

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

Canadian ports assess global trade opportunities

AAPC • ACPA

*Les ports canadiens à l'affût
des occasions d'affaires mondiales*

*FEDNAV mapping
'measured growth'*



*FEDNAV vise
une «croissance
mesurée»*



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.**

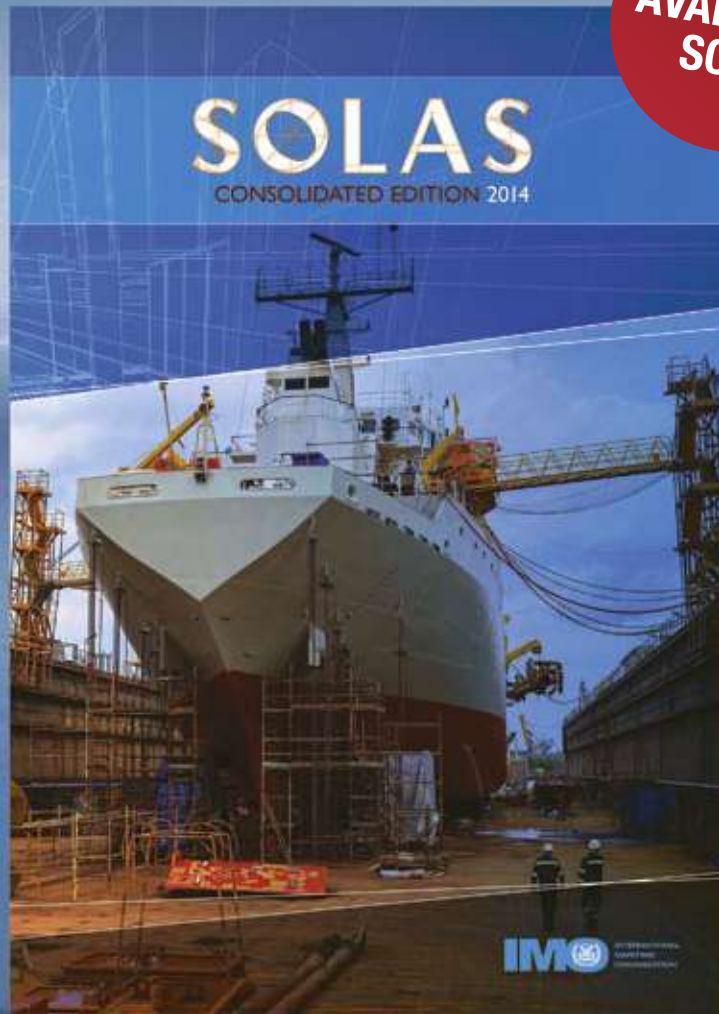
21, Marché-Champlain Street
Québec, QC G1K 8Z8

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

SOLAS

CONSOLIDATED EDITION 2014

AVAILABLE
SOON



INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION

PUBLISHING

visit www.imo.org/publications 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 Horihe, 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 Articles must be typed and unpublished.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

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

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

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

**20 SOUNDING FROM SODES
 LA VOIX DE LA SODES**
 Nicole Trépanier

COUVERTURE / COVER

As in the past, the summer edition of Maritime Magazine features a dossier on current developments at and challenges for Canadian ports seeking new trade opportunities. It is coinciding closely with the Annual Conference and AGM of the Association of Canadian Port Authorities (ACPA) being staged at the Port of Belledune, August 17-21.

We are especially pleased to publish a large dossier on Fednav Limited, a great success story of Canadian shipping piloted by the Pathy family. In its 70th anniversary year, Fednav is definitely on the move – on the world's oceans, on the Great Lakes/St. Lawrence waterway, and in the Arctic region where it has a long, pioneering history.

*The striking cover photo is of the **MV Nunavik**, the newest addition to Fednav's unique fleet of powerful Polar Class 4 ice-breaking bulk carriers.*

Comme à l'habitude, l'édition estivale du *Maritime Magazine* renferme un dossier sur l'actualité dans les ports du Canada ainsi que sur les défis que ceux-ci doivent relever dans leur recherche de nouvelles occasions d'affaires. Ce numéro coïncidera avec la tenue du 17 au 21 août au Port de Belledune de l'AGA et Conférence de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC).

Nous sommes particulièrement heureux de publier un grand dossier sur Fednav limitée, superbe exemple de réussite d'une entreprise de transport maritime canadienne pilotée par la famille Pathy. Fednav, qui célèbre cette année son 70^e anniversaire, est assurément en mouvement – sur les océans du monde, dans la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs et dans l'Arctique, où l'entreprise fait depuis longtemps œuvre de pionnière.

La magnifique photo de la page couverture montre le **Nunavik**, dernière addition à la flotte de puissants vraquiers brise-glaces de classe Polaire 4 unique à Fednav.

Photo: Fednav

22 Dossier

ACPA's
56th Annual
Conference
and AGM

56^e Conférence
et AGA
de l'AAPC

Leo Ryan
Kathlyn Horibe



**Canadian ports
well-positioned amidst
stronger global outlook**

**Les ports canadiens
profitent d'une conjoncture
mondiale favorable**

50



**FEDNAV mapping
'measured growth'**

**FEDNAV vise une
«croissance mesurée»**

Leo Ryan



75

**L'hiver le plus froid
en plusieurs décennies sur les
Grands Lacs et le Saint-Laurent**

**Most severe winter in
decades on Great Lakes/
St. Lawrence System**



Paul Beesley

83 JOURNAL

80 Signet / *Bookmark*

82 La page de l'AGGIMQ

91 Calendrier des événements / *Calendar of Events*

92 Annonceurs / *Advertisers*



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Bientôt... un code polaire

L'adoption de règles impératives pour tous les navires, pétroliers, porte-conteneurs, paquebots de croisière et autres exploités dans les eaux arctiques et antarctiques semble imminente après l'approbation en principe par les membres de l'Organisation maritime internationale (OMI), y compris le Canada, d'un projet de code polaire plus tôt cette année. La nécessité de telles règles s'impose depuis longtemps.

Préparé par le Sous-comité sur la conception et la construction des navires, ce code tant attendu devrait recevoir d'ici la fin de l'année le visa définitif de l'agence spécialisée de l'ONU basée à Londres. Il entrerait en vigueur en juillet 2016

Mandatory Polar Code moving closer to implementation

Legally-binding rules for all ships, from oil tankers to container and cruise vessels sailing in Arctic and Antarctic waters, have moved closer after members of the International Maritime Organization (IMO), including Canada, approved in principle a draft Polar Code earlier this year. This is long overdue.

The responsibility of the Sub-Committee on Ship Design and Construction, the long-awaited code is expected to get a final endorsement from the London-based UN specialized agency by the end of this year



Fednav

There is much at stake to protect Canada's pristine northern environment.

Les enjeux sont énormes pour la protection de l'environnement vierge du Nord canadien.

CONFERENCE **2014**



NOVEMBER 19 - 20, 2014 at the TORONTO AIRPORT - MARRIOTT

BUILDING FROM A STRONG FOUNDATION

HIGHWAY H₂O CELEBRATES 10 YEARS OF BUILDING A STRONG FOUNDATION

while stimulating the collective interests and business needs of partners and stakeholders. Conference modules will showcase insights on economic and trend based activities, a focus on policy and regulatory issues, the spectrum of infrastructure change and investment and finally, cargo diversification and market opportunity as it relates to the Great Lakes/Seaway System.

**TOGETHER WE CAN LEARN, SHARE AND
GATHER INSIGHT FROM EXPERTS AT
THIS INCREDIBLE NETWORKING EVENT
OF INDUSTRY INSIDERS AND LEADERS!**

**EARLY
BIRD
RATE**

REGISTER by SEPTEMBER 26th and SAVE \$100 on your REGISTRATION FEE!

www.hwylh2o-conferences.com

par l'entremise de modifications à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS).

Les enjeux sont énormes pour la protection du patrimoine et de l'environnement vierge du Nord canadien, et le gouvernement fédéral suit le dossier de près pour promouvoir l'adoption d'un «code polaire rigoureux».

C'est crucial, car des entreprises de partout au monde se bousculent pour exploiter les immenses ressources naturelles de l'Arctique. On estime que 10 % des réserves mondiales de pétrole non découvertes et près du tiers des réserves de gaz non exploitées de la planète reposent sous les eaux arctiques.

Le retrait persistant de la glace dans l'Arctique ouvre de nouvelles routes, la saison de navigation estivale excède désormais les trois mois traditionnels et le transport maritime dans les eaux polaires se développe très rapidement.

Ainsi, 71 navires ont transité par la Route maritime du Nord (Russie) en 2013, contre 46 en 2012, grâce surtout à l'assistance diligente de brise-glaces russes d'escorte. On prévoit que les volumes de fret transitant par la RMN atteindront quatre millions de tonnes en 2015 et une quantité astronomique de 65 millions de tonnes en 2020, comparative-ment à 1,4 million de tonnes en 2013.

Dans le Passage du Nord-Ouest canadien (PNE), il y a eu 22 voyages en 2013, les deux tiers accomplis par des navires étrangers. Il n'y a toutefois eu qu'une seule traversée complète – par le vraquier danois **Nordic Orion** qu'escortait pendant une partie du trajet un brise-glaces de la Garde côtière canadienne (voir MM 72). En passant par le raccourci entre l'Amérique du Nord et l'Europe que constitue le PNE, la compagnie a épargné 80 000 \$ de carburant par rapport à la traversée par le canal de Panama.

Selon son libellé actuel, le Code polaire obligerait les navires à obtenir un certificat de navire polaire pour être exploités dans les eaux définies de l'Antarctique et de l'Arctique.

Aux fins de la délivrance de ce certificat, les navires seraient répartis en trois catégories.

La catégorie A s'appliquerait aux navires conçus pour l'exploitation en eaux polaires dans de la glace moyenne de première année ou des conditions plus exigeantes. La catégorie B s'appliquerait aux navires capables de naviguer en toute sécurité dans une glace mince de première année. La catégorie C viserait les navires conçus pour l'exploitation en eaux libres ou dans des conditions de glace moins exigeantes que celles des catégories A et B.

La délivrance du certificat serait précédée d'une évaluation prenant en compte la gamme prévue de conditions d'exploita-

and enter in force by July 2016. It is to be incorporated through amendments into the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS).

There is much at stake to protect Canada's pristine northern environment and heritage, and the federal government is on the record for supporting "a robust polar code."

It is all the more crucial as global business interests seek to exploit the Arctic region's vast natural resources. An estimated 10% of the world's undiscovered oil and close to one third of its untapped gas reserves is thought to lie under Arctic waters.

With new routes opening up amidst the constant retreat in Arctic sea ice, shipping in polar waters is developing quite rapidly as the summer navigation season stretches beyond the traditional three months.

For instance, 71 ships transited Russia's Northern Sea Route in 2013, up from 46 in 2012, thanks largely to the strong escort involvement of Russian icebreakers. Cargo volume on the NSR is forecast to attain four million tonnes by 2015 and an astronomical 65 million tonnes by 2020 from 1.4 million tonnes in 2013.

On Canada's Northwest Passage, there were 22 voyages in 2013, two-thirds by foreign vessels. But only one involved a full transit – the Danish-owned **Nordic Orion** bulk carrier which was escorted part of the way by a Canadian Coast Guard icebreaker. (See MM72). The shortcut voyage between North America and Europe enabled the company to save about \$80,000 in fuel costs by taking the NWP instead of going through the Panama Canal.

In its present draft, the code would require ships intending to operate in the defined waters of the Antarctic and Arctic to apply for a Polar Ship Certificate.

The latter would classify vessels under one of three categories.

Thus, a Category A ship classification would apply to ships designed to navigate in polar waters through at least in medium first-year ice. A Category B ship applies to vessels able to safely sail in polar waters through thin first-year ice. A Category C classification would apply to a ship designed to operate

Lloyd's Market Association, a powerful grouping in London of insurance underwriters, recently warned that the risks for polar shipping "remain extreme."

La Lloyd's Market Association, puissant regroupement londonien d'assureurs, avertissait récemment que le transport maritime polaire «est toujours très risqué».

tion et de dangers que le navire pourrait affronter dans les eaux polaires. L'évaluation porterait sur les procédures, plans ou limites d'exploitation définis ou sur l'équipement de sécurité additionnel requis pour réduire les incidents susceptibles de menacer l'environnement ou la sécurité.

Comme le souligne l'OMI, les navires exploités dans les eaux arctiques et antarctiques sont exposés à un certain nombre de risques particuliers. Les conditions météorologiques difficiles et l'absence relative de bonnes cartes, de systèmes de communication et d'autres aides à la navigation représentent un défi pour les marins. De plus, l'éloignement rend les opérations de sauvetage ou de nettoyage difficiles et coûteuses.

L'OMI fait également ressortir des différences importantes entre les eaux de l'Arctique et celles de l'Antarctique. «L'Arctique est un océan entouré de continents alors que l'Antarctique est un continent au milieu d'un océan.»

Alors qu'il y a relativement peu de glace pluriannuelle dans l'Antarctique (la glace de mer recule de façon marquée pendant l'été), la glace marine de l'Arctique survit à plusieurs étés et on y trouve donc une grande quantité de glace pluriannuelle.

Inquiétudes exprimées par la Lloyd's et les lobbies verts

Le Code, selon son libellé actuel, va-t-il assez loin?

Une coalition de groupes de pression environnementaux, dont les Amis de la Terre, Seas at Risk et Transport et Environnement, le dénoncent vertement. Ils accusent le projet de code de ne pas tenir compte du risque inhérent de permettre l'exploitation dans des eaux polaires censément «libres de glace» de navires non renforcés et mal préparés.

«L'intensification du transport maritime», selon la coalition, fait courir à la faune et au milieu polaire de nouveaux dangers importants liés aux déversements d'hydrocarbures, au dépôt de carbone noir, à l'évacuation des eaux-vannes et à l'introduction d'espèces envahissantes.

«Aveuglée par la perspective d'une exploitation en «eaux libres de glace» permise par la fonte de la glace marine, l'OMI fait la funeste supposition que ces navires peuvent être exploités de façon sécuritaire sans protection particulière de la coque ni restrictions telles que des limitations de vitesse.»

La Lloyd's Market Association, puissant regroupement londonien d'assureurs, avertissait récemment que le transport maritime polaire «est toujours très risqué». L'association est préoccupée par le rythme d'augmentation de la circulation maritime dans l'Arctique «plus rapide que la capacité des décideurs à créer un cadre législatif pour le Grand Nord».

Certes, les réserves susmentionnées paraissent justifiées. Il faut espérer que la version définitive du Code polaire en tienne compte. 



Advancing Safety

Driven by Innovation





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

in open water or under ice conditions less severe than those identified in Categories A and B.

The issuance of the certificate would entail an assessment taking into account the anticipated range of operating conditions and hazards the ship may encounter in the polar waters. The assessment would include information on identified operational limitations and plans or procedures or additional safety equipment necessary to mitigate incidents with potential safety or environmental consequences.

As the IMO has underlined, ships operating in Arctic and Antarctic conditions are exposed to a number of unique risks. "Poor weather conditions and the relative lack of good charts, communication systems and other navigational aids pose challenges for mariners. The remoteness of the areas makes rescue or clean-up operations difficult and costly."

The IMO also singles out significant differences between Arctic and Antarctic waters. "The Arctic is an ocean surrounded by continents while the Antarctic is a continent surrounded by an ocean."

Whereas there is relatively little multi-year ice in the Antarctic (sea ice retreats markedly during the summer season), Arctic sea ice survives many summer seasons and there is a large amount of multi-year ice.

Concerns voiced by Lloyds and Green lobbies

Does the code, in its present form, go far enough?

Here, a coalition of environmental lobby groups, including Friends of the Earth, Seas at Risk, and Transport & Environment, has voiced sharp criticism. They charge that the draft code fails to address the looming danger of allowing non-strengthened and poorly-prepared ships to operate in supposedly "ice-free" polar waters.

"Increased shipping activity," the coalition has declared, poses significant new threats to the polar environment and wildlife through oil spills, black carbon deposition, sewage discharges and the introduction of invasive species.

"Blinded by the prospect of 'ice-free' operations enabled by the sea ice melt, the IMO makes the fateful assumption that these ships can safely operate without special hull protection or restrictions such as reduced speed."

Lloyd's Market Association, a powerful grouping in London of insurance underwriters, recently warned that the risks for polar shipping "remain extreme." It expressed concern that the rate at which maritime traffic is increasing in the Arctic is "outstripping policy makers ability to create a legislative framework for the High North."

Indeed, there appears to be justification for the above reservations. Hopefully, some will be addressed in the final draft of the Polar Code. 





Hire the Marine Hydraulic Experts!

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

**Dilts Piston
Hydraulics Inc.**

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

Serving the Hydraulic needs of the Marine industry since 1988



Tom Peters

Potentiel et perspectives d'avenir au Port de Sydney

«**P**otentiel et perspectives d'avenir». Tels semblaient être les mots à la mode le printemps dernier lors de la Journée des ports à Sydney. Sauf erreur de ma part cependant, c'étaient aussi les mots à la mode au même événement en 2013 et en 2012. Faisons un petit retour en arrière.

Le thème «potentiel et perspectives d'avenir» s'est imposé après l'achèvement du dragage du chenal d'entrée du port de Sydney au début de 2012. Grâce à ces travaux de dragage, tous les espoirs semblaient permis pour Sydney dans le monde de la marine marchande.

On parlait de perspectives d'avenir pour le vrac et les marchandises diverses, puisque le dragage du chenal allait ouvrir le port aux navires charbonniers Capesize.

Selon les rumeurs, une importante société de construction navale asiatique (Daewo) envisageait de construire à Sydney un grand chantier naval et d'y aménager un terminal moderne capable d'accueillir les plus grands porte-conteneurs du monde. Le terminal allait être un pôle de transbordement où les grands porte-conteneurs débarqueraient leurs cargaisons qui seraient rechargées sur de plus petits navires pour les acheminer vers des ports de la côte Est. Et ce n'étaient que quelques-unes des idées qui étaient lancées avec beaucoup d'enthousiasme.

Alors où en est-on aujourd'hui? Les choses ont-elles avancé? Le démarrage de l'un ou l'autre de ces projets sera-t-il annoncé avant la Journée des ports de l'année prochaine?

La Journée des ports de cette année m'inspire les observations qui suivent.

La Cape Breton Regional Municipality (CBRM) possède le Terminal maritime de Sydney, surtout utilisé par les paquebots de croisière, de même que le Pavillon des croisières Joan-Harriss. La Sydney Ports Corporation, dirigée par un conseil d'administration composé de bénévoles, exploite le terminal pour le compte de la CBRM.

De perpétuelles luttes intestines stériles semblent opposer des factions de la CBRM aux membres du conseil d'administration de la Corporation pour des questions d'argent, et les choses n'avancent guère.

Si le terminal à conteneurs finit par être construit, il le sera sur un tout nouvel emplacement qui appartient aussi à la CBRM.

Celle-ci a embauché deux experts-conseils américains pour vendre mondialement le projet à des investisseurs éventuels. Le contrat des experts-conseils a été prolongé parce que des investisseurs «éventuels» étaient sur le point de délier les cordons de leur bourse.

Potential and opportunities at Port of Sydney

“**P**otential and Opportunities.” Those seemed to be the buzz words around this past spring's Sydney Harbour Ports Day. However, if I am not mistaken, those were also the buzz words at the same event in 2013 and 2012. Let's recap.

The “potential and opportunities” theme was bolstered by the completion of dredging of the entrance channel to Sydney Harbour in early 2012. The dredge put Sydney in a position where the shipping world was their “oyster,” you might say.

There was talk of opportunities for bulk and break bulk cargoes with a deeper channel cape-sized coal boats would be able to navigate into the port.

A major Asian shipbuilding company (Daewo) was rumored to be looking at Sydney to build a large shipbuilding facility and construction of a modern container terminal that could accommodate the world's largest container vessels. The terminal would be a transshipment hub where the large container ships would drop their cargo which would then be reloaded onto smaller vessels and moved to ports down the East Coast. These were just some of the ideas floated with great enthusiasm.

So where is it all today. Are things any closer? Will any of these or other projects be announced before next year's Ports Day event?

I left this year's ports day with the following observations.

The Cape Breton Regional Municipality (CBRM) owns the Sydney Marine Terminal where the main business is cruise ships and the Joan Harriss Cruise Pavilion. The Sydney Ports Corporation, which is led by a volunteer board of directors, operates the terminal on behalf of the CBRM.

There appears to be continued petty infighting between factions of the CBRM and corporation directors over finances. It is impeding progress.

If the container terminal project ever gets off the ground it will be built on a greenfield site also owned by the CBRM.

The CBRM hired two U.S.-based consultants to market the site globally to potential investors. The contract with the consultants was extended with “potential” investors at the ready to spend their money.

A source at ports day told me he expects an announcement possibly by the end of the summer. That



Sydney Ports Corporation

Various outstanding issues are still hampering a proposed container trans-shipment hub.

Il reste encore plusieurs questions à régler avant que le projet de pôle de transbordement de conteneurs se concrétise.

Une source à la Journée des ports m'a dit s'attendre à une annonce peut-être d'ici la fin de l'été. C'est, j'ai le regret de le dire, ce qu'on m'avait également confié l'an dernier.

Selon la rumeur, Maersk et JP Morgan Chase seraient dans le peloton de tête des investisseurs éventuels. Ma source n'a pas voulu confirmer la rumeur, mais s'est contentée de sourire et a admis que j'étais sur la bonne voie. Montrez-moi l'argent.

Il y a encore des questions à régler

Je me suis toutefois laissé dire qu'avant qu'un investisseur n'appose officiellement sa signature, il faudra que les questions de la gouvernance et de la propriété du lit du port soient réglées. Et il y a une autre question qui est restée floue depuis deux ans. La CBRM veut percevoir les droits portuaires, lesquels dépassent le million de dollars par année selon ce qu'on m'a dit, et garder l'argent pour investir dans le port.

Or, à l'heure actuelle, seuls les ports qui ont le statut d'administration portuaire canadienne (APC) peuvent garder les droits portuaires. Sydney ne veut pas devenir association portuaire canadienne et il lui faut donc imaginer un modèle de gouvernance particulier qui lui permettrait de conserver l'argent sans être une APC.

Il y a des discussions avec Ottawa et j'ai appris d'une autre source que la ministre des Transports, l'honorable Lisa Raitt, ferait une annonce «bientôt». M^{me} Raitt est née à Sydney, ce qui ne peut pas nuire.

Un autre problème, m'a-t-on dit, tient au fait que la CBRM et les conseillers prennent des décisions concernant le Port sans rien connaître de l'industrie maritime. Des personnes qui se sont occupées du défunt Sydney Marine Group, essentiellement des intervenants portuaires et l'organisme qui a piloté le projet de dragage de 38 millions de

is, I'm sorry to say, was what I was told last year.

Rumored to be the investment front runners are Maresk and JP Morgan Chase. My source wouldn't confirm the rumor but smiled and admitted I was headed in the right direction. Show me the money.

Various outstanding issues

But before any investor will sign on the dotted line, I was told the issue of port governance and ownership of the harbour bottom has to be settled. This is another issue that has been in limbo for the past two years. CBRM wants to be able to collect harbour dues, in excess of a million dollars annually I was told, and keep the cash for port investment.

As it sits now, only a port with Canada Port Authority status can keep the dues. Sydney doesn't want CPA status so it must come up with a unique governance model that would allow it to keep the money and not be a CPA.

There has been discussion with Ottawa, and again, I was told by another source, that Transport Minister Lisa Raitt, will be making an announcement "soon." Ms. Raitt was born in Sydney so that may be a helpful factor.

Another issue, I was told, goes back to the CBRM and councilors who make decisions about the port but know nothing about the marine industry. People who had been involved with the disbanded Sydney Marine Group, basically port stakeholders and the body that spearheaded the \$38 million dredge project, told me they are not happy with the CBRM council. Word is the Sydney Marine Group will be revived. Hopefully there will be no friction with council.

dollars, m'ont dit qu'elles n'étaient pas satisfaites du conseil de la CBRM. On dit que le Sydney Marine Group va renaître de ses cendres. Espérons qu'il n'y ait pas de frictions avec le conseil.

Et pour ne mentionner qu'un dernier problème parmi bien d'autres, le dragage du chenal d'entrée du port nécessitait l'installation de nouvelles aides à la navigation pour les gros navires, les Capesize par exemple.

La Garde côtière canadienne, chargée de la conception et de l'installation des nouvelles aides à la navigation, a prévu 2 millions de dollars pour le projet. Or, selon mes sources, rien n'est encore fait au bout de deux ans. Il y a beaucoup de mécontentement. On aurait offert à la Garde côtière de déléguer des représentants à la Journée des ports pour faire le point sur le projet, mais l'offre aurait été déclinée.

Sydney est-elle plus avancée que l'an dernier? Il se fait beaucoup de battage publicitaire dans la ville pour dire que le port va prendre son essor. Espérons que cela soit vrai, l'île du Cap-Breton a besoin de cette locomotive économique.

Souhaitons que le thème de la prochaine Journée des ports porte sur des projets en cours – et pas simplement sur un «potentiel» et des «perspectives d'avenir». 

And let's touch on one final issue, although there are still many. When the harbour entrance channel was dredged, it meant new navigational aids had to be installed to accommodate larger ships, like the cape-sized vessels.

The Canadian Coast Guard, charged with a new nav aids design and installation of the aids, projected a \$2 million cost on the project. Again, sources told me it has been two years and the project is still not done. They are not happy. I was told coast guard was asked to attend ports day and give an update on the project but declined.

So is Sydney any further along than it was last year? There is still the hype among city folk that the port will take off. Let's hope it does, Cape Breton needs that economic engine.

Let's hope that at next year's ports day the theme will revolve around projects underway - and not just "potential and opportunities." 

Get  to



No matter what – no matter where.

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

Get it there.



HalifaxGetsItThere.ca | 902.426.2620



Leo Quigley

Meilleure collaboration nécessaire pour le transport des céréales

L'hiver dernier, le tourbillon circumpolaire a paralysé toutes les industries qui dépendent d'un transport juste-à-temps fiable. De fait, Walmart, société à qui on attribue un excellent réseau logistique en Amérique du Nord, a subi dans le premier trimestre une baisse de 5 % que le chef de la direction Doug McMillon impute en grande partie à l'hiver particulièrement rigoureux.

«Comme chez tous les autres détaillants américains, le temps anormalement froid a eu un impact négatif sur les ventes aux États-Unis et a fait grimper les dépenses de fonctionnement au-delà des prévisions. Non seulement l'hiver glacial a-t-il nui à l'achalandage des magasins, mais il a aussi perturbé toute la chaîne d'approvisionnement, sans épargner l'industrie du camionnage», a-t-il déclaré.

Ce fut une période difficile pour tous, y compris les cheminots chargés d'entretenir les voies, de les déneiger et de les déglacer, ainsi que de dégager les aiguillages. Les freins pneumatiques des trains, comme ceux des camions, fonctionnent moins bien sous le point de congélation à cause de la condensation. Pour des raisons de sécurité, il faut alors raccourcir les trains céréaliers, dont la longueur moyenne normale est de 114 wagons, ce qui diminue leur capacité de transport.

Certains producteurs céréaliers qui prévoyaient une récolte record des semaines à l'avance ont négligé de se procurer de l'espace d'entreposage supplémentaire et ils ont dû stocker leurs céréales à l'extérieur. Avec la complaisance enthousiaste des médias, ils ont ensuite commencé à montrer du doigt des coupables – ce qui équivaut à blâmer la compagnie aérienne lorsque son vol est retardé par un blizzard.

Et, même si l'entreposage extérieur des céréales n'est pas idéal, il est tolérable sans trop d'inconvénients pendant environ six mois dans un endroit sec et bien aéré, si les grains sont recouverts d'une bâche. Inutile de préciser cependant qu'il aurait été préférable que les producteurs se soient préparés à leurs récoltes records en construisant, achetant ou louant de l'espace d'entreposage additionnel.

Quoi qu'il en soit, n'ayant plus de Commission canadienne du blé pour se plaindre, les producteurs de grains sont allés dénoncer le service déficient auprès de leur député et le gouvernement, prompt à réagir, a autorisé

More collaborative approach needed in grain transportation

Last winter the Polar Vortex put a major chill on every industry requiring reliable, just-in-time transportation. In fact Walmart, a company you would expect to have a superior logistics network in North America, experienced a five percent drop in its first quarter that CEO Doug McMillon attributed largely to severe winter weather.

“Like other retailers in the United States, the unseasonably cold and disruptive weather negatively impacted U.S. sales and drove operating expenses higher than expected,” he said in a statement. Not only did frigid winter weather impact the company's store traffic, it disrupted the entire supply chain, including the trucking industry, he said.

It was a tough time for everyone including railway maintenance workers with track to maintain, snow and ice to move and switches to keep clear. As with trucks, the air brakes on trains are affected by subzero temperatures as air condenses and grain trains that average 114 cars in length must be shortened for safety, meaning less grain transportation capacity.

Some grain producers who could see a record crop coming weeks before harvest failed to arrange for additional storage and were forced to store their grain outdoors. Then, with plenty of media help, finger pointing by farmers began – like blaming the airline when your flight is delayed by a blizzard.

And, while storing grain outdoors is not a recommended practice, it can be used successfully for roughly six months as long as the site is well drained and the grain is securely tarped and aerated. But, needless to say, it would have been better if grain producers had prepared for the bumper crop by building, purchasing or renting additional bins space.

In any case, without a Canadian Wheat Board to complain to, grain farmers complained to their Member of Parliament about the lack of service and, quick to react, the government authorized the Governor in Council to set grain delivery tar-



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





Canadian taxpayers have spent considerable money building an Asia-Pacific corridor to deliver grain efficiently to West Coast ports.

Beaucoup de deniers publics ont été dépensés pour un corridor Asie-Pacifique afin de livrer efficacement les céréales aux ports de la côte Ouest.

le gouverneur en conseil à établir des objectifs de livraison des céréales assortis d'amendes pouvant atteindre 100 000 \$ par jour en cas de non-respect par les compagnies ferroviaires.

C'était une mauvaise stratégie, mais elle a paru fonctionner puisque le printemps était imminent et les objectifs ont été atteints depuis.

Tout cela ne nous a laissé que du mécontentement, une législation intempestive et le sentiment chez certains que l'industrie céréalière de l'Ouest canadien est toujours aux prises avec de très sérieux problèmes.

Les contribuables canadiens ont dépensé beaucoup d'argent afin, d'une part, d'aménager un corridor de l'Asie-Pacifique pour livrer efficacement les céréales dans les ports de la côte Ouest et, d'autre part, d'expédier des délégations un peu partout dans le monde pour négocier des accords de libre-échange avec la Corée du Sud, la Communauté économique européenne et, éventuellement, les partenaires commerciaux du littoral du Pacifique.

Les groupes de fermiers de l'Ouest et le gouvernement s'efforcent d'augmenter le rendement des principales cultures comme le blé, l'orge et le canola.

gets with penalties of up to \$100,000 per day if the railways failed to comply.

It was an ill-advised strategy that seemed to work since spring weather was just around the corner and the targets have since been met.

All that remains are the bad feelings, a piece of ill-advised legislation and recognition by a few that Western Canada's grain industry still has some very serious problems.

Canadian taxpayers have spent considerable money building an Asia-Pacific Corridor to deliver grain efficiently to West Coast ports and to sending delegations around the globe to negotiate free trade agreements with South Korea, the European Economic Community and, yet to come, Canada's Pacific Rim trading partners.

Western farm groups and government are working towards increasing the yields of major crops such as wheat, barley and canola.

Canada potential as supplier at stake

With the hard work of farmers, the railways, re-

Le potentiel du Canada comme fournisseur en jeu

Grâce aux efforts des producteurs agricoles, compagnies ferroviaires, chercheurs et manutentionnaires de céréales, le Canada est en passe de devenir, pour une population mondiale croissante, un fournisseur majeur d'une variété d'aliments pour consommation humaine et animale.

Jeff Vassart, chef de la direction de Cargill Canada, une entreprise qui comprend l'industrie des deux côtés de la frontière Canada-États-Unis, déclarait dans une récente interview que le système canadien doit acquérir une plus grande capacité et à l'avenir, miser davantage sur la collaboration. En outre, il y a selon lui d'autres compagnies internationales qui souhaiteraient fournir le service au Canada si cela devenait économiquement rentable.

Face à une si large gamme d'occasions à saisir et avec une latitude toute nouvelle pour conquérir de nouveaux marchés et obtenir des récoltes plus abondantes et meilleures, il serait honteux de baisser pavillon à cause de l'incapacité de collaborer avec les autres intervenants pour résoudre un problème urgent et grave avant l'hiver prochain et avant que mère Nature n'accorde à l'Ouest canadien une autre récolte exceptionnelle. **M**

searchers and the grain handling industry. Canada now stands to become a leading supplier of a diversity of food and animal feedstuffs to a growing world population.

Jeff Vassart, CEO of Cargill Canada; a company that understands the industry on both sides of the Canada/U.S. border, said in a recent media interview the Canadian system needs to build more capacity and develop a more collaborative approach in the future. He also said there are other global companies that would be interested in providing the service in Canada if it made economic sense.

As an industry with a world of opportunity before it and just-found freedom to build new markets and grow larger and better crops, it would be a shame if that opportunity were lost due to an inability to collaborate with other stakeholders in the industry to solve an urgent and serious problem before next winter sets in and Mother Nature delivers another large crop to Western Canada's doorstep. **M**



portalberniportauthority.ca



Port Alberni *

PATH-ways
Port Alberni Trans-Shipment Hub

PATH

Advantages to locating a new Trans-Shipment Hub in Alberni Inlet:

- Closest Sailing Point to Pacific Northwest
- Environmental benefits
- Maximize Use of Port and Transportation Infrastructure
- Reduce Traffic Congestion
- Land Reserve for Industrial Use
- Draft & Waterway
- Use of Marine Highway
- Non-Competitive
- Security
- Growing Vancouver Island Population Base
- Warehouse Space



Bruce Barnard

Entrée en vigueur de règles draconiennes de l'OMI dans les ZCE

Les lignes maritimes paieront plus cher pour du carburant plus propre

Le transport maritime de conteneurs ou de vrac à travers l'Atlantique et entre des ports d'Europe du Nord va bientôt comporter un coût supplémentaire dont sont exempts les autres couloirs commerciaux.

En effet, les navires exploités sur ces itinéraires américains, canadiens et européens devront – dès janvier prochain – utiliser des carburants beaucoup plus propres – et bien plus chers – en vertu d'une réglementation environnementale sévère de l'Organisation maritime internationale (OMI) qui ne s'appliquera pas avant au moins 2020 dans le reste du monde.

L'Amérique du Nord et l'Europe sont des zones de contrôle des émissions (ZCE) où les navires ne devront pas brûler des carburants d'une teneur en soufre de plus de 0,1 %. Cette limite est de 1 % à l'heure actuelle et de 3 % en moyenne ailleurs dans le monde.

Selon Drewry Maritime Research, le passage du diesel marin au gazole marin est la meilleure solution à court et à moyen terme pour respecter les nouvelles limites de soufre, car l'installation d'«épurateurs» des gaz d'échappement est coûteuse et l'utilisation de gaz naturel liquéfié requiert d'«énormes» soutes à carburant qui empiètent sur l'espace cargaison.

Les conséquences pour le commerce avec le Canada

Toutefois, le gazole marin, 300 \$ la tonne plus cher que le mazout lourd, va gonfler les frais des transporteurs hauturiers et des lignes européennes de transport maritime courte distance (TMCD). Ceux-ci sont bien décidés à refiler la facture aux expéditeurs. Hapag-Lloyd, acteur important dans le commerce Canada-Europe, reconnaît que sa facture transatlantique annuelle de carburant va bondir de 120 à 200 millions de dollars selon les prix du carburant et son réseau de services actuels. Maersk, sa filiale Safmarine qui fait la liaison Europe-Afrique, et Seago, sa ligne intraeuropéenne, prévoient une hausse de 200 millions de dollars.

Hapag-Lloyd a clairement fait savoir que les expéditeurs vont ramasser la facture. «Pour tous les taux de fret valides en 2015, les clients vont devoir modifier leurs formules carburant pour éponger les coûts supplémentaires dus à l'utilisation de carburant à faible teneur en soufre», a récemment fait savoir la compagnie. Par ailleurs, Hapag-Lloyd se réserve le droit de facturer un supplément une fois tous les éléments de coût validés.

Compliance with tough IMO regulations for ECAs

Shipping Lines face costly cleaner fuel expenses

Shipping containers or bulk products across the Atlantic and between North European ports will shortly attract an extra cost that does not apply to any other trade lane.

That's because vessels sailing on these US, Canadian and European routes will be compelled to burn much cleaner – and much more expensive – fuels from next January – under tough environmental regulations from the International Maritime Organization [IMO] that won't apply to the rest of the world until 2020 at the earliest.

North America and northern Europe are so-called Emission Controlled Areas [ECAs] where ships must burn fuels with a maximum sulphur content of 0.1 percent compared with 1 percent at present and an average three percent worldwide.

Drewry Maritime Research says switching from heavy bunker fuel to marine gas oil is the most practical solution to meeting the new sulphur limits in the short to medium term because fitting exhaust “scrubbers” is expensive and using liquefied natural gas requires “enormous” fuel tanks that eat into cargo space.

Impact on Atlantic trades with Canada

But at around \$300 per tonne more expensive than heavy fuel oil, marine oil will bloat the fuel expenditure of deep-sea ocean carriers and short-sea European lines which they are determined to pass on to shippers. Hapag-Lloyd, a major player in the Canada-Europe trade, reckons its transatlantic fuel bill will jump by \$120 million to \$200 million a year based on current fuel prices and its service network. Maersk, its Safmarine unit, which operates between Europe and Africa, and Seago, its intra-Europe line, are looking at a \$200 million increase.

Hapag-Lloyd has made it clear that shippers will foot the bill. “For all freight rates with validity in 2015, customers will have to amend their bunker formulas to cover the increasing costs for low sulphur fuel oil,” it said in a recent statement. “Otherwise, Hapag-Lloyd reserves the right to charge an increased LSF [low sulphur fuel] surcharge separately once all cost components are confirmed.”



FEDNAV

**DELIVERING A HIGHER STANDARD
FOR 70 YEARS**

**AU-DELÀ DES ATTENTES
DEPUIS 70 ANS**



Lloyd's List Awards
North American | 2014
Maritime



W i n n e r
Environment Award



FEDNAV



www.fednav.com

Les expéditeurs payent déjà plus cher depuis que le transporteur allemand, alléguant «de mauvais résultats persistants», a annoncé des majorations générales pour tout le fret transatlantique à compter du 1^{er} juillet. Les prix entre la côte ouest du Canada et des États-Unis et l'Europe du Nord vont augmenter de 150 \$ pour les conteneurs de 20 pieds et de 200 \$ pour les conteneurs de 40 pieds, de même que de 110 \$ et 160 \$ pour les conteneurs partant de la côte Est du Canada, des côtes américaines du golfe du Mexique et du Mexique ainsi que les conteneurs transfrontaliers.

Les prix entre la côte est des États-Unis et l'Europe du Nord augmentent de 50 \$ pour un conteneur de 20 pieds et de 75 \$ pour un conteneur de 40 pieds. Les augmentations sont de 440 \$ et 530 \$ respectivement pour les conteneurs de 20 pieds et de 40 pieds partant d'Europe du Nord.

Toutefois, les trafics transatlantiques et les autres trafics hauturiers européens seront un peu moins affectés par les nouvelles limites de soufre que le marché nord-européen.

Selon Drewry, l'adoption du gazole marin va ajouter 29 \$ au coût de transport d'un conteneur de 20 pieds standard de la côte est de l'Amérique du Nord et 49 \$ pour le transport depuis les côtes américaines du golfe du Mexique. Pour les navires plus petits et plus vieux, les coûts vont être encore plus élevés sur les routes transatlantiques.

Il y aura aussi des coûts additionnels pour l'expédition des conteneurs nord-américains de l'axe Le Havre-Hambourg vers d'autres ports européens: l'aller-retour Hambourg-Saint-Petersbourg va coûter 21 \$ de plus par conteneur, selon la firme londonienne.

Les augmentations vont être moins fortes sur les routes de l'Extrême-Orient à l'Amérique du Nord et à l'Europe du Nord, car il n'y a pas de ZCE en Asie et les navires déployés sur ces trafics, plus gros, ont généralement un meilleur rendement énergétique.

L'Europe va être frappée bien plus durement par l'entrée en vigueur des nouvelles limites de soufre. Niels Smedegaard, directeur général de DFDS, important groupe de logistique et de TMCD, avertit qu'on ne peut exclure des faillites et des fermetures de route alors que le marché se relève péniblement de la crise de la zone euro. La compagnie danoise prévoit imposer aux expéditeurs un supplément pour l'utilisation de carburant pauvre en soufre, et elle craint que cela provoque un déplacement du fret vers les camions, aggravant la congestion de routes européennes déjà encombrées, ce qui, paradoxalement, viendrait contrecarrer les tièdes efforts de l'Union européenne pour attirer davantage de fret vers les modes maritime et ferroviaire, plus verts.

Les grands acteurs des routes de la Manche, de la mer du Nord et de la Baltique investissent massivement pour respecter les nouvelles règles. DFDS a prévu près de 140 millions de dollars pour équiper 20 navires d'épurateurs de gaz d'échappement, mais la compagnie a déjà fermé l'une de ses routes de la Baltique à cause des nouvelles règles et elle a fait savoir que de quatre à sept autres fermetures n'étaient pas à exclure.

Finnlines, entreprise finlandaise du Groupe Grimaldi, société mère italienne d'Atlantic Container Line (ACL), installe également des épurateurs sur 10 navires rouliers afin de réduire leurs émissions de soufre et leur consommation de carburant. Un autre transporteur finlandais,

Shippers are already facing higher bills after the German carrier, citing "the continuous dismal result[s] situation", announced general rate hikes for all transatlantic cargoes from July 1. Rates from the West Coast of Canada and the US West Coast to north Europe will increase by \$150 per 20 foot container and \$200 for a 40 footer, and by \$110 and \$160 from Canada's East coast, cross-border and US Gulf and Mexico.

Rates from the US East Coast to North Europe go up \$50 for a 20-ft container and \$75 for a 40 footer. Rates from north Europe will rise by \$440 and \$530 for 20 foot and 40 foot boxes respectively.

However, the transatlantic and other deep-sea European trades will get off lightly due to the new sulphur limits compared with the impact on the north European market.

Drewry estimates the introduction of marine oil will add around \$29 to the cost of transporting a standard 20-foot container between the East Coast of North America and \$49 for voyages from the US Gulf coast. Smaller and older ships on the transatlantic will face even higher costs.

There will also be additional costs for onward shipping of North American containers from the Le Havre-Hamburg range to other European ports - a round trip between Hamburg and St Petersburg will add a further \$21 per container, according to the London-based analyst.

Carriers face lower cost increases on routes from the Far East to North America and Northern Europe because there are no ECAs in Asia and the larger vessels deployed on these trades tend to be more fuel efficient.

Europe faces a much heavier hit from the lower sulphur limits with Niels Smedegaard, Chief Executive of DFDS, a leading short-sea shipping and logistics group, warning of bankruptcies and route closures as the transport market slowly recovers from the impact of the fading eurozone crisis. The Danish company plans to levy a low sulphur surcharge on shippers, a move it fears will drive some to transfer their cargoes to trucks, further congesting Europe's crowded highways and, ironically, undermining the European Union's flagging efforts to lure more freight onto greener sea lanes and rail tracks.

The leading players on the English Channel, North Sea and Baltic routes are investing heavily to comply with the new regulations. DFDS has earmarked nearly \$140 million to equip twenty ships with scrubbers to remove sulphur from exhaust gas, but it has already closed one of its Baltic routes due to the new regulations and has warned a further four to seven are at risk.

Finnlines, a Finnish unit of Grimaldi Group, the Italian parent of Atlantic Container Line [ACL], also is fitting scrubbers to ten roll-on-roll off ships, which will cut sulphur emissions and lower fuel consumption. Another Finnish carrier, Contain-

Toutefois, alors que l'industrie se prépare à l'entrée en vigueur des nouvelles règles limitant la teneur en soufre des deux côtés de l'Atlantique, elle s'inquiète déjà de l'entrée en vigueur prévue pour le milieu de 2016 d'une autre règle de l'OMI encore plus radicale et plus controversée: le pesage obligatoire des conteneurs maritimes avant leur chargement sur les navires. **M**

But even as the industry prepares for the new sulphur regime on both sides of the Atlantic - it is already looking anxiously ahead to an even more far reaching and controversial IMO regulation set to enter into force in mid-2016 - the mandatory weighing of ocean containers before they are loaded onto a ship. **M**





Nicole Trépanier

President, St. Lawrence Economic Development Council (SODES)

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

Une stratégie maritime pour le Québec

La plus récente campagne électorale au Québec a offert à l'industrie maritime une visibilité jusqu'ici inégalée. En effet, trois des principaux partis politiques dans la course avaient inscrit le secteur dans leurs engagements électoraux, ce qui, bien évidemment, a fait le bonheur des membres de la SODES.

Le Parti libéral du Québec, qui forme depuis le 7 avril dernier le nouveau gouvernement, avait rendu publique sa stratégie maritime dès le démarrage de la campagne électorale, faisant d'elle sa plate-forme de la relance économique du Québec. Le document publié comporte en page couverture les mots suivants: Pour remettre le Québec en marche...

Lors de la formation du conseil des ministres, nous avons non seulement eu le plaisir d'apprendre qu'il y avait à nouveau un ministre délégué aux Transports, mais qu'en plus s'ajoutaient à son titre les termes «et à l'implantation de la stratégie maritime». Monsieur Jean D'Amour, député de la circonscription de Rivière-du-Loup-Témiscouata, occupe la fonction. La SODES a déjà eu le plaisir de le rencontrer avec quelques membres de son cabinet pour convenir d'une collaboration en vue de l'accomplissement de son mandat. D'ores et déjà, nous sommes à même de constater le sérieux de l'équipe à s'attaquer à la tâche, mais également l'énergie que tous déploient à réaliser rapidement, mais bien, l'implantation de la stratégie.

Il n'y a pas que le cabinet du ministre et le Service du transport maritime et de la mise en valeur du Saint-Laurent (bras maritime du ministère des Transports du Québec) qui sont à l'œuvre. Le 7 mai dernier, un décret du gouvernement créait, sur recommandation du Premier ministre Couillard, le Comité ministériel de l'implantation de la stratégie maritime. Composé de dix (10) ministres dont les responsabilités sont liées à des composantes de la stratégie et présidé par le ministre D'Amour, il aura pour mandat de «veiller à mettre en valeur le potentiel du fleuve et de l'estuaire du Saint-Laurent en exploitant de manière responsable le potentiel maritime du Québec, dans le contexte de la croissance des échanges commerciaux internationaux».

Quelques jours après l'annonce de la création du comité ministériel, nous avons appris que Georges Farrah, jusqu'alors président-directeur général de la Société des traversiers du Québec, était nommé secrétaire général associé du Secrétariat à l'implantation de la stra-

A maritime strategy for Quebec

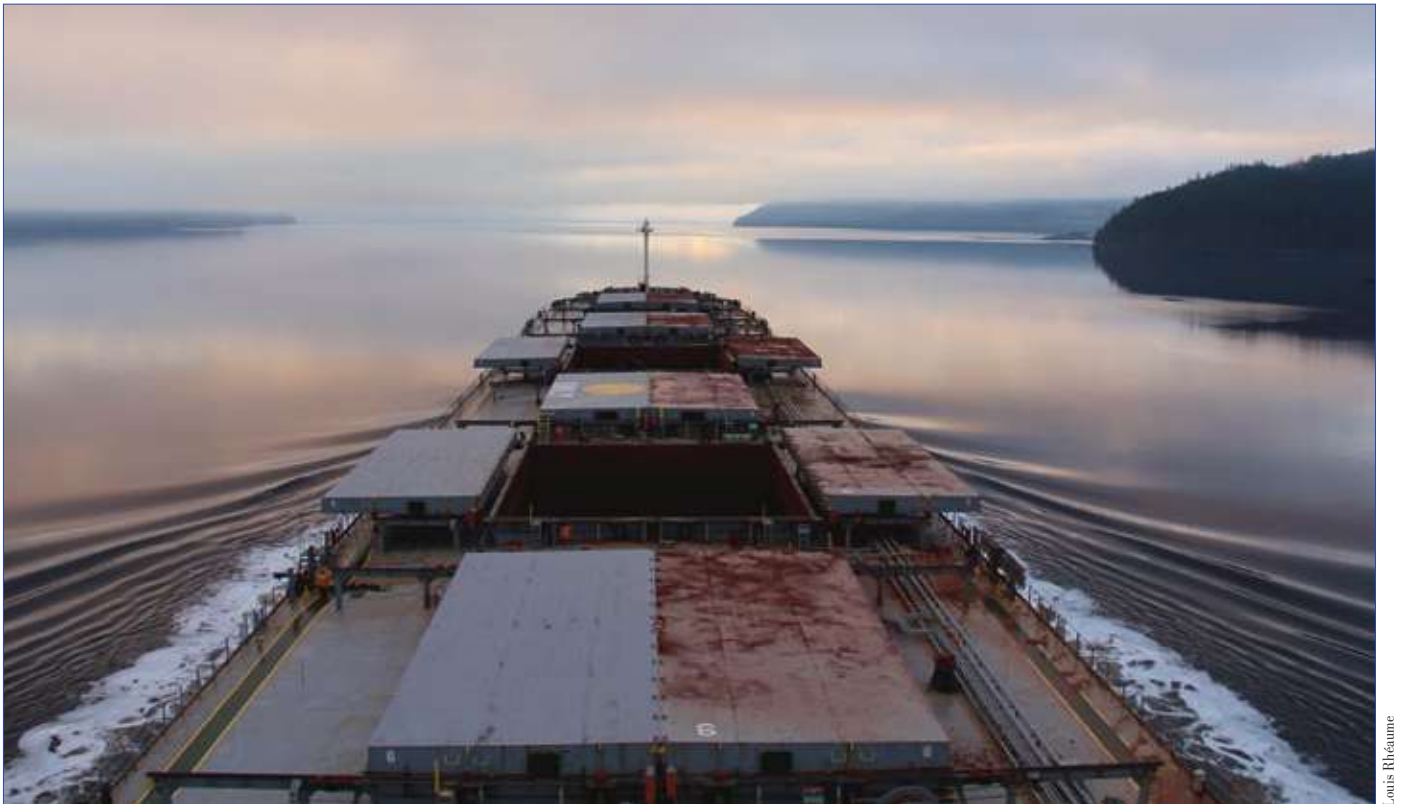
Québec's most recent election campaign gave the marine industry hitherto unprecedented visibility. Three of the main political parties in the running included our sector in their electoral commitments which, naturally, considerably pleased SODES members.

The Québec Liberal Party, which has formed the new government since April 7, 2014, released its Maritime Strategy as soon as the election campaign got under way, making it the party's platform for Québec's economic recovery. The document's cover reads: "To get Québec moving again".

When the Cabinet was formed, we were delighted to learn not only that there was a new Minister for Transport but also that his title had been expanded to include "and the Implementation of the Maritime Strategy". Heading this portfolio is Jean D'Amour, MNA for Rivière-du-Loup-Témiscouata. SODES has already had the pleasure of meeting with him and members of his office to agree on how we can work together to fulfil his mandate. We were struck by his team's seriousness in tackling the job at hand and the energy being put into ensuring that the strategy is implemented quickly but effectively.

The Minister's office and the *Service du transport maritime et de la mise en valeur du St-Laurent* (marine sector of the Ministère des Transports du Québec) are not the only ones hard at work. On May 7, at Premier Couillard's recommendation, a government Order-in-Council created the *Comité ministériel de l'implantation de la stratégie maritime*, a ministerial committee for implementation of the Maritime Strategy. Composed of ten (10) ministers, whose duties are linked to components of the strategy, and chaired by Minister D'Amour, the committee is mandated to ensure that the potential of the St. Lawrence River and Estuary is developed through responsible use of Québec's maritime capabilities in the context of increasing international trade.

A few days after the ministerial committee's creation was announced, we learned that Georges Farrah, President and Managing Director of the Société des traversiers du Québec, had been appointed Associate Secretary General of the *Secrétariat à l'implantation de la stratégie maritime*. In short,



Louis Rivéaume

All stakeholders in the Quebec maritime industry are enthusiastic over the initiative of the provincial Liberal government to elaborate a comprehensive blueprint for the future.

Toutes les parties prenantes de l'industrie maritime québécoise sont emballées par la décision du gouvernement libéral provincial d'élaborer un plan de développement détaillé.

tégie maritime. Bref, la personne à la barre connaît pleinement les enjeux du secteur maritime et saura être une ressource efficace dans ces fonctions. M. Farrah a ses bureaux au Conseil exécutif, soit au ministère du Premier ministre. De tels choix confirment hors de tout doute la volonté du gouvernement libéral d'avoir recours au milieu maritime comme catalyseur de la relance économique. Il est heureux de constater qu'enfin la vision historique de l'apport du milieu maritime cède la place à une perspective nettement plus moderne et actualisée.

Pour celles et ceux ayant pris connaissance de la stratégie maritime, telle que présentée en campagne électorale, sachez que cette version n'est pas celle qui modèlera officiellement notre avenir. Le ministre D'Amour mènera une consultation auprès de l'industrie dans les prochains mois pour veiller à prendre en compte les commentaires du secteur en vue d'améliorer le produit. Les membres de la SODES et le Forum de concertation sur le transport maritime seront mis à contribution pour cet exercice. Par la suite, la stratégie sera remodelée pour être entérinée par le gouvernement et mise en place en 2015.

Je vous encourage fortement à lire la stratégie maritime, à y réfléchir et à faire connaître vos recommandations afin que, dans un avenir très proche, nous disposions d'un outil de développement économique dans lequel le potentiel du maritime est pleinement mis à contribution pour que le Québec occupe plus et mieux que jamais une position clé au plan économique, et ce, pour longtemps. Nous sommes une nation maritime, ne l'oublions pas. **M**

the person at the helm is fully aware of the choices and challenges facing the marine sector and will be an effective resource in this position. Mr. Farrah's offices are located within the *Conseil exécutif*, the Premier's department. These choices unequivocally confirm the Liberal government's desire to use the marine sector as a catalyst for economic recovery. At long last, the historical view of the marine sector's contribution is being replaced by a much more modern and updated vision.

For those who have read the Maritime Strategy as presented during the election campaign, you should know that this is not the version that will officially shape our future. Minister D'Amour will carry out consultations within the industry in the coming months to ensure that the sector's comments are taken into account so as to enhance this product. SODES and Marine Industry Forum members will contribute to the exercise. Then, the strategy will be reworked before being ratified by the government and implemented in 2015.

I strongly encourage you to familiarize yourself with the Maritime Strategy, to think about it and to share your recommendations. In the very near future, we will have an economic development tool in which the marine sector's potential will be fully put to use so that, more than ever, Québec can play a key role, economically speaking, for many years to come. Quebec is a maritime nation; let's not forget it! **M**

ACPA's 56th Annual Conference and AGM 56^e Conférence et AGA de l'AAPC



APM

Message from ACPA Chair

Message de la présidente
du conseil de l'AAPC

Sylvie Vachon

L'évolution du commerce international s'accompagne de défis et d'occasions à saisir

Les ports du Canada sont sur le point d'entrer dans une ère de mondialisation du commerce peuplée d'occasions emballantes et de nouveaux défis.

Les ports du Canada manutentionnent déjà annuellement 300 millions de tonnes de fret et des biens d'une valeur dépassant les 162 milliards de dollars et on leur doit plus de 250 000 emplois directs et indirects au pays. Et les nouvelles ententes de libre-échange que le Canada a signées ou est en train de négocier vont probablement encore gonfler ces chiffres.

L'Accord économique et commercial global (AECG) que le Canada a conclu avec l'Union européenne (UE) en octobre (dont les dernières modalités sont en cours de négociation) va fournir à nos secteurs économiques et à nos régions géographiques un meilleur accès à un marché de 500 millions de consommateurs et 28 pays dont le PIB combiné est de 17 000 milliards de dollars. L'UE est le deuxième partenaire commercial du Canada et selon un rapport fédéral, l'entente de principe pour un AECG

Evolving world of global trade brings opportunities, challenges

Canada's ports are about to enter an era of global trade that will bring with it exciting opportunities and new challenges.

Canadian seaports already handle some 310 million tonnes of cargo and more than \$162 billion worth of goods annually, and are responsible for over 250,000 direct and indirect jobs across the country. New free-trade agreements that Canada has concluded or is negotiating will very likely increase these numbers in the years to come.

The Comprehensive and Economic Trade Agreement (CETA) that Canada reached with the European Union in October (with final details currently being negotiated) will provide our economic sectors and geographic regions with better access to a market of 500 million consumers and 28 countries with a combined gross domestic product of \$17 trillion. The EU is Canada's second-biggest trading partner, and a federal report says that the CETA agreement-in-prin-

pourrait augmenter de 20 % le commerce bilatéral qui totalisait 89,2 milliards de dollars en 2012.

En mars, le Canada a conclu avec la Corée du Sud, débouché clé pour nos ressources naturelles, un accord de libre-échange qui va accroître le commerce bilatéral annuel entre nos deux pays, actuellement de 10 milliards de dollars.

Le Canada est aussi l'un des 12 pays, avec l'Australie, Brunei, le Chili, le Japon, la Malaisie, le Mexique, la Nouvelle-Zélande, le Pérou, Singapour, les États-Unis et le Vietnam, qui participent aux négociations du Partenariat transpacifique (PTP). Le marché du PTP représente plus de 792 millions de personnes et un PIB de 27,5 mille milliards de dollars – plus de 38 % de l'économie mondiale.

Ces accords de libre-échange vont réduire ou éliminer les tarifs sur une vaste gamme de produits canadiens et ils vont profiter à nos exportateurs dans une foule de secteurs: l'agriculture et l'agroalimentaire, les poissons et fruits de mer, le bois et les produits forestiers, les pâtes et papiers, les produits chimiques et les plastiques, les produits finis et semi-finis, le charbon, les minerais et les concentrés.

Par ailleurs, les importations de certains biens et produits quotidiennement utiles aux Canadiens, notamment les produits agroalimentaires, les articles ménagers et les biens manufacturés, les machines et l'équipement, les matériaux de construction, les métaux, les véhicules et pièces, devraient aussi augmenter grâce à la réduction ou l'élimination des tarifs douaniers.

Un dénominateur commun: la vaste majorité de ces biens sont transportés par bateau et transitent par les ports du Canada. La signature de ces accords de libre-échange va faire augmenter le trafic dans nos portes de l'Atlantique et de l'Asie-Pacifique ainsi que dans la porte continentale et le corridor de commerce Ontario-Québec, générer de plus grands volumes de fret et faire circuler de nouveaux types d'importations et d'exportations dans nos ports et cela va justifier de nouveaux investissements pour développer nos infrastructures.

Les ports du Canada seront prêts à répondre à la demande. Des investissements publics et privés dans les infrastructures vont augmenter la capacité et l'efficacité. Les services qui complètent nos activités de base vont créer de la valeur ajoutée pour les clients et pour les chaînes d'approvisionnement que nous desservons. Des processus d'amélioration continue vont améliorer la fiabilité et la fluidité. Un développement durable va incarner notre détermination à intégrer des politiques économiques, environnementales et sociales dans les activités portuaires.

En bref, nous serons prêts à assumer notre rôle d'éléments clés des chaînes d'approvisionnement mondiales, de facilitateurs du commerce international et de catalyseurs du développement économique pour que le Canada demeure compétitif sur un marché mondial en perpétuelle mutation.

ciple could boost bilateral trade, which totalled \$89.2 billion in 2012, by 20 percent.

In March, Canada concluded a free-trade agreement with South Korea, a key market for our natural resources. This accord will further increase the \$10 billion in annual two-way trade between our countries.

Elsewhere, Canada is one of 12 countries, along with Australia, Brunei, Chile, Japan, Malaysia, Mexico, New Zealand, Peru, Singapore, the United States and Vietnam, participating in Trans-Pacific Partnership (TPP) negotiations. The TPP market represents more than 792 million people and a combined GDP of \$27.5 trillion – more than 38 percent of the world's economy.

These free-trade agreements would reduce or eliminate tariffs on a wide range of Canadian products, benefiting exporters across the country in a number of sectors including agriculture and agri-food, fish and seafood, wood and wood products, pulp and paper, chemicals and plastics, finished and semi-finished products, and coal, ores and concentrates.

Meanwhile, certain imports of goods and commodities that Canadians rely upon in their daily lives, including agri-food products, manufactured and household goods, machinery and equipment, construction materials, metals, and vehicles and parts, should also increase as tariffs are lowered or reduced to zero.

A common denominator here is that the vast majority of these goods move via the marine mode through Canada's ports. These free-trade accords will spur traffic growth through our Atlantic, Ontario-Quebec and Asia-Pacific Gateways, generate greater volumes of cargo and new types of import and export traffic for our ports, and present new opportunities for investments in infrastructure developments.

Canada's ports will be prepared to meet this demand. Public and private investments in infrastructure will enhance capacity and efficiency. Services that complement our core activities will create value for clients and for the supply chains that we serve. Continuous improvement processes will enhance fluidity and reliability. Sustainable development will reflect our commitment to integrating economic, environmental and social policies into port activities.

In short, we will be ready to fulfil our role as key components of global supply chains, facilitators of world trade, and catalysts for economic development so that Canada can continue to stay competitive in the continuously evolving global marketplace.



The Port of Montreal attracts ships from around the world, handling 28.2 million tonnes in 2013, and with container and dry bulk showing growth in the first quarter of 2014.

Le Port de Montréal attire des navires de partout dans le monde. Il a manutentionné 28,2 millions de tonnes en 2013 et les tonnages conteneurisés et de vrac sec étaient en croissance au premier trimestre de 2014.

Canadian ports well-positioned amidst stronger global outlook

Les ports canadiens profitent d'une conjoncture mondiale favorable

Leo Ryan et Kathlyn Horibe

En règle générale, la situation du trafic dans les ports canadiens reflète étroitement la conjoncture économique dans le monde, notamment en Amérique du Nord, en Asie et en Europe. Or, les perspectives généralement haussières paraissent encourageantes pour les ports du Canada en 2014 et 2015.

Selon l'Organisation de coopération et de développement économiques, les économies avancées sont sur une bonne lancée et contribuent de façon significative à une croissance mondiale qui pourrait atteindre 3,4 % en 2014 et 3,9 % en 2015. Malgré un certain ralentissement, la

As a general rule, cargo patterns at Canadian ports closely reflect global economic trends, notably in North America, Asia and Europe. An overall upward outlook appears encouraging for ports across Canada in 2014 and 2015.

According to the Organization for Economic Cooperation and Development, advanced economies are gaining momentum and are now significantly contributing to world growth that could attain 3.4% in 2014 and 3.9% in 2015. Despite some cooling down, China remains the fastest-growing economy, with

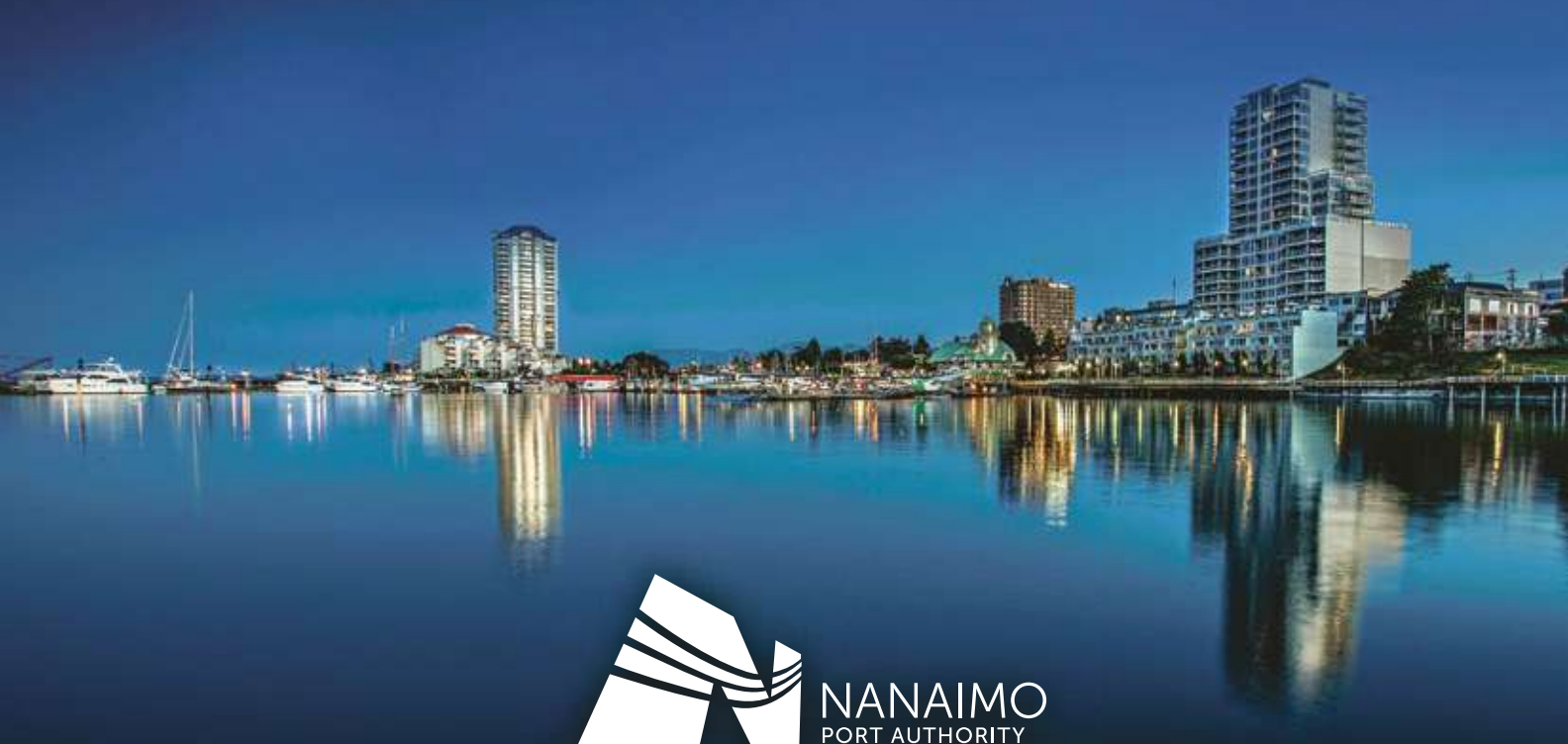
Building Island Business...



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

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

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



NANAIMO
PORT AUTHORITY

www.npa.ca



VPA

Port Metro Vancouver, Canada's largest port and leading Pacific gateway, had a banner year in 2013, sparked by record total and container tonnage.

Port Metro Vancouver, plus grand port du Canada et principale porte du Pacifique, a connu une année 2013 exceptionnelle, avec des tonnages totaux et conteneurisés records.

Chine a toujours la croissance économique la plus rapide, avec une hausse prévue du PIB de 7,3 %. L'Inde suit de près à 5 %.

Les pays de l'Union européenne se relèvent lentement de la récession de 2008-2009, surtout l'Allemagne et la Grande-Bretagne, alors que les traîneurs comme l'Espagne et l'Italie montrent des signes de reprise en dépit de problèmes persistants. L'hebdomadaire *The Economist* prévoit que la croissance atteindra 1,2 % dans l'ensemble de la zone euro en 2014.

La confiance est en hausse dans l'économie canadienne, qui semble sur le point de profiter d'une demande plus forte aux États-Unis, de loin le principal partenaire commercial du Canada. Selon les analystes, la croissance moyenne au Canada atteindra 2,3 % cette année et 2,5 % en 2015.

Gains importants sur la côte Ouest

Dans ce contexte, il n'est pas surprenant que les ports canadiens de la côte Ouest aient enregistré des gains importants, grâce au commerce florissant avec l'Asie – tandis que les ports des Grands Lacs et de la côte Est accusaient pour la plupart des baisses de volume en 2013. Le fret total dans les 18 ports membres de l'AAPC a

GDP currently progressing by an anticipated 7.3%, and India relatively close behind at 5%.

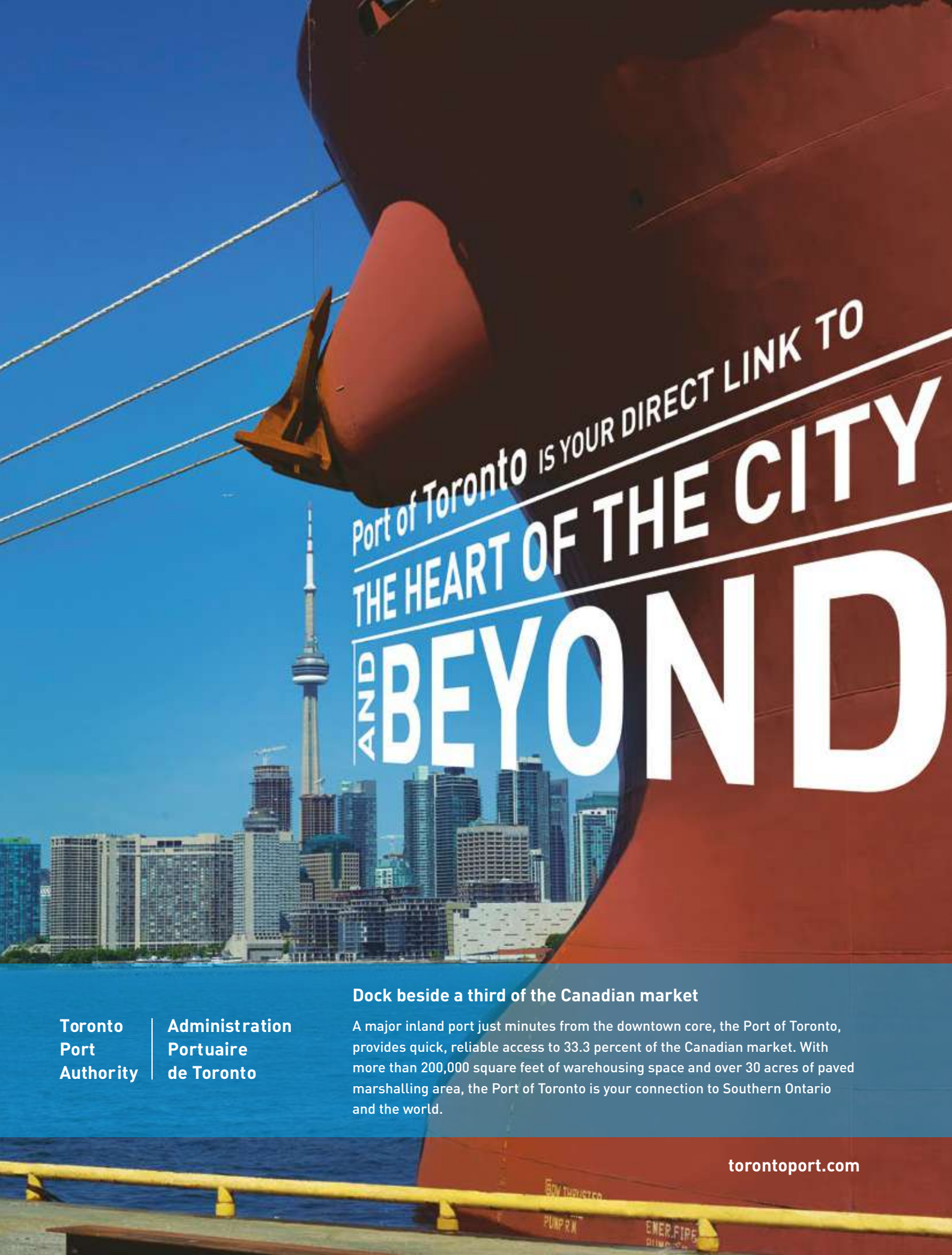
The European Union countries are slowly recovering from the 2008-2009 recession, with Germany and Great Britain leading the way and stragglers like Spain and Italy showing signs climbing back despite persistent challenging issues. The Euro area as a whole is predicted by *The Economist* weekly magazine to climb by 1.2% in 2014.

Confidence is growing in the Canadian economy, which seems poised to take advantage of stronger demand in the United States, by far Canada's main trading partner. Analysts see Canadian growth averaging 2.3% this year and 2.5% in 2015.

Big gains on West Coast

Against this backdrop, it is no surprise that Canada's ports on the West Coast, thanks to robust trade with Asia, have been showing big gains – whereas East Coast and Great Lakes ports, for the most part posted declines in 2013 volume. Total cargo of the 18 ACPA-member ports increased by just over 1% in 2013 to 313 million tonnes.

Port Metro Vancouver (PMV), Canada's largest



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



Leo Ryan

Cargo volume at the Port of Nanaimo is continuing to increase at a double-digit pace. Photo shows the Duke Point facility earmarked for redevelopment under plans for engaging in shortsea container movements.

Les volumes de fret continuent d'augmenter à un rythme dépassant les 10 % au Port de Nanaimo. La photo montre l'installation de Duke Point qui devrait être réaménagée pour servir à d'éventuelles activités de transport maritime conteneurisé courte distance.

augmenté d'un peu plus de 1 % en 2013, pour atteindre 313 millions de tonnes.

Port Metro Vancouver (PMV), plus grand port du Canada et porte principale du Pacifique, a connu une année mémorable en 2013, caractérisée par des sommets dans les tonnages conteneurisés et les tonnages totaux. Les dernières statistiques indiquent une légère baisse du trafic total dans les quatre premiers mois de l'année en cours. Toutefois, selon les données disponibles, les volumes conteneurisés ont augmenté de 2,2 % (1 139 590 EVP) dans la période terminée à la fin de mai – ce qui semble indiquer qu'ils n'ont pas soufferts autant qu'on aurait pu le craindre de la grève de 28 jours des camionneurs en mars.

En 2013, le trafic total a augmenté de 9 % à Vancouver pour atteindre 135 millions de tonnes, grâce surtout à la forte progression des marchandises en vrac – le charbon, les céréales et les produits pétroliers surtout. Le fret conteneurisé était en hausse de 4 %, à 2,8 millions d'EVP.

Selon Robin Silvester, PDG de PMV, la hausse de la demande asiatique pour les produits canadiens et la transition en cours vers une économie de consommation en Chine expliquent l'essor continu du commerce canadien par le Port.

Parmi les nouveautés récentes, on peut citer l'achèvement en juin à un coût de 110,4 millions de dollars de trois projets clés de la Porte de l'Asie-Pacifique dans le corridor ferroviaire Roberts Bank. La construction de trois

port and main Pacific gateway, had a banner year in 2013, sparked by record container and total tonnage. Latest statistics showed a small drop in total traffic in the first four months of this year. But statistics on container activity to the end of May showed box throughput up by 2.2% at 1,139,590 TEUs – suggesting that PMV containerized volume did not suffer as much as feared from a 28-day strike in March by container truckers.

In 2013, Vancouver's total traffic rose by 9% to 135 million tonnes. Leading the way was a hefty increase in bulk cargo – notably coal, grain and petroleum products. Container cargo rose by 4% to 2.8 million TEUs.

Robin Silvester, PMV President and CEO, said that rising demand in Asia for Canadian products and an ongoing process towards a consumer-based economy in China have fuelled the continued expansion of Canadian trade via the port.

Among recent developments was the completion in June of three key Asia-Pacific Gateway projects along the Roberts Bank Rail Corridor at a cost of \$110.4 million. Construction was finished on three road/rail overpasses for easing traffic congestion through the City of Surrey, the City of Langley and the Township of Langley.

Also worthy of special note was the introduction,



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



PRPA

This panoramic aerial view of the Port of Prince Rupert illustrates the wide range of marine activities, including coal, containers, grain, wood pellets and the Ridley Island industrial site in the foreground.

La vue aérienne panoramique du Port de Prince Rupert montre bien la vaste gamme d'activités maritimes et de types de fret (charbon, conteneurs, céréales, granulés de bois). On voit ici le site industriel de Ridley Island au premier plan.

passages supérieurs routiers/ferroviaires destinés à alléger la congestion routière dans la ville de Surrey, la ville de Langley et le canton de Langley a été complétée.

Il convient aussi de noter le début, le 1^{er} juillet, des opérations de nuit cinq jours par semaine à TSI Terminal Systems et DP World (Canada) inc. Cette mesure vise à réduire la circulation des camions et la congestion pendant les heures de pointe le jour et à maximiser l'utilisation des infrastructures portuaires existantes.

Le Port de Prince Rupert dans le nord de la Colombie-Britannique a le vent en poupe; il a établi un autre record avec un volume total de plus de 23 millions de tonnes en 2013, ce qui représente une hausse de 3,45 % par rapport à 2012 (année où le trafic avait déjà fait un bond de 15 %). En 2013, le trafic conteneurisé total a atteint 536 439 EVP, une baisse modérée par rapport à 2012.

Dans la période terminée à la fin de mai, le trafic portuaire total avait chuté de 8,3 %, à 9,1 millions de tonnes. Le fret conteneurisé, lui, avait cependant progressé de près de 4 %, à 228 227 EVP.

Le PDG Don Krusel prévoit une croissance qui pourrait même être spectaculaire pour le Port où plusieurs centaines de millions de dollars d'investissements ont été faits depuis quelques années pour de nouvelles infrastructures, un ter-

effective July 1, of night gate operations five nights a week by TSI Terminal Systems and DP World (Canada) Inc. This initiative reduces truck traffic and congestion during peak daytime hours, maximizing the existing port infrastructure.

The Port of Prince Rupert in northern British Columbia is riding high, setting another record in total volume of over 23 million tonnes in 2013, representing an increase of 3.45% over 2012 (when traffic had already soared by 15% over the previous year). In 2013, total TEU traffic amounted to 536,439 units, a moderate drop from 2012.

In the period to end-May this year, total port traffic was down 8.3% at 9.1 million tonnes. But container cargo was up nearly 4% at 228,227 TEUs.

Don Krusel, President and CEO, has forecast further, even spectacular, growth on the horizon for the port which has witnessed several hundred million dollars of investments in the past few years on new infrastructure, marine terminal and expansion projects.

Various proposed projects hold potential for some \$20 billion in new terminal development by 2020.

The federally-owned coal export facility, Ridley

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



minal maritime et des projets d'expansion.

Différents projets envisagés pourraient entraîner des dépenses de 20 milliards de dollars pour de nouveaux aménagements portuaires d'ici 2020.

À l'installation fédérale d'exportation de charbon Ridley Terminals, des travaux d'expansion de 100 millions de dollars en cours pourraient porter la capacité de manutention annuelle à 30 millions de tonnes (18 millions actuellement). La phase 2 de l'expansion du terminal à conteneurs Fairview, qui portera sa capacité de 750 000 à 1,2 million d'EVP, devrait être annoncée plus tard cette année.

Par ailleurs, les volumes de fret au Port de Nanaimo sur l'île de Vancouver continuent d'augmenter. Ils ont bondi de 12,4 % en 2013 pour atteindre 3,4 millions de tonnes. Les produits forestiers et les grumes dominant, tandis que les cargaisons spéciales sont en croissance.

Le Port a reçu 4,65 millions de fonds fédéraux pour le développement du transport maritime courte distance. Ces sommes servent principalement à rénover le quai général près du centre-ville pour y manutentionner des conteneurs. Il est intéressant de noter que Nanaimo a manutentionné plus de 10 000 conteneurs qui avaient été détournés pendant la récente grève des camionneurs à Vancouver.

Pour l'avenir, il y a un autre grand projet dans l'air: un PPP réunissant l'Administration portuaire de Nanaimo et DP World en vue du réaménagement de Duke Point pour y manutentionner des conteneurs et éventuellement pour que les barges en route vers les sites de GNL proposés dans la région puissent l'utiliser.

Port Alberni, à l'extrémité ouest de l'île de Vancouver, a manutentionné en 2013 1,8 million de tonnes – surtout des produits forestiers –, un bond de près de 16 %. Le Port étudie la possibilité de devenir une plaque tournante pour le transport conteneurisé courte distance et d'héberger un terminal d'exportation de GNL.

Au moment de la préparation du présent numéro de *Maritime Magazine*, on était sur le point d'achever une étude de faisabilité concernant la réalisation à Port Alberni un pôle de transbordement de 1,5 milliard de dollars (PATH) où les grands porte-conteneurs arrivant d'Asie pourraient être déchargés. Leurs cargaisons seraient ensuite triées à proximité de la baie Barkley et chargées sur des barges qui en feraient la livraison aux utilisateurs finaux du Grand Vancouver, de la vallée du Fraser et du Puget Sound. Le rôle du PATH serait essentiellement d'atténuer les pressions croissantes qui s'exercent sur la capacité de Port Metro Vancouver et de réduire le transport de conteneurs par camion qui congestionne les routes.

Les ports des Grands Lacs

Les pires conditions de glace depuis plusieurs décennies ont handicapé les ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent, ce qui explique que l'ouverture de la 56^e saison de navigation de la Voie maritime ait été repoussée à la date la plus tardive en cinq ans. L'acheminement d'une récolte exceptionnelle de 76 millions de tonnes de céréales – 50 % de plus que la moyenne – a appliqué beaucoup de pression sur le réseau. Bruce Hodgson, directeur du Développement des marchés à la Corporation de gestion

Terminals, is undergoing a \$100 million capacity expansion that could bring its throughput to up to 30 million tonnes year compared to the present 18 million tonnes. The Phase 2 expansion of the Fairview Container Terminal, boosting its capacity from the present 750,000 to 1.2 million TEUs is expected to be announced later this year.

For its part, cargo volume at the Port of Nanaimo on Vancouver Island is continuing to increase, climbing by 12.4% in 2013 to 3.4 million tonnes. Forest products and logs dominate, while project cargoes represent a growing sector.

The port has received \$4.65 million in federal funding for shortsea shipping development. It is being used chiefly to markedly revamp the Assembly Wharf near the downtown core with a view to handling containers in the future. Interestingly enough, Nanaimo moved more than 10,000 containers that had been deviated during the recent strike of truckers at Vancouver.

Looking to the future, another big project is in the works: a P3 partnership involving the Nanaimo Port Authority and DP World to redevelop Duke Point for container movements and possibly as a facility playing a role for barges heading to proposed LNG sites in the region.

On the western end of Vancouver Island, Port Alberni handled 1.8 million tonnes – mainly forest products – in 2013, a jump of almost 16%. The port is exploring opportunities as a potential hub for shortsea container and home to an LNG export terminal.

As this issue of *Maritime Magazine* was being prepared, a feasibility study was approaching completion for a proposed \$1.5 billion Port Alberni Transshipment Hub (PATH) that would allow large container vessels coming from Asia to be offloaded and sorted a short distance from Barkley Sound and then put on barge for end users in Greater Vancouver, Fraser River Valley or Puget Sound. PATH is essentially aimed at alleviating mounting capacity pressures at Port Metro Vancouver and reducing the container traffic congesting roads.

Great Lakes ports

The worst ice conditions in several decades hampered Great Lakes and St Lawrence River ports, resulting in the latest opening in five years for the Seaway's 56th shipping season. Clearing a bumper crop of 76 million tonnes of grain—50% more than average—put a strain on the system, too. Bruce Hodgson, Director of Market Development, St. Lawrence Seaway Management Corp, said there was “a huge spike in ocean vessels coming into the system and the Canadian Great Lakes fleet is going gangbusters to respond to orders from the grain companies. We're optimistic this activity will continue through the summer.”

An active summer for Great Lakes ports could help to boost total tonnages this year as Windsor was the only Lake port to record an increase last year. For the first time since the CP rail ferry shut down in the 1980s, Windsor surpassed 6 million tonnes, a 10.5% spurt.

GROUPE ROBERT, VOTRE PARTENAIRE POUR LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT YOUR SUPPLY CHAIN PARTNER



Filiales
Subsidiaries:

**Jaclyn,
Rollex,
Watson,
Sycamore**

TRANSPORT GÉNÉRAL ET SPÉCIALISÉ
GENERAL AND SPECIALIZED TRANSPORTATION

CENTRES DE DISTRIBUTION
DISTRIBUTION CENTER

SOLUTIONS LOGISTIQUES
LOGISTICS SOLUTIONS



LES SOCIÉTÉS
LES MIEUX
GÉRÉES
AU CANADA

ROBERT.CA
Québec : 1 800 361-8281
Ontario : 1 800 300-9683

de la Voie maritime du Saint-Laurent, a déclaré: «Nous assistons à une flambée du nombre de navires océaniques qui viennent dans le réseau, et la flotte canadienne de laquiers doit faire des miracles pour répondre aux commandes des compagnies céréalières. Nous avons bon espoir que cette activité se maintiendra pendant tout l'été.»

Un été occupé pourrait avantageusement gonfler les tonnages totaux annuels dans les ports des Grands Lacs. Windsor a été le seul à y enregistrer une augmentation l'an dernier. Pour la première fois depuis l'abandon du service de traversier-rail du CP dans les années 1980, Windsor a dépassé les 6 millions de tonnes, un bond de 10,5 %.

David Cree, président-directeur général de l'Administration portuaire de Windsor, a attribué ce «succès» à une augmentation des cargaisons de céréales, de pierre et de granulats ainsi que de produits pétroliers.

Hamilton, qui dépend traditionnellement de l'acier, a encaissé une baisse de 2,7 %, à quelque 10 millions de tonnes. Le programme de diversification des cargaisons de l'Administration portuaire rapporte toutefois des dividendes. La contribution des produits agricoles a presque doublé, passant de 9,8 % du fret total en 2009 à 17,8 % aujourd'hui.

Le PDG, Bruce Wood, a déclaré: «Ce n'est pas une surprise: nous avons consacré les cinq dernières années à chercher proactivement à diversifier nos cargaisons, de sorte que nous avons pu faire compenser par les secteurs à forte croissance les baisses dans les secteurs mous.»

Le mode maritime attire également de plus en plus de clients et de fret. Trois mille huit cents wagons sont arrivés dans la plus grande porte maritime du Canada sur les Grands Lacs, 17 % de plus qu'en 2012.

En ce qui concerne les infrastructures, les faits saillants ont été un partenariat de 4 millions de dollars, avec Sylvite Agri-Services pour la construction de deux nouveaux réservoirs de stockage d'engrais ainsi que le transfert des quais 7 et 8 de l'APH à la Ville de Hamilton. Afin d'avoir plus d'espace pour de nouvelles entreprises, l'APH va louer un terrain de cinq acres appartenant à



The Port of Toronto anticipates an increase in bulk cargo tonnage in 2014 as well as brisk business in construction warehousing amidst substantial commercial and residential real estate developments at Canada's largest city.

Le Port de Toronto prévoit une augmentation du tonnage de vrac en 2014 de même qu'une forte demande d'entreposage pour les travaux de construction que nécessiteront les aménagements immobiliers commerciaux et résidentiels dans la métropole du Canada.

David Cree, President and CEO, Windsor Port Authority, attributed "the milestone" to more handling of grain, stone and construction aggregates and petroleum products.

Hamilton, traditionally dependent on steel, recorded a 2.7% drop to approximately 10 million tonnes. Hamilton Port Authority's cargo diversification program is seeing dividends, however. Agricultural commodities as a whole almost doubled from 9.8% of total cargo in 2009 to 17.8% today.

Bruce Wood, President and CEO, said, "It's not a

la Ville au sud du quai 22.

En 2014, l'APH va poursuivre la diversification de ses cargaisons, augmenter la capacité pour les produits agroalimentaires et elle se montre optimiste en ce qui concerne le secteur manufacturier ontarien. «Le Port de Hamilton est un atout stratégique pour les fabricants de notre région», a déclaré M. Wood.

Le Port de Thunder Bay sur le lac Supérieur a encaissé une baisse de 16,7 %, à 6,5 millions de tonnes. Les perspectives sont cependant favorables cette année, car mai y a été le mois le plus occupé en 16 ans. Les navires intérieurs canadiens ont transporté 1,5 million de tonnes, surtout de céréales, de Thunder Bay jusqu'aux ports de transbordement du Québec où ces marchandises ont été chargées sur des navires océaniques.

«Les perspectives pour 2014 sont bonnes surtout grâce à une récolte de céréales record dans l'ouest du Canada en 2013», a déclaré Tim Heney, PDG de l'Administration portuaire de Thunder Bay. «Les céréales à destination d'Europe, du Moyen-Orient, de l'Afrique du Nord et de l'Amérique latine représentent à peu près 80 % des cargaisons manutentionnées dans le port.»

Selon M. Heney, la décision du gouvernement d'ordonner aux chemins de fer de transporter les céréales a attiré l'attention sur Thunder Bay. «Je prévois qu'au moins 7 millions de tonnes de céréales transiteront par le Port cette année.»

La réouverture par Richardson International de l'ancien silo Viterro «C» a doublé la capacité d'accueil de céréales. Avec 1,2 million de tonnes, Thunder Bay peut se vanter de posséder la plus importante capacité d'entreposage des céréales en Amérique du Nord.

En 2013, 291 613 tonnes de fret ont transité par Oshawa. «Chaque année, le Port manutentionne en moyenne une valeur de 23 millions de dollars de fret composé surtout d'acier, d'asphalte et de céréales», a déclaré Gary Valcour, président du conseil de l'Administration portuaire d'Oshawa.

Le tonnage total au Port de Toronto a chuté à 1,6 million de tonnes, une baisse de 18 %. Pour marquer le début de la saison de navigation en avril, le capitaine du **Lubie**, premier navire international arrivé à Toronto en 2014, s'est vu remettre un haut-de-forme en peau de castor vieux de 200 ans au cours de la traditionnelle Cérémonie du chapeau de castor dont les origines remontent à 1861.

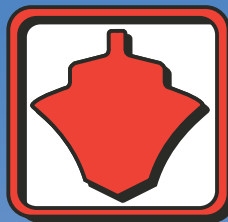
Les ports du Saint-Laurent

Le Port de Montréal a manutentionné en 2013 28,2 millions de tonnes de fret, ce qui est comparable à 2012. Les tonnages de céréales ont chuté de 14,1 % en raison de la plus grande disponibilité des navires sur la côte Ouest et des prix plus bas du transport ferroviaire vers la côte Est. Le trafic conteneurisé est resté stable à 11,9 millions de tonnes.

Le vrac liquide était en diminution, le vrac sec et le minerai de fer en progression, un bond de plus de 31,9 % dans ce dernier cas. «En 2014, ce secteur va continuer d'être en croissance, surtout quand un nouveau parte-

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

www.urgencemarine.com

naire, CanEst, commencera à exploiter une installation de conteneurisation des céréales à la fin de l'été», a déclaré Sylvie Vachon, PDG de l'Administration portuaire de Montréal (APM).

En 2013, l'APM a profité d'un total record de 55 millions de dollars d'investissements pour augmenter de 13 % la capacité de manutention de conteneurs, réaménager l'aire des produits pétroliers afin d'accueillir de plus grands navires et donner une cure de jouvence au terminal à passagers Iberville. Le Port a aussi reçu l'autorisation d'accueillir les navires post-Panamax de 44 mètres de largeur.

En août, CMA-CGM est revenue aux ports de Montréal et de Halifax avec son propre navire. Auparavant, la compagnie expédiait ses conteneurs sur les navires de Maersk, selon une entente entre les deux compagnies. Les partenaires ont maintenant conclu une entente de partage des navires qui prévoit que le transporteur français fournira désormais un des quatre navires.

Le Port de Québec a accusé une diminution de 16,7 % de son tonnage total, qui a chuté à 27 millions de tonnes en 2013. La baisse est attribuable à la fin du monopole de la Commission canadienne du blé, à l'augmentation des livraisons par train de Valero Energy à sa raffinerie de Lévis ainsi qu'aux conditions de glace particulièrement difficiles sur le Saint-Laurent qui ont retardé jusqu'au début de 2014 la livraison des envois tardifs de 2013.

L'an dernier, l'Administration portuaire de Québec et ses partenaires ont investi environ 55 millions de dollars. Une somme similaire sera dépensée cette année et l'automne verra le début de l'arrivée par train d'un nouveau type de fret, les granules de bois.

Un nouveau sommet de 103 visites de navires a été atteint à la dernière saison des croisières. Le PDG Mario Girard prévoit un record absolu de 110 visites de paquebots en 2014.

Au total, 27,7 millions de tonnes ont transité par le Port de Sept-Îles en 2013, ce qui est comparable à l'année précédente. En décembre, ce port de la Côte-Nord a écrit une page d'histoire maritime quand une

surprise—we've spent the last five years proactively diversifying our cargo, so we've been able to balance these challenges with areas of strong growth."

Modal choice is also attracting more customers and cargo. Arriving at Canada's biggest maritime gateway on the Great Lakes were 3,800 rail cars, up 17% since 2012.

Infrastructure highlights included a \$4-million partnership with Sylvite Agri-Services to construct two new fertilizer storage tanks and transfer of Piers 7 and 8 from HPA's control to the City of Hamilton. To add more space for new business, HPA will lease a city-owned five-acre property south of Pier 22.

Looking ahead to 2014, HPA will continue to diversify its cargo mix, increase capacity for agri-food goods and is optimistic about Ontario's manufacturing sector. "The port of Hamilton is a strategic asset for manufacturers throughout our region," said Wood.

Lake Superior's Thunder Bay port recorded a 16.7% decrease to 6.5 million tonnes. The outlook is "strong" this year, however. May was the port's busiest month in 16 years. Canadian domestic ships transported 1.5 million tonnes of mostly grain from Thunder Bay to Quebec transshipment ports for loading onto ocean carriers.

"The prospect for 2014 is strong due largely to a record grain crop harvested in Western Canada in 2013," said Tim Heney, President and CEO, Thunder Bay Port Authority. "Outbound grain destined for Europe, the Middle East, North Africa and Latin America accounts for roughly 80 per cent of the port's cargo."

With the railways ordered by the government to move the grain, Mr. Heney said this has turned a lot of attention on Thunder Bay. "I'm predicting we'll see at least 7 million tonnes of grain through the port this year."

Grain capacity has doubled with Richardson International's reopening of the former Viterro "C" elevator. At 1.2 million tonnes, Thunder Bay boasts North America's largest grain storage capacity.

In 2013, the Port of Oshawa handled 291,613 tonnes. "Each year, the port handles an average of \$23 million

Total 2013 cargo of ACPA ports Tonnage des ports de l'AAPC

Port	millier de tonnes	000's tonnes	Port	millier de tonnes	000's tonnes
Port Metro Vancouver	135 000	135,000	Windsor	6 000	6,000
Montreal	28 100	28,100	Nanaimo	3 400	3,400
Sept-Îles	27 700	27,700	Trois-Rivières	3 300	3,300
Saint John	27 660	27,660	Port Alberni	1 810	1,810
Québec	27 000	27,000	Belledune	1 700	1,700
Prince Rupert	23 000	23,000	St. John's	1 630	1,630
Hamilton	10 020	10,020	Toronto	1 600	1,600
Halifax	8 600	8,600	Oshawa	292	292
Thunder Bay	6 500	6,500	Saguenay	267	267

Source: individual ports

Fière d'être un partenaire d'affaires du
Port de Belledune et de contribuer à sa
croissance continue.

Proud to be a key partner in the continuous
growth of the **Port of Belledune**.



ARRIMAGE DE L'EST DU CANADA EASTERN CANADA STEVEDORING

Une filiale du Groupe Arrimage Québec / A subsidiary of the QSL Group





Eric Muscottte

Efforts to attract international cruise ships to Trois-Rivières have been crowned with success.

Les efforts pour attirer des paquebots de croisière internationaux à Trois-Rivières ont été couronnés de succès.

cargaison record de 302 264 tonnes métriques de minerai de fer de la mine du lac Bloom de Cliffs Natural Resources a été expédiée à bord du **CSB Years**, premier navire de la génération Chinamax à accoster en Amérique du Nord. Un nouveau client, Tata Steel Minerals Canada, a également expédié 240 276 tonnes de minerai de fer.

Pierre Gagnon, PDG du Port de Sept-Îles, a déclaré: «Cette nouvelle étape représente un moment décisif de l'histoire du Port de Sept-Îles. Les vraquiers Chinamax sont la voie de l'avenir pour les grands producteurs de minerai de fer.»

En ce qui a trait aux infrastructures, la construction dans la baie de Sept-Îles d'un nouveau quai multiusager de 220 millions de dollars qui va jouer un rôle crucial pour les futurs envois de minerai de fer en Asie est presque achevée. De plus, Alderon a entrepris le travail préliminaire sur le terminal minéralier de Pointe-Noire où sera manutentionné le minerai de fer du projet Kami. Alderon expédiera annuellement par bateau jusqu'à 8 millions de tonnes de minerai de fer.

Le Port de Trois-Rivières a manutentionné 2,7 millions de tonnes en 2013, une baisse de 19,7 % due à la fin du monopole de la Commission canadienne du blé, qui a fait baisser le volume de céréales. Cette année, l'APTR va entamer la phase II de son plan de modernisation, lequel comprend la reconstruction du quai 13 et la construction d'un nouveau terminal le long de ce quai. De nouveaux hangars seront aussi édifiés.

Au Port de Saguenay, les choses bougent et cela au-

worth of cargo from steel and asphalt to grain," said Gary Valcour, Chair, Oshawa Port Authority.

The Port of Toronto's total tonnage dropped to 1.6 million tonnes, a decline of 18 per cent. To mark the start of the shipping season in April, the captain of the **M/V Lubie**, Toronto's first international vessel of 2014, received a 200-year-old silk and beaver top hat during the Beaver Hat Ceremony, dating back to 1861.

St. Lawrence ports

The Port of Montreal's total cargo in 2013 was 28.2 million tonnes, similar to 2012 results. Grain dropped 14.1% due to wider availability of vessels on the West Coast and cheaper rail rates to the East Coast. Container traffic remained stable at 11.9 million tonnes.

Liquid bulk edged down, dry bulk and iron ore increased, the latter up 31.9 per cent. "In 2014, this sector will continue to grow, especially once a new partner, CanEst, starts operating a grain containerization facility at the end of the summer," said Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority (MPA).

In 2013, MPA benefited from a record \$55-million investment to increase container handling capacity by 13%, redevelop the petroleum products' area to accommodate larger vessels and provide a makeover for the Iberville Passenger Terminal. The port also received authorization to welcome post-Panamax vessels of up to 44 metres wide.

Starting in August, CMA CGM returned to the Ports of Montreal and Halifax, using its own vessel. It

LIVRER LE MEILLEUR À NOTRE

MONDE

DELIVERING THE BEST TO OUR

WORLD



PORT
SEPT-ÎLES



INFRASTRUCTURE

Plus grand port minéralier en Amérique du Nord
Capacité d'accueillir les plus grands navires au monde
Installations de classe mondiale
Usagers d'envergure

INFRASTRUCTURE

North America's largest ore handling port
Able to accommodate the largest ships in the world
World-class facilities
Major users

1 418 968-1231 | portsi.com

Canada





Port of Sept-Îles

Cargo trends remain robust at the Port of Sept-Îles which is entering a new era of handling Chinamax vessels to transport iron ore to foreign markets.

Les volumes de fret sont toujours à la hausse au Port de Sept-Îles, qui entre dans une nouvelle ère avec la venue de navires Chinamax pour y charger du minerai de fer destiné aux marchés étrangers.

gure bien pour le futur. Les travaux étaient presque terminés au début de l'été sur le plus grand projet d'infrastructures de l'histoire du Port. Quelque 40 millions de dollars ont été investis dans la construction d'une gare de triage intermodale et d'un lien ferroviaire de 12,5 km pour l'industrie minière régionale. La pose des voies ferrées a commencé en août 2013, à partir de la région de Grande-Baie vers le nord jusqu'à la jonction avec la voie ferrée de Roberval-Saguenay.

L'an dernier, 267 000 tonnes de fret ont transité par le Port de Saguenay.

had previously operated a slotting arrangement with Maersk Line. With the French carrier providing one of four vessels, the partnership continues through a Vessel Sharing Agreement.

The Port of Québec recorded a 16.7% plunge in total tonnage to 27 million tonnes in 2013. The drop is attributed to abolition of the Canadian Wheat Board's monopoly, Valero Energy's increase in train deliveries to its Lévis refinery and the particularly difficult ice conditions on the St. Lawrence that delayed late season cargos until early this year.



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

www.csmoim.qc.ca



Avec la participation financière de:
With the financial participation of:

Commission
des partenaires
du marché du travail

Québec



Un centre de services dédié au développement
de la main-d'œuvre maritime québécoise

*A centre offering services to promote the development
of Québec's marine-sector human resources*



SURFACE



ON THE SURFACE VALPORT has been earning its stripes as Canada's largest 'small' Port for 20 years. What lies beneath the surface has quickly become a regional multi-modal hub – a powerhouse of logistic, procurement and cargo transportation support. Considering where our cargoes travel too, we prepare each and every piece for any eventuality.

Project & bulk cargo, staging & stevedoring, crating & packaging, cross docking, warehousing, fabrication & assembly are VALPORT's underpinnings.

Access to market; specifically cross-country & US, in-port access to rail, the gateway to the Great Lakes and major thoroughfares connecting Montreal, Toronto, Ottawa and beyond make VALPORT | The Port of Valleyfield a strategic advantage for our customer. We invite you to look beneath the surface and discover how we have truly emerged as Canada's largest 'small' port.

Visit www.valport.ca/surface

VALPORT



Canada's largest 'small' port

VALPORT MARITIME SERVICES INC.

Port de Valleyfield, Boul. Gerard Cadieux,
Valleyfield, QC J6T 6L4, Canada

www.valport.ca
1-877-375-6686

Les ports de la côte Est

Le port néo-brunswickois de Belledune de la baie des Chaleurs dans le golfe du Saint-Laurent a manutentionné 1,7 million de tonnes de fret l'an dernier.

Le PDG Rayburn Doucett a déclaré que 2013 avait été jalonnée de plusieurs étapes très importantes, dont la signature de contrats à long terme avec Eastern Canada Stevedoring, NB Power et Irving Oil. Il a ajouté que la priorité du Port serait de débattre activement des possibilités de diversification des cargaisons de vrac, de marchandises générales et d'unités de charge.

Le Port de Halifax a rapporté une diminution de 9,3 %, à 8,6 millions de tonnes, principalement à cause de la baisse des envois par vraquier et de l'augmentation du transport ferroviaire des importations agricoles. Le tonnage de fret conteneurisé était en hausse de 8,6 %.

En 2014, «nous allons continuer de faire tout notre possible pour trouver de nouvelles façons de soutenir les volumes de fret», a déclaré le porte-parole Lane Farguson. «Grâce à nos travaux d'infrastructure qui s'achèveront en 2014, nous sommes bien placés pour exploiter les occasions d'affaires qu'offre l'AECG (Accord économique et commercial global avec l'Union européenne), le Partenariat transpacifique et les mégaprojets dans l'Atlantique.»

Compte tenu du contrat signé par Viridis Energy pour distribuer dans toute l'Europe des granules de bois destinées à la production d'électricité ainsi qu'au chauffage

Last year, the Québec Port Authority and its partners invested approximately \$55 million. This year, a similar amount will be invested and, in the fall, a new commodity, wood pellets, starts arriving by train.

Last year's cruise season reached new heights with 103 ship visits. Mario Girard, President and CEO, said that "a never-before-seen peak of 110 cruise ship visits" is anticipated for the 2014 season.

Total 2013 tonnage handled at the Port of Sept-Îles was 27.7 million tonnes, similar to 2012 results. In December, the North Shore port made maritime history when a record 302,264 metric tons of iron ore from the Cliffs Natural Resources Lake Bloom mine left on board the **CSB Years**, the first Chinamax generation ship to dock in North America. New client, Tata Steel Minerals Canada, also shipped 240,276 tonnes of iron ore.

Pierre Gagnon, President and CEO, Port of Sept-Îles, said, "This new milestone puts the Port of Sept-Îles at a turning point in its history. Chinamax bulk carriers are the way of the future for large iron ore producers."

As for infrastructure, construction is nearing completion of a new \$220-million multi-user dock in the Bay of Sept-Iles that will play a vital role in future iron ore shipments to Asia. In addition, Alderon has begun preliminary work on the Pointe Noire iron ore terminal, the product handling facility for the Kami Iron ore project. Alderon will ship up to 8 million tonnes of iron ore annually.

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





Valport

Much is happening at Valport Marine Services and the multimodal St. Lawrence Seaway Port of Valleyfield 70 kms west of Montreal which handles dry and liquid bulk, general cargo, project cargo and Arctic sealift traffic. Last year, cargo throughput rose by 15% to nearly one million tonnes at the port which is emerging as a strategic regional hub thanks to recent direct access to Autoroute 30 and to the CN, CP and CSX rail networks. Prior to the expected completion this fall of a big \$100 million CSX intermodal terminal, Valleyfield was slated this summer to welcome the first call of the Cleveland-Europe Express container service launched last spring by the Spliethoff Group.

Les choses bougent énormément aux Services maritimes Valport et au Port multimodal de Valleyfield situé sur la Voie maritime du Saint-Laurent, à 70 km à l'ouest de Montréal qui manutentionne du vrac sec et du vrac liquide, des marchandises générales, des carquois spéciales et du ravitaillement pour la desserte maritime de l'Arctique. L'an dernier, le tonnage de fret a augmenté de 15 % pour approcher le million de tonnes dans ce port qui s'impose comme un pôle régional stratégique grâce à l'accès direct récent à l'autoroute 30 ainsi qu'aux réseaux ferroviaires du CN, du CP et de CSX. Avant l'achèvement prévu pour l'automne d'un vaste terminal intermodal de 100 millions de dollars pour CSX, Valleyfield devait accueillir cet été une première escale du service conteneurisé Cleveland-Europe Express inauguré le printemps dernier par le Groupe Spliethoff.



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

THE PLACES WE WORK

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

www.logistec.com





Arrimage Québec

St. Lawrence Stevedoring continues to make a significant contribution to cargo volume at the Port of Quebec, the deepwater gateway to the Great Lakes.

L'apport d'Arrimage du St-Laurent aux volumes de fret du Port de Québec, porte d'accès en eau profonde des Grands Lacs, demeure considérable.

industriel et résidentiel, un vraquier a été chargé en février de 25 000 tonnes de granules qui étaient entreposées au silo à grains de Halifax. Viridis possède une installation de fabrication de granules de bois en Nouvelle-Écosse.

En 2013, 134 paquebots de croisière ont fait escale à Halifax. Cette année, le Port attend un nombre record de 137 escales.

Un total de 27,7 millions de tonnes de fret a transité par le Port de Saint John en 2013, ce qui est comparable à 2012. L'année a été extraordinaire pour le trafic conteneurisé, qui a fait un bond de 59 %. Mediterranean Shipping Company (MSC), qui en était à sa première année com-

The Port of Trois-Rivières handled 2.7 million tonnes in 2013, a 19.7% decline due to less grain as a result of the end of the Canadian Wheat Board monopoly. This year, the TRPA will start work on Phase II of its modernization plan, which includes reconstruction of dock 13 and construction of a new terminal along the dock. New hangars would also be built.

At the Port of Saguenay, big things are happening that augur well for the future. Work was nearing completion early this summer on the biggest infrastructure project in the port's history. About \$40 million has been invested in an intermodal rail yard and 12.5 km rail link for the regional mining industry. The laying of the railway track began in August 2013, starting in the area of Grande Baie North as far as the junction with the Roberval Saguenay railway.

Last year, the Port of Saguenay handled 267,000 tonnes of cargo.

East coast ports

New Brunswick's Port of Belledune on Chaleur Bay in the Gulf of St. Lawrence handled 1.7 million tonnes of cargo last year.

President and CEO Rayburn Doucett, said that 2013 was "marked by several very important milestones," which included long term contracts with Eastern Canada Stevedoring, NB Power and Irving Oil. He added that the port's focus would be "actively discussing opportunities for diversifying bulk, break bulk and unitized cargoes."

The Port of Halifax posted a 9.3% decrease to 8.6 million tonnes, due mainly to fewer bulk cargo shipments and more rail shipments of agricultural imports. Containerized cargo tonnage was up 8.6 per cent.

In 2014, "we'll continue to work hard to find new ways of maintaining cargo activity," said spokesperson Lane Farguson. "With our infrastructure projects reaching completion in 2014, we're well positioned to take advantage of CETA (free trade accord being negotiated with the European Union), Transpacific Partnership and Atlantic Mega-Projects."

With Viridis Energy's contract to distribute wood pellets throughout Europe for power generation and industrial and residential heating, a bulk cargo vessel was loaded up in February with 25,000 tonnes of pellets stored at the Halifax Grain Elevator. Viridis owns a Nova Scotia wood pellet manufacturing facility.

In 2013, cruise calls at Halifax totaled 134. This year, the port expects to welcome a record 137 calls.

The Port of Saint John posted 2013 total tonnage of 27.7 million tonnes, virtually the same tonnage reported in 2012. It was a stellar year for container traffic, which

plète d'escale à Saint John, a accru en mai sa présence avec trois navires différents qui ont accosté au terminal à conteneurs Rodney. Hapag-Lloyd a commencé à offrir ses services en octobre par l'intermédiaire d'un partenaire du Port de longue date, Tropical Shipping.

Le Port de St. John's (hausse de 19 % à 1,6 million de tonnes) fut le seul des 18 ports membres de l'APCA à enregistrer une augmentation en 2013 dans le Canada atlantique. Une autre bonne nouvelle a été le contrat de 10 ans d'Atlantic Towing avec ExxonMobil Canada Properties et Hibernia Management and Development. Quatre nouveaux navires ultramodernes de soutien de plateformes de forage basés à St. John's seront livrés en 2016, ce qui va créer 100 nouveaux emplois. **M**

was up 59%. Mediterranean Shipping Company (MSC) spent its first full year calling Saint John and, in May, expanded its presence with three different MSC vessels calling at Rodney Container Terminal. Hapag-Lloyd began offering its services in October through long-time port partner Tropical Shipping.

The Port of St. John's 19% increase to 1.6 million tonnes was the only upsurge in 2013 by an Atlantic Canada port among the 18 ACPA members. Additional good news was Atlantic Towing's 10-year contract with Exxon-Mobil Canada Properties and Hibernia Management and Development. Four new state-of-the-art Platform Supply Vessels operating out of St John's will be delivered in 2016 and create 100 new jobs. **M**



HPA

Container traffic in particular at the Port of Halifax is poised to record good growth in the coming years thanks to enhanced infrastructure capacity and strategic location in the North Atlantic trade.

Le trafic conteneurisé va connaître une forte croissance dans les prochaines années, surtout au port de Halifax, grâce à l'amélioration de la capacité des infrastructures et à l'emplacement stratégique du port pour le commerce nord-atlantique.

Changing trade horizons to dominate ACPA conference

Les nouveaux horizons commerciaux au centre des discussions à la Conférence de l'AAPC

Kathlyn Horibe



The Port of Belledune on the picturesque south shore of the Bay of Chaleur is playing host to this year's annual gathering of Canadian port leaders.

Le Port de Belledune, sur la pittoresque côte sud de la baie des Chaleurs, est l'hôte cette année de la rencontre annuelle des dirigeants des ports canadiens.

La 56^e Assemblée générale annuelle et Conférence de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) dont sera l'hôte du 17 au 20 août l'Administration portuaire de Belledune portera cette année sur un thème bien d'actualité: les défis que doivent relever les ports canadiens et les occasions qui s'offrent à eux dans une conjoncture commerciale fluctuante.

«Notre économie dépend du commerce et des ports qui fournissent les nombreux services nécessaires à son acheminement», a déclaré Wendy Zatylny, présidente de l'AAPC. «Le commerce est si essentiel au Canada qu'Ottawa s'emploie activement à négocier une foule d'ententes bilatérales de libre-échange avec des pays de toutes les régions du monde, toujours dans le but de stimuler les échanges commerciaux du Canada.»

L'une des cinq séances d'affaires de la Conférence portera sur le commerce international ainsi que sur les retombées pour les ports canadiens d'ententes comme l'Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne qui va ouvrir de nouveaux marchés. Après ratification du texte définitif, l'accord éliminera 99 % des tarifs douaniers entre les deux blocs économiques.

Même s'il s'écoulera encore deux ans avant que l'accord de principe soit ratifié, le port le mieux placé pour profiter de ces retombées est celui de Montréal, le port international pour conteneurs le plus proche du cœur industriel de l'Amérique du Nord. L'Europe du Nord demeure le premier partenaire de Montréal pour les échanges conteneurisés, même si l'Asie prend de plus en plus de place.

«Dans le contexte du nouvel accord de libre-échange avec l'Union européenne, nos visées d'expansion du port sur nos terrains de Contrecoeur prennent une valeur renouvelée», déclarait récemment Sylvie Vachon, PDG de l'Administration portuaire de Montréal.

Port nord-américain en eau profonde le plus proche de l'Europe du Nord, Halifax réclame depuis longtemps une plus grande ouverture du commerce avec les 28 pays de l'Union

Changing Trade Patterns: Opportunities and Challenges is the topical theme of this year's 56th Annual General Meeting and Conference of the Association of Canadian Port Authorities hosted by the Belledune Port Authority on August 17-20.

“Our economy depends on trade and the ports that provide the numerous services to handle such trade,” said Wendy Zatylny, President of ACPA. “Trade is so essential to Canada that the government is actively involved in negotiating many bilateral free trade agreements with countries around the world—all with an eye to boosting Canada's trade.”

The focus of one of the conference's five business sessions will be global trade and the implications for the country's ports of agreements, such as the Canada/European Union tentative free trade accord (CETA), which will create new market opportunities. When finalized, for example, the agreement removes over 99 per cent of the tariffs between the two countries.

Though ratification of the agreement in principle may be two years away, the port ideally positioned to benefit from this agreement is Montreal, the closest international container port to North America's industrial heartland. Northern Europe remains the port's leading container trade partner/ although Asia has become a growing factor.

“Within the context of the new free trade agreement with the European Union, our vision to expand the port to our land at Contrecoeur takes on added significance,” recently stressed Sylvie Vachon, President and CEO, the Montreal Port Authority.

As the closest deep water North American port to Northern Europe, Halifax has long been an advocate of more open trade with the 28 nations of the European Union. Port spokesman Lane Farguson said, “With our infrastructure projects reaching

européenne. Le porte-parole du Port, Lane Ferguson, a déclaré: «Grâce à nos travaux d'infrastructures qui s'achèveront en 2014, nous sommes bien placés pour exploiter les occasions d'affaires qu'offrent l'AECG, le Partenariat transpacifique et les mégaprojets dans l'Atlantique.»

Le Partenariat transpacifique élargirait l'Accord de partenariat transpacifique stratégique économique signé en 2005 avec Brunei, le Chili, la Nouvelle-Zélande et Singapour en ajoutant huit autres pays.

Selon M. Ferguson, l'AECG ferait augmenter les volumes de fret au port de Halifax qui est déjà relié à tous les pays de l'Union européenne grâce à 17 lignes maritimes qui font la liaison avec l'Europe.

Autres atouts, le port de la Nouvelle-Écosse est plus proche de l'Europe du Nord que tout autre port nord-américain de la côte Est et plus de 100 millions de dollars y ont été investis dans les infrastructures depuis 2011 pour accueillir les porte-conteneurs post-Panamax qui font escale sur le littoral atlantique, des navires comme le **Berlin Express** de 7 500 EVP d'Hapag-Lloyd qui y a accosté pour la première fois en juillet dernier.

Lors d'une autre séance d'affaires portant sur les facteurs de changement, les participants se pencheront sur l'ouverture de nouvelles voies de circulation internationales, comme la Route maritime du Nord (RMN) le long des côtes de Russie et le Passage du Nord-Ouest au Canada, l'utilisation accrue du canal de Suez pour le commerce avec l'est de l'Amérique du Nord, l'ouverture possible d'un canal nicaraguayen et l'agrandissement du canal de Panama.

Les travaux d'agrandissement de 5,2 milliards de dollars US ont été retardés par des problèmes techniques et des dépassements de coûts qui ont forcé à repousser l'inauguration à la fin de 2015 ou en 2016. L'Autorité du canal de Panama prévoit que les volumes de fret (320 millions de tonnes en 2013) vont augmenter en moyenne de 3 % par année et que le tonnage de 2005 aura doublé en 2025.

Le canal élargi pourra être franchi par les méganavires post-Panamax d'une capacité de 13 000 EVP. Halifax, tout comme d'autres ports de la côte est de l'Amérique du Nord, a mis à niveau ses infrastructures ou est en train de le faire pour accueillir ces grands porte-conteneurs.

Selon ce que rapporte la publication allemande *DER SPIEGEL*, le président russe Vladimir Poutine voudrait que la RMN devienne «le Suez du Nord». Un nombre record de navires – plus de 50 pétroliers et vraquiers – l'ont empruntée l'an dernier.

Plus controversé encore est le projet de construction d'un canal nicaraguayen qui relierait le Pacifique à l'Atlantique. L'an dernier, les autorités nicaraguayennes ont accordé à une société de Hong Kong des droits valables pour 50 ans en vue de la construction sans aucun examen environnemental d'un canal de 300 kilomètres qui coûterait plusieurs milliards de dollars.

Selon les environnementalistes, la construction de ce rival éventuel du canal de Panama menacerait la faune, la flore et des milieux humides.

Les participants à la séance sur les facteurs de changement vont également se pencher sur la sûreté maritime et le commerce nord-sud, notamment entre les ports de l'est du Canada et ceux de l'Arctique canadien.

Au cours d'autres séances d'affaires, il sera question de la productivité des ports, du GPS personnel ainsi que de changements législatifs et réglementaires. 

completion in 2014, we're well positioned to take advantage of CETA, the Trans-Pacific Partnership and Atlantic Canada's mega projects."

The Trans-Pacific Partnership would expand the Trans-Pacific Strategic Economic Partnership Agreement signed with Brunei, Chile, New Zealand and Singapore in 2005 by adding eight more countries.

Mr. Ferguson added, "CETA will lead to an increase in cargo activity through the Port of Halifax. With 17 shipping lines that link the port to Europe, we're already connected to every European Union country."

Other advantages include the Nova Scotia port's closer proximity in sailing days to northern Europe than any North American east coast port and over \$100 million invested in infrastructure since 2011 to accommodate the post-Panamax containerships calling on the eastern seaboard, such as Hapag-Lloyd's 7,500 TEU **Berlin Express**, which first docked last July.

Game Changers, another business session, will explore the emergence of new and expanded international passages, such as Russia's Northern Sea Route and Canada's Northwest Passage, increased use of the Suez Canal for eastern North American trade, the potential Nicaraguan Canal and the expanded Panama Canal.

Hit by technical problems and cost overruns, the US\$5.2 billion expansion of the Panama Canal has a revised launch date of late 2015 or sometime in 2016. The Panama Canal Authority predicts that cargo volume (320 million tonnes in 2013) will increase by an average of 3% annually, doubling 2005 tonnage by 2025.

Once the canal is widened, post-Panamax mega vessels transporting up to 13,000 TEUs will transit the canal. Halifax, as well as other ports on the east coast of North America, have upgraded or are upgrading their infrastructures to handle these larger container ships.

As for Russia's Northern Sea Route, Vladimir Putin wants the route to become "the Suez of the north," according to a recent report in the German publication *DER SPIEGEL*. A record number of ships—over 50 tankers and bulk carriers—passed through the NSR route this past year.

Even more controversial is the proposed Nicaraguan Canal connecting the Pacific to the Atlantic. Last year, a Hong Kong-based firm was given 50-year rights by Nicaraguan officials to build a multi-billion 300-kilometer long waterway without any environmental reviews.

According to environmentalists, this potential rival to the Panama Canal threatens wildlife and wetlands.

The presenters at the Game Changers session are to also discuss maritime security and North-South Trade, such as between Canada's Arctic and Eastern Canadian ports. 

Canadian ports spared from threatened U.S. tax grab

La menace d'une taxe punitive des États-Unis écartée

Leo Ryan

Les milieux portuaires du Canada ont poussé un soupir de soulagement en apprenant que la loi importante – la Water Resources Reform and Development Act of 2014 – que le président Barack Obama a ratifiée le 10 juin ne faisait nulle mention d'une taxe sur les marchandises qui entrent aux États-Unis en passant par le Canada ou le Mexique.

Depuis des années, des lobbies portuaires et des sénateurs de la côte ouest des États-Unis, particulièrement à Tacoma et Seattle, réclamaient une taxe spéciale pour compenser un prétendu handicap concurrentiel face à des ports canadiens comme Prince Rupert, spécialement dans le commerce canadien avec l'Asie. Les dirigeants des ports canadiens et le Canadian National y étaient vivement opposés.

Le dossier du pseudo «détournement des cargaisons» s'est envenimé à l'automne 2011 lorsque la Federal Maritime Commission (FMC) a institué une enquête spéciale. Le président de la FMC à l'époque, Richard Lidinsky Jr, semblait assez sensible aux arguments des lobbyistes de la côte ouest des États-Unis qui plaidaient pour ce qui aurait été pratiquement une taxe punitive (voir MM62).

«Les expéditeurs décident du port par lequel ils vont expédier leurs marchandises en se fondant sur une multitude de facteurs, dont la proximité des fabricants et la rapidité d'accès aux marchés», déclarait récemment Wendy Zatylny, présidente de l'Association des administrations portuaires canadiennes. Celle-ci faisait valoir que la taxe pénaliserait injustement les ports canadiens et serait néfaste pour l'économie de tout le continent.

There was considerable relief among Canadian port circles that the notion of a tax on cargo entering the United States from Canada and Mexico has not been included" in major legislation – the Water Resources Reform and Development Act of 2014 – signed into law on June 10 by President Barack Obama.

For several years, U.S. West Coast senators and port interests, notably in Tacoma and Seattle have been pushing for a special levy aimed at offsetting an alleged competitive disadvantage in relation to such Canadian ports as Prince Rupert, notably in the Canadian trade with Asia. Canadian port officials as well as Canadian National Railway had expressed strong objections.

The so-called "cargo diversion" issue heated up in the fall of 2011 when the Federal Maritime Commission launched a special inquiry. The then FMC Chairman, Richard Lidinsky Jr., appeared quite sympathetic to U.S. West Coast officials lobbying in favor of what would have amounted to a punitive tax (see MM62).

"Shippers decide which port to ship their cargo through based on many factors, including proximity to manufacturers and speed to market," recently declared Wendy Zatylny, President of the Association of Canadian

Port Authorities. She stressed the tax would have been an unfair penalty not only on Canadian ports but the continental economy.



Wendy Zatylny, President of the Association of Canadian Port Authorities

Wendy Zatylny, présidente de l'Association des administrations portuaires canadiennes

«Les administrations portuaires du Canada investissent énormément dans leurs infrastructures ainsi que pour l'innovation et leurs efforts leur ont permis de rester à l'avant-garde dans un secteur où la concurrence et la mobilité sont extrêmes», a-t-elle indiqué.

«En outre, plus de 8 millions d'emplois américains et 2 millions d'emplois canadiens dépendent des échanges et des investissements bilatéraux. «Nos deux économies ont prospéré grâce à des mesures pour intensifier le flux de marchandises entre les deux pays et la taxe proposée aurait contrecarré ces efforts.»

En vertu de la nouvelle loi, les petits ports ou les ports émergents, les ports des Grands Lacs et les ports donateurs se voient garantir une part des fonds provenant du Harbor Maintenance Trust Fund, qui perçoit une taxe de 0,125 de la valeur des marchandises importées afin, censément, de financer les travaux de dragage. Les ports en eau profonde de Puget Sound sur la côte ouest des États-Unis se plaignaient de ne pas recevoir grand-chose du Fonds HMT en vertu de la loi existante parce qu'ils n'ont pas besoin de travaux de dragage comme les ports de la côte Est. En outre, ils faisaient valoir que le coût supplémentaire résultant de la taxe contribuait à détourner les cargaisons destinées aux États-Unis vers des ports canadiens du nord. **M**

“Canada’s port authorities invest heavily in infrastructure and innovation, and their efforts have allowed them to remain at the forefront of a highly competitive and mobile sector,” she said.

“Further, over 8 million American jobs and over 2 million Canadian jobs depend on trade and investment between our two countries.

“Both economies have prospered as a result of measures to increase the flow of goods between the two countries, and the proposed cargo tax would have been detrimental to these positive efforts.”

Under the new legislation, small or emerging ports, Great Lakes ports and donor ports are guaranteed a share of funding from the Harbor Maintenance Trust Fund which collects a 0.125 levy on the value of imported cargo that is supposed to be used to finance dredging. The U.S. deepwater Puget Sound ports on the West Coast complained that they received little back from the HMT under existing legislation because they did not need similar dredging to East Coast ports. Moreover, they argued that the extra cost of the levy was one of several factors diverting U.S.-bound cargo to Canadian ports to the north. **M**



NAVTECH
NAVAL ARCHITECTURE NAVALE

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

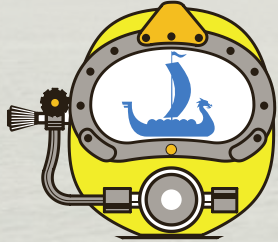
tél. 418 694.0534 1 877 694.0543
fax. 418 694.2259
web. navtech.ca info@navtech.ca



Shipphotos.COM



Visit us on-line



SODERHOLM
www.SoderholmMaritime.com
24 Hour Emergency Response

Over 30 years experience

Ship Inspections – In Water Surveys
Surveys in Lieu of Drydocking

Recognized by
Lloyd's Register of Shipping and DNV GL

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

U/W Video
U/W Thickness Measurements

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

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

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

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



Pour Fednav limitée, propriété de la famille Pathy, qui célèbre cette année son 70^e anniversaire, l'avenir est tout tracé avec une nouvelle équipe de dirigeants qui adopte une approche prudente face aux défis intimidants à relever aujourd'hui dans un secteur du transport maritime mondial essentiellement volatil. L'ampleur de la tâche ne rebute cependant pas la direction, qui s'y attaque résolument en mettant en œuvre un grand renouvellement de la flotte et d'autres initiatives pour tirer parti des occasions d'affaires offertes dans les couloirs commerciaux mondiaux, dans la voie de navigation Saint-Laurent-Grands Lacs et dans l'immense région arctique du Canada. Et on peut ajouter à cela une nouvelle image de marque.

C'est en octobre 2010 que la direction de la plus grande entreprise de transport maritime international de vrac sec a été confiée à Paul et Mark Pathy, jusque-là premiers vice-présidents, qui assument conjointement les responsabilités de président et cochef de la direction. Laurence Pathy, leur père, considéré internationalement comme un leader

Now in its 70th anniversary year, Fednav Limited, owned by the Pathy family, is mapping the future with the new guard at the top maintaining a fundamentally conservative approach to today's daunting challenges in the volatile global shipping sector. But this is not deterring management from resolutely striking out through substantial fleet renewal and other initiatives to capitalize on opportunities in world trade lanes, the St. Lawrence-Great Lakes waterway, and in Canada's formidable Arctic region. Add to this a new branding.

It was in October 2010 that the helm of Canada's largest international dry bulk shipping enterprise was transferred to Paul and Mark Pathy, formerly Executive Vice-Presidents, who jointly assumed responsibility as Presidents and co-CEO. Laurence Pathy, their father, internationally regarded as a visionary leader of Canadian shipping, ceded the post he had occupied in passionate manner since 1972 to become Chairman.



Fednav

FEDNAV mapping 'measured growth'

FEDNAV vise une «croissance mesurée»

Leo Ryan

*The **Federal Yukina**, one of Fednav vessels calling regularly at ports in the Great Lakes/Seaway system on the FALLine service, is shown here at Port Colborne.*

On voit ici à Port Colborne le **Federal Yukina**, l'un des navires de Fednav qui relâchent régulièrement dans les ports du réseau Saint-Laurent Grands Lacs pour le service de ligne régulière de FALLine.

visionnaire du transport maritime canadien, leur a cédé le poste qu'il occupait avec passion depuis 1972 pour devenir lui-même président du conseil.

Toutefois, Ladi Pathy, comme on l'appelle souvent, continue de participer activement aux grandes orientations et à la planification stratégique en plus de représenter Fednav dans plusieurs associations industrielles et associations bipartites gouvernement-industrie.

La compagnie, dont le siège social se trouve à Montréal, emploie 260 personnes. Elle a des bureaux à Anvers, à la Barbade, à Hambourg, à Rio de Janeiro, à Londres, à Singapour et à Tokyo, de même que des bureaux régionaux au Canada et aux États-Unis.

«Notre devise, *Au-delà des attentes*, définit bien ce que nous promettons à nos clients, partenaires et employés», affirme Paul Pathy. «Elle renforce nos engagements et elle constitue l'essence de l'image de notre organisation. Elle met en relief notre message, fait écho à nos valeurs et contient en filigrane notre objectif.»

But Ladi Pathy, as he is widely known, remains actively involved in policy issues and strategic planning besides representing Fednav in a number of industry and industry/government associations.

Headquartered in Montreal, and employing 260 people, the company has offices in Antwerp, Barbados, Hamburg, Rio de Janeiro, London, Singapore and Tokyo as well as regional offices in Canada and the United States.

“The essence of our brand, Delivering a Higher Standard, is our promise to our clients, partners and employees,” says Paul Pathy. “It strengthens our commitments and is the foundation of our corporate image. It is in keeping with our message, is consistent with our values, and is implicit as to intention.”

Operating a modern fleet of close to 100 owned and chartered vessels, Fednav transports about 25 million tonnes of bulk and breakbulk cargoes annually.



Paul Pathy, President and Co-CEO, and Mark Pathy, President and Co-CEO, are guiding a significant expansion of Fednav operations on international, Great Lakes and Arctic shipping routes.

Paul Pathy, président et cochef, et Mark Pathy, président et cochef, pilotent une importante expansion des opérations maritimes de Fednav à l'international, sur les Grands Lacs et dans l'Arctique.

Marie-Claude Hamel

Fednav, qui arme une flotte moderne de près de 200 navires affrétés et en propriété, transporte annuellement quelque 25 millions de tonnes de vrac et de marchandises générales.

Selon Paul Gourdeau, premier vice-président de Fednav International ltée, les navires de la compagnie ont fait au total 2 200 escales dans plus de 340 ports différents en 2013.

«Les principales régions où nos navires font escale sont le Saint-Laurent et les Grands Lacs, suivis de l'Union européenne et du golfe du Mexique», a déclaré M. Gourdeau. «On trouve de 55 à 65 % de nos ports d'escale dans ces trois régions. Les autres sont ailleurs dans le monde, notamment en Amérique du Sud, en Australie, en Chine, en Inde, au Japon, en Corée du Sud et en Afrique où nous sommes passablement actifs. Garder nos navires déployés aux bons endroits pour répondre à une demande qui évolue rapidement est un tour de force quotidien».

M. Gourdeau a comparé l'exercice à un jeu d'échecs. «Nous essayons de déplacer les pièces de l'échiquier, nos navires, pour obtenir les meilleurs résultats.»

Le renouvellement opportun de la flotte

Le renouvellement de la flotte a nécessité à lui seul des investissements de plus de 600 millions de dollars ces dernières années.

Ce rajeunissement majeur a changé la composition de la flotte. Celle-ci est désormais constituée en majorité de navires qui appartiennent à Fednav alors que les navires affrétés y dominaient auparavant.

Le moment choisi a aussi été important. La décennie précédente a été marquée par un cycle turbulent de hauts et de bas dans la construction navale qui a culminé en 2010. L'équipe Pathy n'a pas commandé de navires pendant que la construction navale était en ébullition, se

The company's fleet called at over 340 different ports in 2013, encompassing 2,200 port calls all told, indicated Paul Gourdeau, Executive-Vice President of Fednav International Ltd.

"The main areas are the St. Lawrence and Great Lakes ports, followed by European Union member ports, and the U.S. Gulf," he said. "These three areas would account for 55% to 65% of our port calls. The rest is in other areas of the world with significant levels of activity in South America, Australia, China, India, Japan, South Korea and Africa."

Striking the right positioning of ships in the fleet according to demand that can change rapidly is a constant challenge, Mr. Gourdeau said.

He compared the exercise to playing chess. "We try to play the best chess game in moving assets around."

Fleet renewal at opportune time

In terms of assets, the fleet renewal alone in recent years has entailed investments exceeding \$600 million.

This major renewal has shifted the balance of the fleet from charter-dominant to an owned-based fleet.

Equally importantly has been the timing. A turbulent shipbuilding cycle of highs and lows in the previous decade passed its peak in 2010. The Pathy team chose not to order vessels when the shipbuilding market was at its peak, as did leading container shipping lines as well as some bulk operators during an ordering frenzy that aggravated over-capacity and freight rate issues still very prevalent today. Fednav waited for the opportune time for newbuild prices from Japanese and Chinese shipyards in particular to decline to expand the fleet.

There were 12 newbuilding deliveries in 2012. And presently, Fednav has 14 ships on order for delivery mainly in 2015 and 2016.

CHAMBER OF
MARINE COMMERCE



CHAMBRE DE
COMMERCE MARITIME

MARINE DELIVERS

Efficient Safe Environmentally smart



The Chamber of Marine Commerce
congratulates **Fednav** on its
70th anniversary.

www.marinedelivers.com



distinguant par là des grands armements conteneurisés et de certains armements vraciers, lesquels se sont lancés dans une frénésie de commandes qui a aggravé une surcapacité et une inflation des taux de fret dont les effets se font toujours sentir aujourd'hui. Fednav a sagement attendu que les prix baissent, dans les chantiers navals japonais et chinois en particulier, pour agrandir sa flotte.

Douze navires neufs ont été livrés en 2012. Et Fednav en a commandé 14 autres dont la plupart seront livrés en 2015 et 2016.

Les Grands Lacs demeurent un secteur d'affaires très important

En dépit d'une stabilisation autour des 40 millions de tonnes du trafic dans la Voie maritime du Saint-Laurent, Fednav a toujours confiance dans l'avenir du commerce sur la Voie maritime et les Grands Lacs, comme en témoigne sa détermination à renouveler et agrandir sa flotte de navires adaptés à la navigation sur les Grands Lacs. Fednav est depuis longtemps le principal utilisateur océanique de la Voie maritime.

Des 14 autres navires commandés, 12 sont adaptés à la navigation sur les Grands Lacs.

«Même si ces navires peuvent commercer efficacement à l'extérieur des Grands Lacs dans le marché général des handysize, il demeure très important pour nous de conserver notre capacité de commerce sur les Grands Lacs, note Mark Pathy. À cause de notre expansion dans d'autres champs d'activité, les Grands Lacs ne représentent plus une

Great Lakes remain a core business

In this regard, despite a leveling off in St. Lawrence Seaway traffic in the 40 million tonnes range, Fednav's confidence in the future of the Seaway and Great Lakes trade is reflected in its strong commitment to renewing and expanding its fleet of Lakes-suitable vessels. Fednav has long been the biggest ocean-going user of the waterway.

Of the 14 ships today on order, 12 are Lakes-suitable.

"While these ships can trade effectively outside of the Lakes in the general Handysize market, it remains very important for us to maintain our Lakes-trading capacity," notes Mark Pathy. "The Lakes may not be as high a percentage of our overall business it once was, given our growth in other areas – but it remains a core part of our business, and an important niche for us."

A decade ago, cargo volumes on the Great Lakes represented about 50% of Fednav's total tonnage compared with up to 75% previously. Today, the Great Lakes trade accounts for about 30% of its shipping business as Fednav has expanded into more wide-ranging trading patterns on the Atlantic and has deployed more of its fleet on the fast-growing Pacific markets.

But Mark Pathy stresses: "The Seaway remains a critical gateway for trade with Europe, the Americas and Africa.

"In addition, the growing need for project cargo associated with the development of energy resources in



Don Pinkerton

Passing through the St. Lambert lock in Montreal at the entrance of the St. Lawrence Seaway is the **Federal Yukon**.

Le **Federal Yukon** franchit l'écluse Saint-Lambert à Montréal, à l'entrée de la Voie maritime du Saint-Laurent.

DNV GL extends our sincerest congratulations on
Fednav's 70th Anniversary.
We salute Fednav on the next 70 years of Excellence.



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

SAFER, SMARTER, GREENER

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

part aussi importante de nos activités, mais ils nous fournissent toujours une bonne proportion de nos affaires et ils demeurent un marché important pour nous.»

Il y a 10 ans, les volumes de fret sur les Grands Lacs représentaient environ 50 % du tonnage total de Fednav (ils ont déjà dépassé les 75 %). Aujourd'hui, ils ne constituent plus que 30 % du volume d'affaires, car le groupe a élargi ses activités commerciales dans l'Atlantique et a déployé un plus grand nombre de navires dans les marchés du Pacifique en plein essor.

Toutefois, pour Mark Pathy, la Voie maritime demeure une porte cruciale pour le commerce avec l'Europe, les Amériques et l'Afrique.

«Le besoin croissant de cargaisons spéciales découlant du développement des ressources énergétiques en Amérique du Nord et la résurgence de l'activité manufacturière alimentée en partie par la découverte de ces ressources sont des indicateurs positifs pour les importations de marchandises générales. Et la demande croissante de charbon dans les pays en développement et de biomasse en Europe crée de nouveaux marchés d'exportation.»

Mark Pathy prévoit aussi que l'accord de libre-échange Canada-Union européenne dont les dernières modalités sont en cours de négociation va faire augmenter les volumes entrants d'acier et de marchandises générales et les volumes sortants de produits agricoles et d'autres exportations – ce qui devrait avoir un bilan très positif pour la Voie maritime.

Augmentation des cargaisons spéciales pour FALLine

Les affaires européennes de Fednav relèvent de sa division des services de ligne, laquelle célèbre cette année ses 55 ans de liaison maritime continue entre l'Europe et les ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent. FALLine, qui transporte de l'acier et des marchandises générales depuis l'ouverture de la Voie maritime en 1959, offre annuellement une quarantaine de départs principalement d'Anvers et Brême ou Brake jusqu'aux ports de Sorel, Hamilton, Cleveland, Detroit et Burns Harbor, plus d'autres ports à la demande.

Dennis Pfeffer, directeur du service de ligne régulière à FALLine, est enthousiaste au sujet des tendances actuelles, y compris les cargaisons spéciales.

«Nous sommes très bien enracinés en Europe et il y a

North America and the resurgence in manufacturing fuelled in part by the discovery of these resources are positive indicators for general cargo imports. At the same time, growing demand in the developing world for coal, and in Europe for biomass, is creating new export opportunities.»

Mark Pathy also expects that the Canada-European Union free trade agreement currently under negotiation of final details will “improve the economics of both steels and general cargo inbound, as well as agricultural and other exports outbound – which in combination should be quite positive for the Seaway.”

Project cargo growing for FALLine

Fednav's shipping business with Europe is carried out by its liner division, which this year is celebrating 55 years of continuous maritime service from Europe to St. Lawrence and Great Lakes ports. Transporting steel and general cargo since the opening of the Seaway in 1959, FALLine offers over 40 sailings annually – mainly from Antwerp and Bremen or Brake to the ports of Sorel, Hamilton, Cleveland, Detroit and Burns Harbor, plus other ports on inducement.

Dennis Pfeffer, Liner Manager of FALLine, is bullish on current trends, including project cargo.

“We are very well entrenched in Europe, and there is an influx of various project and general cargo items like presses for stamping plants, electrical transformers for Hydro Quebec, yachts, machines that crush stones for road work, and beer tanks from Germany for companies like Molson.”

Whereas project and general cargo generates just 2% of overall FALLine tonnage, it contributes about 10% of total freight, Mr. Pfeffer estimated, adding: “The revenue generated contributes to the overall profitability of FALLine.”

Diversity reaps dividends for terminal operations

As a separate entity since 1960 in the marine sector, Federal Marine Terminals (FMT) operates stevedoring facilities in 11 ports in the Great Lakes, the U.S. East Coast and the Gulf Coast. Commodities handled



*The **Federal Seto** is pictured here berthed at Antwerp, the key European hub of Fednav's FALLine for loading steel destined for the Great Lakes.*

Le **Federal Seto** amarré à Anvers, principal centre européen où FALLine de Fednav charge de l'acier à destination des Grands Lacs.

PORT DE TROIS-RIVIÈRES

TROIS VOIES RAPIDES THREE FAST TRACKS



PORT DE
TROIS-RIVIÈRES

Connexions intermodales
fluides en tout temps.

Smooth intermodal connections
available at all times.

MON PORT D'ATTACHE
MY HOME PORT

www.porttr.com
819 378-2887

un afflux de cargaisons spéciales et de marchandises générales diverses comme des presses pour les usines à brocart, des transformateurs électriques pour Hydro-Québec, des yachts, des machines pour broyer la pierre destinée à la construction routière et des réservoirs à bière fabriqués en Allemagne pour des sociétés comme Molson.»

Alors que les cargaisons spéciales et les marchandises générales génèrent à peine 2 % du tonnage global de FALLine, elles constituent 10 % du fret total, a mentionné M. Pfeffer, avant d'ajouter: «Les revenus générés contribuent à la rentabilité générale de FALLine.»

La diversité rapporte des dividendes pour l'exploitation des terminaux

Entité séparée depuis 1960 dans le secteur maritime, Federal Marine Terminals (FMT) exploite des installations de manutention dans 11 ports des Grands Lacs, de la côte est des États-Unis et du golfe du Mexique. Le fret manutentionné est très varié, de l'acier et des machines jusqu'aux produits forestiers et aux conte-

neurs. Paul Pathy souligne: «Les terminaux des Grands Lacs sont des éléments stratégiques parce que nos navires y font escale assez régulièrement.»

On trouve dans cette catégorie des terminaux situés dans des ports comme Hamilton, Burns Harbour, Milwaukee et Cleveland.

«Nous sommes entrés dans ce champ d'activité parce que c'est un complément naturel du transport maritime», a déclaré Paul Pathy. «Nous avons ajouté les terminaux de la côte Est et du golfe du Mexique pour élargir notre base d'opérations.»

La diversification a également permis à FMT de compenser le ralentissement de l'activité sur les Grands Lacs par les bonnes affaires faites dans les terminaux de Floride et du golfe du Mexique.



Beer vats from Europe unloaded at Hamilton by a Fednav vessel.

Cuves à bière fabriquées en Europe déchargées à Hamilton par un navire de Fednav.

range from steel and machinery to forest products and containers.

Paul Pathy points out: "The Lakes terminals are strategic elements because our ships call at those ports with some regularity."

Falling into this category are terminals in such ports as Hamilton, Burns Harbour, Milwaukee and Cleveland.

"We went into the business as a direct extension of the shipping side," Paul Pathy said. "We added the East coast and Gulf terminals as a way of expanding our base."

This diversification has also allowed FMT to compensate for any slowing activity on the Lakes through robust business at Florida and Gulf terminals.

Fednav's response to global trends

How, meanwhile, does Fednav see the outlook for the shipping industry in the coming years?

"What the industry looks like in the

next five or ten years could be very different from the past 20 or 30 because the landscape has changed dramatically," affirms Paul Pathy. "You could sum it up in one word – unpredictability."

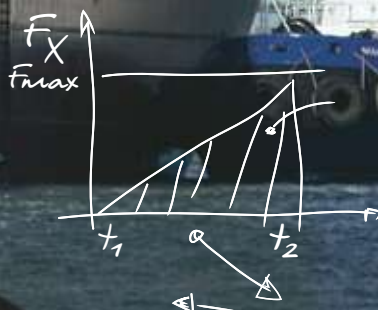
The factors coming into play, he suggests, include the negative impact on marine industry balance sheets of the massive ordering binge of recent years.

Also, new entrants have been jumping into the market in the last couple of years – non-traditional shipping interests like banks and investment funds ordering dozens of ships at a time. This is taking place while the industry is still reeling from the last surge in newbuild orders.

"Like other industries, when the bottom is perceived to be reached, new money starts to pour in," Paul Pathy stated with obvious concern.

Summing up Fednav's response to the challenges

ASSISTING THE GREAT



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

(Hyp. : variation force)

GROUPOCEAN.COM

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

OCEAN
MARINE INGENUITY

FEDNAV d'un coup d'œil

- Fondée en septembre 1944 par Ernest Pathy, Fednav ltée, une entreprise privée, est le plus important groupe d'armement et d'affrètement de vrac sec et le plus gros utilisateur océanique du réseau Saint-Laurent-Grands Lacs.
- Paul et Mark Pathy sont coprésidents et cochefs. Laurence Pathy est président du conseil.
- Fednav, dont le siège social se trouve à Montréal, emploie 260 personnes dans des bureaux situés un peu partout dans le monde en plus de 2 000 membres d'équipage et débardeurs environ.
- Fednav International ltée arme une flotte moderne de près de 100 vraquiers transportant environ 25 millions de tonnes annuellement. La flotte polyvalente comprend des vraquiers handysize, handymax, supramax et Panamax.
- Fednav fut la première entreprise de transport maritime au Canada à diffuser sa politique environnementale en ligne. Elle fait partie des membres fondateurs de l'Alliance verte, programme environnemental volontaire couvrant le Canada et les États-Unis.
- Fednav, qui a entamé un important programme de renouvellement de sa flotte, a actuellement en commande 14 navires dont la plupart seront livrés en 2015 et 2016.
- Federal Atlantic Lakes Line (FALLine), division de Fednav International, exploite depuis plus d'un demi-siècle un service régulier de transport de fret entre l'Europe et les ports de la voie maritime Grands Lacs-Saint-Laurent. Ses navires transportent des produits d'acier, des marchandises générales et des cargaisons spéciales.
- Federal Marine Terminals (FMT) exploite 12 installations de manutention dans des ports des Grands Lacs, de la côte est des États-Unis et du golfe du Mexique.
- Fednav fait œuvre de pionnière dans l'Arctique canadien depuis 60 ans. Elle transporte plus de deux millions de tonnes de fret à partir des mines du Nord, grâce à trois navires qui sont les plus puissants vraquiers brise-glaces classiques du monde.
- Les Services techniques Enfotec fournissent un soutien aux navires permettant une navigation sécuritaire et efficace dans les eaux englacées, et facilitent les opérations de Fednav en Arctique et dans la région de la Baltique.
- Fednav Direct offre des services à valeur ajoutée de transport terrestre, de gestion des stocks et de livraison jour et nuit aux États-Unis et au Canada.
- Fednav a remporté plusieurs prix ces dernières années, notamment le prix de l'opérateur de vraquiers de l'année de l'International Bulk Journal (IBJ) en 2009 et 2012, le Prix du vraquier de l'année 2009 pour l'**Umiak 1**, le Prix inaugural de l'environnement de Lloyd's List en 2014. La *Gazette* a classé Fednav parmi les meilleurs employeurs de Montréal et l'un des meilleurs employeurs du Canada pour les jeunes en 2014. 

FEDNAV at a Glance

- Established in September 1944 by Ernest Pathy, privately-owned Fednav Ltd. is Canada's largest dry-bulk shipowning and chartering group and biggest ocean-going user of the Great Lakes/St. Lawrence System.
- Paul and Mark Pathy are joint Presidents and co-CEOs. Laurence Pathy is Chairman.
- Headquartered in Montreal, Fednav employs 260 people in offices worldwide plus about 2,000 crew members and stevedores.
- Fednav International Ltd. operates a modern fleet of close to 100 bulk carriers transporting some 25 million tonnes annually. The versatile fleet includes Handysize, Handymax, Supramax and Panamax bulk carriers.
- Fednav was the first shipping company in Canada to make its environmental policy available online, and is a founding member of Green Marine, the voluntary environmental program covering Canada and the United States.
- As part of a major fleet renewal program, Fednav currently has 14 ships on order, mainly for delivery in 2015 and 2016.
- Federal Atlantic Lakes Line (FALLine), a division of Fednav International, has operated a scheduled cargo liner service from Europe to ports along the Great Lakes-St. Lawrence waterway for more than 50 years. It carries a mix of steel products, project and break-bulk cargoes.
- Federal Marine Terminals (FMT) operates 12 stevedoring facilities at ports on the Great Lakes, the U.S. East Coast and the Gulf of Mexico.
- A pioneering presence in the Canadian Arctic for 60 years, Fednav transports more than two million tonnes from remote Northern mines, deploying three vessels that are the most powerful conventional ice-breaking bulk carriers in the world.
- Enfotec Technical Services provides support to enhance the safety and efficiency of navigation in ice, supporting Fednav operations in the Arctic and Baltic regions.
- Fednav Direct offers value-added on-carriage services, inventory management and 24/7 inland transportation of cargoes throughout the U.S. and Canada.
- Fednav has captured a number of awards in recent years, including Bulk Ship Operator Of The Year in 2009 and 2012 by the International Bulk Journal, Bulk Ship of the Year 2009 for **MV Umiak 1**, the inaugural Lloyd's List Environment Award 2014, *The Gazette* ranking of Montreal Top Employers, and one of Canada's Top Employers for Young People in 2014. 

L'adaptation de Fednav aux tendances mondiales

Quelles sont, pour Fednav, les perspectives pour l'industrie du transport maritime dans les prochaines années?

«Le visage de l'industrie pourrait, d'ici cinq ou dix ans, être très différent de ce qu'il était il y a 20 ou 30 ans parce que le paysage a changé radicalement, affirme Paul Pathy. Cela se résume en seul mot: imprévisibilité.»

Les facteurs qui entrent en jeu, selon lui, sont notamment l'impact négatif sur les bilans de l'industrie maritime de l'orgie de commandes des dernières années.

En outre, de nouvelles venues sont arrivées sur le marché depuis quelques années: des entreprises de transport maritime non traditionnelles comme des banques et des fonds d'investissement commandent des douzaines de navires à la fois. Et cela survient alors que l'industrie n'est pas encore remise de la dernière orgie de commandes.

«Comme dans les autres industries, quand on pense avoir atteint le fond du baril, de nouveaux investissements commencent à affluer», a déclaré Paul Pathy avec une inquiétude évidente.

Pour résumer la réponse de Fednav aux défis que posent les tendances mondiales actuelles, Mark Pathy a déclaré: «Nous avons assisté à des changements incroyables depuis 10 ans. L'émergence de la Chine comme puissance économique et l'impact direct que cela a eu sur le transport maritime et la construction navale ont provoqué une évolution de l'industrie d'une rapidité et d'une ampleur que personne n'aurait pu imaginer.

«Mais pour nous, la clé de notre succès continu a toujours été de nous en tenir aux fondements de notre modèle d'affaires: une approche prudente, une croissance mesurée et la priorité accordée aux relations avec nos clients ainsi qu'à la qualité et la fiabilité de notre service et de nos navires. C'est ce qui fait notre succès.» **M**

*One of many Fednav vessels trading with ports around the globe, the **Federal Severn** is pictured here in Cuba.*

On voit ici à Cuba le **Federal Severn**, l'un des nombreux navires de Fednav qui commercent avec des ports de partout dans le monde.



Built at the Ouhua shipyard in China in 2012, the **Federal Sable** was the first in a series of 37,200 DWT handysize bulk carriers that have been added to the Fednav fleet over the past few years.

Construit en Chine, au chantier maritime Ouhua en 2012, le **Federal Sable** est le premier d'une série de vraquiers handysize de 37 200 TPL qui se sont greffés à la flotte de Fednav depuis quelques années.

of current global trends, Mark Pathy declared: "We have seen incredible changes over the last 10 years. The emergence of China as an economic powerhouse and the direct impact on the shipping and shipbuilding industries has led to a rapid evolution of the industry on a scale nobody would have imagined.

"But for us, sticking to the fundamentals has been a key to our continued success – a conservative approach, measured growth, and a focus on both relationships with our customers and quality and reliability in our service and tonnage. That's our model." **M**





*The first voyage to Deception Bay in March of the new Polar Class 4 bulk carrier **MV Nunavik** was a huge success, notably demonstrating its rapid speed through very thick ice.*

Le premier voyage à Baie-Déception en mars du nouveau vraquier de classe polaire 4 **Nunavik** fut un énorme succès, notamment pour démontrer que le navire pouvait se déplacer rapidement dans de la glace très épaisse.

Bold new chapters in Arctic operations

Un nouveau chapitre des opérations dans l'Arctique

Leo Ryan

Depuis une soixantaine d'années, Fednav est présent et fait œuvre de pionnier dans l'Arctique canadien. L'entreprise montréalaise qui, depuis les débuts, est de tous les grands projets de transport maritime dans cette région, achemine annuellement plus de deux millions de tonnes provenant de mines septentrionales éloignées. Toutefois, de nouveaux développements majeurs font que ce n'est là que la pointe de l'iceberg.

«Fednav est de plus en plus présent dans le Grand Nord», a déclaré Tom Paterson, premier vice-président, Armement, Arctique et Projets, dans une interview accordée au *Maritime Magazine*.

Fednav possède et exploite la plus puissante flotte de vraquiers brise-glaces non nucléaires du monde – trois en tout.

L'**Umiak I** et l'**Arctic** transportent, en vertu de contrats à long terme, des concentrés de métaux de base de Raglan

For six decades, Fednav has constituted a pioneering presence in Canada's Arctic. Participating from the outset in every major shipping project in the region, the Montreal-based company today transports more than two million tonnes annually from remote northern mines. But this is, virtually, just the tip of the iceberg due to significant new developments.

"Fednav's presence in the Far North is growing and growing," declared Tom Paterson, Senior Vice-President, Shipowning, Arctic and Projects, in an interview with *Maritime Magazine*.

At present, Fednav owns and operates the world's most powerful non-nuclear icebreaking bulk carriers – three all told.

The **Umiak I** and the **MV Arctic** carry base metal concentrates on long-term contracts from Raglan,

(Québec) et de la baie Voisey's jusqu'au port de Québec et chargent dans les ports du Saint-Laurent du ravitaillement pour le retour.

L'**Umiak I** fait de 10 à 14 voyages par année, pour transporter quelque 420 000 tonnes de concentré de nickel de la mine de Vale Inco à la baie Voisey's. De plus, des navires de Fednav et des navires affrétés renforcés pour la navigation dans les glaces livrent du fret de la baie Voisey's en Europe pendant une saison estivale de transport prédéterminée.

L'**Arctic** fait une demi-douzaine de voyages en été et deux en hiver entre la mine de nickel Raglan de Xtrata à Baie-Déception et le port de Québec. Il transporte annuellement quelque 170 000 tonnes.

Cette année, l'entrée en vigueur d'une entente avec Canadian Royalties pour le transport de concentrés de cuivre et de nickel du Nord québécois jusqu'aux clients européens ainsi que de fournitures minières importées d'Europe ouvre un nouveau chapitre des opérations arctiques de Fednav.

Pour assurer ce service, un vraquier spécialisé de classe polaire 4, le **Nunavik**, tout juste sorti d'un chantier naval japonais, a récemment commencé à assurer une liaison à longue durée d'année entre Baie-Déception et l'Europe du Nord. Attribut important parmi d'autres, ce magnifique bâtiment de 25 000 TPL est capable de progresser de façon continue à une allure de 3 nœuds dans de la glace de 1,5 m d'épaisseur. Son moteur produit 29 600 HP, le triple de la puissance d'un vraquier ordinaire du même tonnage. Il est doté des

Quebec and Voisey's Bay to the Port of Quebec, returning with re-supply materials loaded in St. Lawrence ports.

The **Umiak I** is performing between 10 and 14 voyages a year, carrying some 420,000 tonnes of nickel concentrate from the Vale Inco mine at Voisey's Bay. And in addition, Fednav-owned and chartered vessels with 1C ice class notations transport cargo from Voisey's Bay to Europe during a pre-defined summer shipping season.

On the service between Xtrata's Raglan nickel mine in Deception Bay and the Port of Quebec, the **MV Arctic** performs half a dozen summer voyages and two winter voyages, transporting some 170,000 tonnes annually.

This year marks a new chapter in Fednav's Arctic operations stemming from the launching of an agreement with Canadian Royalties for transporting nickel and copper concentrates from northern Quebec to customers in Europe as well as imported mine supplies from Europe.

For this purpose, a dedicated Polar Class 4 bulk carrier, the **MV Nunavik**, newly built in Japan, recently began its voyages between Deception Bay and Northern Europe on a year-round basis. Among other important attributes, the stunning-looking 25,000 DWT ship is capable of maintaining continuous progress of three knots in ice 1.5 metres thick. Its engine generates 29,600 HP, three times the power of a conventional bulk carrier of the same size. It is equipped with the latest environment-



Pictured powering through ice, the **Umiak I** makes between 10 and 14 voyages a year transporting nickel concentrate from the Vale Inco mine in Voisey's Bay.

L'**Umiak I**, que l'on voit ici se frayer un chemin dans la glace, fait de 10 à 14 voyages par année pour transporter du concentré de nickel de la mine Inco de Vale à la baie Voisey's.

plus récentes technologies environnementales, notamment un moteur Tier II qui réduit de 20 % les émissions d'oxyde d'azote et le premier système de traitement des eaux de ballast installé à bord d'un navire canadien.

«Son premier voyage à Baie-Déception a été un énorme succès, a déclaré M. Paterson. Le **Nunavik** s'y est rendu à la fin de mars, alors que l'épaisseur de la glace était maximale.

«Auparavant, l'**Arctic** mettait une semaine pour franchir les 200 milles dans la glace épaisse. Le **Nunavik** a fait le voyage en 12 heures à peine!»

À cet égard, M. Paterson a rendu hommage à ceux qui ont dessiné le bâtiment. «Il s'agit d'un témoignage éloquent de l'excellence de l'équipe, spécialement John Stubbs, l'architecte principal à Fednav qui a conçu le **Nunavik** en collaboration avec le chantier naval Tsu de Japan Marine United.»

Construit en 1978, l'**Arctic** a déjà subi trois grands carénages et il sera probablement retiré du service en 2018, à l'âge vénérable de 40 ans. Il sera remplacé par un autre navire de classe Polaire.

Gigantesque projet sur l'île de Baffin

Par ailleurs, un très gros projet a désormais dépassé le stade de la planification et de la conception: celui de l'énorme gisement de Mary River sur l'île de Baffin. Au moment d'écrire ces lignes, Fednav, ArcelorMittal et Baffinland Iron Mines Corporation négociaient un contrat à long terme pour le transport maritime du minerai de fer, surtout vers l'Europe.

Dans la première phase, le minerai de Mary River sera transporté par camion sur une centaine de kilomètres jusqu'à l'inlet Milne sur la côte nord de l'île de Baffin, où il sera entassé avant d'être chargé sur une combinaison de navires supramax de cote glace appartenant à Fednav et de navires Panamax affrétés, non renforcés pour la glace, qui en assureront le transport en été à compter de 2015. Dans la phase 2, Fednav envisage d'utiliser jusqu'à sept bâtiments Capesize qui prendront leur cargaison dans l'inlet Steensby pour le transport vers le sud.

Dans l'ouest de l'Arctique, 2014 marque également une étape importante du partenariat du Groupe Fednav avec l'entreprise minière Teck à Red Dog, Alaska. La mine est ouverte depuis 25 ans et pendant cette période, des navires de Fednav (une combinaison de bâtiments



Tom Paterson, Senior Vice-President, Shipowning, Arctic and Projects.

Tom Paterson, premier vice-président, Armement, Arctique et Projets.

al technologies, such as a Tier II engine that reduces nitrogen oxide emissions by 20%, and the first ballast treatment system installed on a Canadian-owned vessel.

"Its first voyage to Deception Bay was a huge success," said Mr. Paterson. "The **MV Nunavik** went there at the end of March in the thickest ice conditions. "Previously, it took the **MV Arctic** one week to get through 200 miles of heavy ice. The **MV Nunavik** made the trip in just 12 hours!"

In this regard, Mr. Paterson saluted those responsible for the design. "It's a great testament to the team, especially John Stubbs, the leading architect at Fednav who designed

the **Nunavik** in conjunction with Japan Marine United's Tsu shipyard."

Built in 1978, the **MV Arctic** has undergone three major re-fits and is earmarked for likely retirement by 2018, when it will be 40 years old. It will be replaced by another Polar Class vessel.

Giant project on Baffin Island

Meanwhile, a very big piece indeed has moved beyond the planning and conception stages: the giant Mary River ore body project on Baffin Island. As this report was being written, Fednav, ArcelorMittal and Baffinland Iron Mines Corporation were negotiating a long-term contract for shipping the iron ore to mainly Europe.

Under the first phase, the Mary River ore will be trucked about 100 km to Milne Inlet on Baffin's north shore, where it will be stockpiled prior to loading on a mixture of Fednav-owned Ice Class Supramax vessels and on non-ice class chartered Panamax vessels for summer shipments starting in 2015. Once Phase 2 goes on stream, Fednav plans to make use of up to seven Capesize vessels, with cargo loaded Steensby Inlet via a southern route.

In the western Arctic, 2014 also marks an important milestone in the Fednav Group's partnership with the Teck mining enterprise in Red Dog, Alaska. It has been 25 years since the opening of the mine, during which period Fednav vessels (a mixture of Panamax, Supramax and Handysize ships) have transported some 25 million tonnes of lead and zinc concentrates to markets world-

Panamax, supramax et handysize) ont transporté quelque 25 millions de tonnes de concentrés de zinc et de plomb vers les marchés mondiaux. «Nous avons un superbe dossier, pas un seul incident et jamais de cargaisons laissées derrière», a fièrement déclaré M. Paterson.

Les 10 millions de tonnes à l'horizon

Comment tous ces projets, dans l'est de l'Arctique en particulier, se traduiront-ils en ce qui concerne le tonnage transporté? Les estimations de M. Paterson sont impressionnantes. «Il y a eu des hauts et des bas depuis 30 ans, mais la tendance est à la hausse, et on prévoit un bond spectaculaire dans un avenir immédiat», a-t-il déclaré en guise d'introduction.

Puis il a affirmé sans ambages: «En 2015, l'augmentation va être vertigineuse; les volumes vont doubler pour atteindre les 4 millions de tonnes avant une nouvelle hausse de 3,5 millions de tonnes en 2016. Et en 2019, nous prévoyons transporter au total environ 10 millions de tonnes.»

Pour réussir dans l'Arctique, souligne M. Paterson, «il ne faut pas viser le profit rapide, mais plutôt bâtir une relation à long terme fondée sur la confiance. La clé, c'est la fiabilité. Les coûts de fonctionnement ont beau être importants, il faut quand même viser un produit de première classe».

En cas de litige financier avec un client, Fednav ne

wide. “We’ve had a marvelous track record, with not a single incident or cargo left behind,” Mr. Paterson proudly noted.

Cargo horizon of 10 million tonnes

How do all the developments in the eastern Arctic in particular translate into future cargo numbers? Mr. Paterson offers an impressive estimate.

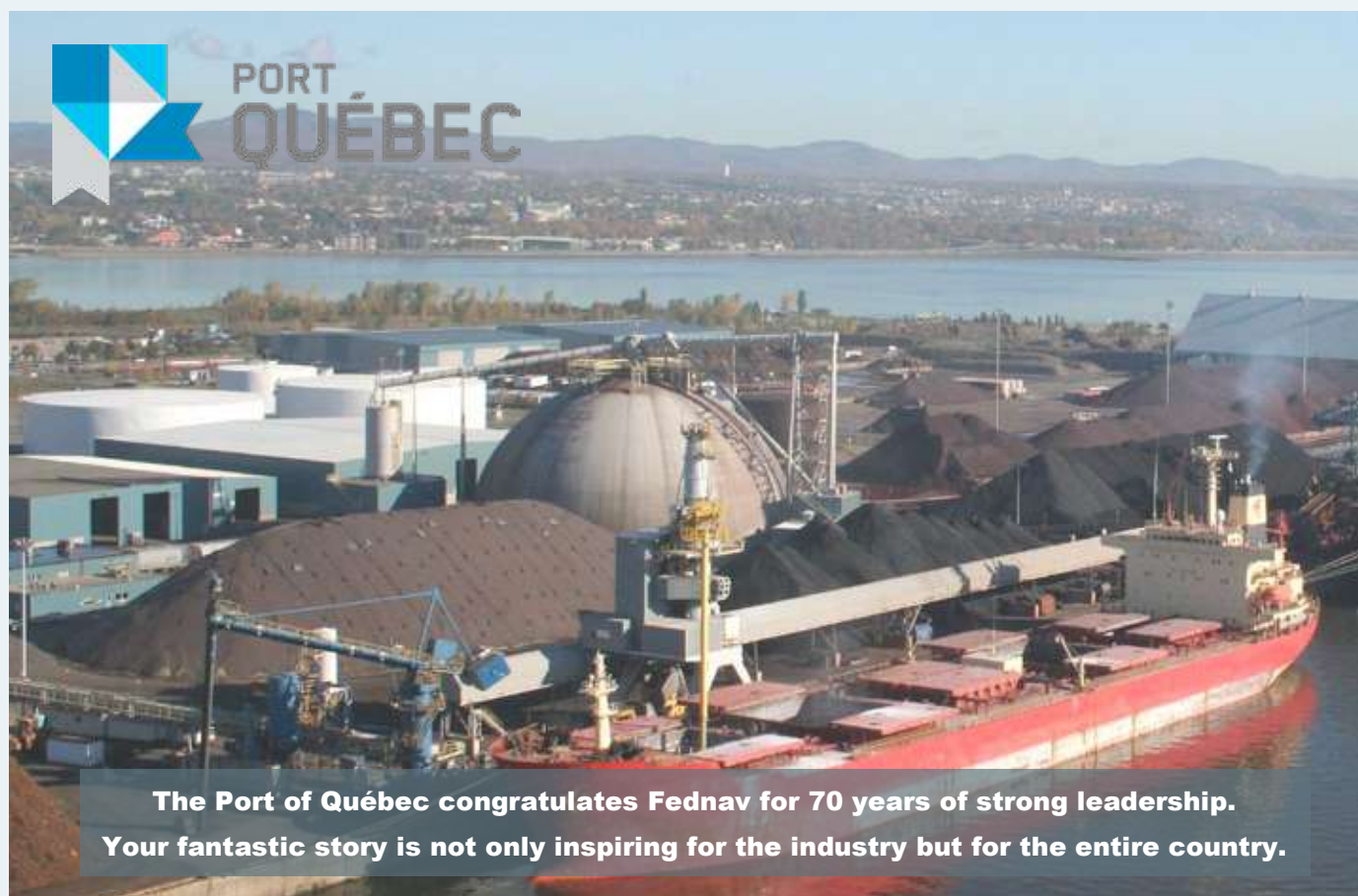
“Though there have been peaks and troughs in the last thirty years, the trend is upward, with a sharp increase on the immediate horizon,” he says by way of introduction.

Then, he affirms with no hesitation: “By 2015, the increase is going to be dramatic – cargo volume will double to about 4 million tonnes, and then go up again by another 3.5 million tonnes in 2016. And by 2019 we expect to be shipping a total of about 10 million tonnes.”

To be a successful player in the Arctic region, Mr. Paterson stresses “it’s not a question of making a quick profit, but building a long-term relationship based on trust.

“The key is reliability. Operating costs may be substantial, but a first class product comes first.”

In the event of a sudden financial issue with a customer, Mr. Paterson says Fednav’s priority has always





Fednav

*The **MV Arctic** has been performing summer and winter voyages between Xtrata's Raglan nickel mine in Deception Bay and the Port of Quebec for many years.*

L'**Arctic** fait depuis de nombreuses années des voyages en été et en hiver entre la mine de nickel Raglan de Xtrata à Baie-Déception et le port de Québec.

retarde jamais le transport jusqu'au règlement. «Autrement, la glace s'installe, et on doit attendre à l'année suivante. On a rarement une seconde chance dans l'Arctique, il faut réussir du premier coup.»

Fednav privilégie une approche prudente dans les négociations avec les expéditeurs, selon M. Paterson. «Nous faisons nos calculs en fonction du pire scénario. Une fois le pire scénario couvert, nous espérons que c'est le scénario optimiste qui va se concrétiser.»

De façon générale, a-t-il poursuivi, Fednav est bien conscient d'évoluer dans un environnement concurrentiel. «À cause de cela, le seuil d'entrée dans l'Arctique est très élevé. Et nous avons l'avantage de disposer de navires d'appoint pour tous les contrats (avec les compagnies minières) auxquels nous soumissionnons.» **M**

been not to delay a shipment pending a resolution. "If you don't do that, the ice comes in – and you have to wait another year. You rarely get a second chance in the Arctic, so have to get it right the first time."

A conservative approach dominates negotiations with shippers, Mr. Paterson noted. "We calculate the downside. If the downside risk is covered, you have to believe that the upside will come."

Generally speaking, he went on, Fednav is well aware of a competitive environment. "Because of that, the entry level in the Arctic is very high. And we have the advantage of back-up ships on any contracts (with mining companies) we are bidding on." **M**



*The **Umiak I** used a variety of video-equipped drones to scout ahead on ice conditions, significantly enhancing voyage efficiency for the ship captain.*

L'**Umiak I** envoie des drones équipés de matériel vidéo en éclaireurs pour connaître l'état de la glace devant lui, ce qui facilite énormément la tâche du capitaine.

Fednav

Pioneering drones in polar shipping

Expérience pilote d'utilisation de drones pour la navigation polaire

Leo Ryan

Fednav devenait récemment la première entreprise de transport maritime à utiliser des drones ou véhicules aériens sans pilote (UAV) pour la reconnaissance des glaces pendant une traversée commerciale.

L'**Umiak I**, l'un des plus puissants brise-glaces de Fednav, s'est servi dans les eaux couvertes de glace de la côte du Labrador de drones munis de caméras vidéo comme éclaireurs pour fournir au capitaine et aux officiers de l'information visuelle en temps réel sur l'état des glaces.

Enfotec, filiale de Fednav et chef de file dans l'industrie, se spécialise depuis 20 ans dans la fourniture d'imagerie et d'analyse avancées de la couverture de glace aux navires évoluant dans des conditions de glaces difficiles. Grâce à l'amélioration récente de la qualité de l'information tirée des images satellites et radars et des cartes de glaces classiques, cette nouvelle méthode de détection permet de capter instantanément des caractéristiques subtiles comme les crêtes, les chenaux et les fractures. Les drones transmettent à courte portée d'excellentes observations visuelles cruciales qui permettent aux navigateurs de voir au-delà de l'horizon normal afin d'adapter leur stratégie de navigation.

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** 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 quality 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.

C'est la côte du Labrador qui a servi de cadre pour tester cette nouvelle technologie. Les conditions hivernales difficiles y sont comparables à celles de l'Arctique canadien : de la glace épaisse de première année, très déformée sous la pression des vents, et des vestiges de glace pluriannuelle et d'icebergs enchâssés dans la couche glacielle qui compliquent énormément la navigation.

«Les drones sont des outils très précieux pour déceler une foule de configurations de glace à éviter et pour repérer les chenaux d'eau libre, ce qui facilite la traversée», a précisé Tom Paterson, premier vice-président, Armement, Arctique et Projets chez Fednav dont relève également Enfotec.

De plus, le déploiement de drones pourvus de caméras de qualité supérieure (HD) procure au navigateur un autre outil utile pour les décisions de navigation cruciales dans la traversée de régimes de glace dense, ce qui améliore la sécurité de la navigation.

«Nos navires sont évidemment bien équipés pour s'ouvrir un chemin dans la glace, mais nous économisons du carburant quand nous passons dans les chenaux», a déclaré M. Paterson au *Maritime Magazine*.

Et il a ajouté: «Cela signifie que le capitaine peut avoir sur un écran de télé dans la timonerie une vue à vol d'oiseau captée à 500 pieds d'altitude pour évaluer la couverture de glace devant lui. C'est un peu comme avoir un périscope de 500 pieds.»

Et que se passe-t-il si la visibilité est mauvaise?

À cela, M. Paterson répond: «Ce n'est qu'un outil supplémentaire, qui s'ajoute au radar et au système de navigation dans les glaces. Sans parler de l'expérience du navigateur. Le drone vient compléter tout cela.»

L'an prochain, selon M. Paterson, Fednav veut procéder à un essai similaire avec deux drones. **M**

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," indicated Tom Paterson. Senior Vice-President, Shipowning, Arctic and Projets who also oversees Enfotec.

In addition, the deployment of drones fitted with top-quality (hi-res) cameras, gives the ice navigator another useful aid when making important decisions while transiting heavy ice regimes, and in turn, improved safe navigation.

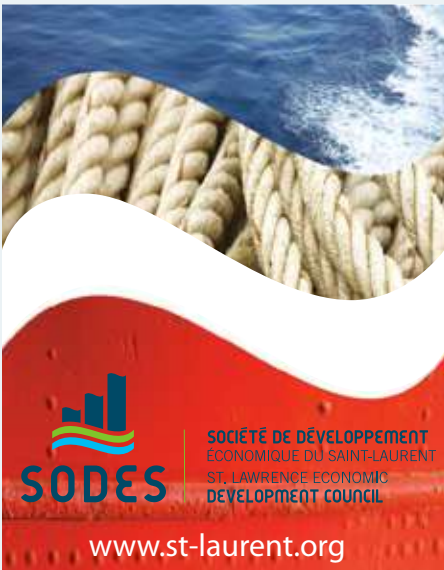
"Our ships are, of course, well equipped to power through ice, but we will not burn as much fuel when passing through open water," he told *Maritime Magazine*.

In further comment, Mr. Paterson said "what it means is that the captain can look at a TV screen in the wheelhouse from an image that is about 500 feet above him to measure the extent of the ice ahead. You have a giant 500-ft periscope, so to speak."

What if there is not good visibility?

Here, Mr. Paterson responds: "It's simply another tool. The radar is one. The ice navigation system is another. And there's the experience of the mariner. Now you have the drone, too."

Next year, he said, Fednav plans to carry out a similar test using two drones. **M**



SODES
SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT
ST. LAWRENCE ECONOMIC
DEVELOPMENT COUNCIL

www.st-laurent.org

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!

**Fednav... une collaboration durable depuis près de 30 ans!
Fednav... a long-lasting collaboration for nearly 30 years!**

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



Fednav

A corporate culture with a family dimension

Une culture organisationnelle à dimension familiale

Leo Ryan

Rares sont ceux qui quittent Fednav après être entrés à la compagnie. Certains y passent la majorité ou la totalité de leur vie active, parfois plus de 40 ans. Cela s'explique en grande partie par la culture de l'entreprise qui inspire ce que l'on pourrait qualifier de dévouement passionné et de loyauté.

Laurence Pathy, le président du conseil, définit ainsi cette culture dans ses propres mots: «La culture de la compagnie se résume en peu de mots: intégrité totale, bon jugement en affaires et intérêt très sincère pour les gens à son service. C'est presque comme une grande famille dont nous, propriétaires et cadres, nous sentons responsables.»

Few people leave Fednav after joining the company. Some have been there for most or all of their working lives. This can extend beyond 40 years. It has a lot to do with the corporate culture that inspires what could qualify as passionate dedication and loyalty.

In his own words, Laurence Pathy, Chairman, defines this culture as follows: "The culture of the company can be summed up as one of total integrity, sound business judgment and very close interest in the people who work here. It's almost like having a larger family that we, as owners and managers, feel

Le président et cochef, Mark Pathy, ajoute: «Le fort sentiment de loyauté de nos employés se reflète dans nos taux de rétention. De plus, comme Montréal n'est pas un grand centre mondial de transport maritime comme Londres ou Singapour, le bassin d'expertise en transport maritime y est limité. Aussi choisissons-nous généralement de recruter des jeunes femmes et hommes brillants pour leur donner une excellente formation maritime. Après avoir fait pareil investissement, on veut conserver ceux qui en ont profité.»

«La formation permanente et la formation polyvalente renforcent non seulement la compagnie, mais aussi l'individu», fait observer avec enthousiasme Dennis Pfeffer, directeur du Service de ligne régulière de FALLine qui en est à sa quatrième décennie avec la compagnie.

La plus ancienne employée actuellement – 45 ans de service – est Luda Rudnew, dont la famille a émigré d'Europe. Entrée à Fednav en 1969, elle est aujourd'hui chargée des comptes clients.

«Je n'avais pas de diplôme universitaire et je ne connaissais rien au transport maritime, mais une agence de placement m'a parlé d'un emploi offert dans les chiffres. J'aime les gens et les chiffres!»

Les années ont passé et M^{me} Rudnew se dit aujourd'hui profondément attachée à l'entreprise. Elle consacre beaucoup d'énergie entre autres pour organiser les activités de tennis. «Fednav, c'est ma compagnie, je n'ai jamais manqué un seul party de Noël.»

Les anecdotes de cas où les Pathy ont aidé des employés qui avaient besoin d'aide en dehors de leur travail abondent. Ainsi, un cadre supérieur s'est vu accorder beaucoup de temps pour se remettre de la perte d'une épouse et partenaire adorée. Dans un autre cas, la compagnie a fourni à un nouvel employé ayant une jeune famille la somme nécessaire au versement initial pour l'achat d'une première maison.

Tout aussi dignes de mention, la solidarité et la générosité dont les employés font preuve à l'égard de collègues en difficulté à cause d'un incident dramatique. Un exemple éloquent: la décision récente du comité communautaire des employés de Fednav et de nombreux employés de faire un don pour aider un membre du personnel à remplacer tous ses biens essentiels perdus dans l'incendie de son appartement. **M**

responsible for.”

Adds Mark Pathy, President and co-CEO: “A strong sense of loyalty from our employees is reflected in our retention rates. Also, since Montreal is not one of the world's great shipping centres like London or Singapore, there is a limited available pool of shipping expertise. So in general, we rely on a strategy of bright young men and women and training them to be excellent shipping people. Once you have made that investment, you want to keep them.”

“The continuous and cross-training strengthens not only the company but the individual,” enthusiastically observes Dennis Pfeffer, Liner Manager of FALLine who is into his fourth decade with the company.

The employee with the longest service at present – 45 years – is Luda Rudnew, whose family emigrated from Europe. She is today in charge of accounts receivable after joining Fednav in 1969.

“I had no university degree and knew nothing about shipping, but an employment agency told me about a job available in numbers. I love people and numbers!”

Through the years, Ms. Rudnew says she became very attached, and among other things, became strongly involved in organizing company tennis activities. “Fednav is my company – I haven't missed a single Christmas party.”

Stories abound of instances where the Pathy owners have stepped in to personally help individuals who might need assistance outside of company matters.

One example relates to a senior executive being given plenty of extra time to recover from the loss of a cherished wife and partner. Another is that of the company stepping in to supply the missing amount needed for a down payment on a first home to an incoming staffer with a young family.

Importantly, too, generous gestures of solidarity can be carried out by staffers on behalf of a fellow employee in need due to a dramatic incident. A recent striking example was the decision by the Fednav Community Employees Committee and many individual staffers to donate funds to help one of their own replace all essential possessions lost in an apartment fire. **M**

Canada
Administration de Pilotage des Laurentides
Laurentian Pilotage Authority

**Sécurité et efficacité
en étroite collaboration
avec le monde maritime**

**Safety and efficiency
in partnership with
the maritime industry**

TAUKAMAIM

www.pilotagestlaurent.gc.ca



Fednav

Environmental sustainability is a crucial element in Fednav business decisions.
La durabilité est une considération primordiale dans les décisions d'affaires de Fednav.

Fednav in forefront of green shipping

Fednav à l'avant-garde du transport vert

Leo Ryan

Ces dernières années, le Groupe Fednav a maintes fois démontré qu'il était un chef de file mondial du transport maritime vert.

La durabilité est un élément crucial des décisions d'affaires de l'entreprise. Déterminée à améliorer de façon continue sa performance opérationnelle pour réduire son empreinte environnementale, la compagnie se fixe généralement des normes plus exigeantes que les différents règlements internationaux.

En 2007, Fednav contribua à la fondation de l'Alliance verte, un programme volontaire de certification environnementale pour l'industrie maritime nord-américaine. Le président du conseil de Fednav, Laurence Pathy, a joué un rôle marquant dans la création d'une association industrielle qui a connu une expansion importante au Canada et aux États-Unis.

In recent years, the Fednav Group has shown in many ways that it is among the leaders of green shipping worldwide.

For the company, environmental sustainability is a crucial element in business decisions. It is dedicated to continuous improvement of operational performance to reduce environmental footprint. This has generally involved setting the standards bar higher than various international regulations.

In 2007, Fednav was one of the founding members of Green Marine, a voluntary environmental certification program for the North American marine industry. Fednav Chairman Laurence Pathy played a prominent role in the creation of an industry association that has expanded significantly in Canada and the United States.

RÉPARATIONS/REPAIRS,

TRANSFORMATIONS/CONVERSIONS

INNOVATION



FÉLICITATIONS À FEDNAV POUR LEUR 70^{ÈME} ANNÉE DE SERVICE !

CONGRATULATIONS TO FEDNAV FOR THEIR 70TH YEAR OF SERVICE !

Cale-sèche/Dry dock

Longueur/Lenght 244 m (800 pi/ft)

Largeur/Width 27,4 m (90 pi/ft)

Profondeur/Depth 7,62 m (25 pi/ft)

Atelier d'acier/Steel Workshop

Remorqueurs/Tugs

Plieuses à tuyaux/Pipebenders

1"-8.5"

Grue sur rail/Rail crane

Grue mobile/Mobile crane

Table plasma/Plasma table

12'x56'



verreaultnavigation.com

VERREAUULT NAVIGATION



Lat. 49 degrés/degrees 00'05" N

Long. 66 degrés/degrees 58'52" W

Charte nautique/Nautical chart :

no 1230 and L/C 4026

**NOTRE FIERTÉ, VOTRE GARANTIE
DE QUALITÉ!**

**OUR PRIDE, YOUR GARANTEE
OF QUALITY!**

En 2008, Fednav fut la première compagnie de transport maritime du Canada à rendre publique pour ses navires une politique environnementale assortie de cibles annuelles et de résultats escomptés.

La flotte de Fednav est inspectée régulièrement par un organisme tiers indépendant de vérification qui produit des rapports dans le cadre d'un système d'inspection concernant l'environnement, la qualité et la sécurité (IEQS).

À la fin de 2009, Federal Marine Terminals (FMT) a mis en ligne sa politique environnementale. Il s'agissait de l'un des premiers exploitants de terminal à diffuser en détail sa politique environnementale sur son site Web.

Fednav a récemment commandé 12 navires de petit tonnage très efficaces qui seront livrés en 2015 et 2016. Ces navires produiront 28 % moins de gaz à effet de serre (GES) que ceux construits pour Fednav il y a dix ans, qui étaient déjà parmi les plus performants de leur époque.

Plus tôt cette année, en reconnaissance de sa contribution à l'amélioration de l'environnement, Fednav a reçu de Lloyd's List le Prix maritime nord-américain inaugural de l'environnement.

En effet, la protection de l'environnement est une priorité qui fait partie intégrante de l'ADN de Fednav.

Dans *The Spanner*, une publication interne, Marc Gagnon, directeur, Affaires gouvernementales et conformité réglementaire, soulignait que les navires de Fednav ont réduit leurs émissions de GES de 48,5 % depuis 1990, et leurs émissions de soufre, de 29 % entre 2008 et 2011.

Selon lui, une étape importante est d'investir toute l'industrie d'une responsabilité sociale «qui pousse les entreprises à intégrer volontairement les préoccupations sociales, environnementales et économiques dans leurs activités et leur interaction avec les différents intervenants».

Lors d'une interview qu'il accordait récemment au *Maritime Magazine*, Paul Pathy, président et cochef de la direction de Fednav, déclarait : «La durabilité est une considération capitale pour nous et pour l'industrie. Les sociétés à but lucratif sont en parfaite synergie avec la protection de l'environnement. Nous avons tout à gagner à nous montrer plus soucieux de l'environnement, car cela nous rend aussi économiquement plus compétitifs.»

M. Pathy a également insisté sur le fait que les «expéditeurs cherchent de plus en plus à embaucher des transporteurs qui utilisent des navires verts, car cela leur permet d'épargner de l'argent tout en les aidant à atteindre leurs cibles environnementales».

Pour conclure, il s'est dit en faveur d'une réglementation plus stricte sous certaines conditions. «Ce que nous attendons des gouvernements, ce sont des règles du jeu équitables et l'harmonisation des règlements. Nous voudrions voir un degré élevé de protectionnisme environnemental, tant à l'échelle mondiale que pour le transport maritime courte distance.» 

In 2008, Fednav was the first Canadian shipping company to publicly publish an environmental policy for its vessels that included annual targets and anticipated results.

Fednav's fleet is regularly inspected by an independent third party verification body that provides reports under an Environmental, Quality and Safety Inspection system.

Late in 2009, Federal Marine Terminals (FMT) launched its online environmental policy. It was one of the first terminal operators to make its detailed environmental policy available to the public on its website.

Fednav has ordered 12 new highly efficient handy-size ships for delivery in 2015 and 2016. They will produce 28% less greenhouse gas (GHG) emissions than the ships built for Fednav 10 years ago that were already among the best performers of their time.

Earlier this year, in recognition of its contribution to improving the environment, Fednav was presented with the inaugural Lloyd's List North American Maritime Environment Award.

In effect, protecting the environment is a priority that forms an integral part of Fednav's core values.

Commenting in *The Spanner*, the in-house publication, Marc Gagnon, Director, Government Affairs and Regulatory Compliance, has pointed out that Fednav vessels reduced GHG emissions by 48.5% since 1990 while sulphur emissions decreased by 29% between 2008 and 2011.

In his view, an important next step is the establishment of an industry-wide corporate social responsibility – “a concept in which companies integrate social, environmental and economic concerns in their activities and in their interactions with stakeholders on a voluntary basis.”

During a recent interview with *Maritime Magazine*, Paul Pathy, President and CO-CEO of Fednav Limited, emphasized: “Environmental sustainability is a critical item for us and for the industry. There are perfect synergies between protecting the environment and for-profit companies. Being more environmentally-responsible is a win-win as it allows us to be more competitive economically as well.”

Mr. Pathy also underlined the fact that “shippers today increasingly want to hire carriers using eco-ships because they save money and it helps them to meet their environmental targets.”

In conclusion, he said he favoured greater regulations as long as certain conditions applied. “What we seek from governments is a level playing field and the harmonization of regulations. We look forward to seeing a high level of environmental protectionism – both on a global scale and on the shortsea trades.” 

*Most severe winter in decades
on Great Lakes/St. Lawrence System*

Canadian and American icebreaker crews respond valiantly to challenges



*L'hiver le plus froid en plusieurs décennies
sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent*

Les brise-glaces canadiens et américains ont vaillamment relevé le défi

Paul Beesley*

*The **Roger Blough** freighter, owned by Great Lakes Fleet, is pictured thrashing her way through ice near Mud Lake Junction.*

*Le cargo **Roger Blough**, appartenant à la Great Lakes Fleet, se fraie un chemin dans la glace près de Mud Lake Junction.*



A number of Canadian and U.S.-flag ships came out of winter layup and headed towards Lake Superior only to be imprisoned in ice in the lower St. Mary's River. Some were held for two weeks – provoking food and fresh water issues for crews aboard the ships.

À peine sortis de leur période de désarmement hivernal, plusieurs navires canadiens et étasuniens ont mis le cap sur le lac Supérieur pour être aussitôt immobilisés par la glace dans le cours inférieur de la rivière St. Mary's. Certains y ont été emprisonnés pendant deux semaines – d'où une pénurie de nourriture et d'eau douce pour leurs équipages.

S'il y a une chose que les équipages des brise-glaces savent bien, c'est que tous les hivers sont très différents. Le dernier a été le plus rigoureux depuis des décennies. Les Grands Lacs étaient encore presque entièrement recouverts de glace au début de la saison de navigation 2014 et les conditions étaient tout aussi difficiles dans l'ensemble du corridor maritime du Saint-Laurent.

Les flottes de brise-glaces du Canada et des États-Unis sont composées de bâtiments de différents gabarits, grands navires de la classe 1200 tels le **NGCC Pierre Radisson** aussi bien que petits bateaux de la classe Bay comme l'**USCGC Katmai Bay**. Les équipages viennent de partout en Amérique du Nord, mais quand les conditions de glace l'exigent, ils répondent toujours présents. Cette année, on a eu besoin de tous les brise-glaces disponibles qui ont travaillé longtemps et beaucoup pour éviter que soient retardés des transports maritimes vitaux.

La coopération internationale est primordiale pour faciliter la circulation des navires sur les Grands Lacs et les voies de navigation connexes. Chacune des deux gardes côtières travaille régulièrement dans les eaux de l'autre pays et escorte des navires immatriculés au Canada, aux États-Unis et outre-mer. Le gros des tâches d'assignation est fait de Montréal et de Sault Ste Marie (Michigan). C'est cette coopération internationale qui explique qu'on peut voir un brise-glace canadien à Duluth ou à Toledo et un brise-glaces américain à Port Colborne ou à Midland.

Le **NGCC Samuel Risley** a passé beaucoup de temps sur la rivière St Mary's, qui coule principalement aux États-Unis, d'abord pour ouvrir un chenal dans la glace, puis pour y escorter des navires. D'autres brise-glace sont

If there is one thing crews on icebreakers appreciate, it is that every ice season can be different. This past winter was the most severe in several decades. Indeed, the Great Lakes were almost entirely covered in ice by the time the 2014 shipping season started. And similar difficult conditions were felt throughout the whole St. Lawrence maritime corridor.

Both Canada and the U.S. have fleets of icebreakers ranging in size from Large 1200 class such as **CCGS Pierre Radisson** to small Bay Class such as **USCGC Katmai Bay**. The crews from these fleets are from all over North America but when the ice calls they all respond. This year, all available icebreakers were needed. They worked long and hard to restrict delays for vital shipping.

International cooperation is paramount to efficiently move ships through the Great Lakes and its connecting waterways. Both Coast Guards routinely work in waters of the other's country and escort ships registered in Canada, the U.S. and overseas. The main shore-based dispatching is done from Montreal and Sault Ste Marie, MI. As a result of this international cooperation, you may see a Canadian icebreaker in Duluth or Toledo and a U.S. icebreaker in Port Colborne or Midland.

CCGS Samuel Risley spent considerable time in the St Mary's river, which is mostly in the U.S., attempting first to break a track through the river and then to escort ships through. Other icebreakers came and went but the **Risley** was designated on-scene

occasionnellement venus lui prêter main-forte, mais c'est le **Risley** qui était désigné pour assurer la coordination sur les lieux. Le commandant du **Risley** consultait quotidiennement les autorités à terre et les commandants des autres brise-glaces pour déterminer ce qui devait être fait chaque jour.

Le transport maritime a été considérablement retardé pendant que les brise-glaces tentaient d'ouvrir les chenaux gelés. Dans le cours inférieur de la rivière, sur le lac Huron et dans différents ports, une longue file de cargos attendaient le feu vert afin de poursuivre la route. Il n'était possible de guider qu'un ou deux navires à la fois, car plusieurs coudes de la rivière étaient impraticables sans assistance à cause de l'épaisseur de la glace. À plusieurs occasions, le **Risley** a été rejoint par d'autres brise-glaces pour une mission d'escorte particulièrement difficile.

Ailleurs, par exemple sur le lac Supérieur, l'épaisseur de la glace posait d'énormes problèmes. La formation de convois escortés par deux brise-glaces lourds était la seule façon de permettre la circulation des navires de commerce. La baie Whitefish est devenue une zone de rassemblement pour les convois vers l'ouest et de nombreux navires y mouillaient dans la glace en attendant d'être escortés.

De plus, en raison du travail de déglacage considérable dans la Voie maritime du Saint-Laurent, les brise-glaces étaient très dispersés et en grande demande pendant la majeure partie des deux mois. Certains d'entre eux comme le **NGCC Pierre Radisson** et l'**USCGC Mackinaw** ont été mobilisés de la mi-décembre au début de mai. Le **Radisson** avait un immense territoire à couvrir – du détroit de Cabot jusqu'à Thunder Bay (Ont.) à la tête des Grands Lacs.

La glace a causé d'autres problèmes. Ainsi, le **NGCC Samuel Risley** a dû transporter un canot de service du US Army Corps of Engineers et son équipage jusqu'à Rock Cut du côté étasunien de la rivière St. Mary's. Il fallait faire des levés hydrographiques du fond de la rivière avant de permettre la navigation vers l'aval, mais le Corps était incapable d'utiliser une rampe pour mettre à l'eau son canot à cause de la glace. Il a donc fallu faire appel au **Risley** pour transporter la barge. Les glaces

commander for this work. The Commanding Officer of the **Risley** consulted daily with shore-based authorities and Commanding Officers of other icebreakers before determining what needed to be done each day.

There were substantial delays to shipping as the icebreakers tried to open the frozen lanes. A long line of



CCGS Samuel Risley and the USCGC Mackinaw work together to assist the U.S.-flag Stewart J. Cort through the East Neebish Channel in St. Mary's River.

Le **NGCC Samuel Risley** et le **USCGC Mackinaw** travaillent ensemble pour prêter assistance au bâtiment américain **Stewart J. Cort** dans le East Neebish Channel sur la rivière St. Mary's.



The CCGS Pierre Radisson powers astern to break out Canfornav's Mottler stuck in heavy ice in the Gulf of St. Lawrence in early March.

Le **NGCC Pierre Radisson** fait machine arrière pour libérer le **Mottler** de Canfornav, emprisonné dans de la glace épaisse au début de mars dans le golfe du Saint-Laurent.



The **CCGS Samuel Risley** helps the **James R. Barker** bulk carrier to negotiate a turn in the East Neebish Channel of St. Mary's River.

Le **NGCC Samuel Risley** aide le vraquier **James R. Barker** à négocier un virage dans le East Neebish Channel sur la rivière St. Mary's.



The deck crew on **CCGS Samuel Risley** recover a buoy that had been carried off position in the ice and became a hazard to navigation. As part of the co-operation between the Canadian and U.S. coast guards, the U.S. buoy was returned to the **USCG Sault Ste. Marie**.

L'équipage de pont du **NGCC Samuel Risley** récupère une bouée qui a été déportée par la glace et est devenue un danger pour la navigation. Bon exemple de coopération entre les gardes côtières canadienne et étasunienne, la bouée américaine a été remise à l'**USCG Sault Ste. Marie**.

ont aussi déplacé plusieurs bouées de la Garde côtière américaine que le **Risley** a dû retirer parce qu'elles étaient devenues des dangers pour la navigation.

Dévouement des équipages et coopération binationale à l'honneur

Les brise-glaces travaillaient fréquemment presque

freighters formés in the lower river, Lake Huron and various ports waiting for the word to proceed. Only one or two ships were able to be guided through the river at the same time as heavy ice formation made several of the turns impossible for ships to transit without assistance. On a number of occasions, the **Risley** was joined by other icebreakers to carry out a particularly difficult escort.

Elsewhere, the thickness of the ice on Lake Superior was a huge challenge. Convoys escorted by two heavy icebreakers were the only way to keep commercial ships on the move. Whitefish Bay became a staging area for westbound convoys with large numbers of ships parked in the ice waiting for escort.

In addition, the St. Lawrence Seaway required much icebreaking work. So all ice-breaking resources were thinly spread and in great demand for the better part of two months. Some ships, like the **CCGS Pierre Radisson** and **USGC Mackinaw**, worked in ice from mid-December to early May. Indeed, the **Radisson's** duties covered a wide territory - taking her from Cabot Strait to Thunder Bay, ON at the head of the lakes.

The ice caused other problems. For example, the **CCGS Samuel Risley** carried a US Army Corps of Engineers workboat and crew to the Rock Cut on the U.S. side of the St Mary's river. The bottom of the river needed to be surveyed before opening it to downbound traffic. But the Corps could not launch from a ramp due to ice. The **Risley** transported the barge. The ice had also shifted several

USCG buoys that became hazards to navigation, and the **Risley** had to remove them.

Dedicated crews enhance bi-national cooperation

Icebreaking frequently carried on until near midnight. But escorts in the dark were seldom done as it was difficult to read ice conditions no matter how

jusqu'à minuit. Cependant, les tâches d'escorte étaient rarement poursuivies après la tombée de la nuit, car l'obscurité rendait difficile la lecture des conditions de glace même avec les projecteurs les plus puissants. De plus, pendant les travaux de déglacage, le bruit et les vibrations sont énormes, ce qui perturbe le sommeil des membres d'équipage qui ont besoin de repos pour demeurer vigilants pendant leur quart.

Ce sont les équipages des brise-glaces qui ont rendu la navigation possible. Loin de chez eux pendant de longues périodes, leurs membres devaient se contenter de brèves communications avec leurs familles et étaient incapables d'aider leurs êtres chers en cas de besoin. Le travail ne cessait pas à la fin de la journée – vous étiez de service 24 heures sur 24. Il faut des gens d'une trempe particulière pour travailler à bord d'un brise-glaces et les deux pays peuvent se féliciter d'en compter beaucoup sur leurs navires. **M**

** Né en Angleterre, Paul Beesley a grandi à un jet de pierre du canal Welland. En 1968, il est entré à la Garde côtière canadienne comme élève officier au Collège de la Garde côtière de Sydney (N.-É.). Une fois diplômé, il a travaillé pour la GCC comme officier de navire et régulateur du trafic maritime pendant 36 ans. Après sa retraite comme commandant du NGCC Simcoe en 2004, Paul a continué de naviguer sur demande à bord de navires de commerce et de bâtiments de la Garde côtière. M. Beesley, qui est titulaire d'un brevet de capitaine au long cours, est le principal photographe et le webmestre de www.Shipphotos.com. Ses photos apparaissent souvent dans le Maritime Magazine. Il vit aujourd'hui à St Catharines (Ontario), tout près du canal Welland.*

powerful the searchlights. Also, when icebreaking, the noise and vibrations are extensive, this affects the crews as they strive to sleep well enough to be alert during their watches.

Crews on all the icebreakers are the ones who make the work possible. They are often away from home for extended periods, unable to help loved ones should the need arise. Communications with home are sketchy.

You don't leave work at the end of your day – you live with it 24/7. It takes a special breed to work on an icebreaker and both countries are fortunate to have many of these people on their ships. **M**

** Born in England, Paul Beesley grew up a stone's throw from the Welland Canal. In 1968, he joined the Canadian Coast Guard as a cadet at the Coast Guard College in Sydney, NS. After graduation Paul worked in CCG as a ship's officer and marine traffic regulator for 36 years. Since retiring as Commanding Officer of CCGS Simcoe in 2004 Paul has continued, upon request, to sail both commercially and with the Coast Guard. Paul, who holds a Master Mariner's certificate, is the primary photographer and webmaster of www.Shipphotos.com. His photos appear frequently in Maritime Magazine. He resides today in St Catharines, Ontario, close to the Welland Canal.*



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

Solutions adapted to your training and research needs !

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

Institut maritime du Québec
 Cégep de Rimouski

MARITIME INNOVATION
 INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC

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

Leo Ryan

The U.S. Navy Pictorial History of the War of 1812

Don Philpott

La majorité des Canadiens savent peu de choses sur la Guerre de 1812 qui fut à l'origine de l'éclosion d'un nationalisme qui allait conduire ultimement les colonies britanniques du Haut et du Bas-Canada à s'unir pour former la Confédération en 1867. Peut-être ont-ils entendu parler de sir Isaac Brock, qui, avec l'aide de Tecumseh, un charismatique chef shawnee, livra victorieusement aux forces américaines de célèbres batailles à Detroit et sur la rivière Niagara. Des habitants, surtout du Haut-Canada, combattirent aux côtés des soldats britanniques débordés et de leurs alliés autochtones pour déjouer les plans des Américains qui tentaient de faire une percée sur le flanc nord des colonies britanniques. Mais cette histoire renferme bien d'autres chapitres, notamment de furieuses batailles navales sur les Grands Lacs et la côte atlantique. Tout cela est rapporté de manière saisissante dans un ouvrage récent, *The U.S. Navy – Pictorial History of the War of 1812* écrit par le prolifique auteur américain Don Philpott.

Parfois qualifiée de Seconde Guerre d'indépendance américaine, la Guerre de 1812 a «puissamment contribué à façonner les États-Unis que nous connaissons aujourd'hui», souligne l'auteur. Elle opposait les États-Unis et la Grande-Bretagne, deux nations qui devaient se méfier de la France napoléonienne, une épine dans leur flanc. Aucune des deux parties belligérantes n'en est sortie incontestablement victorieuse et le traité de Gand, signé à la fin de décembre 1814, consacrait le statu quo.

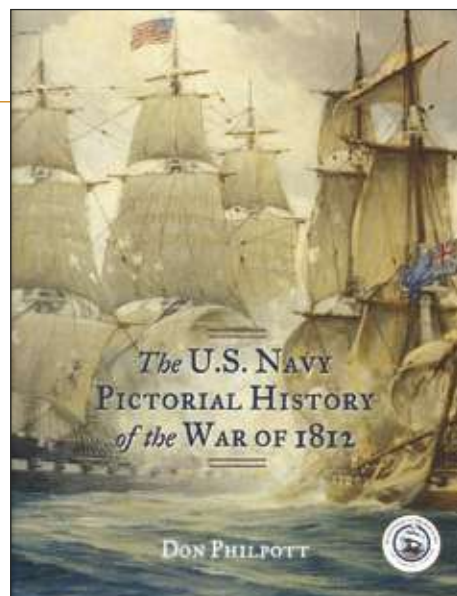
Alors que les Britanniques contrôlaient toute la côte atlantique, les forces navales américaines surclassaient complètement leurs ennemis dans les combats sur les lacs Érié et Champlain, les repoussant à l'extrémité est du lac Ontario.

Un fait marquant: c'est la défense héroïque du fort McHenry, Baltimore, dans la baie de Chesapeake, les 13 et 14 septembre 1814, qui a inspiré l'hymne national des États-Unis – *The Star Spangled Banner*.

En plus de donner aux États-Unis un hymne national, la Guerre de 1812 a aussi provoqué la naissance et le développement de la U.S. Navy.

Malgré la signature, le 25 décembre 1814, d'un traité de paix qui maintenait le statu quo, la guerre s'est poursuivie pendant cinq mois encore, soit le temps nécessaire pour la ratification et pour que la nouvelle parvienne en Amérique. Une autre grande bataille navale fut livrée à La Nouvelle-Orléans au début de 1815.

À cet égard, Don Philpott fait une observation importante: «Si les Britanniques avaient remporté la Bataille de La Nouvelle-Orléans, ils auraient contrôlé la majeure



Most Canadians know little about the War of 1812 which sparked a new spirit of nationalism that eventually to the merging of the then British colonies of Lower and Upper Canada into Confederation in 1867. They may have heard of Sir Isaac Brock, who with the help of Tecumseh, a charismatic Shawnee Indian leader, outwitted American forces in famous battles at Detroit and on the Niagara River. Inhabitants mainly from Upper Canada fought alongside overstretched British Army forces and Indian allies to thwart American plans to take over the British colonies on their northern flank. But there is a lot more to the story, including mighty naval battles on the Great Lakes and on the Atlantic coast. All this is compellingly captured in a recent book, *The U.S. Navy – Pictorial History of the War of 1812* written by prolific American author Don Philpott.

Sometimes referred to as the Second War of American Independence, the War of 1812 was “hugely influential in shaping the United States we know it today”, the author stresses. It was fought between the United States and Great Britain, with Napoleon’s France acting as a thorn in both their sides. But there was no clear victory for either of the warring parties, and the Treaty of Ghent signed in late December 1814 maintained the status quo.

While the British dominated the entire Atlantic Coast, American naval forces completely outclassed their enemies in battles on Lake Erie and Lake Champlain and swept them back to the eastern end of Lake Ontario.

A striking fact: the heroic defense on September 13-14, 1814 of Fort McHenry, Baltimore, in Chesapeake Bay, inspired the U.S. national Anthem – *The Star Spangled Banner*.

In addition to giving the U.S. a national anthem, the War of 1812 also spurred the emergence and growth of the U.S. Navy.

Although a peace treaty maintaining the status quo was signed on December 25, 1814, the war continued for another five months because of the time taken to ratify it and to get the news back to America. A major naval battle occurred at New Orleans in early 1815.

In this regard, Don Philpott makes a significant

partie des territoires à l'ouest du Mississippi, ce qui aurait empêché l'expansion vers l'ouest du pays naissant. Les États-Unis modernes n'existeraient pas.»

Selon l'auteur, «un autre résultat de la guerre fut que les Britanniques se rendirent compte de leur extrême dépendance du Saint-Laurent pour leur approvisionnement. Si les Américains avaient bloqué le fleuve dès le début de la guerre, le Haut-Canada n'aurait pu être ravitaillé et les Britanniques auraient probablement été contraints de battre en retraite et d'abandonner le territoire (le Québec et l'Ontario actuels) aux Américains. Après la guerre, ils commencèrent la construction du canal Rideau entre Kingston sur le lac Ontario et l'Outaouais afin de disposer d'une autre route de ravitaillement – dont on n'eut toutefois jamais besoin. L'établissement qui se développa à la jonction du canal avec l'Outaouais est devenu la ville d'Ottawa.»

Le récit historique est accompagné de plus de 130 illustrations spectaculaires montrant des scènes de combat et des personnages historiques clés. Bon nombre sont l'œuvre d'artistes qui se trouvaient à bord des navires et ont capté sur le vif les scènes des batailles navales.

Don Philpott.

The U.S. Navy Pictorial History of the War of 1812,

Rowman & Littlefield Publishers Inc.,

168 pages. 49,95 \$.

ISBN 9781442219076

www.rowman.com

observation: "Had the British won the Battle of New Orleans, they would have controlled most land west of the Mississippi, thus discouraging westward expansion for the fledgling country. Today's United States would not exist."

According to the author, "Another outcome of the war was that the British realized how dependent they were on the St. Lawrence River for supplies. Had the Americans blocked the river early on the war, supplies would not have been able to reach Upper Canada, and Britain would likely have been forced to withdraw, effectively handing the territory (today's Quebec and Ontario) to the Americans. After the war, they started construction of the Rideau Canal linking Kingston on Lake Ontario on the Ottawa River, thus providing an alternate supply route – though it was never needed. The settlement that grew up where the canal joined the Ottawa River became Ottawa."

The book combines historical narrative with more than 130 dramatic illustrations depicting historic battle scenes and key historical figures. Many were produced by artists on board recording naval battles as they took place.

Don Philpott.

The U.S. Navy Pictorial History of the War of 1812.

Rowman & Littlefield Publishers Inc.

168 pages. \$49.95.

ISBN 9781442219076

www.rowman.com

RMS EMPRESS OF IRELAND

Derek Grout

Deux ans après le naufrage du **Titanic** dans l'océan Atlantique, une tragédie tout aussi effroyable se produisit sur le fleuve Saint-Laurent. Il y a un siècle, par une funeste nuit de la fin de mai 1914, l'orgueil de la flotte de l'Atlantique du Canadien Pacifique, le **RMS Empress of Ireland**, coule en moins de 15 minutes après avoir été éperonné par un charbonnier norvégien.

Des 1 477 passagers et membres d'équipage, 1 012 périrent en ce tragique vendredi. Il s'agit de la pire catastrophe maritime de l'histoire canadienne. L'ampleur du désastre nous est communiquée de façon saisissante dans un livre magnifiquement illustré écrit par Derek Grout, un historien amateur qui vit à Pointe-Claire au Québec.



Two years after the **Titanic** tragedy on the Atlantic Ocean, a tragedy of similar proportions took place in the St. Lawrence River. A century ago, on a fateful night at the end of May 1914, the pride of Canadian Pacific's Atlantic fleet, the **RMS Empress of Ireland**, sank in under 15 minutes after being rammed by a Norwegian collier.

Among the 1,477 passengers and crew, 1,012 perished on a Black Friday night in the biggest Canadian maritime disaster in history. The scale of the disaster is compellingly narrated in a beautifully-illustrated book written by Derek Grout, an amateur historian who lives in Pointe Claire, Quebec.

Derek Grout. *RMS EMPRESS OF IRELAND,*

Dundurn Press, Toronto,

120 pages. 35 \$.

ISBN 9781459724242

Derek Grout. *RMS EMPRESS OF IRELAND*

Dundurn Press, Toronto

120 pages. \$35.

ISBN 9781459724242

La page de l'AGGIMQ

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

www.aggimq.ca

Cérémonie de fin d'études 2014

Le 23 mai dernier se déroulait à Rimouski la cérémonie de fin d'études de l'IMQ. C'est à 15h30 que nous étions tous invités à l'auditorium de l'école pour la remise des diplômes et des bourses. La cohorte 2014 compte 70 finissants, dont 12 en plongée professionnelle, 32 en navigation, 2 en technologie de l'architecture navale, 19 en techniques de génie mécanique de marine et 5 en techniques de la logistique du transport. Comme depuis plusieurs années, l'AGGIMQ remet une bourse à la personne qui s'est démarquée, entre autres, par son implication dans la vie sociale de l'IMQ. C'est avec une très grande joie que j'ai eu le privilège de remettre une bourse de 500 \$ à M^{me} Katty Maillot (logistique du transport). Cette jeune femme a par ailleurs reçu plusieurs autres prix, dont la médaille académique du gouverneur général du Canada.

La cérémonie fut suivie à 18h par un banquet donné au Centre des congrès de Rimouski. Dès notre arrivée sur la mezzanine, nous étions accueillis avec un petit verre de mousseux. Un photographe était aussi présent pour prendre des photos des invités. De plus, un encan silencieux s'est tenu dans le hall d'entrée de la salle de banquet. Des photos prises par M. Simon Lebrun, diplômé de l'IMQ et pilote sur le Saint-Laurent, étaient présentées aux invités et allaient au plus offrant. Les profits générés par cet encan étaient destinés à la

restauration du café étudiant de l'IMQ. L'une de ces photos trône aujourd'hui chez moi...

L'atmosphère était à la fête pour ces jeunes finissants.

Une fois bien repu, j'ai profité de l'atmosphère cordiale de la soirée pour discuter avec nos jeunes recrues en



La bourse de l'AGGIMQ a été remise à M^{me} Katty Maillot.



leur rappelant qu'ils sont déjà membres de l'AGGIMQ et je les ai invités à garder contact avec leurs amies et amis par le biais de notre association. La grande majorité se souvenait de la rencontre organisée par Marie-Andrée Mongeau un peu plus tôt cette année, qui avait pour but de leur parler de l'AGGIMQ. C'est avec beaucoup d'attention qu'ils m'ont écouté leur parler de notre association et de notre activité principale annuelle...

Encore une fois, félicitation à M^{me} Katty Maillot et à toutes les personnes qui furent honorées lors de cette cérémonie. Mes compliments au personnel de l'IMQ et au comité étudiant organisateur qui ont fait de cette journée une belle réussite, et finalement, bravo à la cohorte 2014!

Christian Ouellet, président AGGIMQ

Banquet et assemblée générale

La date pour le banquet et l'AG 2015 a été fixée au 21 février. Cet événement se tiendra dans la région de Québec. Le choix de l'hôtel n'est pas encore arrêté. Surveillez la section «Nouvelles» de notre site www.aggimq.ca pour les détails.

Les gradués de 2014 sont membres d'office, donc invités à l'assemblée générale ainsi qu'au banquet 2015.

Nous recherchons les personnes qui ont gradué en 1955 (bordée de diamant), 1965 (bordée d'or) et 1990 (bordée d'argent), et qui seront honorées à cette occasion



Christian Ouellet, président, accompagné des cinq bénévoles qui ont donné de leur temps lors de la journée du 8 février 2014: Jaël Légère-Godin, Alexandre Grenier, Julie Lamoureux, Hughes Giroux et Guillaume Rosso.

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: _____

JOURNAL

Le rattrapage des retards dans le transport des céréales gonfle les volumes de fret sur la Voie maritime

Le trafic maritime sur le Saint-Laurent a augmenté considérablement en mai alors qu'une forte hausse des escales de navires a aidé à éliminer les

stocks de céréales en attente d'expédition au Canada. Les conditions de glace dues à un hiver exceptionnellement rude nuisaient énormément aux

Seaway cargo volume rebounds as grain backlog cleared

Shipping traffic through the St. Lawrence Seaway rose sharply in May as a surge in vessel calls helped clear Canada's grain back-

log. Harsh winter ice conditions had a major negative impact on vessel movements when the 2014 navigation opened on March 25.



Paul Bessley

Foreign-flag vessels from around the world are seen regularly in the St. Lawrence Seaway.

Des navires étrangers de partout au Monde viennent régulièrement dans la Voie maritime du Saint-Laurent.

déplacements des navires à l'ouverture de la saison de navigation 2014 le 25 mars.

Selon la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, le nombre de navires océaniques dans le réseau de navigation en mai était plus du double de la normale à cette époque de l'année – la majorité venait chercher des céréales pour l'exportation outre-mer.

Les navires intérieurs canadiens étaient aussi occupés à transporter des céréales de Thunder Bay jusqu'aux ports de transbordement québécois où ils étaient chargés sur des navires océaniques. Malgré le lent début de la saison de navigation à cause de la couverture de glace, les expéditions canadiennes de céréales du 25 mars au 31 mai ont totalisé 1,4 million de tonnes, 2,4 % de plus que dans la même période de l'année précédente.

Le Port de Thunder Bay a connu son mois de mai le plus occupé en 16 ans, manutentionnant plus de 1,5 million de tonnes de fret, surtout des céréales. Il y a eu pendant le mois 35 % plus d'escales de navire que l'année précédente, dont 26 par des navires océaniques – le plus fort total mensuel depuis 2000 – et 44 par des navires intérieurs.

Les expéditions de pierre, de sel et de marchandises diverses par la Voie maritime du Saint-Laurent ont aussi été nombreuses. Toutefois, les 6,6 millions de tonnes de fret transportées à ce jour représentaient une baisse de 20 % à cause des retards enregistrés pour d'autres marchandises en début de saison qui n'avaient pas encore été rattrapés.

Tim Heney, PDG de l'Administration portuaire de Thunder Bay, a déclaré: «Les producteurs agricoles ont eu la plus importante récolte de céréales de leur histoire l'an dernier et le gouvernement a ordonné aux

chemins de fer de transporter une quantité minimum de céréales. Cela a attiré beaucoup d'attention sur Thunder Bay, de sorte que nous avons dû faire face à une très forte hausse, ce qui nous a permis de démontrer la capacité du Port. Je prédis qu'au moins 7 millions de tonnes de céréales transiteront chez nous cette année.»

En 2013, le trafic total sur la Voie maritime a atteint 37 millions de tonnes, 5 % de moins qu'en 2012. Les dirigeants espèrent que le débit excédera les 38 millions dans la saison en cours.

Bruce Hodgson, directeur du Développement des marchés à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, a déclaré: «La Voie maritime du Saint-Laurent joue un rôle capital pour l'expédition des stocks de céréales accumulés au Canada pendant l'hiver. Nous assistons à une flambée du nombre de navires océaniques qui viennent dans le réseau et la flotte canadienne des Grands Lacs doit faire des miracles pour répondre aux commandes des compagnies céréalieres. Nous avons bon espoir que cette activité se maintiendra pendant tout l'été.»

Greg Wight, président d'Algoma Central Corporation de St. Catharines, a déclaré: «En raison de la récolte record et du début tardif de la saison, nous nous attendons à ce que notre flotte des Grands Lacs doive travailler à fond de train pendant le reste de l'année. Nous armons deux navires inactifs pour ajouter une capacité hautement nécessaire et le nouveau **Algoma Harvester** qui arrivera à la mi-juillet va immédiatement être déployé pour le transport de céréales.»

L'**Algoma Harvester** est le deuxième de huit nouveaux vraquiers de la classe Equinox construits en Chine.

According to the St. Lawrence Seaway Management Corporation, the number of ocean-going vessels moving through the navigation system in May was more than double what was normally seen at that time of year — with the majority coming to pick up grain for export overseas.

Canadian domestic ships were also busy transporting grain from the Port of Thunder Bay to Quebec transshipment ports to be loaded onto ocean carriers. Despite a crippling start to the shipping season due to ice coverage, Canadian grain shipments from March 25 to May 31 totaled 1.4 million tonnes, an increase of 2.4 per cent over the same period last year.

The Port of Thunder Bay had its busiest month in 16 years, moving more than 1.5 million tonnes of cargo in May, most of which was grain. Vessel calls for the month were up 35 per cent over last year and included 26 ocean-going 'saltie' vessels – the most in any single month since 2000 – and 44 domestic vessels.

Shipments of stone, salt and general cargo through the St. Lawrence Seaway were also strong. However, total year-to-date cargo shipments at 6.6 million tonnes were down 20 per cent as other commodities had yet to catch up from delays at the start of the season.

Tim Heney, CEO of the Thunder Bay Port Authority, said: "Farmers had the largest grain harvest in history last year and the government ordered the railways to move a minimum

amount of grain. That has turned a lot of attention on Thunder Bay, so we've seen a big surge that demonstrates the capacity of the port. I'm predicting that we will see at least 7 million tonnes of grain through the port this year."

In 2013, total Seaway traffic amounted to 37 million tonnes, a 5% decline from 2012. Seaway officials are hopeful that throughput in the current season will surpass 38 million tonnes.

Bruce Hodgson, director of market development, St. Lawrence Seaway Management Corporation, said: "The St. Lawrence Seaway is playing a critical role in relieving the Canadian grain backlog that built up over the winter months. We're seeing a huge spike in ocean vessels coming into the system and the Canadian Great Lakes fleet is going gangbusters to respond to orders from the grain companies. We're optimistic that this activity will continue through the summer."

Greg Wight, President of St. Catharines-based Algoma Central Corporation, said: "Due to the record crop and the late start to the season, we expect our Great Lakes fleet to be working flat out for the rest of the year. We are fitting out two laid-up ships to add much-needed capacity and the new Algoma Harvester will arrive in mid-July and will immediately be deployed for the grain trade."

The **Algoma Harvester** is the second of eight new Equinox class bulk carriers being built in China.



Montreal Gateway Terminals Partnership is the biggest container cargo-handler at the Port of Montreal

La Société Terminaux Montréal Gateway est la principale société manutentionnaire de fret dans le port de Montréal.

MGT

Implémentation par TMG d'une version évoluée du N4 de Navis

Société Terminaux Montréal Gateway (TMG), principale entreprise de manutention de conteneurs au Port de Montréal, et Navis d'Oakland (Californie) ont annoncé l'implémentation réussie le 31 mai du système d'exploitation de terminal N4 de Navis à TMG. Selon un communiqué de presse, le nouveau système, fondé sur une norme technologique mondiale de gestion du mouvement des marchandises, va permettre à TMG d'optimiser la productivité des terminaux et d'améliorer la prestation des services, confirmant du coup sa position de leader dans l'industrie.

La nouvelle version résulte de la migration à N4, le système d'exploitation de terminal de dernière génération de Navis, de SPARCS, le logiciel existant de Navis, et d'un système hôte développé à l'interne. N4 permet aux clients d'exécuter leurs opérations à

partir d'un terminal unique vers de multiples terminaux géographiquement dispersés et gérés d'un point central. Navis fait partie de Cargotec Corporation.

La réunion de tous les systèmes sur une seule plateforme permet à TMG de moderniser son infrastructure de TI, d'optimiser l'efficacité du terminal et de faciliter l'implantation d'innovations logistiques tout en améliorant la sûreté et la sécurité de l'environnement.

«La migration de TMG à N4 montre notre volonté de fournir les meilleurs services à nos clients. Ce n'est que l'une d'une série d'implantations techniques et opérationnelles qui sont au stade de la planification ou de l'exécution», a expliqué le chef de la direction de TMG, Michael Fratianni. «Grâce à Navis et à une équipe spéciale très motivée dirigée par le directeur des TI de TMG, Yannick Lacroix,

MGT implements advanced Navis terminal operating system

Montreal Gateway Terminals Partnership (MGT), the leading cargo container facility at the Port of Montreal, and Navis, based in Oakland, CA, announced the successful implementation on May 31 of the Navis N4 terminal operating system at MGT. The new system, a global technology standard for managing cargo movement, will help MGT optimize terminal productivity and empower further enhancement of service delivery, reinforcing its position as a leader in the industry, stated a press release.

The implementation was a migration from Navis's legacy software SPARCS and an internally developed data host system to N4, Navis's latest generation terminal operating system. N4 allows customers to run their operations from a

single terminal to multiple terminals spanning numerous geographic locations managed from one central location. Navis is part of Cargotec Corporation.

By consolidating all systems on one platform, the move enables MGT to modernize its IT infrastructure, optimize terminal efficiency, and facilitate ongoing logistics innovations, while providing for an even safer and more secure environment.

"MGT's migration to N4 demonstrates our focus on providing customers with the highest level of service. This is one of a series of technical and operational implementations in the planning or execution stages," explained MGT CEO Michael Fratianni. "Thanks to Navis and a highly motivated project team led by MGT IT Director Yannick Lacroix,

le lancement du système a été couronné de succès en termes de performance, de stabilité et d'acceptation par les utilisateurs.»

Située tout près de marchés stratégiques des États-Unis et du Canada, TMG a une capacité annuelle dépassant le 1,8 M d'EVP et s'occupe de

toutes les facettes de l'exploitation de terminal: à bord des navires, à l'entrée et sur le train. À cause de sa situation géographique et de son leadership dans l'industrie, TMG est une porte de transit stratégique entre l'Amérique du Nord, l'Europe et la Méditerranée.

the system roll-out was a flawless success in terms of system performance, stability and user acceptance.”

Located in close proximity to strategic markets in the U.S. and Canada, MGT has an annual TEU capacity in excess of 1.8 MM and services all aspects

of terminal operations, including ship, gate and rail operations. Because of its geographic position and industry leadership, MGT is a strategic gateway between North America, Europe, and the Mediterranean for container cargo.

Transports Canada cède le port de Sarnia à la ville de Sarnia

Transports Canada annonçait récemment la cession des installations portuaires de Sarnia à la ville de Sarnia en vertu du Programme de cession des ports. L'entente annoncée à la fin de mars prévoit une contribution de plus de 8,5 millions de dollars du gouvernement fédéral pour payer les coûts d'exploitation et entretenir les infrastructures portuaires.

«En tant que nouveau propriétaire et exploitant des installations portuaires de Sarnia, nous avons fait l'acquisition d'une infrastructure

majeure qui contribuera à la croissance économique de notre ville», a déclaré le maire de Sarnia, Mike Bradley.

Les installations concernées sur le lac Ontario comprennent deux secteurs, au nord et au sud du havre. La partie nord renferme le quai du gouvernement, qui comprend des entrepôts, le quai est et la darse nord. La partie sud est composée en grande partie de pièces d'eau disséminées le long du secteur riverain développé de Sarnia.

Transport Canada transfers Sarnia port to City of Sarnia

Transport Canada recently announced the transfer of the Sarnia Port Facility to the City of Sarnia under the Port Divestiture Program. The transfer agreement announced in late March includes a contribution of over \$8.5 million from the federal government to cover operational costs and maintain the Port's infrastructure.

“As the new owner and operator of the Sarnia Port facility, we have acquired a major infrastructure asset that will contribute to the economic growth of our

City,” said Sarnia Mayor Mike Bradley.

The transferred port on Lake Ontario consists of two parts located in the northerly harbour and the southerly harbour. The northerly harbour portion is comprised of the Government Wharf which includes warehousing buildings, the East Dock Face, and the North Slip. The southerly harbour portion is comprised primarily of water lots distributed intermittently along portions of the length of the developed Sarnia waterfront.



The transferred port on Lake Ontario comprises north and south sectors.

Le port du lac Ontario qui est cédé comprend des secteurs nord et sud.

Lisa Raitt insiste sur l'importance de la collaboration à la conférence de la Fédération maritime du Canada

Lors de la conférence printanière annuelle de la Fédération maritime du Canada, la ministre fédérale des Transports Lisa Raitt a commenté de façon générale l'« ambitieux » programme de libre-échange d'Ottawa, les mesures prises pour renforcer la sécurité des navires-citernes, les normes d'émissions atmosphériques et l'importance de l'innovation et de la formation axée sur les compétences dans le secteur maritime.

Elle a insisté sur la nécessité de la collaboration: « Des partenariats solides dans tout le secteur des transports, et avec des organisations comme la Fédération maritime du Canada, contribueront à une industrie maritime sûre et durable, qui contribuera elle-même à la croissance économique et commerciale, à la création d'emplois et à faire vivre les collectivités et les familles canadiennes. »

La ministre a rappelé que le gouvernement avait signé des accords de libre-échange avec 10 pays et que les négociations se poursuivaient avec 30 autres. L'an dernier, un accord de libre-échange a été conclu en principe avec l'Union européenne (il n'est pas encore ratifié).

« Ces accords commerciaux viennent s'ajouter aux efforts que nous déployons pour améliorer l'efficacité, la fiabilité et la sécurité des chaînes

d'approvisionnement, afin que le Canada demeure concurrentiel dans un commerce mondial qui ne cesse d'évoluer. »

M^{me} Raitt a déclaré que le gouvernement appuyait ces accords avec diverses mesures relatives aux transports et une quarantaine d'investissements dans les infrastructures stratégiques de neuf provinces par l'entremise du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, qui est doté d'un budget de 2,1 milliards de dollars.

En ce qui concerne l'innovation, M^{me} Raitt a cité le système d'amarrage mains libres adopté par la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent de même que le soutien accordé aux technologies qui permettent de mieux coordonner l'arrivée des camions dans les ports avec celle des navires.

Taxe d'entretien des ports

Dans son allocution, la ministre a également réitéré que le Canada était préoccupé par les efforts que certains membres du Congrès des États-Unis déploient pour faire imposer une taxe ou une redevance



Federal Transport Minister Lisa Raitt.

La ministre fédérale des Transports Lisa Raitt.

Raitt stresses need for strong partnerships at Shipping Federation conference

reached with the European Union.

“These trade agreements complement our efforts to improve the supply chain's efficiency, reliability and security, so that Canada stays competitive in the continuously evolving world of global commerce.”

Ms Raitt said the government was supporting these agreements through various transportation initiatives and more than three dozen strategic infrastructure investments in nine provinces under the 2.1 billion dollar Gateways and Border Crossings Fund.

On the innovation front, Ms. Raitt singled out the Hands Free Mooring system undertaken by the St. Lawrence Seaway Management Corporation and support for technologies for better coordinating the arrival of trucks at ports with the arrival of ships.

Harbour Maintenance Tax issue

In her remarks, the minister also reiterated Canada's concern over efforts by some members of the U.S. Congress to impose a levy or fee on inbound cargo (notably containers) entering the United

Addressing the annual Spring conference of the Shipping Federation of Canada, federal Transport Minister Lisa Raitt offered wide-ranging comments on Ottawa's “robust” free trade agenda, measures to strengthen tanker safety, air emission standards and the importance of innovation and skills training for the marine community.

And she emphasized the need for strong partnerships, stating: “Strong partnerships across the transportation sector, and with organizations like the Shipping Federation of Canada, will contribute to a safe, secure and sustainable marine industry, which in turn helps to support trade and economic growth, create jobs and support Canadian communities and families.”

The minister recalled that the government has concluded free trade agreements with ten countries and is negotiating with about 30 more. Last year, a free trade accord in principle (yet to be finalized) was

sur le fret (spécialement le fret conteneurisé) entrant aux É.-U. en provenance de ports canadiens – sous prétexte d'un prétendu «désavantage concurrentiel des ports américains par rapport aux ports canadiens».

Le projet de loi originel comprenait une étude de l'utilisation de la taxe d'entretien des ports pour augmenter la compétitivité des ports américains par rapport aux ports

canadiens et mexicains, mais celle-ci est absente du texte définitif (*Water Resources Development Act*) récemment adopté par le Congrès, et il n'y est pas non plus expressément mention des ports canadiens. «J'aimerais souligner que le Canada continuera de soutenir une approche de notre relation commerciale bilatérale la plus importante à la fois ouverte, transparente et axée sur le marché», a conclu M^{me} Raitt.

States from Canadian ports – based on a claim of a “competitive disadvantage for U.S. ports compared to Canadian ports.”

While the original bill included a study on how the Harbor Maintenance Tax could be used to increase the competitiveness of U.S. ports relative to Canadian and Mexican ports, the final legislation (*Water*

Resources Development Act) recently passed by Congress does not include this study or any reference to Canadian ports directly. “I would like to stress that Canada will continue to support an open, transparent and market-based approach to our most important bilateral trade relationship,” Ms. Raitt said.

Simon Pelletier à la présidence de l'IMPA

Le Capt Simon Pelletier, président de l'Association des pilotes maritimes du Canada depuis 1999, a été élu président de l'International Marine Pilots' Association (IMPA), qui tenait le printemps dernier son 22^e Congrès biennal à Panama. L'IMPA regroupe 50 États membres.

À la journée d'ouverture du congrès, le Capt Pelletier, vice-président de l'IMPA depuis 2008, a été élu – par une forte majorité – président de l'IMPA pour un terme de quatre ans.

La délégation du Canada au congrès était parmi les plus imposantes, poursuivant ainsi une tradition bien établie depuis plus de vingt ans.

Selon le Capt Pelletier, sa nomination montre que la qualité des pilotes et du système de pilotage du Canada est reconnue à l'échelle internationale. Une de ses grandes priorités sera de s'assurer que l'IMPA continue d'entretenir des rapports constructifs avec les intervenants des milieux maritimes internationaux –

spécialement l'Organisation maritime internationale de Londres.

Basé à Québec, le Capt Pelletier est un pilote actif dans la circonscription du Bas-Saint-Laurent.

Simon Pelletier elected President of IMPA

Capt. Simon Pelletier, President of the Canadian Marine Pilots' Association since 1909, was elected President of the International Marine Pilots' Association which this past spring held

its 22nd Biennial Congress in Panama. IMPA comprises 50 member states.

On the opening day of the Congress, Capt. Pelletier, IMPA Vice-President since 2008, was elected President of IMPA, by a strong majority of the votes cast, for a four-year term.

Canada's delegation at the event was amongst the largest, continuing a well-established tradition extending over two decades.

Upon his election, Capt. Pelletier said his appointment confirmed a widespread appreciation of Canada's pilots and pilotage system at an international level. He indicated that a major priority will be to ensure that IMPA continues to maintain constructive relationships with international maritime stakeholders – in particular the International Maritime Organization (IMO) based in London.

Based in Quebec City, Capt. Pelletier is an active pilot in the Lower St. Lawrence District.



Capt. Simon Pelletier,
President of the Canadian Marine Pilots' Association.

Le Capt Simon Pelletier, président de l'Association des pilotes maritimes du Canada.



Global container industry entrenched in vicious cycle

L'industrie du conteneur dans un cercle vicieux

Freight rates remain very volatile amidst unbalanced global demand/supply trends.

Les taux de fret restent très volatils à cause du déséquilibre entre l'offre et la demande.

Même si l'espace coûte moins cher sur les navires neufs qui sont plus grands, l'industrie du conteneur maritime est emprisonnée dans un cercle vicieux. La dynamique de l'offre et de la demande est dérégulée et les taux de fret restent très volatils.

Tel est le message central de la plus récente analyse de la firme d'analyse britannique Drewry Maritime Research, qui croit que l'industrie passe par une période creuse prolongée.

«L'effet de domino mondial frappe maintenant les trafics nord-sud», indique Drewry dans son *Container*

Forecaster paru au printemps.

Neil Dekker, chef de la recherche sur les conteneurs chez Drewry, a déclaré: «Les transporteurs auront deux grands combats à livrer cette année encore – pour les contrats et pour le marché au comptant. La plus grande bataille sera pour le marché au comptant, ce qui laisse croire que la volatilité des taux devrait persister pour le moment.»

«Pour l'année courante, nous prévoyons une croissance mondiale de la demande d'un peu plus de 4 %, mais nous n'entrevoions pas de réelle possibilité que l'industrie se redresse et puisse

Although new larger ships may give carriers lower slot costs, the container shipping industry is stuck in a vicious cycle. The supply/demand dynamics are out of kilter and freight rates remain very volatile.

This was the central message of the latest analysis of UK-based Drewry Maritime Research, which suggests the industry remains in an extended down cycle.

“The global cascade is now hurting the north-south trades,” said Drewry in its *Container Forecaster* released this spring.

Neil Dekker, Drewry's

head of container research, stated: “Two major fights will continue for the carriers this year – to win contract and spot business. The larger battle will be waged in the spot market arena, which suggests that rate volatility will continue for the time being.”

“For this year, we are forecasting global demand growth of just over 4% but we do not see any real opportunity for the industry to recover and draw breath until 2016, and this is still dependent on what happens with the orderbook,” the report said.

Scrapping rates may

reprendre son souffle avant 2016, et encore, cela dépendra du comportement du carnet de commandes», poursuit le rapport.

Les taux de mise au rancart ont beau atteindre des niveaux records, les livraisons prévues dans les 24 prochains mois vont continuer de faire des ravages et les transporteurs n'auront guère de succès à long terme avec leurs hausses tarifaires générales systématiques, selon Drewry.

Certaines routes commerciales, note le rapport, n'ont pas été à la hauteur pour les volumes de fret, tandis que l'influx important de nombreux navires neufs d'au

moins 8 000 EVP a entraîné une baisse significative des prix sur le marché au comptant, surtout dans les trafics Asie-côte est de l'Amérique du Sud.

Pour Drewry, Maersk Line, l'armement majeur, est toujours «premier de classe» chez les transporteurs qui tentent par tous les moyens de réduire leurs coûts.

Drewry prévoit une croissance de l'offre mondiale de 5,7 % en 2014, et de 6,7 % l'année suivante, avec la livraison de 115 autres porte-conteneurs géants et d'un grand nombre de navires de 8 000 à 10 000 EVP.

be at record levels, but the delivery profile in the next 24 months will continue to cause damage, and carriers will have little if any long-term success with their constant general rate increases, Drewry said.

Some trade routes, it noted, have not lived up to expectations in terms of cargo flows, while the sharp influx of many new ships of at least 8,000 TEU has resulted in significant declines in spot freight rates – especially on the Asia to East Coast South America trade.

Drewry suggests that Maersk Line, the biggest operator, remains the “best in class” among carriers striving hard to reduce costs.

Drewry predicts a 5.7% global supply growth for 2014, followed by 6.7% next year, with the emphasis on the delivery of 115 more Ultra Large Container Vessels and a large number of ships in the 8,000-10,000 TEU category. “The orderbook’s momentum has not stopped and outside equity is fuelling this.”

Moins d'attaques de pirates en haute mer

Selon l'International Maritime Bureau (IMB), le nombre d'attaques de pirates est descendu à son plus bas niveau depuis 2007 dans le premier trimestre, même si la menace d'actes de piraterie est toujours présente. L'Indonésie a supplanté la Somalie comme la région la plus dangereuse.

Selon l'IMB, il y a eu 49 attaques de pirates dans les trois premiers mois de 2014. Deux navires ont été détournés, 37 ont été abordés et 5 ont essuyé le feu de pirates. Environ 48 membres d'équipage ont été pris en otage et 2 ont été kidnappés à bord de leur navire.

C'est en Indonésie qu'il y a eu le plus grand nombre

d'attaques – 18 au premier trimestre, contre 25 l'an dernier.

Les actes de piraterie se sont multipliés en Indonésie depuis cinq ans. On y a recensé 106 cas en 2013 – plus que n'importe où ailleurs au monde. Il y en avait eu 81 en 2012, 46 en 2011, 40 en 2010 et 15 en 2009.

Au large des côtes de Somalie, où les actes de piraterie étaient les plus nombreux de 2010 à 2012, on n'a signalé que cinq incidents au premier trimestre. En 2013, la Somalie n'a rapporté que 11 attaques ou tentatives d'attaque de pirates. L'IMB attribue cette diminution aux efforts des marines internationales et des services de sécurité privés.

Piracy attacks on high seas receding

The International Maritime Bureau reported that piracy attacks in the first quarter of this year were at the lowest level since 2007, although it warned that the threat of piracy remains present. Indonesia has displaced Somalia as the hottest region.

According to the IMB, 49 piracy attacks occurred in the first three months of 2014. Two vessels were hijacked, 37 vessels were boarded, and five ships were fired upon. Some 48 crew members were taken hostage and two kidnapped from their vessel.

Indonesia has replaced the country with the highest number of attacks – 18

in the first quarter compared with 25 a year ago.

Piracy incidents in Indonesia have soared in the last five years. There were 106 such incidents in 2013 – the highest worldwide. This compares with 81 in 2012, 46 in 2011, 40 in 2010 and 15 in 2009.

Off Somalia, which recorded the biggest number of piracy incidents between 2010 and 2012, there were only five reported incidents in Q1. In 2013, Somalia reported only 11 actual and attempted piracy attacks. The IMB attributes this trend to the efforts of international navies and private security guards.

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

17 au 21 AOÛT

Association des administrations portuaires canadiennes

56^e AGA et réunion annuelle
Belledune, NB, Canada
acpa2014@portofbelledune.ca

10 au 12 SEPTEMBRE

Coal Association of Canada

National Conference
Westin Bayshore Vancouver Hotel
Vancouver, BC, Canada
www.coal.ca

17 et 18 SEPTEMBRE

Halifax Port Days

Cunard Center
Halifax, NS, Canada
grichardson@portofhalifax.ca

21 au 23 SEPTEMBRE

Intermodal Expo 2014

Long Beach Convention Center
Long Beach, CA, USA
www.intermodalexpo.com

29 SEPTEMBRE 29 au 2 OCTOBRE

Breakbulk Americas

George R. Brown Convention Center
Houston, TX, USA
www.breakbulk.com

14 au 16 OCTOBRE

TPM Asia Conference 2014

Intercontinental Hotel
Shenzhen, China
www.joc.com/events

20 et 21 OCTOBRE

Arctic Shipping Forum North America

Delta Hotel
St. John's, NL, Canada
vanessa.darnborough@informa.com

22 au 24 OCTOBRE

Inland Distribution Conference

Sheraton Crown Center Hotel
Kansas City, MO, USA
www.joc.com/events

28 OCTOBRE

Journée maritime québécoise

Hotel du Parlement
Québec, QC, Canada
www.st-laurent.org

9 au 13 NOVEMBRE

AAPA Annual Convention

Hyatt Regency Houston
Houston, TX, USA
www.aapa-ports.org

AUGUST 17-21

Association of Canadian Port Authorities

56th AGM and Annual Meeting
Belledune, NB, Canada
acpa2014@portofbelledune.ca

SEPTEMBER 10-12

Coal Association of Canada

National Conference
Westin Bayshore Vancouver Hotel
Vancouver, BC, Canada
www.coal.ca

SEPTEMBER 17-18

Halifax Port Days

Cunard Center
Halifax, NS, Canada
grichardson@portofhalifax.ca

SEPTEMBER 21-23

Intermodal Expo 2014

Long Beach Convention Center
Long Beach, CA, USA
www.intermodalexpo.com

SEPTEMBER 29 – OCT. 2

Breakbulk Americas

George R. Brown Convention Center
Houston, TX, USA
www.breakbulk.com

OCTOBER 14-16

TPM Asia Conference 2014

Intercontinental Hotel
Shenzhen, China
www.joc.com/events

OCTOBER 20-21

Arctic Shipping Forum North America

Delta Hotel
St. John's, NL, Canada
vanessa.darnborough@informa.com

OCTOBER 22-24

Inland Distribution Conference

Sheraton Crown Center Hotel
Kansas City, MO, USA
www.joc.com/events

OCTOBER 28

Quebec Marine Day

Hotel du Parlement
Quebec City, QC, Canada
www.st-laurent.org

NOVEMBER 9-13

AAPA Annual Convention

Hyatt Regency Houston
Houston, TX, USA
www.aapa-ports.org

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	7
ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES	71
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE PORT ALBERNI	15
ALGOMA CENTRAL CORPORATION	Couverture extérieure arrière
ARRIMAGE DE L'EST DU CANADA (GROUPE CAQ)	37
CCM - CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME	53
CSEM - CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME	Couverture intérieure arrière
CSMOIM - COMITÉ SECTORIEL DE LA MAIN-D'ŒUVRE DE L'INDUSTRIE MARITIME	40
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	5
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT	Couverture intérieure arrière
DNV GL	55
DILTS PISTON HYDRAULICS	8
FEDNAV	17
GROUPE DESGAGNÉS	Couverture intérieure avant
GROUPE ROBERT	33
IMQ - INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	79
LLOYD'S REGISTER CANADA	69
LOGISTEC	43
MCASPHALT MARINE TRANSPORTATION	29
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE	49
OMI - ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE	1
OCEAN	59
PORT D'ANVERS	19
PORT DE HALIFAX	11
PORT DE MONTRÉAL	31
PORT DE NANAÏMO	25
PORT DE QUÉBEC	65
PORT DE SEPT-ÎLES	39
PORT DE TORONTO	27
PORT DE TROIS-RIVIÈRES	57
PORT OF PRINCE RUPERT	13
SIMEC - SOCIÉTÉ D'INTERVENTION MARITIME EST DU CANADA	8
SODES - SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT	68
SHIPPHOTOS.COM	49
SODERHOLM MARITIME SERVICES	49
TERMONT MONTREAL	42
URGENCE MARINE	35
VALPORT/PORT DE VALLEYFIELD	41
VERREAULT NAVIGATION	73

ABS	7
ALGOMA CENTRAL CORPORATION	Back cover
CMC - CHAMBER OF MARINE COMMERCE	53
CSMOIM - COMITÉ SECTORIEL DE LA MAIN-D'ŒUVRE DE L'INDUSTRIE MARITIME	40
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS	Inside back cover
DNV GL	55
DILTS PISTON HYDRAULICS	8
ECRC - EASTERN CANADA RESPONSE CORPORATION	8
EASTERN CANADA STEVEDORING (QSL GROUP)	37
FEDNAV	17
GROUPE DESGAGNÉS	Inside front cover
GROUPE ROBERT	33
IMO - INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION	1
IMQ - INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	79
LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY	71
LLOYD'S REGISTER CANADA	69
LOGISTEC	43
MSRC - MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE	Inside back cover
MCASPHALT MARINE TRANSPORTATION	29
NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE	49
OCEAN	59
PORT ALBERNI PORT AUTHORITY	15
PORT OF ANTWERP	19
PORT OF HALIFAX	11
PORT OF MONTREAL	31
PORT OF NANAÏMO	25
PORT OF PRINCE RUPERT	13
PORT OF QUÉBEC	65
PORT OF SEPT-ÎLES	39
PORT OF TORONTO	27
PORT OF TROIS-RIVIÈRES	57
SODES - ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL	68
SHIPPHOTOS.COM	49
SODERHOLM MARITIME SERVICES	49
TERMONT MONTREAL	42
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION	5
URGENCE MARINE	35
VALPORT/PORT OF VALLEYFIELD	41
VERREAULT NAVIGATION	73



Division of/de



CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS

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...

+1 418.692.0444 • www.cpbsl.ca

+1 418.692.0183 • www.sim-pilot.com



Coming soon to a Port near you

Algoma Harvester

The 2nd Equinox Class vessel arrives in the Great Lakes in July, 2014.

Algoma Central Corporation

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

