mediterranean, Latin America and South Africa. It also connects world trade through transshipment ports in the Mediterranean, Europe and the Caribbean. "And Montreal offers the shortest route from Europe and the Med to the heartland of North America."

"With dedicated weekly service from leading global carriers, CMA-CGM, Maersk Line, Hapag-Lloyd, MSC, and OOCL, the Port of Montreal is well positioned to continue to grow," Mr. Finnerty said before also recalling that "since May 2013, Montreal is now able to handle the larger post-Panamax vessels."

Port of Halifax bullish on Midwest

At the Port of Halifax, Karen Oldfield, President and CEO of the Halifax Port Authority, is strongly



CN freight trains are a familiar sight in Chicago as part of an extensive network in North America.

Les trains de marchandises du CN sont une vision familière à Chicago qui fait partie du vaste réseau nord-américain du transporteur.



SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP



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

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

Fax: 514 254-4298
www.mtrtml.com



Algoma Central Corporation's bulk carrier, the **M/V ALGOSOO**, sailing through Michigan's Lake St. Clair, nestled between Lake Huron and Lake Erie.

Le vraquier **ALGOSOO** d'Algoma Central Corporation sur le lac St. Clair, situé entre les lacs Huron et Érié dans le Michigan.

Le Port de Halifax a bon espoir d'attirer une clientèle du Midwest

Au Port de Halifax, Karen Oldfield, PDG de l'Administration portuaire de Halifax, est très optimiste quant aux perspectives d'affaires dans le Midwest.

Tout comme Montréal, le Port de Halifax a un représentant dans le Midwest, région qui fournit 22 % de ses importations et 13 % de ses exportations conteneurisées. Situé sur la route orthodromique, Halifax est le port nord-américain de la côte Est offrant une gamme complète de services qui est le plus près de l'Europe du Nord.

«Nous voyons des possibilités d'affaires dans le Midwest et nous nous employons activement à les explorer», a déclaré M^{me} Oldfield au *Maritime Magazine*. «L'avenir est aux grands navires dans le transport maritime international. Nous le constatons déjà, car un premier géant de 7 500 EVP a fait escale à Halifax en juillet dernier. Les bâtiments de ce tonnage seront bientôt la norme pour le transport de marchandises sur la côte est de l'Amérique du Nord. Ce sont des navires à qui il faut de grands ports, en eaux profondes et libres de glace. Nous avons déjà pris les mesures nécessaires pour faire en sorte que les deux terminaux à conteneurs commerciaux soient capables de faire face à la croissance.

«Halterm, l'Administration portuaire de Halifax et le gouvernement fédéral investissent des sommes considérables dans le terminal à conteneurs South End, pour prolonger le quai, installer de nouvelles dispositions de triage des camions et de nouvelles guérites et acquérir deux grues super post-Panamax.

«Des travaux de prolongement du quai au terminal à conteneurs Fairview Cove ont été achevés en décembre 2013. Ils vont permettre à Ceres d'y faire accoster simultanément deux navires super post-Panamax.

«L'aménagement continu du Port de Halifax pour accueillir de plus grands navires ainsi que la liaison

bullish about future business with the Midwest.

Like Montreal, the Port of Halifax has a representative in the Midwest, which accounts for 22% of its containerized imports and 13% of its containerized exports. Situated on the Great Circle Route, Halifax is the closest full-service container port to Northern Europe on North America's East Coast.

“We see growth potential in the Midwest markets and we are actively pursuing opportunities,” Ms. Oldfield told *Maritime Magazine*. “The future of the global shipping industry is larger vessels. We are seeing it already with the first of the ‘big ships’ in the 7500 TEU range calling on Halifax this past July. This size of vessel will become the workhorse class, moving goods up and down the east coast of North America.

“These are the type of vessels that require a large, deep, ice-free harbour. We have already taken the necessary steps to ensure both commercial container terminals are positioned for growth.



Fednav's **Federal Satsuki** is pictured calling at the Port of Cleveland.

Le **Federal Satsuki** de Fednav lors d'une escale au port de Cleveland.



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

ferroviaire capitale qu'offre le CN avec le centre du Canada et des États-Unis sont des éléments clés pour permettre d'exploiter le potentiel de ces marchés. Les importations et exportations du Midwest représentent une part considérable des tonnages totaux que nous manutentionnons pour les marchés européens et asiatiques.

«En ce qui concerne les points d'origine du trafic dans le Midwest, ce que nous pouvons dire c'est que le développement de nos affaires dans le Midwest mise sur des rampes ferroviaires du CN à Chicago, Detroit et St. Paul», a déclaré M^{me} Oldfield.

Un rôle vital pour la croissance du CN

Sur ce point, le porte-parole du CN, Mark Hallman, souligne que «le Midwest joue un rôle capital dans la croissance du CN.

«Comme le CN est le seul transporteur ferroviaire offrant le service à partir des trois côtes et une interconnexion avec tous les grands chemins de fer, le Midwest nous permet de concurrencer directement les transporteurs étasuniens de catégorie 1. Par exemple, au Port de Prince Rupert, nous offrons le temps combiné de transport ferroviaire et océanique le plus court vers Chicago.

«Il existe également dans le Midwest d'excellentes possibilités d'acquisition de charges de retour, notamment des céréales, des produits agricoles et des drêches (DDG), ce qui facilite le retour des conteneurs d'exportation à leur point d'origine. Le CN s'est aussi allié avec NS/CSX pour élargir notre offre de produits afin d'inclure des points d'origine et de destination que nous ne desservions pas directement auparavant, notamment la vallée de l'Ohio», a indiqué M. Hallman.

Celui-ci a aussi rappelé que le CN avait investi de grosses sommes dans son réseau et ses installations pour accompagner la croissance de ses clients sur différents marchés. «Nous avons prolongé des voies d'évitement dans le nord de la Colombie-Britannique, en Alberta et dans le nord de l'Ontario; ajouté des voies d'évitement, des voies doubles et des dispositifs de signalisation pour accroître la vitesse sur la ligne principale du CN entre Edmonton et Winnipeg et sur la ligne principale entre Winnipeg et Chicago.»

Au début de 2013, le CN a procédé à une fusion stratégique de l'Elgin, Joliet and Eastern Railway (EJ&E) avec sa filiale Wisconsin Central. Cela a beaucoup

«There has been significant investment by Halterm, the Halifax Port Authority and the Federal Government into the South End Container Terminal. This includes a pier extension, new truck marshaling facilities, new gates and two new super post-Panamax cranes.

«A pier extension at the Fairview Cove container terminal was completed in December 2013. This extension allows Ceres to berth two super post-Panamax vessels simultaneously.

«The continued development of the Port of Halifax to accommodate larger vessels combined with CN's critical rail link to the Canadian and US heartland is a key element to unlocking the potential in these markets. US Midwest imports and exports make up a significant amount of our throughputs with markets in Europe and Asia.

«In terms of where the Midwest traffic originates, what we can say is our US Midwest business development involves CN's rail ramps in Chicago, Detroit and St. Paul», Ms. Oldfield said.

Vital role for CN growth

In this regard, CN spokesman Mark Hallman stresses that «the U.S. Midwest plays a vital role in the growth of CN.

«Being the only railroad to offer service from all three coasts and interchange with all major railways, the U.S. Midwest allows us to compete directly against the U.S. Class 1 carriers. For example, at the Port of Prince Rupert, we offer the fastest combined ocean and rail transit to Chicago.

«Excellent match back opportunities also exist in the Midwest, such as grain, agricultural products and DDG, which helps facilitate the return of export boxes back to origin. CN has also partnered with the NS/CSX to expand our product offerings to include origins/destinations which we were not able to directly service in the past, such as the Ohio Valley, « Mr. Hallman indicated.

He went on to recall that CN has invested significantly in its network and facilities to grow with its customers across a range of markets. «This includes extending sidings in northern B.C., Alberta and northern Ontario; adding sidings, double track and signals to increase velocity to CN's

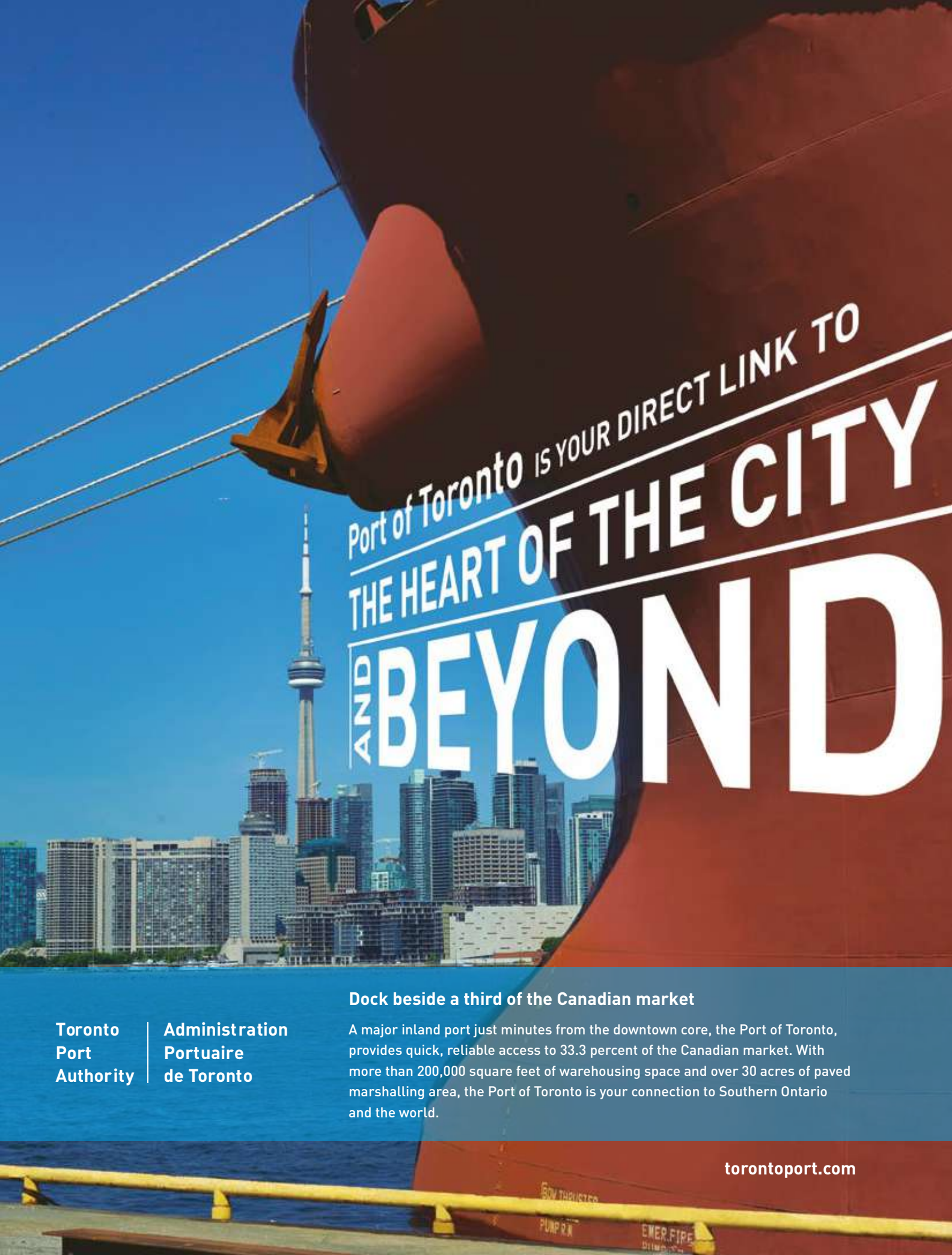


- Complete service to existing mooring winches & drag winches
- Specializing in Collomatic winches
Rebuilt exchange program on winches and components
Specialists in Dowty Pump / Motor rebuilding!
- Supply & rebuild all hydraulic components for selfunloaders, including slew, luffing, tensioning and tunnel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

A large red cargo ship is docked at a pier, with its massive hull and anchor visible. In the background, the Toronto skyline is visible, including the CN Tower and several high-rise buildings. The sky is clear blue. The ship's hull has white text that reads "Port of Toronto IS YOUR DIRECT LINK TO THE HEART OF THE CITY AND BEYOND".

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

amélioré la fluidité des opérations du CN dans la région de Chicago.

«De plus, afin d'appuyer la demande de ses clients, le CN a investi pour ouvrir un nouveau terminal intermodal à Joliet, Ill., une région de plus en plus importante pour les fournisseurs de logistique de tierce partie et les centres de distribution comme Home Depot, Lowes et Walmart. En élargissant notre offre à de nouvelles destinations comme Detroit, Chippewa Falls, Wis., Minneapolis, Decatur, Ill., et Indianapolis, nous sommes en mesure de fournir à nos clients un meilleur accès à des marchés dans lesquels ils ne pouvaient pas nécessairement s'implanter.»

Le CN prévoit par ailleurs investir quelque 2,1 milliards de dollars en 2014 pour accroître la sécurité et l'efficacité de son réseau, améliorer le service et élargir sa clientèle, y compris son réseau dans le Midwest. Les sommes investies sont notamment destinées à l'entretien du matériel, à l'amélioration de la productivité et à l'infrastructure de TI.

De son côté, le réseau du Canadien Pacifique dessert des centres du Midwest comme Chicago, Minneapolis, Duluth et Detroit. Sont aussi actives dans la région, McKeil Marine qui a ajouté à sa flotte un nouveau chaland, le **Huron Spirit**, surtout destiné au transport de matériaux et équipements de construction sur les Grands Lacs d'amont; et Lower Lakes Towing, dont les navires font régulièrement escale dans des centres du Midwest comme Cleveland et Toledo.

mainline between Edmonton and Winnipeg, and our main line between Winnipeg and Chicago.”

Early in 2013, CN completed a strategic inter-corporate merger of the Elgin, Joliet and Eastern Railway (EJ&E) into its Wisconsin Central subsidiary. This has markedly improved the fluidity of CN's operations in the Chicago area.

“Also, in order to support the demand of our customers, CN has recently invested in opening a new intermodal terminal in Joliet, Ill, a growing area for third-party logistics providers and distribution centers such as Home Depot, Lowes and Wal-Mart. By expanding our offering to more destinations, such as Detroit, Chippewa Falls, Wis., Minneapolis, Decatur, Ill., and Indianapolis, we're able to provide our customers better reach into markets they might not necessarily compete in.”

Otherwise, CN plans to invest approximately \$2.1B in 2014 to raise network safety and efficiency, improve service and expand its business, including its network in the U.S. Midwest. This spending includes maintenance of equipment, improve productivity and IT infrastructure.

For its part, Canadian Pacific's network serves such Midwest centres as Chicago, Minneapolis, Duluth and Detroit. Also active in the region are McKeil Marine, which has added a new barge to its fleet, the **Huron Spirit**, primarily deployed to carry construction-related materials in the Upper Great Lakes; and Lower Lakes Towing, whose vessels regularly call at such Midwest centres as Cleveland and Toledo.

SOLVING WITH INGENUITY

GROUP OCEAN.COM

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

OCEAN
MARINE INGENUITY

$$D = \frac{MTBF}{MTBF + MTTF}$$

$$M(t) = P_{ROB} (TTR < t)$$

$$v = f(t)$$

The **Whitefish Bay**, one of the new Trillium Class vessels of Canada Steamship Lines, is pictured at Superior, Wisconsin.

Le **Whitefish Bay**, l'un des nouveaux navires de la classe Trillium de CSL, à Superior, Wisconsin.



CSL

Par ailleurs, des navires de transporteurs canadiens de vrac comme Algoma Central Corporation et CSL font régulièrement escale dans des ports canadiens et étasuniens des Grands Lacs. Un autre acteur important, FALLine de Fednav, fournit depuis 55 ans un service régulier direct entre des ports d'Europe du Nord, du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Sont aussi actives dans la région, McKeil Marine qui a ajouté à sa flotte un nouveau chaland, le Huron Spirit, surtout destiné au transport de matériaux et équipements de construction sur les Grands Lacs d'amont; et Lower Lakes Towing, dont les navires font régulièrement escale dans des centres du Midwest comme Cleveland et Toledo. **M**

Meanwhile, vessels from such Canadian carriers engaged in bulk shipping as Algoma Central Corporation and Canada Steamships Line are calling regularly at U.S. and Canadian Great Lakes ports. Another major player is Fednav's FALLine, which for 55 years has been providing direct liner service between Northern Europe, St. Lawrence and Great Lakes ports.

Also active in the region are McKeil Marine, which has added a new barge to its fleet, the Huron Spirit, primarily deployed to carry construction-related materials in the Upper Great Lakes; and Lower Lakes Towing, whose vessels regularly call at such Midwest centres as Cleveland and Toledo. **M**

Get



to



No matter what – no matter where.

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

Get it there.



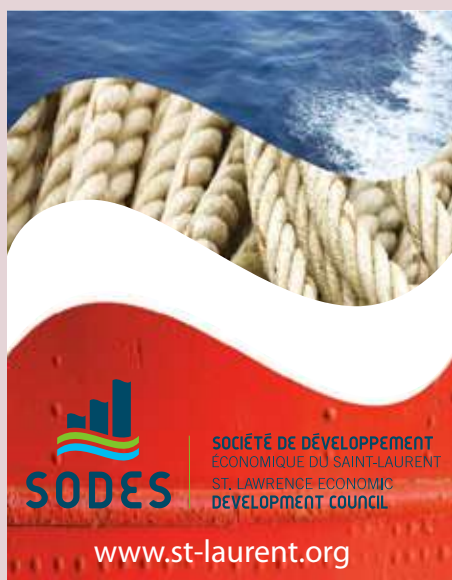
HalifaxGetsItThere.com | 902.426.2620

Commerce Canada-Midwest: les faits saillants

- Les relations commerciales Midwest-Canada atteignent une valeur de plus de 200 milliards de dollars de dollars annuellement et soutiennent plus de 650 000 emplois dans le Midwest.
- Le Canada pèse pour plus de 35 % dans le commerce international du Midwest.
- Le Canada est le principal marché d'exportation pour l'Illinois, le Missouri et le Wisconsin, devant le Mexique, la Chine, le Brésil, l'Australie et le Japon combinés.
- Le Canada est le premier fournisseur étranger de pétrole, de gaz naturel, d'électricité et d'uranium.
- Quelque 30 % des échanges totaux É.-U.-Canada (valeur de plus de 130 milliards) passent par le corridor commercial Windsor-Detroit.
- Plus de 8 000 camions traversent chaque jour le pont Ambassador qui relie Windsor et Detroit et la construction approuvée d'un second pont réduira sensiblement la congestion.
- Le Michigan est, parmi les États du Midwest, le principal partenaire commercial du Canada avec des échanges bilatéraux de plus de 75 milliards.
- Le Great Lakes Global Freight Gateway, groupe de planification stratégique sans but lucratif, examine actuellement les moyens de faire de Detroit un port intérieur sur le modèle de Chicago, qui relierait le sud-est du Michigan à l'Asie en passant par Halifax.
- Pour développer le commerce et les autres relations avec les États du Midwest, le Canada maintient des consulats généraux à Chicago, Detroit et Minneapolis.

Key Facts On Midwest-Canada Trade

- The Midwest-Canada trade relationship is worth more than \$200 billion annually and supports more than 650,000 Midwest jobs.
- Canada accounts for more than 35% of the Midwest's international trade.
- Canada is the largest export market for Illinois, Missouri and Wisconsin, larger than Mexico, China, Brazil, Australia and Japan combined.
- Canada is the leading foreign supplier of oil, natural gas, electricity and uranium.
- About 30% of total U.S.-Canada trade (more than \$130 billion worth) crosses the Windsor-Detroit trade corridor.
- Over 8,000 trucks cross the current Ambassador Bridge between Windsor and Detroit each day, and construction of an approved second bridge will significantly reduce congestion.
- Among the Midwest states, Michigan is Canada's top trading partner, with two-way exchanges exceeding \$75 billion.
- The Great Lakes Global Freight Gateway, a non-profit strategic planning group, is currently exploring steps to transform Detroit into an inland port, much like Chicago, connecting southeast Michigan to Asia via the Port of Halifax.
- To expand trade and other relations with Midwest states, Canada covers the region through Consulate General offices in Chicago, Detroit, and Minneapolis.



Depuis/Since 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
- Rester informé sur l'actualité maritime
- Participer à des événements de promotion
- Et bien plus!

Join SODES and help the maritime industry grow

It is also:

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



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



Spliethoff

*Loading at Antwerp in early April for its maiden voyage to Cleveland was Spliethoff's **MV Fortunagracht**. Cargo loaded included containers, a transformer and other breakbulk project cargo.*

Le **Fortunagracht** de Spliethoff chargé à Anvers au début d'avril pour son voyage inaugural à Cleveland. La cargaison était constituée de conteneurs, d'un transformateur et d'autres marchandises générales destinées à divers projets.

New Cleveland-Europe Express liner service a 'game-changer'

Le nouveau service Cleveland-Europe Express change la donne

Leo Ryan

Selon William Friedman, président-directeur général du Port de Cleveland, le nouveau service de ligne va «changer la donne pour les fabricants de la région».

Betty Sutton, administratrice de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, a pour sa part déclaré avec enthousiasme: «C'est une bougie d'allumage dans le réseau, une bougie d'allumage qui laisse entrevoir de grandes choses pour le réseau de la Voie maritime et ses usagers.»

Il est bien sûr question dans ces commentaires élogieux du Cleveland-Europe Express (CEE) que lançait ce printemps le Groupe Spliethoff, principal armement des Pays-Bas avec

William Friedman, President and CEO of the Port of Cleveland has called it "a game-changer for manufacturers in the region."

Betty Sutton, Administrator of the Saint Lawrence Seaway Development Corporation, has enthusiastically declared: "There's a spark in the System – a spark that holds the potential for more big things to come for the Seaway System and its users."

These glowing remarks, of course, refer to the Cleveland-Europe Express (CEE) launched this spring by the Spliethoff Group, the largest shipowner in The



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

Call us first!
514-640-3138



**URGENCE
MARINE INC.**

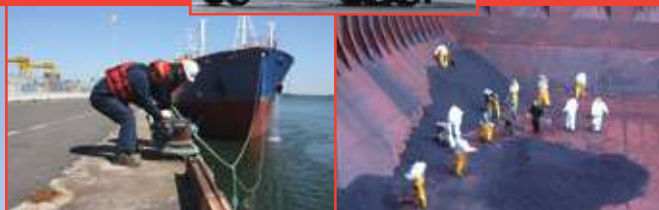
Since 1981...



**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



GREEN MARINE / ALLIANCE VERTE
PARTENAIRES

www.urgencemarine.com

Netherlands with a fleet of more than 100 multi-purpose vessels. It is the first combined container and general cargo shipping service in many years between Cleveland, Ohio and Northern Europe. It is a direct monthly service with sailing time of 13 days.

The inaugural voyage across the Atlantic was carried out by the MV *Fortunagracht*, which was scheduled to arrive in Cleveland in mid-April after departing in early April from the Spliethoff European base port of Antwerp.

Advocates of the service estimate that it will permit regional companies to ship their goods four days faster than using water, rail and truck routes via U.S. East Coast ports.

Even when the Seaway is closed during the winter months, Spliethoff has indicated it will be a year-round service.

"During the closing period, cargoes will be taken via a port on the U.S. East Coast. Cargo will vary from containers, project cargoes, yachts, windmill equipment, heavy lift, breakbulk cargo, various steel cargoes and dry bulk," said a Spliethoff press release from Amsterdam.

"Spliethoff has vast experience with sailings to the Great Lakes and sees great potential in this new contract," the press release continued. "The partnership will mean that more European businesses can reach the Midwestern American markets and vice versa.

"The pattern of steel in, grain out makes Cleveland a busy but import-laden port in a state with increasing exports. Many Ohio manufacturers truck and rail their products to East Coast ports to reach Europe, as not many ships were available in Cleveland. That's now going to change."

Mr. Friedman estimates that the CEE could ship between 250,000 and 400,000 tons of cargo annually.

The CEE has been touted as the fastest and greenest route between the heartland of North America and Europe.

Seaway's Betty Hutton enthusiastic

"This is big!" exclaimed Ms. Sutton in a long commentary published in the winter edition of the *Seaway Compass* in-house publication of Washington's Saint Lawrence Seaway Development Corporation.

"With the CEE, it will be easier for manufacturers and shippers to connect with the rest of the world – which raise the profile of the entire system," Ms Sutton emphasized.

"Cleveland is already an important international port," she said, "but with the introduction of the CEE, it will play an even more important role as part of the global trade system." **M**

sa flotte de plus de 100 navires polyvalents. Il s'agit du premier service mixte de transport maritime de conteneurs et de divers à relier Cleveland, Ohio, à l'Europe du Nord depuis très longtemps. C'est un service mensuel direct avec des départs tous les 13 jours.

La traversée inaugurale de l'Atlantique a été effectuée par le **Fortunagracht**, qui devait arriver à Cleveland à la mi-avril après être parti au début d'avril d'Anvers, port d'attache européen de Spliethoff.

Les partisans du service estiment que celui-ci va permettre aux compagnies régionales d'expédier leurs marchandises quatre jours plus vite que par bateau, par train et par camion en passant par des ports de la côte est des États-Unis.

Spliethoff a fait savoir que le service sera continu, même au cours des périodes de fermeture de la Voie maritime en hiver. «Pendant la fermeture, les marchandises passeront par un port de la côte est des États-Unis. Le service acheminera des conteneurs, des cargaisons spéciales, des yachts, du matériel d'éoliennes, des colis lourds, des marchandises diverses, différents produits d'acier et du vrac sec», selon un communiqué de presse de Spliethoff diffusé à Amsterdam.

«Spliethoff a beaucoup d'expérience de la navigation sur les Grands Lacs et entrevoit d'énormes possibilités pour ce nouveau contrat», mentionne le communiqué de presse. «Ce partenariat va permettre à plus d'entreprises européennes d'atteindre les marchés du Midwest et vice versa.»

«Cleveland, qui sera un port d'arrivée pour l'acier et de sortie pour les céréales, deviendra un port achalandé, mais où les importations prédomineront dans un État où les exportations sont en croissance. Bien des fabricants de l'Ohio expédiaient leurs produits par camion et par train vers les ports de la côte Est à destination de l'Europe, car il n'y avait pas beaucoup de navires accessibles à Cleveland. Cela va maintenant changer.»

M. Friedman estime que le CEE pourrait transporter entre 250 000 et 400 000 tonnes de fret annuellement.

Le CEE se pique d'être la route la plus rapide et la plus verte entre le centre de l'Amérique du Nord et l'Europe.

Betty Sutton est enthousiaste

«C'est extraordinaire!», s'est exclamée M^{me} Sutton dans un long commentaire paru dans l'édition d'hiver de *Seaway Compass*, publication interne de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation de Washington.

«Grâce au CEE, il sera plus facile pour les fabricants et les expéditeurs d'avoir accès au reste du monde, ce qui va profiter à l'ensemble du réseau», a souligné M^{me} Sutton.

«Cleveland est déjà un port international de premier plan, a-t-elle déclaré, mais le lancement du CEE lui permettra de jouer un rôle encore plus important dans le système commercial mondial.» 



We Can Go Where The Big Ships Go...



...and Also Where They Can't!



LOWER LAKES TOWING LTD. LOWER LAKES TRANSPORTATION COMPANY

**P. O. Box 1149, 517 Main Street
Port Dover, Ontario N0A 1N0**

Telephone 519-583-0982

Fax 519-583-1946

lowerlakes@kwic.com





Le marché mondial des cargaisons spéciales et des colis lourds devrait rebondir en 2014, selon Allyn International, cabinet logistique privé de Floride. Et le moment ne peut être plus opportun puisque les transporteurs de divers et de colis lourds sont sur le point de prendre livraison des navires polyvalents commandés il y a quelques années.

Sur la côte étasunienne du golfe du Mexique, des projets sont prévus dans les secteurs chimique, pétrochimique et du raffinage, tandis que des constructions

Globally, the project cargo/heavy lift market is expected to pick up in 2014, according to Allyn International, a privately-held Florida-based logistics firm. The timing is good as breakbulk and heavy lift carriers will take delivery of the multipurpose vessels they ordered a couple of years ago.

Along the US Gulf Coast, chemical, petrochemical and refining projects are being planned, while energy-related projects for natural gas extraction are being constructed in Montana and the Dakotas.



Canadian ports see growing project cargo opportunities

Davantage de cargaisons spéciales pour les ports du Canada

Kathlyn Horibe

*Pictured passing through the St. Lawrence Seaway in Montreal, Fednav's **Federal Kivalina** transports beer tanks from Europe destined for Milwaukee, Wisconsin.*

Le **Federal Kivalina** de Fednav, chargé de réservoirs de bière provenant d'Europe et destinés à Milwaukee, Wisconsin, vu ici dans la Voie maritime du Saint-Laurent à Montréal.

reliées au domaine de l'énergie sont en cours au Montana et dans les deux Dakotas pour l'extraction du gaz naturel.

Les installations de production d'énergie éolienne ont augmenté de plus de 12 % dans le monde l'an dernier, selon le Global Wind Energy Council, qui prévoit également un taux de croissance considérable en 2014, puisque de nouveaux projets d'énergie éolienne majeurs vont démarrer au Canada et aux États-Unis et que les marchés émergents d'Afrique, d'Asie et d'Amérique latine continuent sur leur lancée.

Wind energy installations around the world rose by over 12 per cent last year, according to the Global Wind Energy Council, which expects the global growth rate for 2014 installations to rise significantly as major new Canadian and US wind energy projects come on stream and emerging markets in Africa, Asia and Latin America continue to build momentum.

In its January 30 update to the 2014 Canadian Drilling Activity Forecast, the Petroleum Services Association of Canada (PSAC) increased its forecasted number

Dans ses prévisions actualisées au 30 janvier des activités de forage au Canada en 2014, la Petroleum Services Association of Canada (PSAC) a augmenté le nombre prévu de puits forés à 10 930, soit 1,2 % de plus que les projections d'octobre 2013.

«Nous relevons un peu nos prévisions à cause des niveaux d'activité plus élevés que prévu à la fin de 2013, surtout dans le centre de l'Alberta et dans diverses régions de la Saskatchewan», a déclaré Mark Salkeld, PDG de la PSAC, l'association nationale qui représente les secteurs des services, de l'approvisionnement et de la fabrication de l'industrie pétrolière amont.

Selon la plus récente Note de conjoncture du Conference Board, la croissance économique au Nunavut, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Yukon devrait, dans les prochaines années, dépasser largement celle de la plupart des autres régions du Canada.

Pour ce qui est des projets de GNL, Chevron/Apache a adjugé au consortium JGC/Fluor en janvier un contrat pour diriger tous les services d'ingénierie-approvisionnement-construction pour l'usine de GNL prévue à Bish Cove, près de Kitimat. En Colombie-Britannique, 11 différents projets de GNL sont proposés entre Kitimat et Prince Rupert (cinq nouveaux terminaux méthaniens prévus à cet endroit).

Ports de la côte du Pacifique

Doug Peterson, directeur du Marketing et des Ventes au Port de Nanaimo, a déclaré: «Nous prévoyons qu'en 2014, nos cargaisons spéciales nous viendront des projets hydroélectriques/services publics et des industries de la construction participant aux projets de GNL en C.-B. Nous espérons plus précisément contribuer au remplacement de la centrale John Hart et aux projets de GNL sur la côte nord.»

En 2013, le Port a manutentionné 865 tonnes métriques de cargaisons spéciales (15 347 tonnes en 2012). Selon M. Peterson, «les cargaisons spéciales ont été rares: la seule était constituée d'équipement papetier provenant du démantèlement de l'usine de pâte à papier Catalyst de Campbell River qui était expédié en Indonésie».

Le Port n'a pas de projets immédiats pour améliorer les infrastructures à son principal terminal de Duke Point. On prévoit néanmoins installer au quai général de Nanaimo une grue pour charges lourdes destinée à la manutention des conteneurs et des cargaisons spéciales. Le gouvernement fédéral a accordé une subvention de contrepartie de 4,65 millions de dollars pour l'achat de cette grue mobile à haut débit.

L'an dernier, les deux terminaux de divers de Port Metro Vancouver, Fraser Surrey Docks et Lynnterm, ont manutentionné un million de tonnes métriques environ, à peu près le même volume qu'en 2012. Les cargaisons spéciales qui ont transité par ces deux terminaux étaient reliées à la production pétrolière et gazière, à la construction de pipelines, à la construction générale, à l'industrie pétrochimique, à la production d'énergie hydroélectrique, à l'éolien et aux mines.

Doug Mills, représentant principal de compte, Expansion du commerce à Port Metro Vancouver, a déclaré: «Les cargaisons spéciales proviennent de fabricants d'un peu partout dans le monde, et le gros des importations nous

of wells drilled, namely rig releases, to 10,930 wells, an increase of 1.2 per cent from projections released in October 2013.

«We are adjusting our numbers slightly upward due to stronger than expected activity levels at the close of 2013, specifically in central Alberta and various regions in Saskatchewan», said Mark Salkeld, President & CEO of PSAC, the national trade association representing the service, supply and manufacturing sectors within the upstream petroleum industry.

According to the Conference Board's most recent Territorial Outlook, economic growth in Nunavut, the Northwest Territories and the Yukon over the next few years is expected to easily outpace growth in most other Canadian regions.

Regarding LNG projects, Chevron/Apache awarded the JGC/Fluor consortium with a contract in January to lead all engineering, procurement and construction services for the proposed Kitimat LNG plant at Bish Cove near Kitimat. In British Columbia, eleven different LNG projects are being proposed between Kitimat and Prince Rupert, with the latter planning five new LNG terminals.

Pacific Coast ports

Doug Peterson, Manager of Marketing and Sales, Port of Nanaimo, said, «We anticipate that the 2014 project cargo opportunities will come from the utilities/hydro electric projects and the construction industries involved in proposed LNG projects in BC. More specifically, we hope to play a role in the John Hart Generating Station replacement project and the LNG projects on the north coast.»

In 2013, the port handled 865 metric tons of project cargo compared to 15,347 metric tons in 2012. Mr. Peterson explained, «Project cargo business for us was limited and the only cargo of this nature that we handled was paper mill equipment from the dismantled Catalyst Paper mill in Campbell River that was sent to Indonesia.»

The port has no immediate plans to improve the infrastructure at its main terminal at Duke Point. However, it will install a heavy lift crane at the Nanaimo Assembly Wharf that can be used for both container handling and project cargo. The federal government contributed \$4.65 million in matching funds to purchase the high-speed mobile crane.

Last year, Port Metro Vancouver's two breakbulk terminals, Fraser Surrey Docks and Lynnterm, handled approximately one million metric tons, about the same volume as in 2012. Oil and gas production, pipeline construction, general construction, petrochemicals, hydro energy, wind energy and mining provided project cargo opportunities for these two terminals.

Doug Mills, Senior Account Representative, Trade Development, Port Metro Vancouver, said, «Project cargo originates from manufacturers from around the world, with the bulk of imports received from China, Korea and Japan. Destinations include major resource projects throughout Western Canada.»

One recent heavy lift move included a yellow C-

DELIVERING SERVICE & EXPERTISE AU-DELÀ DES ATTENTES



Lloyd's List Awards
North American Maritime | 2014



W i n n e r
Environment Award



FEDNAV

DELIVERING A HIGHER STANDARD
AU-DELÀ DES ATTENTES



www.fednav.com



Heavy lift move involving equipment for Seaspans 300-tonne gantry crane, largest in Canada, at Vancouver Shipyards.

Transport de colis lourds comprenant de l'équipement pour le portique de 300 tonnes de Seaspans, le plus grand du Canada, à Vancouver Shipyards.

arrivent de Chine, de Corée et du Japon. Elles sont destinées aux grands projets d'exploitation des ressources de l'Ouest canadien.»

Un colis lourd transporté récemment était un composant d'un empileur/appareil de reprise de charbon provenant d'Asie. Déchargé d'un navire de Gearbulk, il était destiné à l'installation de manutention du charbon de Westshore Terminals à Vancouver. Un autre colis lourd transporté a été une nouvelle grue à portique de 300 tonnes, la plus grande du Canada, destinée au chantier maritime Vancouver Shipyards de Seaspans.

En ce qui concerne les améliorations aux infrastructures, M. Mills a ajouté: «La Porte de Vancouver est au beau milieu de la plus importante période d'investissement dans les infrastructures de transport de son histoire: plus de 9 milliards de dollars de projets sont annoncés à ce jour. Ces investissements des gouvernements fédéral, provincial et municipal, du Port, des sociétés ferroviaires et des partenaires, sont destinés à garantir la capacité de la Porte pour les prochaines années.»

Ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent

Bruce Wood, PDG de l'Administration portuaire de Hamilton (APH), a déclaré: «Les perspectives sont excellentes pour Hamilton dans plusieurs secteurs en 2014, notamment l'acier marchand et le matériel lourd.» Le Port a manutentionné en 2012 et 2013 des cargaisons de

shaped part for a coal stacker reclaimer from Asia. Lifted from a Gearbulk ship, it was destined for the coal facility at Vancouver's Westshore Terminals. Another heavy lift move involved a piece of equipment for Seaspans's new 300-tonne gantry crane, the largest in Canada, which was bound for its Vancouver Shipyards.

As for infrastructure improvements, Mr. Mills added, "the Vancouver Gateway is realizing the largest period of investment into transportation infrastructure in its history, with over \$9 billion in identified projects to date. These investments by federal, provincial and municipal governments, the port, railways and stakeholders were made to ensure gateway capacity for the next several years."

Great Lakes/St. Lawrence ports

Bruce Wood, President and CEO, Hamilton Port Authority, said "Hamilton's outlook for 2014 is optimistic in a few sectors, including finished steel and heavy equipment." The port handled shipments of power plant components to US infrastructure projects in 2012 and 2013 and, buoyed by a rebuilding US economy, expects to see more of these shipments.

Total project cargo volume in 2013 was 9,407 metric tons, somewhat lower than in 2012. The decrease is related to a couple of exceptionally large shipments of rail cars and heavy construction equipment that came

composants de centrales électriques destinés à des projets d'infrastructures aux États-Unis et on s'attend à une augmentation de ces envois à la faveur de la reprise économique chez nos voisins du Sud.

Au total, 9 407 tonnes métriques de cargaisons spéciales ont été manutentionnées en 2013, un peu moins qu'en 2012. La baisse est due au transit par Hamilton en 2012 de quelques cargaisons exceptionnellement importantes de wagons et de matériel lourd de construction.

Les améliorations aux infrastructures pour faciliter la manutention des cargaisons spéciales incluent un investissement de 1,35 million de dollars pour la réfection de la dalle et l'amélioration des circuits électriques au quai 26 de Hamilton. Le quai dessert plusieurs usagers, dont Great Lakes Stevedoring.

Au Port de Thunder Bay, les volumes de cargaisons spéciales ont diminué considérablement en 2013. «Cela est dû principalement à un ralentissement du développement de parcs éoliens», a déclaré Tim Heney, PDG de l'Administration portuaire de Thunder Bay (APTБ). L'an dernier, des machines, des pièces d'éoliennes et des éléments de construction modulaires ont été manutentionnés à Thunder Bay. Toutes les pièces d'éoliennes étaient expédiées vers l'ouest du Canada, parfois jusqu'à Dawson Creek.

En novembre, un chargement de colis de dimensions exceptionnelles, y compris deux collecteurs d'amine de 161 tonnes métriques chacun, a été placé directement à bord d'un train au terminal Keefer. Destinée au projet Quest de

through Hamilton in 2012.

Infrastructure improvements to support project cargo include \$1.35 million in resurfacing and electrical upgrades at Hamilton's Pier 26. The pier serves multiple users, including Great Lakes Stevedoring.

At the port of Thunder Bay, project cargo volumes were down considerably in 2013. "This is mainly due to a slowdown in windfarm development during the year," said Tim Heney, CEO, Thunder Bay Port Authority (TBPA). Last year, Thunder Bay handled machinery, wind energy components and modular construction cargo. All wind energy components were destined for Western Canada, some as far away as Dawson Creek.

In November, a shipment of oversized components, including two amine drain drums weighing 161 metric tons each, were lifted directly to rail at Keefer Terminal. Destined for the Shell Quest Project in Fort Saskatchewan, Alberta, the heavy lift cargo originated in Korea and was transported by the MV **BBC Fuji**, a new saltie fitted for Great Lakes trade.

Mr. Heney added, "Wind farm development in Western Canada is expected to pick up again this year and remain strong for the next several years. In 2014, we anticipate project cargo opportunities to stem from the wind energy sector and from oil sands development."

Over the last 10 years, TBPA has spent more than \$10 million on infrastructure upgrades and capital additions. This has included a new Liebherr mobile harbour

DNV·GL

NAVIGATING COMPLEXITY



DNV GL is the world's leading classification society and a recognized advisor for the maritime industry.

DNV GL global services:

- Classification
- Verification
- Technology and innovation
- Operational performance
- Environmental performance
- Safety and risk control

CONTACT US

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

www.dnvgl.com



Shipment of oversized components being lifted directly onto rail at Thunder Bay's Keefer Terminal.

Cargaison de colis de dimensions exceptionnelles transbordée directement sur un train au terminal Keefer de Thunder Bay.

Shell à Fort Saskatchewan (Alb.), cette cargaison de colis lourds arrivait de Corée à bord du **BBC Fuji**, un navire océanique neuf adapté pour le commerce sur les Grands Lacs.

Selon M. Heney, «le développement éolien dans l'Ouest canadien est censé reprendre cette année et rester vigoureux pendant les prochaines années. Nous prévoyons qu'en 2014, nos cargaisons spéciales vont provenir du secteur de l'éolien et de l'exploitation des sables bitumineux.»

Depuis 10 ans, l'APTB a dépensé plus de 10 millions de dollars pour améliorer ses infrastructures et pour de nouveaux équipements: nouvelle grue portuaire mobile Liebherr, entrepôt chauffé de 50 000 mètres carrés, améliorations aux voies ferrées sur les quais, gare intermodale dotée d'un chariot à cadre de préhension, gare de triage capable de loger 200 wagons, expansion sur plusieurs acres de la zone de dépôt, etc.

L'année 2013 a été une année record au Port de Windsor. David Cree, PDG de l'Administration portuaire de Windsor, a déclaré: «Les granulats de pierre et de construction ont augmenté d'environ 25 %, à près de 3 millions de tonnes. Cette hausse énorme est attribuable à de grands travaux de construction, notamment le Rt. Hon. Herb Gray Parkway.» Le Port en a retiré près de 50 % de son trafic total.

M. Cree a ajouté: «De façon générale, le Port continue

crane, a 50,000-square-metre heated cargo shed, on-dock rail track upgrades, an intermodal yard with toplifter, a 200-car capacity marshalling yard and acres of laydown area expansion.

At the port of Windsor, it was a record year. David Cree, President and CEO, Windsor Port Authority, said, "Stone and construction aggregates increased by approximately 25 per cent to reach almost 3 million tons. This huge increase was generated by major construction projects, primarily the Rt. Hon. Herb Gray Parkway." These materials represented nearly 50 per cent of the port's total throughput.

Mr. Cree added, "Overall, the port is continuing to rebound from the global recession with construction aggregates leading the way and improvements in several important cargo categories."

In 2013, the port of Toronto handled 6,200 metric tons of pipe imported mostly from Eastern Europe for utilization in sprinkler systems and other water uses for high rise buildings. Also handled was 3,300 metric tons of curtain wall brought in from China by Jangho Glass for the condo construction boom taking place in Toronto.

"The construction industry will be the driver for the Port of Toronto for the next 10 to 15 years," said Irene Quarcoo, Communications Officer. "With 100,000 new residents coming to Toronto every year,

de se relever peu à peu de la récession mondiale grâce surtout aux granulats de construction et à des regains dans plusieurs catégories de marchandises importantes.»

En 2013, le Port de Toronto a manutentionné 6 200 tonnes métriques de tuyaux importés principalement d'Europe de l'Est et destinés à des systèmes d'extinction automatiques et à d'autres usages dans des gratte-ciel. On y a aussi manutentionné 3 300 tonnes métriques de murs-rideaux importés de Chine par Jangho Glass pour profiter du boom dans la construction de condos à Toronto.

«C'est l'industrie de la construction qui fournira le gros des activités du Port de Toronto dans les 10 ou 15 prochaines années», a déclaré Irene Quarcoo, agente des communications. «Les 100 000 résidents qui arrivent à Toronto chaque année obligent à améliorer constamment les infrastructures et à construire de nouvelles habitations. Le Port de Toronto est dans une situation idéale pour fournir à nos industries de la construction les matériaux dont elle a besoin.»

Les 2,7 millions de tonnes manutentionnées en 2013 au Port de Trois-Rivières comprenaient 167 000 tonnes métriques de marchandises générales, 11 % de plus que les 151 000 tonnes de l'année précédente. «Considérant la forte croissance des dernières années malgré un climat économique mondial incertain, nous sommes satisfaits de ces résultats», a déclaré le PDG Gaétan Boivin.

infrastructure improvements will have to be made and new residences of all kinds will have to be built. The Port of Toronto is ideally situated to provide these materials to our construction industries.»

Of the 2.7 million tonnes handled in 2013 at the Port of Trois-Rivières, general cargo traffic increased by 11 per cent, from 151,000 to 167,000 metric tons. "Considering the strong growth of the past few years, despite an uncertain global economic environment, we are pleased with these results," said Gaétan Boivin, President and CEO.

Halifax expanding capacity to meet demand

In 2013, breakbulk and project cargo at the port of Halifax totalled 125,135 metric tons, a 7 per cent increase over 2012. Halifax has two breakbulk facilities, Ocean Terminal and Richmond Terminals.

George Malec, Vice President of Business Development and Operations, Halifax Port Authority (HPA), said, "We continue to move windmill components, steel rails and manufacturing equipment through the port as well as mining equipment and other heavy machinery that is used to support the energy sector in Western Canada. We're starting to see components and large project cargo that will be used to support mega projects in Atlantic Canada."



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

THE THINGS WE DO

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

www.logistec.com



Halifax accroît sa capacité pour répondre à la demande

En 2013, 125 135 tonnes métriques de marchandises diverses et de cargaisons spéciales ont transité par le port de Halifax, une hausse de 7 % par rapport à 2012. Halifax possède deux terminaux de divers, le terminal Ocean et le terminal Richmond.

George Malec, vice-président du Développement commercial et de l'Exploitation à l'Administration portuaire de Halifax (APH), a déclaré: «Nous continuons de manutentionner des composants d'éoliennes, des rails d'acier et de l'équipement de fabrication, de même que du matériel d'exploitation minière et d'autres machines lourdes destinées au secteur de l'énergie de l'Ouest canadien. Nous commençons à voir des cargaisons de composants et de colis lourds destinées à des mégaprojets dans le Canada atlantique.»

En février, les principaux composants d'un concasseur sont arrivés à Halifax. Destinée à la Copper Mountain Mining de Colombie-Britannique, la cargaison a été chargée sur un train à destination de Kamloops. La compagnie minière est à construire à sa mine de Copper Mountain un concasseur secondaire de 40 millions de dollars, le plus grand concasseur conique dans l'Ouest canadien.

Pour accueillir les cargaisons spéciales, on est en train d'améliorer les infrastructures du port, a déclaré

In February, the main components of a crusher arrived in Halifax. Destined for Copper Mountain Mining in BC, the equipment was offloaded onto rail for transportation to Kamloops. The mining company is constructing a \$40-million secondary crusher, the largest cone crusher in western Canada, at the Copper Mountain mine.

To accommodate project cargo, infrastructure improvements are being made to the port. Mr. Malec said, "We have invested significantly in Richmond Terminals and the timing of the work being done could not be better."

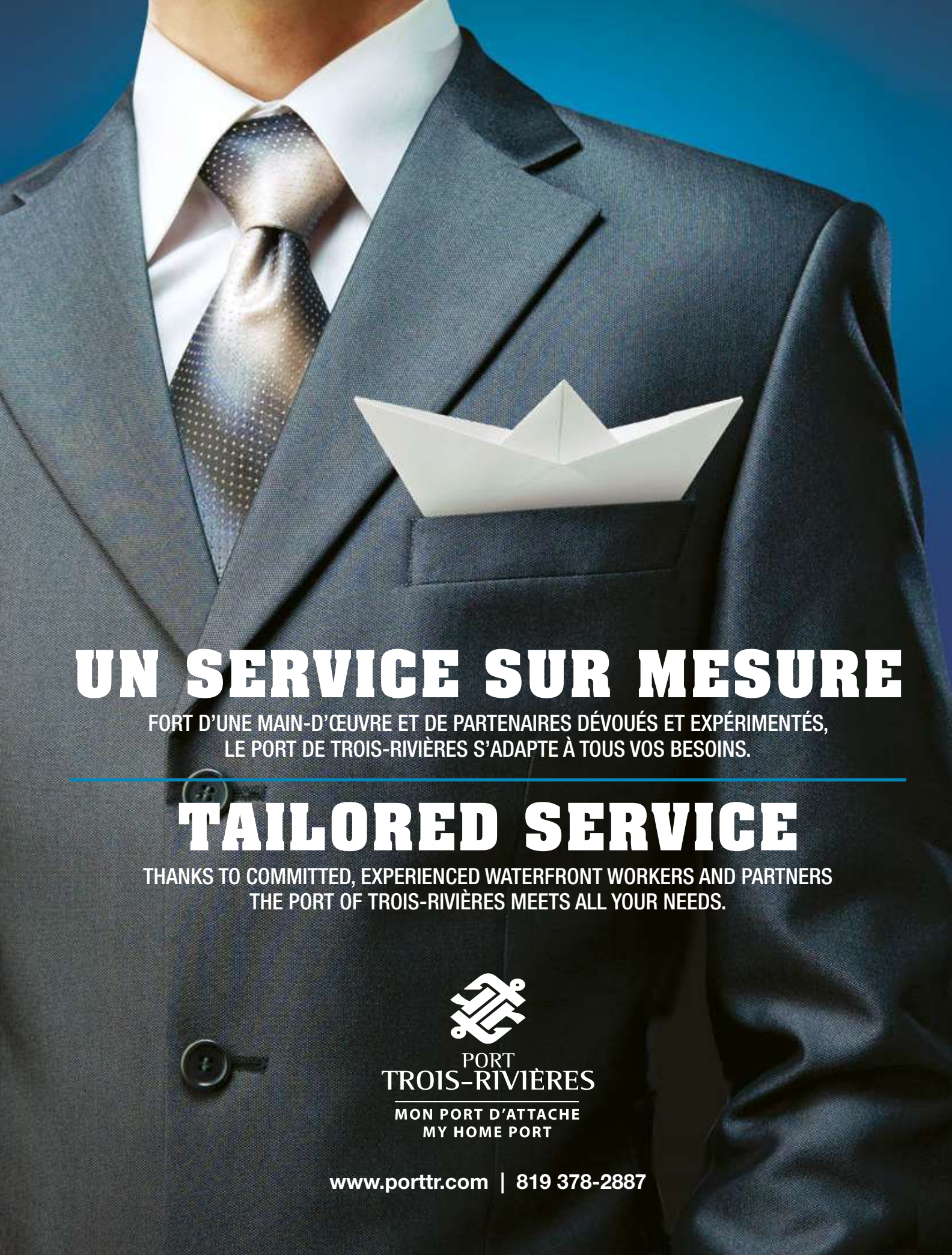
Work continues on Pier 9C. Shed 9B is undergoing a major renovation and will be the largest covered area in the HPA inventory. Once complete, the covered floor space will be spread across 1.7 acres with the flexibility to accommodate both rail and truck cargo. By the fall of 2014, all work at Richmond Terminals will be complete.

"The total investment on this project from Transport Canada and HPA will be an estimated \$73 million, allowing for increased growth in the breakbulk cargo industry," Mr. Malec said. "This positions the Port of Halifax to fully realize the benefits associated with the Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA) reached in principle with the European Union." CETA is a proposed free trade agreement between Canada and the European Union, expected to be ratified by late 2015.



Mining equipment recently moved through Ocean Terminals in the Port of Halifax was subsequently railed to British Columbia.

Du matériel d'exploitation minière récemment manutentionné au terminal Ocean dans le Port de Halifax a ensuite été transporté par train en Colombie-Britannique.



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

M. Malec. «Nous avons investi beaucoup au terminal Richmond et ces investissements ne pouvaient être plus opportuns.»

Les travaux se poursuivent au quai 9C. Le hangar 9B est rénové complètement et il constituera la plus grande aire d'entreposage couverte des installations de l'APH. Une fois les travaux terminés, la superficie abritée sera de 1,7 acre et pourra desservir les trains aussi bien que les camions. Les travaux au terminal Richmond seront achevés à l'automne 2014.

«Les investissements totaux combinés de Transports Canada et de l'APH sont évalués à 73 millions de dollars pour permettre la croissance du trafic de marchandises diverses», a déclaré M. Malec. «Le Port de Halifax sera ainsi en mesure de profiter pleinement des retombées positives de l'Accord économique et commercial global (AECG) conclu en principe avec l'Union européenne.» L'AECG est un accord de libre-échange signé par le Canada et l'Union européenne et qui devrait être ratifié vers la fin de 2015.

Outre les cargaisons spéciales éventuellement générées par l'AECG, M. Malec estime que d'autres cargaisons spéciales devraient provenir des 115 milliards de mégaprojets prévus dans le Canada atlantique, de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale et des activités de l'industrie pétrolière extracôtière.

Ailleurs sur la côte Est

Au Port de Saint John, le plus important centre de manutention de marchandises diverses dans la région de l'Atlantique, Paula Small, chef de service, Communications générales et Gouvernance, a déclaré: «Le Port continue d'avoir la capacité et la possibilité d'accueillir des cargaisons spéciales. Nous collaborons toujours avec la province du Nouveau-Brunswick et l'industrie au sujet du projet de production d'énergie marémotrice. Il s'agit d'un projet pluriannuel, mais il n'y a actuellement rien de nouveau à cet égard.»

Il a été annoncé en septembre qu'à Terre-Neuve, le Port de Corner Brook hébergera une installation de Beothuk Energy où on fabriquera des éoliennes marines. L'usine utilisera les infrastructures portuaires pour les réceptions et les expéditions. Le port offre un accès en eau profonde pendant toute l'année, à proximité des marchés nord-américains et européens.

Jackie Chow, PDG de la Société portuaire de Corner Brook, a déclaré: «Nous avons consacré beaucoup de temps à vendre Corner Brook comme emplacement idéal pour un centre de fabrication et nous nous réjouissons que Beothuk ait discerné les atouts stratégiques du Port de Corner Brook.» 

In addition to project cargo opportunities resulting from CETA, Mr. Malec said, "We see growth potential in project cargo thanks to the planned \$115 billion in Atlantic Mega Projects, the National Shipbuilding Procurement Strategy and the offshore oil industry."

Other East Coast developments

As for Port Saint John, which has the largest break-bulk handling facility in the Atlantic region, Paula Small, Manager of Corporate Communications and Governance said, "The port continues to have both capacity and strong capability in handling project cargoes. We're still engaged with the Province of New Brunswick and industry on the tidal sector project. This is a multi-year project but currently there is nothing new to report on that file."

In Newfoundland, the port of Corner Brook will be the location of a Beothuk Energy facility that will manufacture offshore wind turbines, it was announced in September. The proposed project will utilize port infrastructure for inbound and outbound shipping. The port offers year round, deep water access and proximity to North American and European markets.

Jackie Chow, CEO, Corner Brook Port Corporation, said, "We have spent considerable time marketing Corner Brook as an ideal location for manufacturing and fabrication and we are pleased that Beothuk has recognized the strategic advantages of Corner Brook Port." 

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
T (807) 345-6400
F (807) 345-9058
www.portofthunderbay.ca
 @ThunderBayPort





Canadian Pacific train carrying a windmill across a highway in Saskatchewan.

Train du CP chargé d'une éolienne traversant une route de Saskatchewan.

Railways increasing project cargo shipments

Les chemins de fer transportent davantage de cargaisons spéciales

Leo Ryan

Dans le secteur du transport de surface, les deux principaux chemins de fer continentaux du Canada, le CN et le CP, structurent leurs parcs ferroviaires pour transporter des volumes croissants de cargaisons spéciales, de colis lourds et de chargements exceptionnels. On estime que ces marchandises de niche représentent aujourd'hui de 5 à 10 % du fret et les perspectives demeurent positives.

Les deux transporteurs offrent des services logistiques qui comprennent des analyses détaillées de gabarit (largeur et hauteur) pour le franchissement de ponts, tunnels et passages supérieurs. Les éléments d'éoliennes (p. ex. nacelles) sont de plus en plus gros et ces services sont nécessaires pour permettre leur transport par train.

Le transport de turbines éoliennes est un secteur qui connaît une croissance régulière tant au CN qu'au CP. Le CN a acheminé quelque 4 000 chargements de ce genre sur son réseau continental depuis 2004. Et le CP suit de près –

In the surface transportation sector, Canada's two major continental railways, CN and Canadian Pacific (CP), have been structuring their fleets to handle steadily increasing project cargo, heavy lift and dimensional traffic. It is estimated that such niche cargo today accounts for between five and ten percent of their freight business as a positive outlook persists.

Both railways offer logistics services encompassing detailed dimensional clearance analysis of width and height in relation particularly to bridges, tunnels and overpasses. With manufacturers building larger wind turbine components such as nacelles, too, it is becoming more feasible to move them by rail.

Steadily increasing for CN and CP is the transportation of wind turbine units. CN has moved approximately 4,000 carloads over its continental network since 2004. Coming in slightly lower is CP – with some

avec 3 500 chargements environ depuis 2005.

Les installations de transbordement camion-train sont importantes, note le porte-parole du CN, Mark Hallman. «La solution logistique à valeur ajoutée qu'offre le CN comprend également la fourniture de wagons gros porteurs pour les chargements exceptionnels ainsi que de conteneurs pour les petits colis.»

Le CN et le CP offrent l'accès aux principaux ports nord-américains spécialisés dans la manutention de marchandises diverses ainsi qu'à des installations de transbordement dotées de grues pour charger et décharger les marchandises et assurer leur transbordement du camion au train.

Les principaux ports de marchandises diverses du CP sont Duluth, Thunder Bay, Montréal et Vancouver, tandis que les grands ports de transit des cargaisons spéciales du CN sont Halifax, Montréal, Prince Rupert, Vancouver et La Nouvelle-Orléans.

«Le pétrole et le gaz ainsi que la production d'électricité demeurent des secteurs industriels très actifs pour l'expédition de chargements exceptionnels et de cargaisons spéciales», a déclaré M. Hallman.

Celui-ci a signalé que l'offre de services logistiques à valeur ajoutée du transporteur comprend la fourniture de wagons gros porteurs et d'analyse des gabarits de chargement, la manutention par trains spéciaux (des trains ordinaires peuvent convenir dans certains cas), l'assurance de durées de transit fiables et la coordination du transbordement navire-train dans les ports.

En 2013, le CN a notamment livré des chaudières de North Vancouver à Fort McMurray, ainsi que de Thunder Bay à Fort Saskatchewan (Alb.). Il a assuré le transport longue distance d'éléments d'éoliennes entre les États-Unis et le sud-ouest de l'Ontario. À deux reprises, il a transporté sur de courtes distances du matériel de production d'électricité entre la région de Toronto et Courtright (Ont.) et des transformateurs depuis Hamilton jusqu'à Timmins et Pickering (Ont.)

Récemment, le CP a livré un certain nombre de chargements exceptionnels. L'automne dernier, il a transporté 16 transformateurs de Duluth jusqu'à des destinations albertaines. Dans le secteur de l'éolien, il a acheminé 10 turbines et 10 génératrices de 220 000 livres depuis le sud de l'Alberta jusqu'au port de Houston.

Dans le cadre du projet éolien de Blackspring Ridge, 31 trains-blocs ont transporté des têtes, des moyeux, des pales et des mâts en trois sections depuis les États-Unis jusqu'à Wilson en Alberta. Il s'agit du plus important projet dans l'Ouest canadien. Il devrait être achevé en 2014. **M**

Dimensional loads have been steadily increasing on CN freight trains.

Les chargements exceptionnels connaissent une croissance régulière sur les trains de marchandises du CN.

3,500 carloads since 2005.

Transload facilities for truck to rail transfer are important, remarks CN spokesman Mark Hallman. "CN's value-added logistics solution also includes obtaining heavy-duty railcars for the dimensional load and/or containers for smaller components."

CN and CP offer access to key North American breakbulk ports and transload facilities equipped with cranes to load and unload components for truck to rail transfer.

CP's main breakbulk ports include Duluth, Thunder Bay, Montreal and Vancouver while CN's major project cargo ports are Halifax, Montreal, Prince Rupert, Vancouver and New Orleans.

"Oil and gas and power generation continue to be very active industry segments for dimensional and project cargo shipments," Mr. Hallman said.

He noted that the railway's value added logistics package comprises obtaining heavy-duty railcars, load clearance analysis, special train handling (some commodities can be shipped on regularly scheduled trains), reliable transit times, and coordination at port terminals for vessel to rail transfer.

In 2013, dimensional projects undertaken by CN included the movement of boiler vessels from North Vancouver to Fort McMurray, and from Thunder Bay to Fort Saskatchewan, Alberta. Long haul shipments included wind turbine components from U.S. locations to southwestern Ontario. Two shorter hauls involved shipping power generating equipment from the Toronto region to Courtright, Ontario and transformers from Hamilton to Timmins and Pickering, Ontario.

Recently, CP had a number of major dimensional moves. One last fall involved the transport of 16 transformers from Duluth to destinations in Alberta. In the wind energy sector, 10 turbines and 10 220,000 pound generators were transported from southern Alberta to the Port of Houston.

As part of the Blackspring Ridge Wind Project, 31 unit trains carried machine heads, hubs, blades and three-section towers from U.S. origins to Wilson Alberta. This project has emerged as Western Canada's largest, with completion slated for 2014. **M**





Robert Welton

Last December, 12 pressure vessels left long-term storage at the Duluth Seaway Port Authority's Foreign Trade Zone, headed for a North West Redwater Partnership refinery project in Alberta. BNSF Railway moved components through the city en route to the Canadian border where CN took charge of the nearly 3500-foot train for the final leg of its journey.

En décembre dernier, 12 chaudières à pression destinées à un projet de raffinerie de la North West Redwater Partnership en Alberta ont quitté l'aire d'entreposage à long terme de la zone franche de la Duluth Seaway Port Authority. Les chaudières ont été transportées par BNSF Railway à travers la ville et jusqu'à la frontière canadienne où le CN a pris en charge le train de 3 500 pieds pour le conduire à destination.

U.S. Great Lakes ports pursue project cargo opportunities

Les ports étasuniens des Grands Lacs misent sur les cargaisons spéciales

Kathlyn Horibe

Au port de Duluth, 25 000 tonnes de cargaisons spéciales ont transité en 2013 aux installations de Lake Superior contre 125 000 tonnes en 2012. Ron Johnson, directeur du Développement commercial à la Duluth Seaway Port Authority (DSPA) a donné l'explication suivante: «La baisse de l'année dernière résulte d'une diminution des cargaisons de pièces d'éoliennes due au fait que les crédits d'impôt à la production, qui devaient être éliminés à la fin de 2012, ont été prolongés trop tard pour stimuler les expéditions en 2013.»

At the port of Duluth, total project cargo volumes in 2013 for the Lake Superior facility were 25,000 freight tons compared to 125,000 freight tons in 2012. Ron Johnson, Trade Development Director, Duluth Seaway Port Authority (DSPA), explained, "The lesser amount last year reflects a drop in wind turbine cargoes after Production Tax Credits, which were set to sunset at the end of 2012, were later extended, but too late to bolster 2013 shipments."

Inbound cargoes originated from several locations

Les marchandises entrantes provenaient de plusieurs endroits d'Europe et étaient destinées à des projets du Haut-Midwest et du Canada central. Il s'agissait de matériel et de pièces pour l'industrie pétrolière et gazière ainsi que pour la production et le transport d'énergie. Ces deux secteurs et la reprise dans l'éolien offrent des possibilités intéressantes pour Duluth en 2014.

Grâce à l'octroi d'une subvention TIGER de 10 millions de dollars du Département des transports des États-Unis, la DSPA va entreprendre en 2014 un important programme de reconstruction de 16 millions de dollars pour rétablir l'intégrité structurale d'un quai adjacent au Clure Public Marine Terminal.

M. Johnson a expliqué: «Il s'agit d'un projet intermodal majeur qui va remettre en service le quai C&D et relier ses 28 acres à l'infrastructure ferroviaire et au réseau d'accès routier. Ce réaménagement va considérablement augmenter la capacité de manutention de marchandises générales du port tout en offrant une plateforme fort attendue pour favoriser le développement industriel.»

Aux Ports of Indiana, il y a eu quatre transports de cargaisons spéciales importants en 2013, et les volumes ont été comparables à l'année précédente. Selon Heather Bunning, directrice des Affaires publiques, les transports de cargaisons spéciales sont généralement ponctuels et destinés à des projets particuliers et ils ne s'inscrivent pas dans des tendances à long terme.

En 2013 les cargaisons spéciales ont été générées par les secteurs de la construction, de la machinerie lourde et de la marine; il y a également eu du matériel pour une brasserie de Chicago, l'expansion d'une raffinerie et l'exploitation d'une gare maritime. Trois cargaisons spéciales venaient d'Europe et l'une provenait d'un équipementier local.

Selon M^{me} Bunning, divers secteurs sont cette année une source possible de cargaisons spéciales pour les Ports of Indiana : construction, industrie lourde, installation d'équipement, développement industriel, raffinage, sidérurgie et services publics. **M**

in Europe en route to projects in the Upper Midwest and Central Canada, such as equipment and components for the oil and gas industry plus the power generation and transmission sector. These two sectors as well as a rebound in the wind energy sector will provide potential for Duluth in 2014.

With the awarding of a \$10 million TIGER grant from the US Department of Transportation, DSPA will embark on a major \$16-million capacity building redevelopment project in 2014 to restore the structural integrity of a pier adjacent to the port's Clure Public Marine Terminal.

Mr. Johnson explained, "This is a major intermodal project that will put Dock C&D back into service and connect its 28 acres to existing road access and rail infrastructure. The redeveloped property will markedly expand the port's general cargo handling capacity and afford a much needed platform to encourage new industrial development."

At the Ports of Indiana, there were four major project cargo moves in 2013, with volumes comparable to the previous year. Heather Bunning, Public Affairs Manager, explained, "Project cargo tends to be spot-based based on specific projects rather than long term trends."

Project cargo opportunities in 2013 included the construction, heavy equipment and marine sectors as well as equipment for a Chicago brewery, a refinery expansion and a marine building operation. Three project cargoes originated from Europe and one project cargo originated from a local manufacturer.

As for this year, construction projects, heavy industry, equipment installation, industrial development, refinery, steel manufacturing and utilities all have the potential to provide project cargo for the ports of Indiana, Ms. Bunning said. **M**

The Port of Duluth last year broke another record for over-dimensional cargo when 16 large, German-built electrical transformers destined for Alberta were discharged at the port from a Hansa heavy lift vessel.

Le Port de Duluth a abaissé l'an dernier un autre record pour les chargements exceptionnels quand un transporteur de colis lourd a déchargé dans le port 16 gigantesques transformateurs électriques fabriqués en Allemagne et expédiés en Alberta.



Robert Wellon/ Duluth Seaway Port Authority



Steve Farmer

Container cargo has been climbing back to the higher levels prior to the 2008-2009 global economic downturn. Pictured here is container activity at the Ceres terminal of Fairview Cove.

Les marchandises conteneurisées ont atteint leurs plus hauts niveaux depuis la récession économique mondiale de 2008-2009. On voit ici le terminal Fairview Cove de Ceres qui bourdonne d'activités.

Port of Halifax well-positioned for growth

Excellentes perspectives de croissance pour le Port de Halifax

Tom Peters

L' accord de libre-échange avec l'Union européenne, des mégaprojets dans le Canada atlantique et les millions de dollars investis dans les infrastructures laissent entrevoir une période de prospérité pour le Port de Halifax.

Les marchandises conteneurisées, qui représentent environ 36 % du fret manutentionné dans le port, ont augmenté de 8,3 % en 2013 par rapport à 2012, poursuivant ainsi leur longue remontée vers les niveaux pré-récession de 2008-2009.

A free trade deal with the European Union, mega projects in Atlantic Canada and millions of dollars invested in infrastructure all fit into a forecast for growth at the port of Halifax.

Container cargo, which makes up approximately 36 % of the port's overall cargo tonnage, jumped 8.3% in 2013 over 2012, continuing a long climb back toward cargo levels prior to the recession of 2008-2009.

«Le Port de Halifax vient donc de connaître huit trimestres consécutifs de croissance (pour les conteneurs), et cette période faste a culminé avec une augmentation d'un peu plus de 6 % (442 173 EVP) en 2013», a déclaré la présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Halifax (APH), Karen Oldfield. La croissance de 2013, a-t-elle poursuivi, «montre que nous commençons à pénétrer les marchés et les régions que nous avons ciblés».

Les données statistiques concernant les marchandises manutentionnées dans le port en 2013 indiquent que les importations et les exportations vers le Midwest sont restées comparables aux chiffres de 2012 (23 % et 11 % respectivement) alors que les exportations et les importations vers les autres régions des États-Unis augmentaient de 4 % et 5 % respectivement.

Les marchandises conteneurisées transportées par les routes commerciales asiatiques, surtout par le canal de Suez, continuent d'occuper une position dominante dans les cargaisons conteneurisées totales du Port (46 %).

«Nous avons assurément mis beaucoup l'accent sur ces échanges. C'est l'avenir», a déclaré M^{me} Oldfield. Elle a cité l'Alliance G6, composée de six armements importants – Hapag-Lloyd, American President Line, OOCL, NYK Line, Hyundai Merchant Marine et Mitsui O.S.K. Line –, qui a lancé en juin 2013 un nouveau service faisant escale au Port. C'est, à ses yeux, un événement important, car il amène de plus grands navires à Halifax.

Le service AZX de G6, assuré par des navires d'une capacité maximale de 7 500 EVP, relie l'Asie et l'Amérique du Nord par Suez. L'Alliance G6 a récemment annoncé qu'elle allait changer le nom du service PAX vers l'Asie exploité par la Grand Alliance (Hapag-Lloyd, OOCL et NYK) à Halifax en PA1 (Pacific Atlantic 1), ce qui se traduira par six lignes dans le service et éventuellement par plus d'espace conteneurs.

A noter également que dans le cadre d'une stratégie commerciale visant à accroître sa visibilité à l'étranger, le Port de Halifax a annoncé en mars dernier qu'il avait nommé Graham Fraser, basé à Liverpool, RU, comme représentant en Europe et qu'il avait retenu les services, conjointement avec le CN, de Crest Container Lines de Mumbai pour le représenter en Inde.

Le libre-échange avec l'UE: «d'énormes possibilités»

Le commerce avec l'Europe fournit environ 41 % des marchandises transitant par le Port (3 % de plus qu'en 2012), mais M^{me} Oldfield a bon espoir de voir la croissance s'accélérer lorsque l'Accord économique et commercial global (AECG) avec l'Union européenne entrera véritablement en vigueur, possiblement vers la fin de 2015.

Karen Oldfield, President and CEO of the Halifax Port Authority, sees the planned Canada-European Union free trade agreement as "a big opportunity" for the future of a port ready to handle mega ships in its upgraded facilities.

Pour Karen Oldfield, PDG de l'Administration portuaire de Halifax, l'Accord économique et commercial global avec l'Union européenne offre une «excellente occasion» au Port, qui est prêt à accueillir les mégalavires dans ses installations améliorées.

“The Port of Halifax has now experienced eight quarters of (container) growth and that culminated in a 2013 increase of just over 6 % (442,173 TEUs),” said Halifax Port Authority President and CEO Karen Oldfield. The growth in 2013, she said, “means we are starting to penetrate the markets and the areas we have been targeting.”

Port cargo statistics for 2013 showed imports and exports to the U.S. Midwest remained consistent with 2012 figures at 23% and 11% respectively but a 4% increase in exports and a 5% increase in imports to other areas of the U.S.

Container cargo moving on the Asian trade routes, mainly through the Suez Canal, continues to hold the dominant position in the port's overall container cargo statistics at 46% per cent.

“We definitely put a heavy focus on that trade. It's the future,” Ms. Oldfield said. She referred to the G6 Alliance, composed of six major lines – Hapag-Lloyd, American President Line, OOCL, NYK Line, Hyundai Merchant Marine and Mitsui O.S.K. Line – starting a new service through the port in June 2013, as an important event for the port as it introduced larger ships to Halifax.

The G6's AZX service, with vessels up to 7,500 TEU capacity, operates between Asia and North America through the Suez Canal. The G6 recently announced that it will rebrand the PAX service to Asia operated by the Grand Alliance (Hapag-Lloyd, OOCL and NYK) in Halifax to the PA1 (Pacific Atlantic 1) which will mean six lines in the service and potentially more available container slots.

One should note, too, that as part of a commercial strategy to broaden its visibility abroad, the Port of Halifax last March announced the appointment of Graham Fraser, based in Liverpool (UK), as its representative in Europe as well as the hiring, together with CN, of Crest Container Lines of Mumbai as a representative in India.



HPA/APH



Steve Farmer

*Hapag-Lloyd's **Berlin Express** is one of the 7,500-TEU vessels calling regularly at the Port of Halifax.*

Le **Berlin Express** d'Hapag-Lloyd est l'un des navires de 7 500 EVP qui font régulièrement escale au port de Halifax.

«Le libre-échange nous ouvre de tout nouveaux horizons et nous devons faire le maximum pour nous préparer à saisir les nouvelles occasions qu'il offrira, a-t-elle déclaré. Nous avons discuté avec le gouvernement provincial de ce qu'il faudra pour que nos petites et moyennes entreprises s'intéressent vraiment à ces nouveaux débouchés. Celles-ci n'exportent pas beaucoup et nos exportations ont effectivement diminué au lieu d'augmenter. Il faut renverser la tendance, ce qui nécessite beaucoup de travail.»

L'annonce de l'AECG par le gouvernement fédéral en octobre dernier coïncidait parfaitement avec le voyage que les autorités du Port ont fait en Europe à la fin de 2013 en compagnie des partenaires du Halifax Gateway. Cette mission a permis de faire mieux connaître dans cette partie du monde aussi bien le Canada atlantique en général que les mégaprojets d'une valeur de 115 milliards de dollars qui y sont en chantier, notamment l'exploitation minière à Terre-Neuve-et-Labrador, l'exploration et l'exploitation pétrolières et gazières en mer, la mise en valeur de la potasse au Nouveau-Brunswick ainsi que la construction navale à Halifax.

«C'est beaucoup d'argent», a déclaré M^{me} Oldfield, qui a aussi souligné que la population allait chercher à fournir des biens et services pour ces projets, ce qui allait donner à la région un marché de proximité.

L'accord de libre-échange avec l'Union européenne arrive à une époque où l'APH, le gouvernement fédéral et le secteur privé investissent massivement dans les infrastructures portuaires.

Les projets d'exploitation minière, la construction navale et les besoins d'autres mégaprojets vont probablement générer une augmentation des tonnages de marchandises diverses et de colis lourds transitant par le Port, où près de 450 000 tonnes de marchandises

Free trade horizon with EU offers "big opportunity"

European trade constitutes approximately 41% of the port's container cargo, up 3% over 2012 but Ms. Oldfield is optimistic there will be even greater increases when Canada's Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA) with the European Union becomes active in possibly late 2015.

"Free trade is a big opportunity for us so we have to do everything we can to be positioned and take advantage of it," she said. "We have talked with the provincial government on what will it take to have our small and medium sized businesses really look at that market. Our small to medium sized business aren't huge exporters and in fact our exports have declined not increased. We have to reverse that trend and that will take a lot of work."

The federal government's CETA announcement last October dovetailed nicely with the port authority's trip in late 2013 to Europe with Halifax Gateway partners. The mission raised Atlantic Canada's profile in that part of the world and talked about the region's \$115 billion worth of mega projects. Some of those projects include mining in Newfoundland and Labrador, offshore oil and gas development and exploration, potash development in New Brunswick and shipbuilding in Halifax.

"That's big money," said Ms. Oldfield, who also stressed that people will be looking to provide services and goods for those projects which will give the region an immediate market.

The European Union free trade deal also comes at a time when the HPA, federal government and the private sector have been investing heavily in port infrastructure.

The mining projects, shipbuilding and the needs of other mega projects will likely mean an increase in break bulk, general and heavy lift cargo over the port

diverses ont été manutentionnées en 2013.

L'expansion et la modernisation du terminal Richmond pour en faire l'installation de manutention de marchandises diverses de l'avenir ne pouvaient arriver à un meilleur moment.

Le projet de 73 millions de dollars, financé conjointement par l'APH et le gouvernement fédéral, qui devrait être achevé cette année, allonge le quai Richmond, ajoute près de quatre acres d'aires de dépôt et fournira environ 80 000 pieds carrés de superficie de hangars. L'installation est aussi dotée d'accès ferroviaires et routiers sur des quais.

En ce qui concerne les conteneurs, l'APH, grâce à un financement d'Ottawa, a réalisé des travaux de 35 millions de dollars qui ont permis d'agrandir de 80 mètres le terminal à conteneurs South End, exploité par Halterm Container Terminal Ltd. Le terminal est desservi par une voie ferrée sur les quais et il est doté de 483 prises de courant pour les marchandises transportées sous température contrôlée.

Le poste à quai principal du terminal a désormais une longueur de 664 mètres et offre une profondeur de 16 mètres. Le projet comportait également l'amélioration et la modernisation des installations de réception des camions au terminal.

En outre, la compagnie mère d'Halterm, Macquarie Infrastructure Partners, Inc., a investi 20 millions de dollars pour l'acquisition de deux grues super post-Panamax qui sont entrées en service à la fin de 2013.

Le terminal possède maintenant quatre grues super post-Panamax (qui peuvent intervenir sur une largeur de 23 conteneurs) et trois grues Panamax. Avec les

which handled nearly 450 thousand tonnes of break bulk or general cargo in 2013.

The timing for the expansion and modernization of Richmond Terminal, earmarked to be the port's break bulk facility of the future, could not have been any better.

The \$73-million project, to be completed this year and jointly funded between the HPA and federal government, has increased the length of the Richmond pier, added nearly four acres of laydown area and will have approximately 80,000 square feet of shed space. The facility also has on-dock rail and truck access.

On the container side, the HPA, with combined funding from the federal government, completed a \$35-million project which saw the southend container terminal, operated by Halterm Container Terminal Ltd, extended by 80 metres. It is served by on-dock rail and has 483 electrical plugs for temperature controlled cargo.

The terminal's main berth is now 664 metres in length with water depth over 16 metres. The project also included an upgrade and modernization of the terminal's truck handling facilities.

In addition, Halterm's parent company, Macquarie Infrastructure Partners, Inc., invested \$20 million in two super post-Panamax cranes which went into operation in late 2013.

The terminal now has four, super post Panamax cranes (can reach across 23 containers) and three Panamax cranes. With the four biggest cranes operating on a single vessel, the terminal has the ability to do 130 lifts an hour.

At the Fairview Cove terminal, operated by Ceres



Tom Peters

Work is nearing completion on the \$73 million upgrade and expansion of Richmond Terminal, earmarked to be a breakbulk and general cargo facility.

Les travaux d'amélioration et d'expansion de 73 millions de dollars sont presque terminés au terminal Richmond, destiné à la manutention de marchandises diverses.

Together

We deliver the goods



Supply chain innovation

www.cn.ca



HPA/APH

Viridis wood pellets recently moved through Ocean Terminals at the Port of Halifax.

Granulés de bois de Viridis récemment manutentionnés aux terminaux Ocean du Port de Halifax.

quatre plus grosses grues exploitées sur un même navire, le terminal a une capacité de 130 levages à l'heure.

Au terminal Fairview Cove, exploité par Ceres Terminals Inc., filiale à part entière de Nippon Yusen Kaisha (NYK), l'APH a allongé le quai de 40 mètres. Celui-ci offre maintenant environ 720 mètres de postes à quai et il accueille actuellement des porte-conteneurs de 7 500 EVP.

Le terminal possède trois grues post-Panamax et deux grues Panamax ainsi que 3 657 mètres de voies ferrées sur les quais et il peut desservir les wagons à deux niveaux. On y trouve également 500 prises de terre pour les cargaisons réfrigérées.

Tout comme le terminal South End, le terminal Fairview Cove a amélioré ses dispositions de guidage des camions et s'est doté de matériel de pointe, ce qui améliore beaucoup la circulation des camions à l'arrivée et au départ.

Les infrastructures sont prêtes pour les mégaravires

Grâce à l'amélioration et à l'expansion des terminaux à conteneurs, Halifax est prête à accueillir les mégaravires que devraient amener sur la côte est de l'Amérique du Nord des regroupements comme l'Alliance P3 proposée, laquelle comprendra les principaux armements mondiaux, Maersk, MSC et CMA CGM.

Il a été suggéré que Halifax, avec ses terminaux en eaux profondes exempts de congestion, pourrait devenir un pôle de transbordement pour les très grands porte-conteneurs attendus.

Terminals Inc., a wholly owned subsidiary of Nippon Yusen Kaisha (NYK), the HPA has completed a 40-metre extension to the pier which now has approximately 720 metres of berth space and presently handles container ships with capacities up to 7,500 TEUs.

The terminal has three post-Panamax cranes and two Panamax cranes and 3,657 metres of on-dock rail that offers double-stack service. The facility has 500 electrical plugs for refrigerated cargo.

Similar to the southend terminal, Fairview Cove has upgraded its truck marshalling facilities and with state of the art equipment, thereby greatly enhancing the flow of trucks in and out of the facility.

Infrastructure ready for mega ships

The upgrades and expansion of the container terminals position Halifax well for the mega ships that are expected to start calling East Coast North America in such configurations as the proposed P3 Alliance which will include the world's largest carriers, Maersk, Mediterranean Shipping Company and CMA CGM.

With its deep water and uncongested terminals, there have been suggestions Halifax could be a transshipment hub for the very large container ships expected to operate in this trade.

Maritime Magazine's Europe correspondent Bruce Barnard reported in the Winter Edition (MM71) that

Le correspondant en Europe du *Maritime Magazine*, Bruce Barnard, écrivait dans l'édition d'hiver (MM 71) que l'Alliance P3 veut inclure un couloir commercial transatlantique sur les routes Extrême-Orient-Europe et transpacifiques.

M^{me} Oldfield déclare qu'elle a entendu ces on-dit concernant le pôle de transbordement. «Je pense que c'est prématuré. Nous suivons cela de très près alors que l'idée chemine dans le système d'approbation. Que des gens de l'Alliance lancent l'idée, cela aura un impact significatif sur le marché. Toutefois, d'autres armements parlent de former des alliances plus ou moins formelles, et il y a beaucoup de mouvement sur le marché à l'heure actuelle. Nous nous contentons donc de suivre la situation de près.»

En attendant toutefois, le scénario pour 2014, c'est le statu quo.

«Sauf imprévus, nous pensons que la croissance va continuer cette année. Selon nous, ce sera une croissance raisonnable, peut-être pas comme en 2013, mais une croissance quand même», a déclaré M^{me} Oldfield au *Maritime Magazine*. **M**

the P3 Alliance is looking to include a transatlantic trade lane alongside the Far East-Europe and transpacific routes.

Ms. Oldfield said she has heard the cargo hub speculation. "I think it's premature. We are following it with great interest as it works its way through the approval system. That alliance, in and of itself, has people throwing around the term game-changer and it will have significant impact on the market. But you are seeing other lines talking about forming alliances loosely or more formally, so there is lot of movement in the market now, so we are just trying to stay close to it," she said.

But in the meantime, the scenario for 2014 is business as usual.

"Barring anything that we are not forecasting, we do believe we will see continued growth this year. We think it will be reasonable growth, maybe not quite as much as 2013, but on the positive side," Ms. Oldfield told *Maritime Magazine*. **M**



Halifax is the most popular destination on Canada's Atlantic Coast for cruise ships, as shown by photo of four vessels at port at the same time. Last year, Halifax welcomed more than 250,000 cruise passengers.

Halifax est la destination la plus prisée des navires de croisière sur la côte atlantique du Canada, comme le montre ici la présence simultanée de quatre paquebots dans le port. L'an dernier, plus de 250 000 croisiéristes sont venus à Halifax.

New air gap technology for harbour bridges

Nouveau système de détermination du tirant d'air pour les ponts

Tom Peters



Tom Peters

Halifax Port Authority is testing air gap technology for the A. Murray MacKay Bridge pictured here.

L'Administration portuaire de Halifax teste sa technologie de détermination du tirant d'air pour le pont Murray MacKay que l'on voit ici.

Le Port de Halifax installe de nouveaux dispositifs de détermination du tirant d'air sur ses deux ponts afin de garantir le passage sécuritaire des navires, spécialement les porte-conteneurs.

Les plus gros porte-conteneurs qui passent sous les ponts pour se rendre au terminal de Fairview Cove ou en repartir ont aujourd'hui une capacité maximale de 7 500 EVP, mais on attend de plus gros navires à l'avenir.

Jim Nicoll, directeur des Services d'information et de technologie à l'Administration portuaire de Halifax, explique que le tirant d'air est la différence entre la hauteur de la partie inférieure du pont et le niveau d'eau. Le Port a un système de détermination du tirant d'air sous les ponts Macdonald et MacKay depuis 2008.

Le tirant d'air est d'environ 51 mètres. La distance minimale requise entre le dessous du pont et le haut du navire

The Port of Halifax is installing new air gap technology on its two harbour bridges to ensure safe passage of ships through the harbour, especially container ships.

Presently, the largest container ships passing under the bridges heading to and from the Fairview Cove container terminal, have capacities of 7,500 TEUs but larger vessels are anticipated in the future.

Jim Nicoll, Director, Information and Technology Services with the Halifax Port Authority, explains that air gap is the difference between the elevation of the bridge and the water level. The port has had air gap technology in place under the Macdonald and MacKay bridges since 2008.

The air gap between the water level and the bridges is approximately 51 metres. The minimum distance required from the bottom of the bridge to the top of a ves-

est de 1,35 m. Halifax l'a toutefois augmenté à 1,5 m.

Selon M. Nicoll, le système installé en 2008 utilise deux types d'instruments de mesure: un GPS pour établir la hauteur du pont et un maréomètre pour déterminer l'eau.

«Nous nous fondons sur les mesures fournies par ces deux instruments pour calculer le tirant d'air», a déclaré M. Nicoll. Le système donne de bons résultats, mais son efficacité dépend de plusieurs technologies qui sont susceptibles de dysfonctionnement. C'est à cause de ce risque de défaillance que l'Administration portuaire fait l'essai d'un nouveau système.

«La technologie dont nous examinons l'utilisation est basée sur la télémétrie à micro-ondes ou le capteur radar de niveau d'eau et elle est fournie par une société norvégienne appelée Miros», a précisé M. Nicoll.

L'instrument est monté sur le dessous du pont et il envoie plusieurs fois par seconde vers l'eau des impulsions micro-ondes ou radar qui sont réfléchies par le liquide. Le laps de temps mis pour le retour des ondes au point d'émission permet d'évaluer la distance entre l'eau et le capteur, et donc le tirant d'air.

Préparation à la venue de plus grands navires

M. Nicoll a indiqué que le but premier de la nouvelle technologie est d'améliorer la fiabilité et de réduire la maintenance que nécessitait l'ancien système. «Nous avons désormais un dispositif autonome, très stable, fiable et qui n'a besoin de maintenance qu'une seule fois par année.»

Le vieux pont Macdonald, qui est un demi-mètre plus bas que le pont MacKay, est dû pour une réfection du tablier en 2015-2016 et il sera haussé d'environ deux mètres à cette occasion. Le tablier du pont MacKay sera refait en 2023 et on en profitera alors pour l'élever de 1,5 m. 

sel est 1.35 metres. However, Halifax has increased that distance to 1.5 metres.

Mr. Nicoll said the system installed in 2008 utilizes instrumentation to measure two factors, a GPS to determine bridge elevation and a tide gauge to determine water level.

“Using the measurements from those two instruments we're able to calculate the air gap,” he said. The system has been working well, but does depend on a number of technologies which could be susceptible to failure. Because of the potential for failure issues, the port authority is testing a new system.

“The particular technology we are investigating and have been using is based on what is called the microwave range finder or radar water level sensor technology from a company called Miros of Norway,” said Mr. Nicoll.

The instrument is mounted on the underside of the bridge and it shoots a microwave or radar at a rate of several times per second, to the water. It then measures the bounce back to determine distance from where it is mounted to the point where it strikes the water.

Gearing up for larger vessels

Mr. Nicoll indicated that the primary intent of the new technology is to increase reliability and reduce the maintenance that was required on the older system. “So we have one device that is self-contained, very stable, very reliable and only requires maintenance once a year.”

The older Macdonald bridge, which is a half metre lower than the MacKay, will undergo a re-decking in 2015/16 and will be raised by approximately two metres during the re-decking process. The MacKay bridge is scheduled to be re-decked in 2023 and it will be raised 1.5 metres during that process. 

CN plays strategic role for Port of Halifax

Le CN a un rôle stratégique au Port de Halifax

Tom Peters

Seul lien ferroviaire pour le transport de marchandises en Nouvelle-Écosse, le CN est le cordon ombilical qui relie le Port de Halifax aux grands marchés nord-américains.

Le CN manutentionne quelque 200 000 conteneurs par année au Port de Halifax et environ 100 000 automobiles annuellement à l'Autoport dans l'Eastern Passage.

Le PDG du CN, Claude Mongeau, a déclaré aux délégués lors des Journées portuaires de Halifax l'an dernier que le Port de Halifax est important pour le CN et que celui-ci col-

As the only freight rail connection into Nova Scotia, CN represents the umbilical cord that connects the Port of Halifax to North American markets.

CN handles approximately 200,000 containers a year over the Port of Halifax and approximately 100,000 automobiles annually through CN's Autoport in Eastern Passage.

CN President and CEO Claude Mongeau told delegates to the Halifax Port Days last year that the Port of



HA/APH

CN freight train busily processing container cargo at the Ceres terminal in the Port of Halifax.

Train de marchandises du CN s'affairant à la manutention de marchandises conteneurisées au terminal de Ceres du Port de Halifax.

labore avec l'Administration portuaire de Halifax (APH) et les partenaires du Port pour garder les coûts bas et le Port concurrentiel.

L'entente sur les niveaux de service signée en 2010 est un autre exemple de cette coopération. Il s'agit du premier accord du genre signé par le CN au Canada. L'APH a collaboré avec les exploitants des terminaux à conteneurs Ceres et Halterm, ainsi qu'avec le CN, pour élaborer l'entente.

Réduction des temps de séjour

«L'entente renferme des indicateurs clés de performance qui fournissent des balises pour permettre aux parties d'évaluer, de réussir et d'évoluer. Elle a produit des résultats positifs pour réduire les durées de séjour et améliorer la disponibilité des wagons», note le porte-parole de l'APH, Lane Farguson. «Sur le plan commercial, nous sommes très heureux de notre modèle actuel et nous nous félicitons du travail de rayonnement que nous faisons avec le CN pour élaborer d'autres solutions pour la chaîne d'approvisionnement», a-t-il déclaré.

Le Port offre actuellement environ six kilomètres de voies ferrées sur les quais entre les deux terminaux à conteneurs.

Le CN a des agents dans les centres nord-américains, et il en a aussi en Asie et en Inde qui travaillent à recruter une clientèle pour le transporteur et pour le Port de Halifax.

«Si nous réussissons, c'est bon pour Halifax et c'est bon pour le CN. Si nous échouons, c'est mauvais pour le CN et mauvais pour Halifax», a souligné M. Mongeau. 

Halifax is important to CN and the railway is constantly working with the Halifax Port Authority and port stakeholders to keep costs down and the port competitive.

One example of that co-operation is a level of service agreement signed in 2010. It was the first of its kind with CN in Canada. HPA worked collaboratively with the container terminal operators, Ceres and Halterm and with CN to develop the agreement.

Reduced dwell times

"This agreement contains key performance indicators which provide metrics for the parties to benchmark, achieve and evolve. It has produced positive results in terms of reduced dwell times and improved rail car availability," notes HPA spokesman Lane Farguson. "Commercially, we are very pleased with the model we now have in place and we value the outreach work we are doing with CN to further develop supply chain solutions," he said.

The port currently offers approximately six kilometres of on-dock rail track between the two container terminals.

In addition to agents in North American centres, CN has agents in Asia and India working to develop business for CN and the Port of Halifax.

"If we succeed, it is good for Halifax and it is good for CN. If we fail it is bad for CN and it is bad for Halifax," Mr. Mongeau has stressed. 

Leo Ryan

JOHN FRY A MIND AT SEA

Henry Fry et la glorieuse époque des voiliers de Québec

Henry Fry and the Glorious Era of Quebec's Sailing Ships

Les péripéties de l'histoire maritime sur le Saint-Laurent demeurent une source constante de fascination. Et chose curieuse, c'est à des auteurs vivant aux États-Unis qu'on en devait récemment une évocation remarquable. Dans le numéro de l'été 2013 du *Maritime Magazine*, nous signalions la parution de *Great White Fleet*, un ouvrage captivant rédigé par John Henry qui rappelle la grandeur passée de la flotte de paquebots de la Canada Steamship Lines, laquelle a transporté jusqu'à deux millions de passagers dans les années 1920! Vient de paraître aujourd'hui *A Mind At Sea* de John Fry, qui nous présente le réformateur Henry Fry, fougueux agent du Lloyd pour le Saint-Laurent entre 1856 et 1877, dont les hauts et les bas de fortune suivent de près ceux de la construction de navires en bois à Québec.

Dans cette période importante de l'histoire du Canada, qui a vu naître la Confédération en 1867, Henry Fry – faut-il s'en étonner – a côtoyé des personnages aussi illustres que Lord et Lady Dufferin, Sir John A. Macdonald, Sir Wilfrid Laurier et Sir Narcisse-Fortunat Belleau, lieutenant-gouverneur du Québec.

Les anses portuaires au pied de sa résidence étaient couvertes d'immenses radeaux de bois d'œuvre. Les rives du fleuve étaient parsemées de chantiers où l'on construisait d'imposants voiliers grésés en carré, dont beaucoup appartenaient à Fry.

En sa qualité de président du Dominion Board of Trade du Canada, le riche Henry Fry était un personnage influent. Et il ne craignait pas de faire siennes différentes causes qui concernaient le Port de Québec.

Il a ainsi combattu vigoureusement l'enrôlement forcé de marins. L'auteur explique que cette pratique s'est dévelop-

Historic maritime developments on the St. Lawrence River remain a constant source of fascination. And intriguingly enough, writers based in the United States have recently offered a striking illustration. In the summer 2013 edition of *Maritime Magazine*, we reported on *Great White Fleet*, an engrossing book

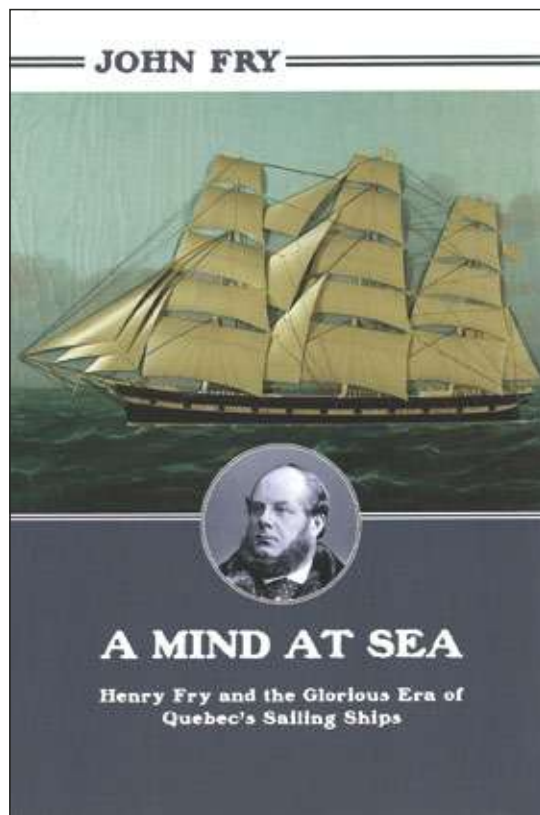
written by John Henry on the once mighty passenger fleet of Canada Steamship Lines which carried as many as two million passengers in 1920! Now comes John Fry's *A Mind At Sea*, which recounts the story of Henry Fry, a reform-minded, feisty Lloyd's agent for the St. Lawrence River between 1856 and 1877. The rise and fall of his fortunes coincided closely with the trajectory of wooden shipbuilding in Québec.

This was an important period in Canadian history, with Confederation taking place in 1867. Thus, not surprisingly, Henry Fry interacted with such famous figures as Lord and Lady Dufferin, Sir John A. Macdonald, Wilfred Laurier, and Sir Narcisse-Fortunat Belleau, Québec's Lieutenant-Governor.

The harbor coves below his home were crammed with immense rafts of cut timber. The river's shoreline sprawled with yards where giant square-rigged ships – many owned by Henry Fry – were built.

As the President of Canada's Dominion Board of Trade, the wealthy Henry Fry wielded much influence. He was not averse to taking up various causes that at the time arose on the Port of Québec waterfront.

He notably fought vigorously against the practice of kidnapping of seamen, also referred to as crimping.



pée à cause du manque chronique de marins expérimentés à Québec – ville où on trouvait beaucoup de charpentiers, confectionneurs de voiles, cordiers, bûcherons et artisans du cuir, mais peu d'hommes ayant le pied marin. De plus, comme le Port était un centre de construction navale, il générerait une sortie nette de navires: il arrivait moins de marins expérimentés à Québec qu'il n'en fallait pour armer en personnel les bateaux en partance.

Une autre cause qu'Henry Fry défendit avec succès, c'est la lutte contre la surcharge dangereuse des ponts des navires. Ses efforts de réforme ont coïncidé avec ceux que déployait de son côté à Londres le fougueux homme politique britannique Samuel Plimsoll.

Selon l'auteur, Henry Fry en avait particulièrement contre le fait que «des navires, motivés par l'appât du gain, traversent l'Atlantique Nord avec, sur le pont, des cargaisons supplémentaires qui les rendaient instables». Dans la seule année 1872, les pontées ont été la cause principale du naufrage catastrophique de 71 navires, de la mort de plus de 250 marins et de la perte de 4 millions de dollars de cargaisons.

C'est beaucoup grâce aux efforts d'Henry Fry que le gouvernement du Dominion adopta en 1873 une loi sur les chargements en pontée.

Henry Fry a eu moins de succès dans le combat qu'il a livré, aux côtés d'autres commerçants maritimes, pour empêcher les pilotes de s'organiser. Il se heurta de front à l'éminent homme politique et journaliste Joseph-Édouard Cauchon, qui défendait le droit des pilotes à former leur propre corporation sur le fleuve. Pour Cauchon, permettre aux pilotes de s'associer allait contribuer à diminuer le nombre de naufrages sur le fleuve.

Henry Fry passa les dix dernières années de sa vie dans les Cantons de l'Est non loin de Montréal. Il y vainquit un démon personnel – la dépression mentale – et y rédigea plusieurs histoires de navires ainsi que des essais sur les relations canado-américaines.

Comme on peut le supposer, il existe une filiation étroite entre le héros et l'auteur du livre: Henry Fry est l'arrière-grand-père de John Fry. L'auteur, qui vit à Katonah, New York, a travaillé pendant plus de 40 ans comme rédacteur en chef de magazine à la Times Mirror Company et à la New York Times Company.

John Fry. *A MIND AT SEA*,
Dundurn Press, Toronto,
256 pages. 24,99 \$.
ISBN 9781459719293.
Aussi offert en format e-book.

As explained by the author, "Crimping thrived because of the persistent lack of experienced sailors in Québec – a town full of carpenters, sail and rope-makers, loggers and leather workers, but few men having sea legs. That wasn't all. As a shipbuilding centre, the port generated a net outflow of ships; fewer trained sailors arrived in Québec than the number required to crew ships leaving."

Another cause that Henry Fry embraced, and successfully so, was a strong opposition to the dangerous overloading of cargo on the decks of ships. His efforts at reform coincided with those in London by vocal British politician Samuel Plimsoll.

Henry Fry was especially concerned, states the author, "with the greed-driven, deadly practice of ships crossing the North Atlantic in winter with extra cargo on their decks, making them top-heavy." In 1872 alone, he claimed that deck-loading was the principal factor in the catastrophic loss of 71 ships and more than 250 seamen, in addition to \$4 million worth of lost cargoes.

Thanks in large part to Henry Fry's advocacy, the government of the Dominion passed the Deck Load Law in 1873.

He was less successful in his efforts, supported by other shipping merchants, to combat organized pilots. This led to a head-on collision with noted journalist-politician Joseph-Edouard Cauchon who defended the right of the pilots to form their own corporation on the river. The latter argued that allowing the pilots to associate actually helped to reduce shipwrecks on the river.

The final ten years of Henry Fry's life were spent in the Eastern Townships region near Montreal. There, he overcame a personal demon – mental depression – and went on to write a number of ship histories and essays on U.S.-Canada relations.

As one might suspect, there is a close family connection between the main subject and the author of the book: Henry Fry was the great-grandfather of John Fry. Residing in Katonah, New York, the author worked for more than 40 years as a magazine editor at the Times Mirror Company and the New York Times Company.

John Fry. *A MIND AT SEA*.
Dundurn Press. Toronto.
256 pages. \$24.99.
ISBN 9781459719293.
Also available in e-book format.

JOURNAL

Augmentation du fret prévue alors que s'ouvre la 56^e saison de la Voie maritime

La 56^e saison de navigation de la Voie maritime du Saint-Laurent s'est ouverte le 28 mars avec le transit du nouveau navire d'Algoma Central Corporation, l'**Algoma Equinox**, dans l'écluse n° 3 du canal Welland à St. Catharines (Ont.).

Il s'agissait de la date d'ouverture de la saison la plus tardive depuis 2009 en raison des pires conditions de glace depuis des dizaines d'années. Les brise-glaces de la Garde côtière canadienne et de l'U.S. Coast Guard ont dû travailler fébrilement

Cargo increase forecast as Seaway opens 56th navigation season

The 56th navigation season of the St. Lawrence Seaway opened on March 28th with the transit of Algoma Central Corporation's newly built ship, the **Algoma Equinox**, through Lock 3 of the Welland Canal at St. Cathar-

ines, Ontario.

It was the latest season start since 2009 as a result of the worst ice conditions in several decades. Canadian and U.S. Coast Guard ice-breakers worked feverishly to clear channels for ship-



Kevin Richard Hotte

Pictured at the opening ceremony are, from left to right, Brian Benko, VP of ArcelorMittal Dofasco; Terence Bowles, SLSMC; Betty Sutton, SLSDC; and Greg Wight, President of Algoma Central Corporation.

On voit ici à la cérémonie d'ouverture, de gauche à droite, Brian Benko, VP d'ArcelorMittal Dofasco; Terence Bowles, CGVMSL; Betty Sutton, SLSDC; et Greg Wight, président d'Algoma Central Corporation.

pour ouvrir les chenaux et permettre aux navires d'accéder aux Grands Lacs par les écluses de la Voie maritime.

«Le renouvellement de la flotte d'Algoma Central Corporation est un très bon exemple des investissements massifs faits dans notre réseau de navigation», a déclaré Terence Bowles, président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL). «La Voie maritime dépense à elle seule près de 500 millions de dollars pour moderniser ses infrastructures, du jamais vu en un demi-siècle.»

M. Bowles prévoit que les volumes de fret vont dépasser cette année les 38 millions de tonnes contre un peu plus de 37 millions en 2013.

«Les économies américaine et européenne se redressent, ce qui nous permet d'être optimistes», a déclaré M. Bowles, avant d'ajouter: «Nous espérons aussi jouer un rôle important pour l'exportation outre-mer de la récolte de céréales exceptionnelle enregistrée au Canada.»

L'Algoma Equinox est le premier de huit navires de la classe Equinox qui sont construits spécialement pour l'exploitation dans la Voie maritime du Saint-Laurent. Les autres nouvelles constructions se grefferont progressivement à la flotte d'Algoma en 2014-2015.

«L'Algoma Equinox transporte plus de marchandises, plus vite et en consommant beaucoup moins de carburant, et c'est le premier navire des Grands Lacs doté d'un système d'épuration qui élimine presque complètement le dioxyde de soufre des émissions. Ces améliorations vont profiter à toute la région et vont aussi permettre à nos clients – les industries et les producteurs agricoles nord-américains – de rester concurrentiels à l'échelle mondiale», a déclaré le pré-

sident et chef de la direction d'Algoma Central Corporation, Greg Wight.

Parallèlement aux différents transporteurs intérieurs et océaniques qui investissent 1 milliard de dollars pour l'acquisition de nouveaux navires, la CGVMSL consacrera 395 millions de dollars de 2014 à 2018 à la revitalisation de ses écluses et autres infrastructures. De son côté, la U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation prévoit un effort de 92 millions de dollars dans un horizon comparable.

À la cérémonie d'inauguration, l'administratrice de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, Betty Sutton, a déclaré: «Ces investissements importants dans l'infrastructure de la Voie maritime permettent au réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent d'être prêt pour la croissance future. Non seulement notre programme de renouvellement des actifs permettra-t-il la reconstruction de l'infrastructure des écluses, mais l'implantation de nouvelles technologies rendra la voie navigable plus sûre, plus efficace et plus fiable.»

Outre son programme de renouvellement des actifs, la CGVMSL va également de l'avant avec l'installation d'un système d'amarrage mains libres à toutes ses écluses profondes. Cet investissement sur cinq ans permettra l'amarrage des navires dans les écluses au moyen de générateurs de vide au lieu des amarres métalliques ou de cordage traditionnelles. Le système d'amarrage mains libres est un élément clé d'un programme de modernisation qui promet d'abaisser les coûts de fonctionnement, d'améliorer la sécurité et de faciliter l'accès aux navires de la flotte marchande internationale dont les dimensions sont adaptées à la navigation dans la Voie maritime.

ping through Seaway locks and on the Great Lakes.

«Algoma Central Corporation's fleet renewal is a leading example of the unprecedented level of investment that is happening throughout our navigation system», said Terence Bowles, President and CEO of the St. Lawrence Seaway Management Corporation. «The Seaway alone is spending almost \$500 million on modernizing its infrastructure – the biggest transformation in five decades.»

Mr. Bowles forecast that cargo volume this year will exceed 38 million tonnes versus just over 37 million tonnes in 2013.

«The U.S. and European economies are improving, and this trend gives us reason to be optimistic», Mr. Bowles said, adding: «We also expect to play a significant role in exporting Canada's bumper grain crop to overseas markets.»

The **Algoma Equinox** is the first of eight Equinox-class ships that are being purpose-built for trading in the St. Lawrence Seaway. The remaining newbuilds will join the Algoma fleet on a phased basis in 2014-2015.

«The **Algoma Equinox** carries more cargo, sails faster, consumes significantly less fuel and is the first Great Lakes vessel to be equipped with a scrubbing system that virtually eliminates sulphur oxide from its emissions. These advancements will benefit communities throughout the region and also ensure that our customers – North American industries and farmers – remain competitive on the global

stage», said Algoma Central Corporation's President and CEO Greg Wight.

In concert with various domestic and ocean carriers investing \$1 billion in new vessels, the SLSMC is investing \$395 million between 2014 and 2018 to revitalize its locks and structures. Likewise, the U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation is mounting a \$92 million effort over a comparable timeframe.

At the opening ceremony, Saint Lawrence Seaway Development Corporation Administrator Betty Sutton said, «The significant investments in Seaway infrastructure are positioning the Great Lakes St. Lawrence Seaway System for future growth. Our asset renewal program will do more than just rebuild the lock infrastructure; the introduction of new technologies will make the waterway even safer, more efficient, and more reliable.»

In addition to its asset renewal program, the SLSMC is also moving ahead with the installation of Hands Free Mooring at all of its high lift locks. This investment over the next five years will enable vessels to be secured in a lock by means of vacuum pads, instead of by the traditional wire or rope mooring lines. Hands Free Mooring is a core element of a modernization program, which promises to lower operating costs, increase safety, and provide greater ease of access for Seaway-sized vessels within the world's merchant fleet.



Panama Canal Authority

Work is back in progress at the Panama Canal following a recent suspension arising from a dispute over cost overruns.

Les travaux ont repris au canal de Panama après une récente interruption causée par un litige concernant des dépassements de coûts.

Retards dans l'élargissement du canal de Panama

Les travaux de construction se poursuivent pour l'ambitieux projet d'expansion de 5,2 milliards \$US du canal de Panama, mais l'inauguration initialement prévue pour la fin de 2015 sera probablement reportée en 2016, estiment les observateurs. Ce retard est attribuable à certains problèmes techniques persistants restés sans solution ainsi qu'à un arrêt de travail de deux semaines en février dernier dû à un litige concernant des dépassements de coûts opposant l'Autorité du canal de Panama et le consortium d'ingénierie chargé de la construction d'un nouveau jeu d'écluses plus vastes.

Construit en 1914, le canal de Panama est un couloir de navigation clé reliant les océans Pacifique et Atlantique, par lequel 320 millions de tonnes de marchandises ont transité en 2013. L'élargissement va doubler la capacité totale pour les marchandises en vrac et les marchandises générales, créer une nouvelle voie de circulation et permettre le passage de plus gros navires.

L'Autorité du canal de Panama prédit que les volumes de fret vont augmenter en moyenne de 3 % annuellement et que les tonnages de 2005 auront doublé en 2025. Ces dernières années, les cargaisons

Completion of Panama Canal expansion facing delays to 2016

Construction is proceeding on the vast US\$5.2 billion expansion project of the Panama Canal, but a revised launch date of late 2015 is likely to spill over until sometime in 2016, observers consider. This stems from some lingering technical problems yet to be resolved and from the impact of a two-week suspension of work this past February due to a dispute over cost overruns between the Panama Canal Authority and the engineering consortium building a new set of larger locks.

Originally built in 1914, the Panama Canal is a key

global shipping corridor, connecting the Pacific and Atlantic oceans, handling 320 million tonnes of cargo in 2013. The project is intended to double overall capacity for bulk and general cargo, creating a new lane of traffic and allowing bigger vessels to transit.

The Panama Canal Authority predicts that cargo volume will grow by an average of 3% annually, doubling the 2005 tonnage by 2025. In recent years, containerized cargo has replaced dry bulk as the canal's leading income generator.

conteneurisées ont remplacé le vrac sec comme principale source de revenus du canal.

Les plus grands porte-conteneurs qui franchissent actuellement le canal ont une capacité de 5 000 EVP. Une fois les travaux terminés, des bâtiments bien plus gros – même des navires post-Panamax de 13 000 EVP – pourront le traverser. Plusieurs ports de la côte est de l'Amérique du Nord (dont Halifax) ont mis à niveau leurs infrastructures ou sont en train de le faire pour accueillir des navires post-Panamax.

Certains analystes estiment qu'en 2016, 60 % du commerce maritime international sera transporté par des navires post-Panamax ou de plus grande taille.

Les promoteurs du projet espèrent que le canal élargi s'imposera comme le principal pôle de liaison pour les routes continentales nord-sud et les routes transcontinentales est-ouest.

Le projet prévoit la construction de deux nouveaux jeux d'écluses – l'un sur le versant pacifique et l'autre sur le versant atlantique. Chaque écluse aura trois sas munis chacun de trois bassins de récupération de l'eau.

Les plans prévoient aussi l'élargissement et le creusage des chenaux de navigation existants du lac de Gatún ainsi que le creusage de la tranchée de la Culebra. Quatre projets d'excavation à sec sont exécutés pour ouvrir un nouveau chenal d'accès de 6,1 km entre les écluses du versant pacifique et la tranchée de la Culebra.

Le consortium dirigé par des Européens qui construit les nouvelles écluses a repris le travail le 20 février, après un arrêt de deux semaines dû à un litige concernant des surcoûts de 1,6 milliard de dollars. Le consortium GUPC a accepté de reprendre le travail après en être venu à une entente avec l'Autorité du canal de Panama,



Paul Beasley

Global shipping remains brisk on the existing Panama Canal while construction continues to boost capacity significantly.

Le canal de Panama demeure une voie de transport maritime international très fréquentée pendant les travaux de construction qui en augmentent considérablement la capacité.

qui a offert de payer 36,8 millions de dollars – soit le montant des factures de décembre – tout en poursuivant les négociations pour les versements en souffrance.

Les problèmes techniques concernent la technologie des portes d'écluses ainsi que les caractéristiques géologiques sous la zone d'excavation pour les nouvelles écluses et pour le chenal reliant les écluses du versant pacifique à la tranchée de la Culebra. Il y a un risque certain de nouveaux retards et dépassements de coûts.

Les caractéristiques géologiques ont également causé des difficultés imprévues aux firmes d'ingénierie qui construisent le chenal d'accès du Pacifique (PAC4) d'une longueur de 3,8 milles, qui relie les nouveaux jeux d'écluses du versant pacifique à la tranchée de la Culebra. Le chenal d'accès contourne les anciennes écluses Miraflores et surplombe le lac Miraflores. Il y a eu un problème de fuite sur un barrage de rétention du chenal et le consortium veut récupérer des surcoûts de 44 millions de dollars.

The largest container vessels it can presently accommodate can carry nearly 5,000 TEUs. Once the widening is in place, far larger vessels, post-Panamax ships transporting up to 13,000 TEUs, will be able to transit the Panama Canal. A number of ports on the East Coast of North America (including Halifax) have upgraded or are upgrading their infrastructures so they can handle post-Panamax ships.

Some analysts estimate that by 2016 close to 60% of international maritime trade will be moving in post-Panamax or larger vessels.

The project's advocates are hopeful that the enlarged canal will emerge as the most important connectivity hub for joining together north-south continental routes and east-west trans-continental routes.

Under the project, two new sets of locks are being constructed – one on the Pacific side and one of the Atlantic side. Each lock will have three chambers and

each chamber will have three water reutilization basins.

The program also entails the widening and deepening of existing navigational channels in Gatun Lake and the deepening of Culebra Cut. And in order to open a new 6.1 km access channel to connect the Pacific locks and the Culebra Cut, four dry excavation projects are being executed.

The European-led consortium building the new locks resumed work on February 20 after the two-week suspension in a dispute over \$1.6 billion in cost overruns. The GUPC consortium agreed to restart work after reaching agreement with the Panama Canal Authority, which offered to pay \$36.8 million – representing the amount of December invoices. Negotiations were continuing on outstanding payment issues.

The lingering technical problems concern lock gate technology and the geology under the excavation zone for the new locks as well as the channel from the locks on the Pacific side of the canal to the Culebra Cut. There is definite potential for further delays and for escalating ultimate costs.

Geology is also causing unforeseen problems for the engineering firms building the 3.8 mile Pacific Access Channel, known as PAC4, which links the new set of locks on the Pacific side with the Culebra Cut. It bypasses the old Miraflores locks and is physically elevated above Lake Miraflores. A retaining dam along the channel has encountered leaking problems, and the consortium wants to recover \$44 million in cost overruns.

FEDNAV reçoit un prix d'excellence en environnement du Lloyd

Fednav et la North American Marine Environment Protection Association ont reçu le tout premier prix maritime nord-américain en environnement du Lloyd au cours d'une cérémonie organisée récemment à l'hôtel Houstonian de Houston. Ce prix souligne la contribution d'un particulier, d'une société ou d'une association à l'amélioration des résultats environnementaux dans l'industrie maritime.

Paul Pathy, président et cochef de la direction de Fednav, a déclaré: «Nous croyons en l'intégration des préoccupations d'ordre social, environnemental et économique dans nos activités et interactions. Nous sommes déterminés à tenir nos engagements en matière de qualité, de service à la clientèle et de réduction de notre empreinte environnementale.»

Fednav est le premier groupe d'armement et d'affrètement de vraquiers secs de haute mer au Canada et le plus important exploitant mondial de vraquiers secs de cote glace. La compagnie a récemment commandé 12 navires de petit tonnage très efficaces qui seront livrés en 2015 et 2016. Ces navires produiront 28 % moins d'émissions de GES que ceux qui ont été construits pour

Fednav il y a 10 ans, pourtant parmi les plus performants à l'époque.

En 2008, Fednav a été le premier transporteur maritime du Canada à rendre publique pour ses navires une politique environnementale qui comportait des cibles annuelles et des résultats attendus. La flotte de Fednav respecte des normes très rigoureuses et elle est inspectée périodiquement par un organisme tiers de vérification indépendant qui fournit des rapports d'inspection détaillés dans le cadre d'un système d'inspection concernant l'environnement, la qualité et la sécurité (système IEQS).

Fednav est membre fondateur de l'Alliance verte, un programme binational volontaire qui vise l'amélioration de la performance environnementale de l'industrie, la sensibilisation aux activités de l'industrie et l'obtention des certifications les plus élevées.

Parallèlement à ces mesures, la compagnie a une initiative d'intégration de politique environnementale en milieu de travail qui vise à réduire la consommation d'énergie et la production de déchets ainsi qu'à encourager l'utilisation de produits et services durables.

FEDNAV capture inaugural Lloyd's List environment award

Fednav and the North American Marine Environment Protection Association were presented with the inaugural Lloyd's List North American Maritime Environment Award at a ceremony held recently in Houston, Texas. The award recognizes a contribution by an individual, company, or association towards an improved outcome for the environment from the maritime industry.

Paul Pathy, President and Co-CEO, stated: "We believe in integrating social, environmental, and economic concerns in our activities and interactions. We stand firmly behind our promise to deliver a higher standard of quality, customer service, and commitment to reducing our environmental footprint."

Fednav is Canada's leading ocean-going, dry-bulk shipowning and chartering group and the largest operator of ice-class dry bulk carriers worldwide. The company recently ordered twelve new highly efficient handysize ships for delivery in 2015 and 2016. These vessels will produce 28% less GHG emissions

than vessels built for Fednav 10 years ago, ships among the highest performers of their time.

In 2008, Fednav was the first shipping company in Canada to publicly publish an environmental policy for its vessels that included annual targets and expected results. Held to the highest of standards, Fednav's fleet is regularly inspected by an independent third-party verification body that provides detailed inspection reports under an Environmental, Quality, and Safety Inspection or EQSI system.

Fednav is a founding member of Green Marine, a voluntary, bi-national program aimed at strengthening the marine industry's environmental performance, raising awareness of the industry's activities, and assuring the highest certification rankings.

Parallel to these actions is a company-wide initiative to integrate a workplace environmental policy whose mandate to reduce energy consumption and waste, and encouraging the use of sustainable products and services.



Fednav is amongst the strongest advocates worldwide of 'green' shipping.

Fednav est l'un des plus fervents promoteurs mondiaux du transport maritime «vert».

Gilles Savard

Partenariat Desgagnés-Valero

Louis-Marie Beaulieu, président du conseil et chef de la direction du Groupe Desgagnés, et Ross R. Bayus, président des Opérations canadiennes de Valero, ont annoncé le 20 mars la signature d'une entente historique. Les deux sociétés ont créé Transport Maritime Saint-Laurent inc., une coentreprise qui a fait l'acquisition de deux navires pour, entre autres, transporter du pétrole brut entre le terminal de Montréal-Est de Valero et la raffinerie de Lévis sur la rive sud de Québec.

Les deux pétroliers Panamax cotés 1A pour la navigation dans la glace, le **Stena Poseidon** et le **Palva**, ont été achetés de Concordia Maritime de Suède et de Neste Oil de Finlande.

«Qu'une société québécoise bien de chez nous soit maintenant au cœur du service d'approvisionnement en pétrole brut de la raffinerie Jean-Gaulin est assez extraordinaire, non seulement pour Desgagnés, mais aussi pour toute la collectivité qui bénéficiera de retombées économiques substantielles», a déclaré M. Beaulieu.

Pour sa part, M. Bayus a mentionné: «Ce partenariat est très important pour nous. La livraison de pétrole par bateau, après l'inversion vers Montréal du flux de l'oléoduc 9B de la société canadienne Enbridge, nous permettra d'approvisionner notre raffinerie Jean-Gaulin de Lévis en pétrole brut léger nord-américain de haute qualité au lieu de dépendre de livraisons d'outre-mer.»

«Nous pourrons ainsi optimiser l'exploitation de notre terminal de Montréal-Est, le plus important du Canada. Nous investissons plus de 180 millions pour adapter nos installations de manutention et de stockage de pétrole à Mon-

tréal-Est et nos infrastructures à notre raffinerie de Lévis, ce qui va créer près de 200 emplois pendant la phase de construction.»

«Exploités par Desgagnés, ces navires jumeaux modernes construits en 2007 seront adaptés à nos besoins au cours des prochains mois. Ils seront dotés d'équipement leur assurant une excellente manœuvrabilité et sécurité en mer ainsi que des accostages sécuritaires. De 228,5 mètres de longueur sur 32,24 mètres de largeur, ces navires ont une capacité de plus de 500 000 barils (80 000 m³). Les quantités transportées lors des trajets Montréal-Lévis seront cependant limitées à 350 000 barils (56 000 m³) environ, selon les niveaux d'eau du Saint-Laurent et pour respecter les marges sécuritaires de navigation.»

M. Beaulieu a souligné que «dans le secteur maritime

Desgagnés and Valero launch joint tanker venture

Louis-Marie Beaulieu, Chairman of the Board and CEO of Groupe Desgagnés and Ross R. Bayus, President of Valero's Canadian Operations announced on March 20 the signing of a landmark agreement. The two companies have formed a joint venture, Transport Maritime Saint-Laurent inc. that has acquired two ships that will notably serve to transport crude oil from Valero's Montreal East Terminal to its refinery in Lévis, on the south shore of Québec City.

The two Ice Class 1A Panamax tankers, the *Stena Poseidon* and the *Palva*, have been purchased from Concordia Maritime of Sweden and Neste Oil of Finland.

«That a Québec company, a real homegrown business, becomes a key player

in supplying crude oil to the Jean Gaulin refinery is absolutely tremendous - not just for Desgagnés, but also for the whole community, as this will translate into substantial economic benefits,» Mr. Beaulieu stated.

As for Mr. Bayus, he said: «This partnership is very important for us. Along with the deliveries by ship, once the Canadian energy company Enbridge completes its 9B pipeline flow reversal project to Montreal, we will be able to supply 100 percent high quality North American light crude to our Jean Gaulin refinery in Lévis instead of bringing in crude from overseas.

«This will allow us to take full advantage of our Montreal East terminal, the largest in Canada. Investments of more than \$180 million are underway to adapt our oil handling and storage facilities in Montreal East and our infrastructures at the refinery in Lévis, which will create close to 200 jobs during the construction phase.»

«Operated by Desgagnés, these modern sister ships built in 2007 will be adapted to our needs over the coming months,» said Mr. Bayus. «To this effect, they will have equipment providing excellent manoeuvrability and safety at sea as well as safe docking. The ships, with their length of 228.50 meters and breadth of 32.24 meters, have a capacity exceeding 500,000 barrels (80,000 m³), although the volumes carried during voyages between Montreal and Lévis will be limited to some 350,000 barrels (56,000 m³), depending on



The striking Stena Poseidon tanker will soon become a familiar sight on the St. Lawrence River between Lévis and Montreal.

Le remarquable pétrolier **Stena Poseidon** sera bientôt une vision familière sur le Saint-Laurent entre Lévis et Montréal.

Concordia Maritime

seulement, ce projet va créer plus de 100 emplois directs de très haute qualité, bien rémunérés et permanents. Et cela sans parler de la demande accrue de services maritimes connexes, notamment le pilotage et le remorquage, qui va créer des dizaines d'emplois quasi directs en plus des nombreux emplois indirects».

M. Bayus a conclu en précisant: «Desgagnés est une entreprise d'ici avec laquelle nous entretenons des liens d'affaires étroits depuis une vingtaine d'années. C'est donc avec grand plaisir que nous nous associons à nouveau à eux pour ce projet d'une grande importance stratégique pour notre entreprise, pour tout le Québec et pour

notre approvisionnement dans l'est du Canada.»

Le Groupe Desgagnés, dont le siège se trouve à Québec, arme une flotte de 18 navires présents sur le réseau Saint-Laurent-Grands Lacs, dans l'est de l'Arctique canadien, sur la côte est du Canada et des États-Unis et sur toutes les mers du globe.

Valero est le plus important raffineur et distributeur indépendant de produits pétroliers du monde. Ses actifs comprennent 16 raffineries dont la capacité de raffinage globale est de 3 millions de barils par jour et qui sont situées sur la côte Ouest et la côte du golfe du Mexique aux États-Unis, ainsi qu'au Canada et au Royaume-Uni.

the St. Lawrence River water levels and in accordance with safe navigation margins.”

Mr. Beaulieu noted that, «In the marine sector alone, this project will create over 100 direct, top-quality, well-paid and permanent jobs. And that's without counting increased demand for related marine services, such as piloting and tugging, which - on top of numerous indirect jobs - will generate dozens of quasi-direct jobs.»

Mr. Bayus concluded by noting that, «Desgagnés is a Québec company with which we've had a close business relationship for some 20 years. So we're delighted to work with them once again on a project

of such highly strategic importance for our company and for all of Québec, and for our supply to Eastern Canada.»

Based in Québec City, Groupe Desgagnés operates a fleet of 18 vessels that trade on the Great Lakes/St. Lawrence waterway, the eastern Canadian Arctic, the East Coasts of Canada and the United States, and on all oceans of the globe.

Valero is the world's largest independent refiner and marketer of petroleum products. Its assets include 16 refineries stretching from the U.S. West Coast and Gulf coasts to Canada and the United Kingdom offering an overall refining capacity of 3 million barrels a day.



Aerial view of general activity at Port Metro Vancouver, Canada's largest maritime gateway.

Vue aérienne de l'activité à Port Metro Vancouver, principale porte maritime du Canada.

Port Metro Vancouver entrevoit une bonne année après des résultats records en 2013

Les données statistiques que vient de rendre publiques Port Metro Vancouver (PMV) montrent que le tonnage total et le trafic conteneurisé ont atteint des sommets grâce à

l'effervescence du commerce avec l'Asie, surtout la Chine. Le plus grand port du Canada, la Porte du Pacifique, prévoit une autre solide performance en 2014.

Port Metro Vancouver foresees strong 2014 following record 2013 performance

Year-end statistics recently released by Port Metro Vancouver (PMV) show record total tonnage and container traffic amidst bustling trade with China-

led Asia. Another strong performance is anticipated by Canada's largest port and Pacific gateway in 2014.

In 2013, PMV handled a total of 135 million tonnes

En 2013, PMV a manutentionné un total de 135 millions de tonnes de vrac, de marchandises diverses et de cargaisons conteneurisées, 9 % de plus qu'en 2012. Les tonnages à l'importation et à l'exportation ont cru de façon équilibrée. Le trafic conteneurisé a augmenté de 4 % pour atteindre le total record de 2,83 millions d'EVP. Les conteneurs entrants ont augmenté de 3,9 % et les conteneurs sortants, de 4,4 %.

L'administration du port attribue ces excellents résultats à plusieurs facteurs: plus forte demande de produits canadiens, passage de la Chine à une économie de consommation et reprise économique générale en Asie.

«Le commerce canadien transitant par PMV augmente de façon soutenue et nous veillons à ce que cela ne se fasse pas au détriment de la protection de notre environnement et de la qualité de vie de nos voisins», a déclaré le PDG Robin Silvester.

«Cette autre année de croissance à Port Metro Vancouver montre la vigueur de l'économie canadienne, le succès de nos politiques de développement commercial et l'efficacité de nos investissements dans les infrastructures», a

déclaré la ministre des Transports, M^{me} Lisa Raitt.

Le gouvernement a agi pour resserrer les liens commerciaux avec l'Europe grâce à une entente de libre-échange (dont la ratification est prévue pour 2015), et il veut intensifier le commerce avec l'Asie grâce au Partenariat transpacifique, a ajouté M^{me} Raitt.

Soutenus par la croissance des expéditions de charbon et de céréales, les volumes de vrac à PMV ont augmenté de 11 % en 2013, à 92,7 millions de tonnes.

Il y a aussi eu augmentation significative (20 %) du nombre de croisiéristes. En 2013, PMV a accueilli 812 398 passagers lors de 235 escales de 29 navires.

L'an dernier, PMV a poursuivi la réalisation de plusieurs projets d'infrastructures générateurs de capacité, actualisés et développés des initiatives environnementales et pris part à des activités importantes d'engagement communautaire.

En 2013, les principaux partenaires commerciaux étaient la Chine (32 millions de tonnes), le Japon (16 millions de tonnes), la Corée du Sud (15 millions de tonnes), les États-Unis (7,3 millions de tonnes) et l'Inde (4,1 millions de tonnes).

of bulk, breakbulk and container cargo, representing a 9% increase over 2012. Import and export tonnage maintained balanced growth. Container traffic increased by 4% to attain a record total of 2.83 million TEUs. Inbound containers rose 3.9% while outbound rose 4.4%.

The port administration attributed the stellar performance to a combination of factors: increased demand for Canadian products, an ongoing transition to a consumer-based economy in China, and general economic recovery in Asia.

"As we see continued growth of Canada's trade moving through Port Metro Vancouver, we strive to balance this growth with the need to protect our environment and respect the quality of life of our neighbours," said Robin Silvester, President and CEO.

"Another year of growth at Port Metro Vancouver provides ongoing proof of the strength of the Canadian economy and the success of our trade development-focused policies and infrastructure invest-

ments," said federal Transport Minister Lisa Raitt.

Just as the government has acted to increase trade ties with Europe through a free trade agreement (slated to be ratified in 2015), it is seeking to expand trade with Asia through the Trans Pacific Partnership, Ms. Raitt added.

Buoyed by increases in coal and grain shipments, PMV bulk cargo volumes in 2013 rose by 11% to 92.7 million tonnes.

There was also a significant increase in the cruise passenger numbers, which rose 20%. In 2013, PMV welcomed 812,398 passengers on 235 calls by 29 vessels.

Last year, PMV advanced several ongoing capacity-building infrastructure projects, updated and extended environmental initiatives and took part in substantial community engagement activities.

Top trading partners in 2013 were China (32 million tonnes), Japan (16 million tonnes), South Korea (15 million tonnes), U.S. (7.3 million tonnes) and India (4.1 million tonnes).

Fednav, des drones pour la navigation polaire

Fednav est devenue récemment la première compagnie de transport maritime à utiliser des drones ou véhicules aériens sans pilote (VASP) pour la reconnaissance des glaces pendant une traversée commerciale. L'**Umiak I**, l'un des plus puissants brise-glaces de Fednav, a utilisé divers drones munis de caméras vidéo en éclaireurs dans les eaux couvertes de glace de la côte du Labrador, afin qu'ils transmettent au capitaine et aux officiers des informations visuelles en temps réel sur l'état des glaces dans la région.

Filiale de Fednav et chef de file de l'indus-

trie, Enfotec procure depuis 20 ans aux navires naviguant dans des conditions de glaces difficiles une imagerie et une analyse avancées des glaces. Grâce à l'amélioration, au

Fednav: drones for polar ice reconnaissance

Fednav recently became the first shipping company to employ drones, or Unmanned Air Vehicles (UAV), for ice reconnaissance on a commercial

voyage. The **Umiak I**, one of Fednav's most powerful icebreakers, used a variety of video-equipped drones to scout ahead of the vessel in the ice-covered waters of the Labrador Coast. The goal was to provide the captain and officers with detailed real-time visual information on the local ice conditions.

Enfotec, a Fednav subsidiary and industry leader, has for 20 years specialized in providing advanced ice imagery and analysis to vessels operating in difficult ice conditions. With advances in recent years in the qual-



Umiak I taken from drone.

L'**Umiak I** vu du drone.

cours des dernières années, de la qualité des informations tirées des images satellites et radars et des cartes de glaces traditionnelles, cette nouvelle méthode de détection permet de capter sur-le-champ les caractéristiques subtiles des glaces comme les crêtes, les chenaux et les fractures. Les drones transmettent des observations visuelles essentielles de courte portée et de qualité qui permettent aux navigateurs de voir au-delà de l'horizon normal en vue d'une navigation stratégique.

La côte du Labrador a servi de toile de fond pour l'application de cette nouvelle technologie. Les conditions hivernales difficiles sont celles de l'Arctique canadien: une glace épaisse de première année, très déformée sous la pression des vents, ainsi que des restes de glaces pluriannuelles et d'icebergs enchâssés dans la couche

glaciale qui compliquent énormément la navigation.

«L'utilisation de drones s'avère un précieux atout afin d'identifier les nombreuses caractéristiques des glaces que les navires doivent éviter et de déceler les chenaux d'eau libre qui amélioreront l'efficacité de la traversée, a précisé Thomas Paterson, premier vice-président, Armement, Arctique et Projets chez Fednav limitée. De plus, le déploiement de drones pourvus de caméras de qualité supérieure procure au navigateur une autre aide utile pour les décisions cruciales en naviguant dans d'importants régimes de glaces, ce qui améliore la sécurité de la navigation».

Fednav et Enfotec demeurent à l'avant-garde de l'efficacité en matière de navigation dans les glaces grâce à l'application de cette technologie.

ity of information derived from satellite and radar images and conventional ice charts, this new method of ice detection allows for the immediate capture of subtle ice features such as ridges, leads, and fractures. The UAVs deliver critical high-quality, short-range visual observations allowing navigators to see beyond the normal horizon for strategic navigation.

The backdrop for the application of this emerging technology was the Labrador Coast. The coast experiences the heavy winter conditions of the Canadian Arctic—thick first-year ice that is heavily deformed under wind-induced pressure and remnants of multi-year and glacial ice that are embedded in the ice cover—which pose great challenges

for navigation.

“The use of UAVs is proving to be extremely beneficial to identify many ice features that should be avoided ahead of the vessel, as well as identifying open water leads to improve voyage efficiency,” says Thomas Paterson, Senior Vice-President, Ship Owning, Arctic, and Projects of Fednav Limited. “In addition, the deployment of drones fitted with top-quality cameras, gives the ice navigator another useful aid when making important decisions while transiting heavy ice regimes, and in turn, improved safe navigation.”

With this application of modern technology, Fednav and Enfotec remain at the leading edge of ice navigation efficiency.

Fратиани succède à Kevin Doherty à la barre de la STMG

Michael Fratianni succeeds Kevin Doherty at helm of MGT

La Société Terminaux Montréal Gateway (STMG), qui exploite la plus importante installation de manutention de conteneurs du Port de Montréal, annonçait récemment le départ à la retraite le 31 mars de son chef de la direction, Kevin Doherty, et son remplacement par le chef de la Direction financière, Michael Fratianni. La STMG est la propriété exclusive de MGT Holdings, filiale de Morgan Stanley Infrastructure Partners.

M. Doherty siégera au conseil d'administration de la STMG, tandis que Guy Desrosiers, qui occupait jusque-là le poste de trésorier, est promu chef de la Direction financière à compter 31 mars.

Outre les nominations précitées, plusieurs figures clés de la STMG accèdent à la haute direction. Meguerditch «Migo» Kanondjian devient vice-président, Opérations, Daniel Boyer, vice-président,



Standing behind Michael Fratianni, new President and CEO of Montreal Gateway Terminals Partnership are, from left to right, Guy Desrosiers Chief Financial Officer; Frédéric Provost, Vice President of Risk Management; Meguerditch Kanondjian; Vice President of Operations; and Daniel Boyer, Vice President of Maintenance and Engineering.

Debout derrière Michael Fratianni, nouveau chef de la direction de la Société Terminaux Montréal Gateway, de gauche à droite, Guy Desrosiers chef de la Direction financière; Frédéric Provost, vice-président, Gestion des risques; Meguerditch Kanondjian; vice-président, Opérations; et Daniel Boyer, vice-président, Entretien et ingénierie.

Montreal Gateway Terminals Partnership (MGT), which operates the biggest container cargo facility at the Port of Montreal, recently announced the retirement, effective March 31, of Kevin Doherty as President and CEO and his replacement by Michael Fratianni, COO and CFO. MGT is wholly owned by MGT Holdings, a subsidiary of Morgan Stanley Infrastructure Partners.

Mr. Doherty joins the Board of MGT, while Guy Desrosiers, formerly Treasurer, has become CFO under several management appointments effective March 31.

In other management moves, several MGT veteran staffers assume senior positions. Meguerditch “Migo” Kanondjian becomes Vice President of Operations, Daniel Boyer becomes Vice

Entretien et ingénierie, et Frédéric Provost, vice-président, Gestion des risques.

Pendant sa carrière de 51 ans au Port de Montréal, M. Doherty a occupé de nombreux postes avant de prendre en main les activités de la STMG en 1997. Il a notamment supervisé la modernisation des installations et la prise d'initiatives commerciales stratégiques et il a réussi à contrer avec succès la chute des volumes lors de la récession de 2008-2009. Il est aussi président du conseil d'administration de l'Association des employeurs maritimes.

«Nous sommes reconnaissants envers Kevin pour le rôle clé qu'il a joué dans la réussite de la STMG», a indiqué John Watt, président du conseil d'administration de la STMG

et administrateur délégué chez Morgan Stanley Infrastructure.

«J'ai le sentiment de laisser la direction au quotidien de la Société entre de très bonnes mains, a dit M. Doherty. Il s'agit de l'équipe qui a mis en œuvre tant d'améliorations dans les opérations aux installations et qui a beaucoup fait pour améliorer les relations avec nos clients, nos employés et nos fournisseurs.»

«Je suis très heureux d'occuper ces nouvelles fonctions en une période aussi exaltante, a indiqué M. Fratianni. Aujourd'hui, nous mettons en œuvre des innovations qui nous permettront d'accroître nos capacités et de renforcer encore davantage nos outils technologiques et notre efficacité.»

President of Maintenance and Engineering, and Fred-eric Provost becomes Vice President of Risk Management.

Mr. Doherty's 51-year career at the Port of Montreal has included many roles, leading up to his heading up MGT operations in 1997. He notably oversaw the modernization of the facility, strategic business initiatives, and a successful navigation of a downturn in volumes during the 2008-2009 recession. He is also Chairman of the Maritime Employers Association.

"We are grateful to Kevin for the key role he played in the success of MGT," said John Watt, Chairman of the MGT Board

of Directors and a Managing Director with Morgan Stanley Infrastructure.

"I feel I am leaving day-to-day leadership of the company in very good hands," said Mr. Doherty. "This is the team that has implemented so many of the improvements in operations at the facility and made such great strides in the relationships with our customers, employees and other stakeholders."

Mr. Fratianni said he was looking forward to taking on his new role "at such an exciting time. Today we are in the process of implementing innovations to expand our capabilities and further enhance our technology and efficiency."

Accord de libre-échange avec l'Union européenne

Les armateurs canadiens craignent un impact négatif sur notre transport maritime courte distance

Tout en estimant que l'accord de libre-échange avec l'Union européenne aura des effets généralement positifs au Canada, les armateurs de la flotte intérieure canadienne exprimaient récemment de vives inquiétudes concernant «ses répercussions potentielles sur le transport maritime intérieur à courte distance».

«Certains aspects de sa mise en œuvre risquent d'entraîner des conséquences négatives involontaires sur notre segment du secteur maritime et, par conséquent, sur la résilience de la chaîne d'approvisionnement canadienne», affirmait Robert Lewis-Manning, président de l'Association des armateurs canadiens (AAC) dans un mémoire présenté au Comité permanent du commerce international de

la Chambre des communes.

Le Comité avait invité différents secteurs économiques à commenter les répercussions éventuelles de l'Accord économique et commercial global (AECG) conclu entre le Canada et l'Union européenne. On espère que cet accord de principe, dont la signature a été annoncée le printemps dernier, sera ratifié en 2015. Certaines modalités restent encore à négocier.

«Bien que notre industrie ne comprenne pas encore tous les aspects de la question, des représentants de Transports Canada nous ont signalé que les services d'apport maritimes sont inclus dans l'accord», a indiqué M. Lewis-Manning le 13 février, avant d'ajouter ceci: «Comme nous sommes une flotte entièrement canadienne qui ne peut

Free trade deal with European Union

Canadian shipowners see potential negative impact on their shortsea shipping business

While viewing a planned free trade agreement with the European Union as generally positive for Canada, inland Canadian shipowners have recently expressed strong concern over "the potential impact on domestic shortsea shipping."

"Aspects of its implementation have potentially unintended negative consequences for our part of the marine sector, and consequently the resilience of the Canadian supply chain," Robert Lewis-Manning, President of the Canadian Shipowners Association (CSA), affirmed in a presentation to the Standing Committee on International Trade of the House of Com-

mons.

The Committee has invited various industries to comment on the future impact of the Canada-EU Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA) in principle announced last fall, with ratification hoped by 2015. Final details on outstanding issues are still being negotiated.

"Although the details are really not yet fully understood by our industry, Transport Canada officials have informed us that maritime feeder services are part of the agreement," Mr. Lewis-Manning said on Feb. 13, adding: "As a Canadian-flag fleet with only a shortsea shipping market to trade in, we believe that our

commercer que sur le marché du transport maritime à courte distance, nous croyons être bien plus sensibles aux changements que les flottes internationales qui peuvent chercher à s'établir ailleurs sur les marchés mondiaux.»

Il avait noté plus tôt que la réglementation canadienne actuelle prévoit que le transport de fret entre deux ports intérieurs est réservé aux navires immatriculés au Canada «sauf si aucun navire canadien n'est accessible à un prix raisonnable». Selon M. Lewis-Manning, ce régime a relativement bien fonctionné jusqu'ici, permettant de dispenser aux expéditeurs les services dont ils ont besoin tout en assurant la croissance de l'industrie maritime canadienne.

Les 86 navires de la flotte de l'AAC ont transporté 50 millions de tonnes de fret en 2013. L'AAC représente des transporteurs actifs dans la voie navigable Saint-Laurent-Grands Lacs, sur la côte Est et dans l'Arctique.

Trois motifs d'inquiétude

Selon M. Lewis-Manning, il y a trois raisons principales pour lesquelles il ne faudrait pas encourager la présence de navires dont les propriétaires et les équipages sont étrangers dans le transport de fret entre des ports canadiens.

«Premièrement, il n'y a aucune garantie que ces navires continueront à être exploités en eaux canadiennes à long terme.

«L'actuel ralentissement économique observé dans l'industrie mondiale du transport incite les armateurs étrangers à chercher des débouchés commerciaux localisés comme les services d'apport maritimes canadiens. Notre flotte de transport maritime courte distance ne peut faire de même.

«Par conséquent, quand le commerce mondial connaîtra une embellie, à peu près rien ne garantit que les armateurs étrangers continueront à dispenser des services d'apport maritimes — ils risquent plutôt de chercher des occasions plus lucratives ailleurs dans le monde. Une situation aussi aléatoire, si elle était favorisée par l'AECC, pourrait avoir des conséquences néfastes



Robert Lewis-Manning, President of the Canadian Shipowners Association.

Robert Lewis-Manning, président de l'Association des armateurs canadiens.

sur la capacité intérieure.»

Deuxièmement, selon M. Lewis-Manning, les équipages étrangers ne possèdent pas nécessairement la formation et l'expérience particulières requises pour naviguer dans les eaux intérieures et côtières de la région, où les conditions météorologiques sont souvent difficiles.

Troisièmement, à ses yeux, «notre mode de transport est le plus écologique et le plus sécuritaire qui soit».

En conclusion, M. Lewis-Manning a, au nom de l'AAC, exprimé le souhait que le gouvernement «utilise l'accord et d'autres politiques comme mécanismes pour favoriser la croissance de l'industrie canadienne du transport maritime à courte distance» — ce qui pourrait être «une manne» pour notre transport maritime intérieur.

Après la présentation du mémoire de l'AAC, un membre du comité a cité un courriel de janvier de Transports Canada évoquant, au sujet de l'AECC, d'éventuels «services d'apport maritimes concernant les marchandises conteneurisées transportées entre les ports de Halifax et de Montréal par des navires enregistrés auprès de l'UE».

En réponse à une question, M. Lewis-Manning a précisé: «Nos membres ne font pas ce trajet à l'heure actuelle, mais cela ne veut pas dire qu'ils ne le feront pas à l'avenir.»

sensitivity is much higher than international fleets that can seek other markets globally.”

He noted earlier that under the current Canadian coasting regime, trading from Canadian port to Canadian port can only be carried out by Canadian registered vessels “unless there is no Canadian shipping capacity available at a reasonable value. This regime has worked relatively well, providing services to shippers when needed while growing the Canadian marine industry.”

The 86 vessels in the CSA fleet carried 50 million tonnes of cargo in 2013. The CSA represents carriers engaged in the Great Lakes-St. Lawrence waterway, East Coast and Arctic trades.

Three reasons for concern raised

Mr. Lewis-Manning gave three main reasons why foreign-owned and foreign-crewed vessels should not be encouraged to move cargo between Canadian ports.

“First, there is no assurance that these vessels will continue to trade in Canadian waters in the long term.

“The current econom-

ic downturn in the global shipping industry encourages foreign shipowners to seek unique market opportunities, such as Canadian maritime feeder services. The Canadian domestic shortsea shipping fleet cannot do the same.

“Consequently, when global trade picks up, there is little assurance that foreign vessels will remain active in maritime feeder services and they could seek opportunities that are more lucrative elsewhere globally. Such an unpredictable situation, if encouraged by the agreement (CETA), could marginalize the domestic capability.”

Secondly, Mr. Lewis-Manning suggested that foreign crews do not necessarily possess the special training and experience required to navigate in the region's coastal and inland waters, often during severe weather.

Thirdly, he pointed out that “our mode of transportation is the greenest and safest form of transportation in existence.”

In concluding his presentation, Mr. Lewis-Manning said the CSA would like to see the government “use the agreement and other policies as mechanisms to grow Canadian shortsea shipping” — thereby providing a “windfall” for the domestic marine sector.

Following the CSA presentation, a Committee member referred to a Transport Canada message in January indicating that discussions within the CETA context have been held on eventual maritime feeder services for container cargo between the ports of Halifax and Montreal onboard EU-registered vessels. Replying to a question, Mr. Lewis-Manning remarked that “our members are not specifically working on that trade at the moment, but that's not to say it won't be a future opportunity.”

Concours photo de l'industrie maritime

Le 14 mars dernier s'est clôturée la quatrième édition du concours photo destiné aux travailleurs de l'industrie maritime et organisé par le Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime (CSMOIM) en collaboration avec *Maritime Magazine* et Ameublements Tanguay. Ce concours vise à sensibiliser les travailleurs à l'importance des projets de promotion des carrières pour

le développement de la main-d'œuvre maritime.

Une fois de plus, le comité de sélection a été renversé par la qualité des photos soumises et par le talent des participants. Nos sincères félicitations aux gagnants du concours! Ces superbes photographies leur valent le grand prix, soit deux chèques-cadeaux Tanguay d'une valeur de 300 \$ chacun. Merci à tous les participants!

Marine industry photo contest

March 14, 2014 marked the end of the 4th edition of the photo contest reserved for marine industry personnel and organized by the Human Resources Sectorial Committee of the Maritime Industry (CSMOIM) in partnership with *Maritime Magazine* and Ameublements Tanguay. This contest aims to raise marine workers' awareness about the importance of promoting marine-industry

careers for human resources development.

Once again, the panel was very impressed by the quality of the photos submitted and the talent of the participants. Our warmest congratulations to contest winners! These superb photographs have won them the grand prize, that is, two Tanguay gift certificates worth \$300 each. Thank you to all participants!



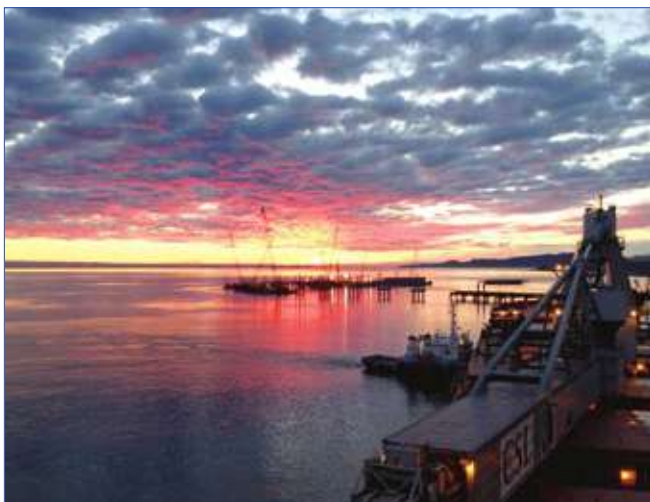
Winner Marine personnel in action category: Jean Cloutier

Gagnant Catégorie Main-d'œuvre maritime en action: Jean Cloutier



Winner Marine transport category: Philippe Émond

Gagnant Catégorie Transport maritime: Philippe Émond



Finalist Marine transport category: Sylvain Desgagnés

Finaliste Catégorie Transport maritime: Sylvain Desgagnés



Finalist Marine personnel in action category: Philippe Émond

Finaliste Catégorie Main-d'œuvre maritime en action: Philippe Émond

La page de l'AGGIMQ

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

www.aggimq.ca

Nouvelles de l'assemblée générale



Nous avons commencé la réunion au son de la cloche qui deviendra notre cloche officielle. Il s'agit d'un don du capitaine Jean-Paul Turcotte, un de nos premiers membres, qui a offert à l'AGGIMQ ce souvenir inestimable.

Nous avons eu des élections, le nouveau conseil de l'AGGIMQ est formé de Christian Ouellet à la présidence, Charles Laliberté comme vice-président, la trésorière est Maryse Paré, Marie-Andrée Mongeau est secrétaire, et les trois administrateurs sont Gilbert Gosselin, André Richard et Robert Noël.

Nos membres se sont prononcés sur une hausse de 5 \$ sur le coût de la cotisation. Celle-ci passera donc à 50 \$ à partir de 2015.

Le procès verbal est disponible par courriel auprès de nos membres sur demande. Si vous ne l'avez pas encore reçu, contactez-nous à info@aggimq.ca.



Site de l'AGGIMQ

L'inscription comme membre de l'AGGIMQ peut se faire en ligne. Par contre le paiement doit encore se faire par la poste étant donné les coûts élevés de gestion pour le paiement par Internet.

Dans un premier temps, vous devez vous inscrire au site, l'inscription est gratuite et ouverte à tous. Dans un second temps, si vous désirez avoir accès au bottin, dès réception de votre cotisation, nous validons votre inscription pour vous donner le statut de membre. Il est possible de remplir votre fiche d'inscription en ligne. Par contre, si vous avez été membre dans les 2 dernières années, votre fiche se trouve déjà dans notre banque de données. Nous vous encourageons à consulter nos articles, certains membres nous envoient des chroniques très intéressantes sur leurs aventures en mer ou à l'école. Des commentaires sont toujours appréciés.

La section «emplois» est également à consulter, plusieurs compagnies nous envoient des annonces de postes à pourvoir.

Banquet

Merci aux commanditaires et aux finissants bénévoles qui ont contribué à faire de cette soirée un succès. En effet, nous étions 170 personnes présentes au banquet qui a eu lieu le 8 février dernier à Rimouski.

Des surprises attendaient les participants: des bouquets de corsage pour les dames, un duo à cordes qui faisait une prestation pendant le cocktail, un trou normand, du vin offert pendant le repas et de multiples prix de présence.

Le prochain banquet aura lieu dans la région de Québec.

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: _____

Téléphone: _____

Code postal: _____

Courriel: _____

Employeur et fonctions: _____

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

12 au 15 MAI

Breakbulk Europe

Antwerp Expo,
Antwerp, Belgium
www.breakbulk.com

21 au 23 MAI

Summit of International Transport Forum

Leipzig, Germany
Itf.contact@oecd.org

10 et 11 JUIN

GREEN TECH 2014

Conférence annuelle de l'Alliance verte
Saint John, NB, Canada
418-6496004
greentech@green-marine.org

11 au 13 JUIN

SCMA National Conference

Supply Chain Management Association
Edmonton, AB, Canada
www.scmanational@ca

23 au 25 JUIN

**Conférence annuelle sur la sécurité
dans les ports canadiens**

Ottawa Convention Centre
Ottawa, ON, Canada
www.portsecure.ca

24 au 26 JUIN

TOC Europe 2014

London, UK
Paul.halloway@toc-events.com

20 au 24 JUILLET

Pacific Northwest Region Annual Summit

Fairmont Chateau Whistler
Whistler, BC, Canada
www.pnwer.org

17 au 21 AOÛT

56^e AGA et conférence annuelle de l'AAPC

Belledune, NB, Canada
macdonald@portofbelledune.ca

29 SEPTEMBRE au 2 OCTOBRE

Breakbulk Americas

George R. Brown Convention Center
Houston, TX, USA
www.breakbulk.com

MAY 12-15

Breakbulk Europe

Antwerp Expo,
Antwerp, Belgium
www.breakbulk.com

MAY 21-23

Summit of International Transport Forum

Leipzig, Germany
Itf.contact@oecd.org

JUNE 10-11

GREEN TECH 2014

Green Marine Annual Conference
Saint John, NB, Canada
418-6496004
greentech@green-marine.org

JUNE 11-13

SCMA National Conference

Supply Chain Management Association
Edmonton, AB, Canada
www.scmanational@ca

JUNE 23-25

**Annual National Port Security Conference of
Canada**

Ottawa Convention Centre
Ottawa, ON, Canada
www.portsecure.ca

JUNE 24-26

TOC Europe 2014

London, UK
Paul.halloway@toc-events.com

JULY 20-24

Pacific Northwest Region Annual Summit

Fairmont Chateau Whistler
Whistler, BC, Canada
www.pnwer.org

AUGUST 17-21

56th ACPA Annual AGM and Conference

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	23
ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	Couverture extérieure arrière
CSEM – CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME	Couverture intérieure arrière
CN – COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA	61
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	31
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT	Couverture intérieure arrière
DILTS PISTON HYDRAULICS	32
DNV GL	47
FEDNAV	45
GRUPE DESGAGNÉS	Couverture intérieure avant
IMQ - INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	20
LLOYD'S REGISTER CANADA	7
LOGISTEC	49
LOWER LAKES TOWING	41
MGT – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY	29
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	37
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE	13
OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE	1
OCEAN	34
PORT D'ANVERS	19
PORT DE BELLEDUNE	5
PORT DE HALIFAX	35
PORT DE MONTRÉAL	27
PORT DE SEPT-ÎLES	39
PORT DE THUNDER BAY	52
PORT DE TORONTO	33
PORT DE TROIS-RIVIÈRES	51
PORT OF PRINCE RUPERT	15
SHIPPHOTOS	13
SIMEC – SOCIÉTÉ D'INTERVENTION MARITIME EST DU CANADA	10
SODES – SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT	36
SODERHOLM MARITIME SERVICES	10
TERMONT MONTREAL	26
URGENCE MARINE	40

ABS	23
ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	Back cover
CN – CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY	61
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS	Inside back cover
DILTS PISTON HYDRAULICS	32
DNV GL	47
ECRC – EASTERN CANADA RESPONSE CORPORATION	10
FEDNAV	45
GRUPE DESGAGNÉS	Inside front cover
IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION.....	1
IMQ - INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	20
LLOYD'S REGISTER CANADA	7
LOGISTEC	49
LOWER LAKES TOWING	41
MGT – MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP	29
MSRC – MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE	Inside back cover
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	37
NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE	13
OCEAN	34
PORT OF ANTWERP	19
PORT OF BELLEDUNE	5
PORT OF HALIFAX	35
PORT OF MONTREAL	27
PORT OF PRINCE RUPERT	15
PORT OF SEPT-ÎLES	39
PORT OF THUNDER BAY	52
PORT OF TORONTO	33
PORT OF TROIS-RIVIÈRES	51
SHIPPHOTOS	13
SODES – ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL	36
SODERHOLM MARITIME SERVICES	10
TERMONT MONTREAL	26
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION	31
URGENCE MARINE	40

World-class Maritime Simulation and Resource Centre

*Centre de simulation et d'expertise maritime
de classe mondiale*



CORPORATION OF
LOWER ST. LAWRENCE PILOTS
CORPORATION DES PILOTES
DU BAS-SAINT-LAURENT

For over 150 years,
Guardians of a great continental waterway

*Depuis plus de 150 ans,
Gardiens d'une grande voie de navigation continentale*

MADE IN CANADA...



418.692.0444 • www.pilotesbsl.com

418.692.0183 • www.sim-pilot.com



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

