

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

North Atlantic trade horizons

**Perspectives commerciales
dans l'Atlantique Nord**

**A river for Canada's
Pacific Gateway**

**Un fleuve pour la Porte
canadienne du Pacifique**

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@desgagnes.com



CANADA STEAMSHIP LINES

We don't just follow standards. We help set them.



Canada Steamship Lines is proud to play a leading role in safe and sustainable shipping in the Great Lakes. By continually exploring and investing in cutting-edge technologies, we are raising the bar on safety, energy efficiency, reliability and environmental protection. Because the future of the Great Lakes – its waters, its wildlife, its people – is our future, too.

cslships.com



Éditeurs / Publishers:

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

Rédacteur en chef / Editor:

Leo Ryan
lryan@maritimemag.com

Collaborateurs / Contributing editors: **Alison Bate, Bruce Barnard, Bill Beck, Paul Beesley, Terence F. Bowles, Michael Broad, Stephen J. Brooks, Stephen Brown, Kathryn 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

M⁷⁴ SUMMARY SOMMAIRE

CHRONIQUES / COLUMNS

4 FORUM
 Claude Mailloux

**7 FIRST WATCH
 PREMIÈRE BORDÉE**
 Leo Ryan

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

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

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

**22 CHAMBER OF SHIPPING
 OF BRITISH COLUMBIA**
 Stephen Brown

COUVERTURE / COVER

This fall issue of Maritime Magazine features, first of all, the evolution of North Atlantic maritime trade horizons as both Canada and the United States have embarked on the road of free trade agreements with the European Union.

Of special interest, too, are developments at the Panama Canal, currently undergoing expansion. Editor Leo Ryan, in his column First Watch, reviews especially the dramatic history. And our European correspondent, Bruce Barnard, in his column, examines the sudden emergence of "canal wars" – involving Panama, Suez and a brash project challenger in Nicaragua.

Finally, there is the annual Pacific Gateway Dossier, which includes a proposal for enhancing the vocation of the Fraser River.

The cover photo shows bustling activity at Antwerp, a strategic European port for transatlantic trade.

Ce numéro d'automne du *Maritime Magazine* traite tout d'abord de l'évolution des perspectives du commerce maritime dans l'Atlantique Nord alors que le Canada et les États-Unis sont en voie de conclure des accords de libre-échange avec l'Union européenne.

La situation au canal de Panama, qu'on est en train d'agrandir, est aussi digne d'intérêt. Dans «Première bordée», le rédacteur en chef Leo Ryan rappelle l'histoire dramatique du canal. Et Bruce Barnard, notre correspondant en Europe, se penche dans sa chronique sur un phénomène récent, une «guerre des canaux», entre Panama, Suez et un hypothétique hardi challenger au Nicaragua.

Cette édition contient également le dossier annuel sur la Porte du Pacifique, qui inclut cette fois une proposition pour mettre en valeur la vocation du fleuve Fraser.

La photo de la page couverture montre, bourdonnant d'activités, le Port d'Anvers, un port européen stratégique pour le commerce transatlantique.

Photo: Antwerp Port Authority

24 Dossier

*North Atlantic
trade poised for
marked growth*

**Nette croissance
du commerce
nord-atlantique**

Bruce Barnard
Leo Ryan



48

*56th ACPA AGM and
Annual Conference*

**56^e Conférence
et AGA de l'AAPC**

Leo Ryan



58

*Canada's Pacific Gateway
Porte canadienne du Pacifique*

Leo Quigley
Leo Ryan



75 JOURNAL

73 Signet / *Bookmark*

74 La page de l'AGGIMQ

83 Calendrier des événements / *Calendar of Events*

84 Annonceurs / *Advertisers*



Claude Mailloux

Executive Director, Human Resources Sectorial Committee of the Maritime Industry

Directeur général, Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime

Main-d'œuvre maritime: pénuries aux postes de commande

Certains enjeux de main-d'œuvre ont la vie longue dans notre industrie. Cela fait plus de 10 ans que le recrutement d'officiers supérieurs est une source de maux de tête sévères chez les gestionnaires des entreprises maritimes. Il est ici question des chefs mécaniciens et mécaniciens de 2^e classe ainsi que des capitaines et premiers officiers de pont. Il y a un déséquilibre persistant entre l'offre et la demande. La pénurie est encore plus aigüe chez les mécaniciens de navire. Et comme il s'agit d'emplois très spécialisés, les sources de recrutement sont bien peu nombreuses. Les immigrants constituent un bassin potentiel intéressant, mais les délais, les restrictions et les coûts qu'on leur impose pour faire reconnaître et convertir leurs compétences en découragent la plupart. La principale source de recrutement, celle des finissants de l'Institut maritime du Québec à Rimouski, a produit trop peu de candidats ces dernières années pour apporter une amélioration. Et pour aggraver encore les choses, plusieurs d'entre eux ont été attirés vers d'autres secteurs comme celui des mines, très intéressé par leur expertise.

Par chance, l'avenir s'annonce meilleur pour la formation de base. Les niveaux d'inscriptions dans les programmes collégiaux de navigation et de mécanique ont beaucoup progressé depuis quelques années, au point d'atteindre le maximum d'admissions possibles. Les effets sur le marché du travail commenceront à être perceptibles dans deux ans par l'arrivée d'un plus grand nombre d'officiers «juniors». Cet heureux revirement est le fruit des efforts de valorisation des métiers maritimes fournis depuis plus de cinq ans par l'Institut maritime et le Comité sectoriel en collaboration avec les partenaires de l'industrie. Comme quoi, les carrières maritimes ont tout ce qu'il faut pour attirer les jeunes... À condition qu'on leur accorde suffisamment de visibilité pour concurrencer la promotion intensive des autres secteurs.

Le problème de recrutement d'officiers supérieurs ne sera pas réglé pour autant. Une fois qu'ils ont obtenu leurs brevets d'entrée, les officiers doivent obligatoirement passer par la formation continue s'ils veulent progresser dans leur métier. Or, celle-ci vit des années sombres. Les niveaux d'inscription dans les cours réglementés destinés aux travailleurs en emploi sont à la baisse ainsi que dans les cours de perfectionnement conduisant à des brevets d'officiers. On dirait qu'il s'est créé un vacuum entre les brevets d'entrée et les échelons supérieurs. Comme si

Rising shortage of senior marine officers

Some of the human resources-related challenges facing our industry are longstanding. Recruiting senior officers—Chief Engineers, Second Engineers, Captains and First Mates—has been a major headache for marine-sector managers for more than 10 years now, and supply/demand imbalance continues. Marine Engineering Officers are even harder to find. Recruitment sources for these highly specialized occupations are few and far between. While immigrants constitute an interesting potential hiring pool, the time constraints, restrictions and costs they face to have their skills recognized and converted discourage most of them. The industry's main wellspring of recruits—graduates of the Institut maritime du Québec (IMQ) in Rimouski—has turned out too few candidates in recent years to improve the situation. And, to make matters worse, many of them have been drawn to other sectors, like mining, which are very interested in their expertise.

Luckily, the future seems to be rosier where core training is concerned. Enrolment in college-level navigation and marine engineering programs has risen significantly, over the past few years, to maximum admission levels. The effects on the labour market will start to be felt in two years when more “junior” officers join the work force. This happy turn of events is the result of efforts to promote marine-sector careers, made over more than 5 years by the IMQ, the Sectorial Committee and industry partners. Clearly, these careers have everything needed to attract young people...once they are given the visibility required to be able to compete with the intensive promotional campaigns run by other sectors.

However, we have yet to solve the problem of recruiting senior officers. Armed with their entry-level papers, officers need ongoing education to move ahead in their field. In this respect, current prospects are dismal. Registration in regulated courses for employed workers is down, as is enrolment in professional development courses leading to officer certification. There is almost a vacuum between entry-level positions and the higher echelons...as if many young officers had lost interest in moving up the career ladder.

To better understand this phenomenon, the Sec-

Officers in senior positions today are strongly critical over the insufficient availability and diversity of professional development courses.

Les officiers supérieurs considèrent que les cours de perfectionnement professionnel ne sont pas assez nombreux et qu'ils manquent de diversité.

beaucoup de jeunes officiers avaient perdu l'intérêt pour la progression de carrières.

Pour comprendre un peu mieux ce phénomène, le Comité sectoriel a créé un groupe de travail spécial dont la première tâche a été de réaliser un sondage, à l'été 2014, auprès de 140 officiers maritimes québécois en mécanique et en navigation de tous les niveaux de brevet. L'objectif principal était de recueillir leur perception de l'évolution de leur profession en ce qui concerne les problèmes de recrutement et la progression de carrières. Nous venons tout juste d'obtenir les résultats. Aux yeux des répondants, leur profession a connu beaucoup de changements depuis 10 ans sous de nombreux aspects. Certains sont perçus positivement comme les conditions de vie à bord. Mais l'augmentation des responsabilités administratives, associée aux postes plus élevés, est vue comme un changement négatif ou très négatif par 64 % des répondants.

Mais ce qui émerge encore plus fort, c'est le regard critique que portent les officiers sur l'offre de formation continue. Elle est perçue comme déficiente au plan de l'accessibilité géographique, de la disponibilité saisonnière, de la fréquence des formations, de la fiabilité du calendrier, de la diversité des méthodes d'apprentissage, des coûts et de l'aide financière aux candidats.

La formation continue joue un rôle clé dans l'accès aux postes supérieurs. Chacune des lacunes relevées par les répondants au sondage devra faire partie d'un plan global de redressement. Surtout, il faudra offrir aux officiers un programme de progression vers les brevets supérieurs comprenant tous les éléments d'accessibilité, de fiabilité, de fréquence et de diversité pédagogique pour offrir aux candidats les services et le soutien nécessaires à leur avancement. Il en va de même des compétences manquantes de gestion et d'administration qui peuvent elles aussi trouver une réponse dans une meilleure offre de formation.

À propos du Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime

Le Comité sectoriel maritime est un centre de concertation et d'action au service de l'industrie maritime du Québec en matière de développement de la main-d'œuvre. Il soutient le secteur maritime par la réalisation de projets visant la formation, la gestion des ressources humaines, la connaissance sectorielle ainsi que la planification de la relève. www.csmoim.qc.ca 



torial Committee created a special working group whose first task, in summer 2014, was to survey 140 Québec marine-sector officers—Engineering and Navigation—at all certification levels. The main goal was to get the officers' views on the way their profession is evolving in terms of recruiting problems and career advancement. The results are just in! Respondents feel that their profession has changed significantly over the past 10 years. Some changes, like conditions on board ship, are perceived positively. But increased administrative duties, associated with higher positions, are seen as a “negative” or “very negative” change by 64% of respondents.

However, these officers levelled even sharper criticism at the professional development courses available. They deem it to be lacking in terms of geographical accessibility, seasonal availability, frequency, reliability in terms of scheduling, diversity of teaching methods, cost and financial assistance available to candidates.

Ongoing education plays a key role in accessing senior positions. Turnaround plans are needed for each of the shortfalls mentioned by survey respondents. First and foremost, we must offer officers a program leading to higher certification marked by elements like accessibility, reliability, frequency and pedagogical diversity to ensure that candidates have the services and support needed to move ahead. The same is true for the administrative and management skills they lack and that can also be attained through a better training supply.

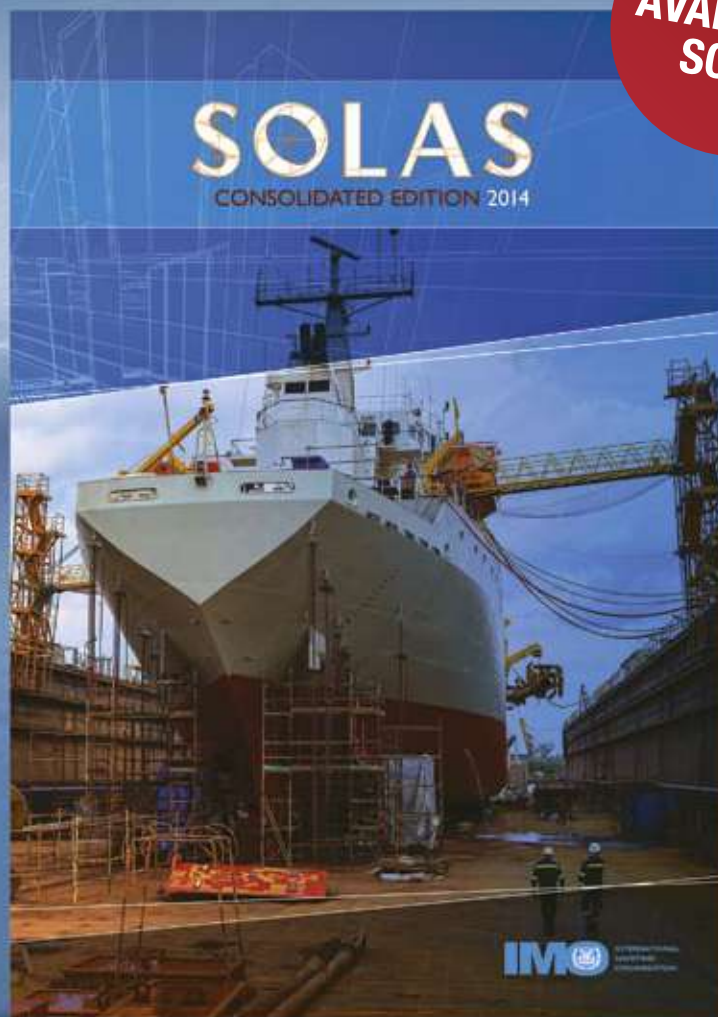
About the Human Resources Sectorial Committee of the Maritime Industry

The Sectorial Committee is a focal point for consensus-building and action, serving the Québec maritime industry and striving to meet its human resources development needs. We support the marine sector by carrying out projects targeting training, human resources management, sector-based knowledge and planning for human resources renewal. www.csmoim.qc.ca 

SOLAS

CONSOLIDATED EDITION 2014

AVAILABLE
SOON



INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION

PUBLISHING

visit www.imo.org/publications for your local distributor



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Centenaire du canal de Panama Des débuts dramatiques et une expansion gage d'un avenir prospère

Aujourd'hui dans sa 100^e année, le canal de Panama procède à d'importants travaux d'agrandissement qui devraient être achevés au début de 2016. Le moment semble indiqué pour rappeler les circonstances difficiles, voire tragiques, du percement, à travers un isthme étroit séparant les océans Atlantique et Pacifique, de ce corridor de navigation vital – qui permet aux nations maritimes de réaliser des économies colossales dans leur facture de transport maritime en évitant le long contournement par le cap Horn. Nous

100th anniversary of Panama Canal From dramatic historical beginnings to bright future under major expansion

As it marks its 100th anniversary year, the Panama Canal is proceeding with a major expansion slated to be completed in time to open for business in early 2016. The timing seems appropriate to recall, first of all, the dramatic and tragic circumstances surrounding the creation of this vital shipping corridor across a narrow isthmus separating the Atlantic and Pacific oceans – thereby saving maritime nations huge shipping costs by short-cutting the long voyage around



Panama Canal Authority

Construction work in progress at the vital Pacific entrance of the Panama Canal.

Travaux de construction en cours à l'entrée côté Pacifique du canal de Panama.

jetterons ensuite un coup d'œil sur les perspectives d'avenir.

Selon les mots d'un observateur: «Les Français l'ont commencé et les Américains l'ont terminé.»

David McCullough dépeint les contributions respectives des Français et des Américains dans un passionnant ouvrage paru en 1977, *The Path Between the Seas*.

Le coût combiné des travaux des Français et des Américains est évalué à 640 millions de dollars américains sur 34 ans – vraisemblablement en dollars de 1914. On peut donc parler de dizaines de milliards de dollars en monnaie actuelle, ce qui en ferait la plus coûteuse entreprise du genre dans l'histoire.

Plus de 25 000 morts

Plus de 25 000 personnes sont mortes – à peu près 500 pour chaque mille du canal. Ce n'étaient pas seulement des travailleurs antillais et indiens qui succombaient à la malaria et à la fièvre jaune pendant la saison des pluies; 5 000 ressortissants français, dont beaucoup d'ingénieurs, ont fait partie des victimes.

«La mort était notre perpétuel compagnon», témoigne un travailleur antillais dans un autre ouvrage sur l'épopée du canal (Canal Fever) écrit par Matthew Parker en 2009. «Je n'oublierai jamais les wagonnées de cadavres évacuées quotidiennement, comme de simples chargements de bois. Certains jours, nous ne pouvions travailler que quelques heures à cause de la forte fièvre qui torturait nos corps – c'était l'enfer.»

En tout, 80 000 personnes ont participé à cette colossale

Cape Horn. Secondly, a glimpse at the future.

As one observer put it, “The French started it and the Americans finished it.”

The story of the American and French efforts was grippingly told by David McCullough in a 1977 epic book *The Path Between the Seas*.

The combined cost of the French and American efforts over a span of 34 years has been estimated at US\$640 million – presumably in 1914 dollars. So that could represent double-digit billions in today's currency, representing arguably the costliest undertaking of its kind in history.

More than 25,000 deaths

More than 25,000 people died – roughly 500 for each mile of the canal. Victims succumbing to malaria and yellow fever during the rainy season were not only Caribbean and Indian workers but also 5,000 French nationals, including many engineers.

“Death was our constant companion,” related a West Indian worker in another book on the Canal saga (Canal Fever) written by Matthew Parker in 2009. “I shall never forget the trainloads of dead men being carted away daily, as if they were just so much lumber. There were days that we could only work a few hours because of the high fever racking our bodies – it was living hell.”

All told, about 80,000 persons took part in a



The initial plans of French diplomat Ferdinand de Lesseps turned into a disaster.

Les plans initiaux du diplomate français Ferdinand de Lesseps ont conduit au désastre.



Two shovels meet nose to nose in May, 1913 in the bottom of the formidable Culebra Cut.

Deux excavateurs se rencontrent en mai 1913 au fond de la formidable tranchée de la Culebra.



Panama Canal Authority

This photo illustrates the impressive deployment of massive cranes and other modern equipment necessary to meet the complex geological challenges for building a third set of locks.

Cette photo illustre le déploiement impressionnant d'énormes grues et autres équipements modernes nécessaires pour vaincre les obstacles géologiques qui compliquent la construction d'un troisième jeu d'écluses.

entreprise que certains analystes jugent aussi ambitieuse et d'aussi grande envergure que la construction des pyramides d'Égypte.

C'est en février 1881 que l'aventure a vraiment débuté, avec l'annonce du début des travaux au Panama par Ferdinand de Lesseps, charismatique diplomate français qui avait acquis une stature de héros grâce à la réalisation du canal de Suez. Accueilli avec grand enthousiasme en France, le plan, s'il était soutenu par le gouvernement français, était surtout financé par l'épargne publique. Les Parisiens faisaient la queue devant la Bourse pour investir dans ce projet grandiose.

La suite allait montrer qu'il y avait un abîme entre rêve et réalité.

De Lesseps, qui avait construit un canal au niveau de la mer en terrain plat et dans un sol sablonneux en Égypte et qui n'était apparemment même jamais allé au Panama, a cru qu'un canal de 77 km de longueur creusé au niveau de la mer en terrain montagneux conviendrait également là-bas, et qu'il n'était pas nécessaire de prévoir des écluses pour compenser les changements d'altitude.

Mauvaise évaluation des conditions géologiques particulières

Selon le chef de la firme d'ingénierie embauchée pour exécuter les travaux, la chaleur, l'humidité, les insectes,

massive construction enterprise that some analysts have qualified as comparable in scale and ambition to the Pyramids of Egypt.

Serious things began in February 1881 when Ferdinand de Lesseps, the charismatic French diplomat who built the Suez Canal, and enjoyed a hero status, announced the start of construction amidst much excitement in France. The plan was backed by the French government, but was mainly financed through public subscription. Parisians lined up in front of the Bourse, the stock exchange, to invest in the grand scheme.

But there proved to be a wide gap between dreams and reality.

Having built a sea-level canal through a flat sandy region of Egypt, apparently without having ever been previously in Panama, de Lesseps determined that a sea-level canal of just 77 kms in length through mountainous terrain would work there, too, rather than a lock-operated one for coping with changes in altitude.

Failure to recognize unique geological conditions

According to the head of the engineering firm contracted to do the work, the heat, humidity, insects, snakes and rampant diseases amounted to "nothing but an intervention of the canal's adversaries."

There was, in short, a patent failure to recognize the



Transport
Canada

Transports
Canada

PURSUE YOUR CAREER AT TRANSPORT CANADA

Marine Safety Inspector Positions

Transport Canada's Marine Safety and Security Program is recruiting qualified candidates for permanent full-time Senior Marine Safety Inspector and Marine Safety Inspector positions across Canada. We work to ensure that Canada's marine transportation system is safe and secure and that it protects the marine environment and contributes to Canada's economy.

To learn more about these positions, our **revised requirements** and how to apply, go to www.jobs.gc.ca, click on English, and type **Marine Safety Inspector** in the job title search box.

If you meet the requirements, and reside in Canada or are a Canadian citizen living abroad, please apply today.

FAITES CARRIÈRE À TRANSPORTS CANADA

Postes d'inspecteur de la sécurité maritime

Dans le cadre du Programme de la sécurité et de la sûreté maritimes de Transports Canada, une invitation est lancée aux candidats qualifiés pour occuper des postes à temps plein d'inspecteur principal de la sécurité maritime et d'inspecteur de la sécurité maritime disponibles à l'échelle du Canada. Notre mandat est de veiller à ce que le réseau de transport maritime du Canada soit sécuritaire et sûr, et à ce qu'il contribue à la protection des milieux marins ainsi qu'à l'essor de l'économie canadienne.

Pour obtenir plus de renseignements sur ces postes, sur nos **nouvelles exigences**, et sur la façon de soumettre votre candidature, visitez le site www.emplois.gc.ca, cliquez sur l'option « Français », et tapez « **inspecteur de la sécurité maritime** » dans la case de recherche par titre de poste.

Si vous répondez aux exigences et êtes un résident du Canada ou un citoyen canadien vivant à l'étranger, veuillez soumettre votre candidature dès maintenant.

Canada

unique regional geography - namely the mighty Cordillera range of mountains running down the country's spine. A 48 km area between Colon and Panama City alone contained six substantial geological faults, five volcanic cores and 17 different kinds of rock.

At the formidable Culebra pass, depths of up to 90 metres had to be dug over a distance of 14.5 kms.

It was too much for de Lesseps's men and machines. Especially during rainy seasons, more rock and mud had fallen back into the canal than had been removed in the first place. By 1889, barely a third of the canal had been excavated.

Then, all broke apart despite the efforts of de Lesseps to boost investor confidence. The crash in the spring of 1889 of the Compagnie Universelle de Canal Interocéanique was the biggest of the 19th century, rocking France to its foundations.

The Paris government that had backed the project collapsed. De Lesseps was ruined. His son was imprisoned for fraud. The savings of some 800,000 French men and women vanished entirely.

It took virtually another quarter century before the canal officially opened after several important developments occurred.

Eyeing control over both the Atlantic and Pacific, U.S. President Theodore Roosevelt supported Panamanian rebels fighting for independence from Columbia. The Republic of Panama emerged in 1903, with a slender "Canal Zone" handed over to America.

Subsequently, in May 1904, the U.S. Army Corp of Engineers began work on the canal, carrying the task to completion in nearly a decade.

Innovative ways, including fumigating cities and no longer storing water in open containers (invaded by mosquitoes), were found to largely stamp out yellow fever and malaria outbreaks.

A railway was installed. Coordinated steam-shovel and train movements kept soil moving out and away like a conveyor belt.

The Culebra Cut remained a construction headache, but now the Americans deployed an armada of newly-invented bulldozers, steam-powered cranes and hydraulic rock-crushers that symbolized the Second Industrial Revolution.

Otherwise, the canal was an engineering marvel built on simplicity: reliance on gravity and climate, with no pumps required. The three sets of locks - the world's largest - were filled through abundant rainfall and culverts which channeled water from lakes. The biggest of these lakes, Gatun, was created through the damming of the unpredictable River Chagres, using soil and rock excavated from Culebra.

It was on August 15, 1914 that the SS Ancon made the first official transit from the Atlantic to the Pacific. Celebrations were, however, rather subdued given the declaration of World War 1 just a few weeks before.

Partly thanks to the evolution of the global geo-

les serpents et les maladies endémiques faisaient croire «ni plus ni moins à une intervention des adversaires du canal».

En somme, les difficultés tinrent à la méconnaissance des caractéristiques géographiques de la région, notamment la Cordillère, redoutable chaîne de montagnes qui forme l'épine dorsale du pays. Sur 48 km à peine entre Colón et la ville de Panama, on trouvait six failles géologiques importantes, cinq bombes volcaniques et 17 sortes différentes de roche.

Dans la formidable tranchée de la Culebra, on a dû creuser jusqu'à 90 mètres sur une distance de 14,5 km.

C'était trop pour les hommes et les machines de De Lesseps. En saison des pluies, il retombait plus de pierre et de boue dans le canal que ce qu'on en avait extrait. En 1889, à peine le tiers de l'ouvrage était creusé.

Puis, tout se désagrégea malgré les efforts de De Lesseps pour rétablir la confiance des investisseurs. La faillite au printemps 1889 de la Compagnie Universelle de Canal Interocéanique fut la plus importante du XIX^e siècle, et elle ébranla la France jusqu'aux fondations.

Le gouvernement de Paris qui avait soutenu le projet tomba. De Lesseps fut ruiné et son fils, emprisonné pour fraude. Les épargnes de quelque 800 000 Français et Françaises s'évanouirent en fumée.

Ce n'est qu'un quart de siècle plus tard que le canal fut officiellement inauguré après plusieurs développements majeurs.

Le président américain Theodore Roosevelt, qui visait le contrôle sur l'Atlantique et le Pacifique, décida de soutenir les rebelles panaméens dans leur lutte pour leur indépendance de la Colombie. La République de Panama qui vit le jour en 1903 laissait une étroite «zone du canal» sous le contrôle des Américains.

En mai 1904, l'U.S. Army Corp of Engineers reprit les travaux sur le canal et mit près d'une décennie à les terminer.

Des méthodes novatrices, comme la fumigation des villes, ainsi que l'abandon de la conservation de l'eau dans des contenants ouverts (rapidement infestés de moustiques), permirent d'éliminer en grande partie les épidémies de malaria et de fièvre jaune.

Un chemin de fer fut construit. L'action coordonnée des pelles à vapeur et du train permit l'extraction et l'évacuation automatique de la terre comme un gigantesque transporteur à courroie.

La tranchée de la Culebra continuait de donner des maux de tête aux constructeurs, mais les Américains disposaient désormais d'une armada d'inventions récentes, bulldozers, grues à vapeur et concasseurs de roche hydrauliques issus de la seconde révolution industrielle.

Autrement, le canal était un chef-d'œuvre d'ingénierie et une merveille de simplicité: la gravité et le climat faisaient tout le travail et aucune pompe n'était nécessaire. Les trois jeux d'écluses – les plus vastes du monde – étaient remplis par les pluies abondantes et par des dalots qui amenaient l'eau de lacs. Le plus gros de ces lacs, le lac de Gatún, fut créé par la construction d'un barrage sur l'imprévisible rivière Chagres, en se



Advancing
Safety

Driven by
Innovation



servant de terre et de roches extraites de la Culebra.

C'est le 15 août 1914 que le **SS Ancon** accomplit la première traversée officielle de l'Atlantique au Pacifique. Les célébrations furent toutefois un peu tempérées parce qu'elles suivaient d'à peine quelques semaines le déclenchement de la Première Guerre mondiale.

En partie à cause de la transformation du paysage géopolitique mondial, le contrôle du canal fut cédé au Panama le 31 décembre 1999. Cette voie de navigation vitale est désormais gérée par l'Autorité du canal de Panama (ACP), qui tient le gouvernail d'une main ferme.

Le présent et l'avenir

Depuis l'inauguration du canal de Panama il y a un siècle, plus d'un million de navires ont emprunté cette voie de navigation, devenue un chaînon essentiel du transport maritime international. En 2013, 320 millions de tonnes de fret ont transité par le canal sur 14 000 navires.

Après l'entrée en service en 1996 des porte-conteneurs Panamax trop grands pour la capacité du canal, le gouvernement panaméen a vu le risque que le canal perde de son utilité. Les plus grands navires pouvaient déjà passer par le canal de Suez, dépourvu d'écluses. Il organisa donc un référendum pour paver la voie au lancement en 2006 d'un projet pharaonique de construction d'un troisième jeu d'écluses plus spacieuses au coût de 5,5 milliards de dollars.

Initialement, la construction devait être achevée pour le 100^e anniversaire du canal en août 2014. Toutefois, des complications techniques et deux semaines d'interruption des travaux l'hiver dernier à cause d'un litige concernant des surcoûts avec le consortium européen chargé de la construction ont entraîné des retards.

Le nouveau canal pourra recevoir des navires d'une capacité de charge deux fois supérieure à celle des bâtiments actuellement admis dans le canal.

Les nouvelles écluses auront 1 400 pieds de longueur, 180 pieds de largeur et 60 pieds de profondeur (1 000 pieds sur 100 pieds sur 42 pieds pour les écluses actuelles). Elles pourront accueillir des porte-conteneurs de 13 000 EVP (5 000 EVP dans les écluses actuelles).

D'ici l'ouverture du canal de Panama agrandi, les armements mondiaux auront pris livraison de méga-navires trop grands pour les nouvelles écluses. Il s'agit de bâtiments commandés ou déjà livrés d'une capacité de 14 000 à 18 000 EVP (comme les triple E de Maersk). La construction de navires de 24 000 EVP serait même à l'étude.

Tout cela ne décourage pas l'administrateur du canal de Panama, Jorge Quijano, qui laissait entendre récemment qu'on a déjà un schéma théorique pour un quatrième jeu d'écluses plus spacieuses qui seront construites «si la demande le justifie».

Selon M. Quijano, le canal de Panama élargi pourra de toute façon accueillir 98 % de la flotte mondiale de porte-conteneurs en 2018.

Par ailleurs, non seulement les dirigeants panaméens, mais également les spécialistes de l'industrie qualifient de chimérique le plan grandiose récemment dévoilé pour construire un canal du Nicaragua de 270 km financé par les Chinois. Selon certaines sources, le coût global du projet pourrait doubler le chiffre initial de 40 milliards de dollars et la viabilité économique d'un tel ouvrage suscite énormément de scepticisme. **M**

political landscape, control of the canal was handed over to Panama, effective Dec. 31, 1999, and the vital waterway is managed by the Panama Canal Authority (PCA), which has maintained a steady hand at the tiller.

Present and future

Since the Panama Canal opened a century ago, more than one million vessels have passed through the waterway that has become a vital factor in international shipping, handling 320 million tonnes of cargo from 14,000 vessels in 2013.

After so-called post-Panamax containerships too big for the Panama Canal were introduced in 1996, the Panamanian government saw the danger of the canal becoming irrelevant. Already, the larger vessels could pass through the 'lock-less' Suez Canal. So, a referendum paved the way for launching a giant, \$5.25 billion project in 2006 to build a wider third set of locks.

Originally, final completion was scheduled to time closely with the 100th anniversary in August 2014. But a delay was provoked by certain technical complications as well as by a two-week suspension this past winter in a conflict with the European-led construction consortium on cost overruns.

The new canal will be able to accommodate ships with twice the cargo capability of vessels presently traversing it.

The locks under construction will be 1,400 feet long, 180 feet wide and 60 feet deep versus 1,000 feet long, 100 feet wide and 42 feet deep. They will be able to accommodate containerships of up to 13,000 TEUs compared with under 5,000 TEUs in the existing locks.

By the time the expanded Panama Canal opens, global shipping lines will have taken delivery of mega vessels that could not transit the new locks. We are talking here of ships on order or delivered ranging from 14,000 TEUs to 18,000 TEUs (such as the Maersk Triple E units). Even ships of up to 24,000 TEUs have been reported to be on the drawing board.

All this does not discourage Panama Canal Administrator Jorge Quijano, who recently hinted there is a conceptual design for a bigger fourth set of locks to be built "if the demand is there."

He argues, anyway, that the expanded Panama Canal will be able to handle 98% of the world container fleet by 2018.

Meanwhile, not only Panamanian officials but industry experts are dismissing as folly a recently-unveiled grandiose plan for a 270-km Nicaragua Canal backed by Chinese support. Some sources consider the project's overall cost could be double an initial figure of \$40 billion and are highly skeptical over its economic viability. **M**



Tom Peters

Une nouvelle tuile pour le Port de Sydney

Le spectre d'une «crise» est souvent brandi ces jours-ci dans la Municipalité régionale du Cap-Breton (CBRM), surtout au Port de Sydney. La crise en question, c'est la perte possible de l'accès au chemin de fer pour le Port et les autres entreprises de la région de Sydney.

Genesee & Wyoming Canada (G & W), propriétaire du chemin de fer d'intérêt local Cape Breton and Central Nova Scotia Railway (CBNS), a récemment fait part de son intention d'abandonner la section Cap-Breton de la ligne reliant la jonction St. Peter à Sydney parce que celle-ci n'est pas rentable et que l'achalandage continue de décliner.

Depuis 2005, époque où le CBNS, qui assure la liaison entre Sydney et la ligne principale du CN à Truro (N.-É.), appartenait à RailAmerica, la section Cap-Breton est subventionnée par le gouvernement de la Nouvelle-Écosse à hauteur de 2 millions de dollars par année. En tout, la province a versé 20,6 millions de dollars en subventions. Ces sommes ont été consacrées à des travaux d'entretien et d'infrastructures ainsi qu'à combler les déficits d'exploitation.

Lorsque la subvention a été offerte en 2005, cette section n'était pas rentable et il était question de former un comité ou un groupe de travail pour évaluer ce qui pourrait être fait pour augmenter l'achalandage.

Or, en 2014, il n'y a rien de changé et en fait, selon Mario Brault, président de Genesee & Wyoming Canada, l'achalandage diminue. M. Brault mérite des remerciements de la population de la Nouvelle-Écosse. Selon lui, il ne rimerait à rien de continuer de dilapider l'argent des contribuables.

La subvention actuelle expirait fin septembre et on s'attendait à ce que le CBNS demande en octobre au Nova Scotia Provincial Utility and Review Board l'autorisation d'abandonner la section Cap-Breton.

Moins de 500 wagons par année

Moins de 500 wagons circulent annuellement sur ce tronçon et on fixe à environ 10 000 wagons par année le seuil de rentabilité.

Bien sûr, les dirigeants de la CBRM sont loin de voir les choses du même œil que M. Brault et ils soutiennent que le train est vital pour la santé du port et pour la survie des entreprises établies dans la région.

Que fait-on alors? Le ministre provincial des Transports, Geoff MacLellan, forme un «groupe de travail» composé de représentants des administrations fédérale, provinciale et municipale, de chefs d'entreprises, de clients du

New railway issue aggravates challenges for Port of Sydney

The word 'crisis' is being bandied about quite frequently in the Cape Breton Regional Municipality and in particular at the Port of Sydney. The crisis is the potential loss of the railway to the port and other Sydney area businesses.

Genesee & Wyoming Canada, owners of the shortline Cape Breton and Central Nova Scotia Railway, recently said it plans to abandon the Cape Breton section of the line from St. Peter's Junction to Sydney because that section is not financially sustainable and business continues to decline.

Since 2005, when the CBNS, which connects Sydney to the CN mainline in Truro, NS, was owned by RailAmerica, that Cape Breton section of line has been subsidized by the Nova Scotia government to the tune of \$2 million a year. Overall the province has paid out \$20.6 million in subsidies. The money was to cover infrastructure and maintenance work and operating losses.

When the subsidy was offered in 2005, that section of line was not profitable and the plan was to form a working group or committee to see what could be done to increase business.

Fast forward to 2014. Nothing has changed and in fact business is declining according to Mario Brault, President of Genesee & Wyoming Canada. Mr. Brault deserves a thank you from the people of Nova Scotia. He said it doesn't make sense to keep wasting taxpayers' dollars.

The present subsidy ran out the end of September and Cape Breton and Central Nova Scotia Railway was expected to apply to the provincial utility and review board in October to abandon the Cape Breton section.

Under 500 railcars move annually on line

Less than 500 rail cars move on that section annually. It has been estimated that approximately 10,000 carloads are needed annually to break even.

Of course, officials at the CBRM don't exactly see things Mr. Brault's way and say the railway is vital to port development and to maintain the businesses already there.

So what is being done? The provincial Transportation Minister Geoff MacLellan is forming a "work-



CBRM

A CBNS train moving across the shortline network between Sydney and Truro, where it connects with the CN mainline.

Train du CBNS circulant sur le réseau d'intérêt local entre Sydney et Truro, point de raccordement à la ligne principale du CN.



CBRM

chemin de fer et de dirigeants de G & W pour voir ce qui pourrait être fait pour préserver l'accès au train. Un porte-parole de son ministère a fait savoir par courriel que l'on était à finaliser la composition et le mandat du comité et qu'une annonce était imminente.

La CBRM affirme qu'elle a en main quatre propositions confidentielles de développement commercial dans le port. L'une d'entre elles concernerait un nouveau terminal à conteneurs.

John Whalley, directeur du Développement économique à la CBRM, m'a réaffirmé par courriel l'importance de la liaison ferroviaire. «Je crois que le Port de Sydney va redevenir une importante source de clientèle pour le chemin de fer. Le maire (Cecil) Clarke a réclamé une période d'un an (en fait une prolongation de l'entente actuelle entre le gouvernement de la Nouvelle-Écosse et le chemin de fer) pour démontrer que le Port était en mesure de générer une clientèle susceptible d'assurer la viabilité de la subdivision Sydney.»

On croyait que la CBRM ferait certaines annonces touchant le Port avant la fin de l'été. M. Whalley a déclaré: «En ce qui concerne le travail que la CBRM fait pour le développement du Port, l'été n'est pas fini et nous espérons être en mesure de faire des annonces positives. Nous sommes

ing group" of federal, provincial and municipal officials, business leaders, rail customers and G&W officials to see what can be done to save the line. A spokesman for his department said in an email that details of the committee are being worked out and it will be announced soon.

CBRM affirms it has four confidential proposals for commercial development at the port. A new container terminal is said to be one of those proposals.

John Whalley, CBRM's Economic Development Manager, reiterated to me in an email the importance of the rail connection. "I believe the Port of Sydney will become a major source of traffic for the railway once again. Mayor (Cecil) Clarke has requested a one-year period (effectively an extension of the current agreement between the Government of Nova Scotia and the railway) to show the port related business that will ensure the viability of the Sydney subdivision."

There was speculation that CBRM would make some port announcements by the end of the summer. Mr. Whalley's said: "With respect to the work that CBRM has been doing related to port development, we still have some time before the end of the

tous très conscients de l'urgence de démontrer qu'il peut y avoir de l'achalandage pour le chemin de fer, de manière à conserver et à améliorer le service ferroviaire.»

Avec tout le respect dû aux porte-paroles de la CBRM, il est difficile d'imaginer qu'un promoteur privé pourrait dépenser 500 millions de dollars pour construire un terminal à conteneurs à Sydney. Le Port de Halifax, qui peut accueillir des navires de plus de 16 000 EVP, fonctionne à moins de la moitié de sa capacité et un autre terminal proposé à Melford dans le détroit de Canso est en préparation depuis des années. De plus, le ministre provincial a déclaré qu'une augmentation de la circulation lourde sur la ligne nécessiterait une dizaine de millions de dollars de travaux de réparation immédiats et 50 autres millions pour des travaux de stabilisation.

Le ministre MacLellan veut aussi que Transports Canada lui assure que la ligne est sécuritaire. Le chemin de fer relève de la province, mais les inspections de sécurité sont sous-traitées au ministère fédéral. **M**

summer and we hope to be in a position to make some positive announcements. We are all very aware of the urgency to show traffic for the railway and, thereby, retain and enhance the rail service," he said.

With all due consideration to the people of CBRM, it is difficult to grasp the idea of a private developer spending \$500 million to build a container terminal in Sydney. The Port of Halifax, which can handle ships now with capacities of over 16,000 TEUs, is working at less than half capacity, and another terminal proposed for Melford, on the Strait of Canso, has been in the works for several years. Furthermore, the provincial minister says if heavy traffic increased on the rail line, that line would need about \$10 million in immediate upgrade work and a further \$50 million to stabilize it.

Minister MacLellan is also seeking assurances from Transport Canada that the line is safe. The railway is regulated by the province but safety inspections are contracted out to the federal department. **M**



Get  **to** 

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

Get it there.



HalifaxGetsItThere.ca | 902.426.2620



Leo Quigley

Le train du GNL a-t-il quitté la gare?

En raison de la transformation mondiale rapide et radicale de l'industrie du pétrole et du gaz, les plans du gouvernement de la C.-B. pour se doter d'une industrie du GNL dynamique peuvent aussi bien déboucher sur une aubaine financière que sur un rêve avorté.

Dans une récente chronique, Michal Moore, professeur et agrégé supérieur à la School of Public Policy de l'Université de Calgary, déclarait: «L'accord de 270 milliards de dollars signé l'an dernier pour l'achat de pétrole par la Russie et la Chine n'est surpassé que par celui de 400 milliards conclu cette année. Ces colossales transactions entre d'anciens alliés de la Guerre froide, des rivaux économiques maintenant partenaires dans le domaine de l'énergie sont une bonne illustration de cette joute aux enjeux élevés.

«Le Canada a prétendu avoir un atout dans sa manche, mais dans un monde où seuls comptent les résultats, le pays n'a pas réussi à remplir ses engagements et à fournir des approvisionnements stables de pétrole brut à des prix compétitifs sur le marché d'exportation du Pacifique comme il l'avait promis – et ce n'est ni faute d'avoir essayé ni à cause d'une surestimation des réserves. Des délais attribuables à la réglementation et de l'obstructionnisme politique ont retardé des projets comme Northern Gateway et Keystone XL, et le Canada a été incapable de fournir un accès à la mer avant des rivaux déterminés. Entre-temps, les marchés internationaux vont de l'avant sans attendre les partenaires inopérants.»

En fait, l'accord pour la construction d'un pipeline entre la Russie et la Chine n'est que cela: un accord et les accords peuvent être rompus, surtout en Russie et en Chine. Pendant ce temps, d'autres pays producteurs comme l'Australie, le Mozambique et les États-Unis cherchent à s'approprier la plus grande part possible du marché mondial du gaz, tout particulièrement en Asie.

Si le retrait d'Apache de Kitimat LNG a été un choc pour le gouvernement provincial parce que le projet avait été salué comme le plus prometteur de la province, la partie est loin d'avoir été abandonnée et le partenaire restant, Chevron, poursuit la construction de l'usine en cherchant un nouveau partenaire. Au dernier décompte, la C.-B. avait en main 13 propositions de projets d'exportation de GNL, dont 9 ont déjà des permis approuvés par l'Office national de l'énergie.

Ce qui freine l'industrie du GNL sur la côte Ouest, c'est l'absence de stratégie fiscale. Le gouvernement Clark a lancé l'idée d'une stratégie à deux paliers dans son budget de février, mais la proposition fut promptement rejetée par

Has the LNG train left the station?

The global oil and gas industry is changing quickly and dramatically and it's either turning the B.C. Government's plans for a growing LNG industry into a financial windfall or a once-promising daydream.

In a recent column, Michal Moore, Professor and Senior Fellow, The School of Public Policy, University of Calgary, said: "Last year's \$270-billion oil deal sealed by Russia and China is only trumped by this year's \$400-billion gas deal. These mammoth transactions between former Cold War allies, economic rivals and now co-operative energy partners exemplify this high stakes game.

"Canada has professed to have a dog in this hunt, but in a world where only results count, the country has been unable to deliver on the promise of stable, competitively priced crude oil supplies for Pacific export – not for a lack of trying, and not because of overestimated reserves. Owing to regulatory delays and political obstructionism holding back Northern Gateway, Keystone XL and other projects, Canada just can't create tidewater access ahead of determined rivals. Meanwhile, international markets keep moving and won't wait for non-performers."

In fact, the agreement to build a pipeline between Russia and China is just that - an agreement and agreements can be broken, particularly in Russia and China. In the meantime, other suppliers such as Australia, Mozambique and the U.S. are moving ahead to capture as much of the global gas market as they can, particularly in Asia.

While the pull-out of Apache from Kitimat LNG was a shock to the Provincial Government since it was being hailed as the province's most promising plant, the project is far from dead and the remaining partner, Chevron, is continuing with the construction and looking for a new partner. At last count B.C. had 13 proposed LNG export projects in hand nine of which with approved export licences from the National Energy Board.

What has been applying the brakes to the West Coast LNG industry has been the absence of a taxation strategy. While the Clark government did float a proposed two-tier strategy in its February budget, it was quickly shot down by the industry and was been put back on the table to make sure that, next time it's introduced, it at least meets with the approval of the LNG industry.



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



l'industrie et elle a été remise sur la table pour s'assurer que la prochaine fois qu'on la présentera, elle pourrait à tout le moins satisfaire l'industrie du GNL.

Le problème, comme le souligne le professeur Moore, c'est que d'autres entreprises, de propriété asiatique ou avec une participation asiatique, qui s'intéressent à l'industrie du GNL au Canada et qui ont investi de l'argent dans la planification préliminaire pour obtenir les approbations requises, ont dû attendre une réponse de Victoria concernant la question du traitement fiscal.

On ignore pourquoi la réponse a été si longue à venir, mais la première ministre Clark a récemment promis que les modalités du traitement fiscal et des autres frais que le gouvernement imposera seront divulguées le 30 novembre prochain. Si cette annonce est mal accueillie par l'industrie, les perspectives de l'industrie du GNL seront très certainement un point important de la plateforme électorale lorsque Christy Clark et son équipe se présenteront devant l'électorat en 2017.

Le secteur de l'énergie change rapidement

Toutefois, le secteur mondial du GNL évolue rapidement. En fait, avec tant de fournisseurs, le marché est devenu un marché d'acheteurs, ce qui a habituellement pour effet de faire baisser les prix. De plus, un mouvement se prépare pour détacher les prix du GNL de ceux du pétrole, ce qui pourrait éventuellement changer radicalement la donne.

Ce qui est intéressant, c'est qu'au printemps, le gouvernement de la C.-B. a signé avec la compagnie AltaGas Ltd. de Calgary une entente prévoyant la construction à Dawson Creek d'une usine qui aura éventuellement besoin de 500 000 gallons de GNL par jour. En outre, la province travaille avec l'entreprise vancouveroise FortisBC à un projet d'expansion de l'usine Tillbury dans le Delta sud qui desservira aussi le marché intérieur.

Qui sait, si le marché d'exportation ne s'ouvre pas comme la première ministre Clark le voudrait, la bonne nouvelle pré-électorale pourrait être le fait que le gouvernement a réussi à vendre à bon marché aux Canadiens du carburant à faible émission.

Pendant ce temps, sur la côte du Pacifique dans le nord-ouest des États-Unis, le Port de Tacoma a récemment approuvé un bail permettant à Puget Sound Energy de construire une usine de GNL. La compagnie projette de fournir du carburant à une clientèle de l'ouest de l'État de Washington, y compris au service de transport maritime Totem Ocean Trailer Express d'Alaska. Et WesPac Midstream a annoncé des plans pour construire aussi une usine de GNL à Port Mackenzie (AK), en vue de fournir à l'intérieur de l'Alaska du gaz livré par camion, par train et par barge. Le plan consiste à charger le GNL dans des conteneurs intermodaux pour la livraison. WesPac négocie également avec FortisBC pour l'expansion de son usine de GNL de Tilbury Industrial Park à Delta (C.-B.) et a fait une demande de permis d'exportation de GNL. 

The problem is, as Dr. Moore points out, other interests some Asian-owned or with Asian participation, that are keen enough in moving the LNG industry ahead in Canada and have invested money in pre-planning and obtaining the necessary approvals, have had to wait for an answer to the taxation question from Victoria.

It's not known why the answer was slow in coming but Clark recently promised that the details of the tax and other costs that will be imposed by the government will be revealed by November 30 of this year. If it receives even begrudging acceptance by the industry, Clark and crew will take it to the polls in 2017 where a major plank will undoubtedly be the outlook of the LNG industry.

Global energy business changing quickly

But, the global LNG business is changing quickly. In fact, with so many suppliers, it is becoming a buyer's market, which usually pushes prices lower. Also, there is a movement afoot to unhitch LNG prices from oil prices which, if it hap-

pens, could change things dramatically.

What is interesting is the fact that this spring the BC Government signed a deal with Calgary-based AltaGas Ltd. with plans to build a plant in Dawson Creek that will eventually require 500,000 gallons of LNG daily. In addition, the Province is working with Vancouver-based FortisBC on an expansion of their Tillbury plant in South Delta that will also serve the domestic market.

Who knows? If the export market doesn't blossom the way Clark hoped, the pre-election good news story may be the government's success in selling cheap, low emission fuel to Canadians.

Meanwhile, in the U.S. Pacific Northwest, the Port of Tacoma recently approved a lease for Puget Sound Energy to construct an LNG plant. The company has plans to supply fuel to customers in Western Washington State, including the Alaska shipping service Totem Ocean Trailer Express. And WesPac Midstream has announced plans to build an LNG at Port MacKenzie, AK, to supply Interior Alaska with gas delivered by truck, rail and barge. The plan is to load the LNG into intermodal containers for delivery. WestPac is also negotiating with FortisBC for the expansion of its existing LNG plant at Tilbury Industrial Park in Delta, B.C., and has applied for a license to export LNG. 

With so many suppliers, the global LNG business is becoming a buyer's market, which usually pushes prices lower.

Avec tant de fournisseurs, le marché du GNL est devenu un marché d'acheteurs, ce qui a habituellement pour effet de faire baisser les prix.



Bruce Barnard

La guerre des canaux modifie le paysage logistique planétaire

Rien ne laissait prévoir la guerre des parts de marché à laquelle se préparent le canal de Suez et le canal de Panama.

Il y a dix ans, les deux voies navigables avaient des marchés distincts qui se chevauchaient rarement. Pour le canal de Suez, c'était le commerce Asie-Europe et pour le canal de Panama, le marché Asie-Amériques. Tout a changé quand les grands armements conteneurisés se sont lancés dans une course à la gigantisation et ont déployé sur les routes entre l'Asie et l'Europe des géants de 19 000 EVP tous capables de franchir le canal de Suez.

La menace pour le lointain canal de Panama, limité aux navires de 5 000 EVP et moins, s'est précisée depuis deux ans, car les transporteurs se sont mis à détourner les trafics des services entièrement maritimes via Panama sur les liaisons Asie-Côte est des États-Unis-golfe du Mexique par Suez après avoir commencé à déployer les navires postpanamax d'une capacité atteignant les 8 000 EVP que la nouvelle génération de porte-conteneurs de 16 000 à 19 000 EVP avait remplacés sur les routes Asie-Europe.

Le canal de Suez a commencé à gruger systématiquement les trafics Asie-Côte est des États-Unis-golfe du Mexique du canal de Panama et il est désormais au coude-à-coude avec son nouveau rival. Maersk, premier armement mondial, a deux liaisons par le canal égyptien, mais aucune par Panama,

Rising canal wars shaping the global logistics landscape

The Suez Canal and the Panama Canal are squaring up for a battle for market share that appears to have emerged from nowhere.

A decade ago, the two waterways had distinct markets that rarely overlapped, the Suez Canal focusing on the Asia-Europe trade and the Panama Canal on the Asia-Americas market. That all changed when container lines started the race for ever larger vessels up to 19,000 TEUs behemoths, all deployed on the Asia-Europe trade and all able to transit the Suez Canal.

The threat to the faraway Panama Canal, which can only handle ships up to 5,000 TEUs, surfaced over the past two years when carriers began to re-route Asia-US East Coast-Gulf Coast services via Suez from all-water services via the Central American waterway. They began deploying post-Panamax vessels up to 8,000 TEUs that are being replaced on the Europe-Asia run by the new generation of 16,000-19,000 TEUs ships.

The Suez Canal has steadily eaten into the Panama Canal's Asia-US East/Gulf coast traffic and is now running neck and neck with its new rival. Maersk, the world's biggest carrier, has two strings via the Egyptian canal but none though the Panama



The Suez Canal has been steadily eating into the Panama Canal's Asia-U.S. East/Gulf Coast traffic.

Le canal de Suez gruge peu à peu les trafics Asie-Côte est des É.-U.-golfe du Mexique du canal de Panama.

As work progresses on enlarging the Panama Canal, ocean-going ships are continuing in big numbers to navigate the channels and locks of the existing waterway..

Pendant que les travaux d'agrandissement du canal de Panama se poursuivent, les navires océaniques continuent de traverser en grand nombre les canaux et les écluses de la voie navigable.



Paul Becsey

affirmant ne pas faire de profit avec les navires plus petits.

Panama pourra reprendre la clientèle perdue une fois achevés, début 2016, des travaux d'agrandissement de 5,3 milliards de dollars qui permettront le passage de navires atteignant les 13 500 EVP – mais uniquement s'il peut tenter les transporteurs avec des prix compétitifs. Les péages sont la clé, car le canal n'est pas en concurrence seulement avec Suez, mais aussi avec les chemins de fer étasuniens qui fournissent des services de liaison terrestre entre les ports de la côte Ouest, le Midwest et le littoral Est.

Les temps de transport d'Asie à la côte est des États-Unis avec liaison terrestre depuis des ports de la côte Ouest sont d'une semaine à dix jours plus courts que par le canal de Panama. Si celui-ci a réussi à préserver sa part de marché, c'est que la route entièrement maritime est de plusieurs centaines de dollars par conteneur plus économique.

Les méga-porte-conteneurs: un champ de bataille stratégique

Les porte-conteneurs sont la clé de l'avenir du canal. En 2013, ils généraient la moitié de ses recettes de 1,8 milliard de dollars sur à peine le quart des transits. Le canal a promis aux transporteurs loyaux qui ont résisté à la séduction du canal de Suez une remise pouvant atteindre 5 % après l'ouverture du canal agrandi, mais c'est le péage de base qui fera foi de tout.

Le canal de Suez ne compte pas rester inactif pendant les 15 à 18 mois qui restent avant l'ouverture du canal de Panama agrandi. Le gouvernement égyptien a dévoilé début août des plans pour la construction d'un «second» canal de 45 milles de long près de la voie navigable actuelle afin de faire face à l'augmentation du trafic maritime Asie-Europe. Le nouveau canal permettra la circulation ininterrompue des navires dans les deux sens. La formation de convois qui traversent à tour de rôle ne sera plus nécessaire, ce qui réduira la durée de transit de 11 heures à 3 heures seulement.

À peine un mois plus tard, le Caire annonçait que 8 jours lui avaient suffi pour réunir les 8,5 milliards requis pour financer le projet, une moitié provenant du canal et l'autre, de centres industriels et logistiques du Moyen-Orient, d'Afrique du Nord et de la Méditerranée orientale.

L'Autorité du canal de Suez prévoit que cette réalisation va faire passer ses revenus annuels de 5 à 13,5 milliards de dollars d'ici 2023. Les recettes du canal sont cruciales pour l'Égypte, où le tourisme et les investissements étrangers se

waterway because it affirms it can't make a profit with smaller vessels.

Panama can lure back the lost trade when it completes the \$5.3 billion widening of the canal to handle ships up to 13,500 TEUs in early 2016 - but only if it tempts carriers with competitively priced tariffs. Tolls are key because the canal is not only competing with the Suez Canal but also with US railroads operating landbridge services from West Coast ports to the US Midwest and eastern seaboard.

Transit times from Asia to the US East Coast via the landbridge from West Coast ports are between a week to ten days faster than through the Panama Canal which has managed to protect its market share because the all-water route is hundreds of dollars per container cheaper.

Mega container vessel traffic a key battleground

Container ships are key to the canal's future, generating half of its \$1.8 billion revenues in 2013 from just a quarter of its transits. The canal has promised loyal carriers that shunned the lure of the Suez Canal a discount of up to five percent when the enlarged waterway opens, but it's the basic toll that will count.

The Suez Canal isn't wasting the 15-18 months gap before the bigger Panama Canal opens. The Egyptian government unveiled plans in early August to build a "second" 45-mile long canal along the existing waterway to keep pace with growing Asia-Europe shipping traffic. The new canal will allow vessels to sail uninterrupted in both directions, rather than moving in one way convoys as at present, slashing transit times to just three hours from eleven hours.

Just a month later, Cairo announced it had raised the \$8.5 billion it needs to fund the project, half on the canal and half on an industrial and logistics hub for the Middle East, North Africa and the eastern Mediterranean, in just eight days.

The Suez Canal Authority expects the development will boost annual revenue from around \$5 billion currently to \$13.5 billion by 2023. Canal revenues have become critically important for Egypt



Stephen Brown

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

L'intimidation perturbe la chaîne logistique et nuit à l'exportation d'énergie

L'année 2014 a incontestablement montré que malgré les sommes énormes investies depuis 10 ans dans les infrastructures et la capacité de la Porte canadienne de l'Asie-Pacifique, les chaînes d'approvisionnement demeurent fragiles.

La réduction du service ferroviaire due aux rigueurs de l'hiver 2013-2014 dans le centre et l'est du Canada a nui à la fluidité du transport de toutes les marchandises sur la côte Ouest, mais surtout dans les secteurs de l'intermodal et des céréales.

La sérieuse congestion ainsi provoquée dans nos terminaux à conteneurs a empiré quand la frustration dans le secteur du factage a dégénéré et provoqué 28 jours de réduction considérable du service.

Complexe, le conflit du factage touchait à la fois des chauffeurs syndiqués et non syndiqués. La rémunération de base, la difficulté à réserver des portes dans les terminaux, les temps d'attente aux terminaux et l'insatisfaction touchant le régime de délivrance des permis pour les camions à Port Metro Vancouver faisaient partie des motifs de mécontentement.

Le conflit a aussi fait ressortir la complexité du traitement d'une action ouvrière multijuridictions. Il faut toutefois reconnaître le mérite de la ministre fédérale des Transports, Lisa Raitt, et du ministre des Transports de la C.-B., Todd Stone, qui ont uni leurs efforts pour élaborer un plan en 15 points qui a permis de remettre le train sur les rails. La mise en œuvre du plan n'a cependant pas été simple, car les principales parties intéressées n'avaient pas toutes été associées à son élaboration.

De plus, les tentatives d'intimidation constantes de certains groupes de chauffeurs n'aidaient pas à trouver des solutions.

Cela étant dit, tous les ports pour conteneurs du continent qui fonctionnent à plein rendement ou presque font face à des problèmes analogues, ce qui amène donc à se demander comment on peut avancer avec un certain degré d'assurance.

L'objectif est d'assurer un service constant et fiable aux exportateurs et importateurs, mais le bond récent des importations dû au détournement par les expéditeurs vers nos ports de leurs cargaisons pour se protéger contre l'échec possible des négociations contractuelles PMA/ILWU sur la côte ouest des États-Unis a montré très clairement qu'il ne suffit pas d'appuyer sur un bouton dans nos chaînes d'approvisionnement pour répondre à une pointe subite de la demande de capacité ferroviaire et terminale.

Sabre-rattling distorts supply chain and energy export issues

Despite the enormous investments in Canada's Asia-Pacific Gateway infrastructure and capacity in the past decade, 2014 has demonstrated unequivocally the fragility of existing supply chains.

Reduced rail service due to the 2013/14 severe winter in Central and Eastern Canada negatively impacted the movement of all commodities moving through the west coast but was perhaps most felt in the intermodal and grain sectors.

The consequent severe congestion at our container terminals was then further compounded when frustrations in the drayage sector boiled over and resulted in 28 days of severely restricted service.

The drayage dispute was complex and involved both unionized and non-unionized drivers. Basic terms of remuneration, difficulties in securing terminal gate reservations, container terminal wait times and frustrations with the PortMetroVancouver's Truck Licensing System were but some of the issues behind the discontent.

The dispute also highlighted difficulties in addressing a labor action which crosses jurisdictions, but to the credit of Federal Transport Minister Lisa Raitt, and BC Provincial Transport Minister Todd Stone, the two came together to develop a 15 point plan to get the wheels turning again. However, plan implementation has proven to be anything but straightforward given that several of the key stakeholders were not part of the plan's development.

Likewise, continued sabre rattling by some driver bodies has proven to be less than helpful in developing solutions.

Having said all this, every container port on the continent working at or close to capacity has similar issues - which therefore begs the question as to how to move forward with any degree of sustainability?

Consistent and reliable service to exporters and importers is the objective but the recent spike in imports diverted from U.S. ports as a contingency against the failure of PMA/ILWU contract negotiations on the U.S. West Coast has demonstrated all too clearly that our supply chains cannot simply flick a switch to meet sudden surges in demand for terminal and rail capacity.

What is also increasingly evident is that proposed

Il est aussi de plus en plus évident que l'augmentation de la capacité de manutention de conteneurs proposée à Vancouver et Prince Rupert doit être réalisée en urgence et que le projet de deuxième terminal à conteneurs à Roberts Bank apparaît de plus en plus incontournable.

Dans le secteur des céréales, que l'on soit d'accord ou non avec les dispositions de la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain, il faut faire quelque chose.

Une «nouvelle normale» à éviter

Dans la première moitié de 2014, nous nous hâtons de fournir des mouillages sûrs pour une moyenne de 40 à 50 navires à la fois, et certains de ceux-ci attendaient 2 mois leur chargement avec des surestaries quotidiennes de milliers de dollars même aux bas taux de fret d'aujourd'hui. Les raisons de cet état de fait étaient complexes et je n'ai pas l'espace nécessaire pour les expliquer ici, mais qu'il suffise de dire qu'il ne faut pas permettre que cela redevienne la normale.

Ce serait décevoir que de passer sous silence les exportations d'énergie. À la conférence de l'Alliance verte à Saint John (N.-B.) en mai dernier, j'ai eu l'occasion d'animer le groupe de discussion sur l'Oléoduc Énergie Est de 4 600 km de TransCanada.

Malheureusement, ce que j'avais prédit dans les articles précédents pour ce magazine s'est réalisé: la brigade anti-exportation de pétrole a étendu ses tentacules vers l'Est et elle est énergiquement (pardonnez le mauvais jeu de mots) résolue à bloquer Énergie Est même si l'oléoduc est en grande partie déjà construit.

Ici sur la côte Ouest, les différents projets d'exportation de pétrole et de GNL avancent à petits pas, mais on peut prévoir que les opposants vont s'agiter de plus en plus bruyamment à l'approche des élections municipales de novembre.

Les adversaires du développement des exportations de GNL commencent à adopter les mêmes tactiques que contre les exportations de pétrole et ils répandent toutes sortes de faussetés sur la sécurité du GNL afin d'intimider tout politicien local qui oserait vouloir évaluer objectivement les projets selon leur bien-fondé.

Notre industrie maritime se prépare donc à remettre les choses en perspective quant à la mise en valeur du GNL, qui générera d'importants avantages durables. Nous n'avons pas l'intention de demeurer spectateurs et de laisser s'évanouir cette prodigieuse occasion pour le Canada. Nous devons demander à notre classe politique de fournir plus de certitude aux promoteurs de projets sur les plans réglementaire et fiscal, si nous ne voulons pas voir ceux-ci s'éclipser pour aller investir ailleurs. **M**

container handling capacity expansions in Vancouver and Prince Rupert must move forward with greater urgency and that the Roberts Bank Container Terminal 2 project is looking more and more like a slam dunk.

In the grain sector, whether you are in agreement with the Fair Rail for Grain Farmers Act or not, something had to be done.

A 'new normal' to avoid

In the first half of 2014 we were scrambling to provide safe anchorages for an average of 40-50 ships at any time, some of which waited for two months to be loaded with demurrage running at many hundreds of thousands of dollars per day even at today's low freight levels. The complex reasons for this I don't have the space to explain but suffice to say, this cannot be allowed to become the new normal.

I won't disappoint by failing to mention energy exports. I enjoyed the opportunity to moderate the Green Marine Conference panel on TransCanada's 4,600 km Energy East Pipeline project which took place in St. John NB in May this year.

Sadly, what I have predicted would happen in previous articles for this magazine was confirmed – the anti-oil export brigade has spread its wings eastwards and is now energetically (excuse the pun) intent on blocking Energy East, despite the fact that most of it is already built.

Here on the west coast, the various oil and LNG export projects inch their way forward but we can expect the anti-brigade to hype things up as we close in on municipal elections in November.

Groups opposed to the development of LNG exports are beginning to follow the same tactics as adopted against oil exports and are spreading all manner of mis-information on LNG safety to put pressure on any local politician that dares to express a desire for objective consideration of projects on their merit.

Our marine industry is therefore gearing up to provide a sense of perspective in support of LNG development that will bring substantial long lasting benefits. We have no intention of standing idly by and see this tremendous opportunity for Canada pass us by. But we do need our politicians to provide greater certainty to project proponents on the regulatory and fiscal fronts if we are not to see them fade away and take their investments elsewhere. **M**

Our marine industry is gearing up to provide a sense of perspective in support of LNG development that will bring substantial long lasting benefits.

Notre industrie maritime se prépare donc à remettre les choses en perspective concernant la mise en valeur du GNL qui générera d'importants avantages durables.

Free trade deals to play catalyst role

North Atlantic trade poised for marked growth

Les ententes de libre-échange: des catalyseurs
**Nette croissance du commerce
nord-atlantique**



Bruce Barnard

Le transport maritime de conteneurs est né dans l'Atlantique Nord en avril 1966 avec le voyage inaugural du **Fairland** qui transportait une cargaison de conteneurs de 35 pieds de New York à Rotterdam pour le service Sea-Land. Ce pionnier est presque oublié aujourd'hui dans une industrie obsédée par les gigantesques routes Asie-Europe et transpacifique, et par les trafics nord-sud en plein essor.

La route de l'Atlantique Nord et ses sœurs de la Méditerranée et de l'Atlantique Sud passent sous le radar à cause de la stabilité relative de leurs volumes et taux de fret et parce que leurs navires de tonnages modestes attirent moins l'attention et requièrent moins d'investissements que les flottes des grandes routes, peuplées d'une armada de méga navires commandés pendant la ruée sur le conteneur d'avant la crise financière mondiale de 2008-2009.

The North Atlantic was the launch pad for global container shipping back in April 1966 when the **Fairland**, a Sea-Land vessel loaded with 35 foot boxes, sailed on its maiden voyage from New York to Rotterdam. But the veteran trade gets barely a mention these days in an industry fixated on the mammoth Asia-Europe and Transpacific routes and fast-growing North-South markets.

The North Atlantic and its Mediterranean and south Atlantic siblings remain under the radar because their relatively stable cargo volumes and freight rates and more modest-sized ships require less attention and investment than the larger routes that are being flooded with an armada of ultra large vessels ordered during the container bull run before the global financial crisis in 2008-2009.



Port Authority of NY/NJ

The largest port on the U.S. East Coast, the Port of New York and New Jersey is a leading player in the North Atlantic maritime trade.

Plus grand port de la côte Est des États-Unis, le Port de New York-New Jersey est un acteur important du commerce maritime dans l'Atlantique Nord.

Les routes transatlantiques ne génèrent pas les profits juteux que les transporteurs ont engrangés aux beaux jours des routes Asie-Europe et transpacifique, mais elles mettent à l'abri des pertes encore plus considérables qui ont plongé dans le rouge la plupart des armements, à l'exception du leader de l'industrie, Maersk, et de son rival français CMA CGM.

Toutefois, le transatlantique pourrait bientôt retenir l'attention, car il fait face à des défis que devront bientôt affronter les grandes routes et on y entrevoit une poussée exceptionnelle du trafic en raison des ambitieux accords de libre-échange que l'Union européenne négocie avec les États-Unis et le Canada.

Le route transatlantique sera la première où les navires devront, dès janvier, brûler du carburant beaucoup plus propre – teneur en soufre de 0,1 % contre 1 % à l'heure

The transatlantic does not make the fat profits carriers pile up during the good times on the Asia-Europe and Transpacific trades, but nor does it produce the even bigger losses in the bad times that have plunged most lines, with the exception of industry leader Maersk and French rival CMA CGM, into the red this year.

But the trade could soon emerge from under the radar as it faces up to challenges that will later confront the larger routes and eyes a one off spike in traffic due to ambitious free trade deals in the works between the European Union and the U.S. and Canada.

The transatlantic will be the first route where ships will be compelled to burn much cleaner and more expensive fuel with a 0.1 percent sulphur content compared with 1 percent at present from January when they sail through so-called Emission Control Areas covering the Baltic Sea, the North Sea, the English Channel and 200 nautical miles from the US and Canadian coasts. (See also separate, full report in this Dossier.)

Mediterranean Shipping Co, the biggest operator on the Europe-North America route, became the first carrier in mid-September to announce surcharges to cover the \$300 per tonne higher cost of low sulphur fuel. The Canada-Baltic route attracts the biggest surcharge of \$165 per 20 foot container followed by \$150/TEU on the Baltic-US West Coast service and \$130/TEU on the US-Baltic run.

By contrast, the surcharge on the carrier's Asia-North West Europe service is just \$15/TEU as the low sulphur limits do not apply in Far Eastern waters. Maersk Line, the third largest operator on the Atlantic, has warned shippers they face hikes of between \$50 and \$150 per 40 foot container to cover the estimated \$250 million increase in its fuel bill in 2015, and second-ranked Hapag-Lloyd, is also planning surcharges to recoup the \$120-\$200 million cost of going green.



Mediterranean Shipping Company, which has been steadily climbing in the ranks of top global container carriers, recently concluded a vessel-sharing agreement with Maersk.

La Mediterranean Shipping Company, qui s'est progressivement hissée parmi les grands armements conteneurisés mondiaux, a récemment conclu une entente de partage de navires avec Maersk.

actuelle – et aussi beaucoup plus cher, à l'intérieur de «zones de contrôle des émissions», lesquelles comprennent la Baltique, la mer du Nord, la Manche et la zone de 200 milles marins bordant les côtes des États-Unis et du Canada (voir l'article complet sur la question dans le présent dossier).

Mediterranean Shipping Co. (MSC), principal armement de la route Europe-Amérique du Nord, est devenu à la mi-septembre le premier transporteur à annoncer des surcharges pour compenser le surcoût de 300 \$ la tonne du carburant pauvre en soufre. C'est sur la route Canada-Baltique que sera imposée la plus forte surcharge, soit 165 \$ le conteneur EVP; le supplément sera de 150 \$/EVP pour la liaison Baltique-Côte ouest des É.-U. et de 130 \$/EVP sur le trajet É.-U.-Baltique.

En revanche, la surtaxe sur le service Asie-Nord-Ouest de l'Europe n'est que de 15 \$/EVP, car l'abaissement de la limite de soufre ne s'applique pas dans les eaux d'Extrême-Orient. Maersk, troisième armement dans l'Atlantique, a prévenu les expéditeurs de s'attendre à des hausses variant entre 50 \$ et 150 \$ le conteneur de 40 pieds (EQP) pour compenser l'augmentation estimée à 250 millions de dollars de sa facture de carburant en 2015 et Hapag-Lloyd, deuxième armement en importance, compte aussi exiger des suppléments pour récupérer les 120 à 200 millions de dollars que va coûter le passage au vert.

La hausse de MSC est beaucoup plus importante que ne le prévoyaient les expéditeurs, puisque la firme londonienne Drewry Maritime Research avait estimé que le coût du passage au carburant pauvre en soufre ajouterait environ 29 \$ au coût du transport maritime d'un conteneur de 20 pieds

The MSC hike is much larger than shippers expected after Drewry Maritime Research, a London-based analyst, estimated the shift to low sulphur fuel would add around \$29 to the cost of shipping a 20 foot container from the US East Coast to Northern Europe and \$49 for shipments from the US Gulf.

This will cheer small independent carriers like Turkmen Line and Independent Container Lines which will have more leeway to recoup the even bigger increases in costs for their less fuel efficient older and smaller vessels and still undercut their larger rivals to ensure the survival of their niche services that carry break bulk and project cargoes as well as containers and call at alternative ports.

Global alliances intensifying

Competition between the big players is set to intensify as their global alliances spread across the Atlantic. The G6 carriers – Hapag-Lloyd, NYK, OOCL, Hyundai Merchant Marine, APL and Mitsui OSK Lines – have a head start, unveiling their move into the transatlantic back in December 2013 and launching services in the spring.

Maersk and MSC were still awaiting approval in mid-September from the Federal Maritime Commission in Washington for the 2M vessel sharing agreement the world's two largest carriers sealed after China vetoed their more ambitious P3 alliance. CMA CGM, their erstwhile P3 partner, is aiming to slot the Atlantic, where it deploys the fourth largest capacity,

Message du ministre délégué aux Transports et à l'Implantation de la stratégie maritime



À titre de ministre délégué aux Transports et à l'Implantation de la stratégie maritime, c'est avec beaucoup de plaisir que je m'associe à cette 14^e Journée maritime québécoise, qui se déroule sous le thème *Stratégiquement maritime*. La tenue de cet événement annuel permet de souligner la contribution des différents intervenants de ce secteur essentiel pour notre développement socioéconomique.

Le fait que le premier ministre m'ait spécifiquement confié le mandat de coordonner la mise en œuvre de la première stratégie maritime de l'histoire du Québec témoigne de manière éloquentes de l'importance que notre gouvernement accorde à ce projet porteur. Cette stratégie, en cours d'élaboration, visera à mettre en valeur le potentiel du fleuve et de l'estuaire du Saint-Laurent, ainsi qu'à donner un nouvel élan au transport maritime.

L'amélioration des infrastructures portuaires, l'aménagement d'un pôle logistique intermodal en Montérégie, le développement de l'industrie des pêches et de l'aquaculture durable, le tourisme maritime grâce, notamment, aux croisières internationales, la formation de la main-d'œuvre pour répondre aux besoins de l'industrie maritime et l'investissement dans la recherche et le développement des biotechnologies marines, pour ne nommer que ces initiatives, sont autant d'avenues que notre stratégie maritime multisectorielle mettra de l'avant.

La stratégie maritime prévoit également la création de 30 000 nouveaux emplois d'ici 2030, en plus de générer des investissements, tant publics que privés, estimés à 4 milliards de dollars. Ces actions nécessiteront la participation des principaux acteurs économiques municipaux, régionaux, du gouvernement du Québec et du gouvernement du Canada.

Le gouvernement du Québec a consulté de nombreux partenaires du milieu maritime afin de recueillir leurs commentaires et de bonifier les propositions d'action gouvernementale contenues dans la stratégie maritime. Je veillerai à ce que nous poursuivions cette collaboration lors de sa mise en œuvre.

Le ministre délégué aux Transports et à l'Implantation de la stratégie maritime

Jean D'Amour



Québec 

(EVP) entre la côte est des États-Unis et le nord de l'Europe, et 49 \$ pour le transport à partir du golfe du Mexique.

Cela va encourager les petits transporteurs indépendants comme Turkon Line et Independent Container Lines qui auront plus de marge pour recouvrer les surcoûts encore plus considérables qu'entraînera le respect de la nouvelle limite sur leurs navires plus petits dont le rendement énergétique est moins bon. Ils pourront conserver des prix plus bas que leurs grands rivaux et maintenir leurs services de niche qui assurent le transport de divers, de cargaisons spéciales et de conteneurs et font escale dans des ports alternatifs.

Plus d'alliances mondiales

La concurrence entre les grosses pointures va s'intensifier avec l'arrivée des alliances globales dans l'Atlantique. Les membres de l'Alliance G6 – Hapag-Lloyd, NYK, OOCL, Hyundai Merchant Marine, APL et Mitsui OSK Lines – ont une longueur d'avance: ils ont annoncé leur entrée dans le transatlantique dès décembre 2013 et démarré leurs services au printemps.

Maersk et MSC attendaient toujours à la mi-septembre l'approbation de la Federal Maritime Commission de Washington pour l'entente 2M de partage de navires que

into its Ocean 3 East/West alliance, marking the debut of the two other members, United Arab Shipping Co. and China Container Shipping Line, onto the North America-Europe trades.

The spread of alliances to the transatlantic will provide cover for the marginal players to stay in the trade, unlike Israeli carrier Zim and Korea's Hanjin Shipping which quit the route in the past eighteen months.

The size of ships on the route – currently averaging just 4,700 TEUs compared with 16,000- 19,000TEUs behemoths deployed on the Asia-Europe trades – is likely to increase as carriers seek economies of scale by introducing vessels pushed out from the booming North-South routes where surging traffic volumes require bigger capacity ships.

Impact of enlarged Panama Canal

The G6, which currently deploy vessels averaging 4,500 TEUs, has said it may introduce ships up to 8,000 TEUs. The trade also stands to benefit when the enlarged Panama Canal, able to handle ships up to 13,500 TEUs compared with the current 5,000



Autorité portuaire d'Anvers

Belgium's Port of Antwerp is the leading European port for North Atlantic container traffic with Canada and the United States.

Le port belge d'Anvers est le premier port européen pour le commerce conteneurisé avec le Canada et les États-Unis par l'Atlantique Nord.

GUTEN TAG TO ALL OUR PARTNERS IN BERLIN

High-efficiency intermodal platform. Strategically located on the shortest route between Europe and North America's industrial heartland. Offering access to 40 million consumers within one trucking day, and another 70 million within two rail days. No wonder the Port of Montreal is connecting with partners across the globe.

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

PORT  MONTRÉAL

*Trading with
the World*



APH

The Port of Halifax has significantly expanded its infrastructure to handle the largest containerships calling on the East Coast of North America.

Le Port de Halifax a grandement développé ses infrastructures pour accueillir les plus grands porte-conteneurs qui viennent sur la côte Est de l'Amérique du Nord.

les deux plus grands transporteurs mondiaux ont conclu après que la Chine eut bloqué leur ambitieuse alliance P3. CMA CGM, ex-partenaire dans P3, veut intégrer l'Atlantique, où il déploie la quatrième plus importante capacité, à son alliance est-ouest Ocean 3, laquelle marque les débuts des deux autres membres, United Arab Shipping Co. et China Container Shipping Line, sur les routes Amérique du Nord-Europe.

L'expansion des alliances dans le transatlantique va permettre aux acteurs marginaux de survivre et de ne pas renoncer comme le transporteur israélien Zim et la coréenne Hanjin Shipping l'ont fait dans les 18 derniers mois.

Le tonnage des navires sur cette route – 4 700 EVP en moyenne, comparativement aux géants de 16 000 à 19 000 EVP déployés sur les routes Asie-Europe – va probablement augmenter, car les transporteurs rechercheront des économies d'échelle en déployant des navires évincés des routes nord-sud où la forte croissance des trafics nécessite des bâtiments de plus grande capacité.

L'impact de l'agrandissement du canal de Panama

L'Alliance G6, qui déploie actuellement des navires de 4 500 EVP en moyenne, a fait savoir qu'elle pouvait mettre en service des navires de 8 000 EVP. L'ouverture début 2016 du canal de Panama agrandi, qui accueillera des navires de 13 500 EVP au lieu de 5 000 EVP actuellement, devrait aussi avoir des effets bénéfiques.

TEUs limit, opens for business in early 2016.

This is expected to open up a new trade route between Asia and the US Gulf and East Coasts, some of which may extend across the North Atlantic, and could even revive round-the-world services. Zim, in expansive mood following a recent \$3 billion debt restructuring, is tipped to order larger vessels with an eye on Asia-US East Coast-Europe operations.

Meanwhile, many eyes are on Atlantic Container Line, which is preparing to introduce five of the world's largest roll-on/roll-off containerships onto the North Atlantic in 2015, just one year short of the 50th anniversary of its arrival on the trade. The new ships, which will hit the water just as the container carrier alliances are fully operational, will have a capacity for 3,800 TEUs, 105 percent more than the quintet they are replacing, together with a ro/ro capacity of 764 units and 3,800 cars.

With more space to fill, the New Jersey-based subsidiary of Italy's Grimaldi group is expected to extend its coverage to a southern US port and probably drop one of its current North American calls, but no one doubts its ability to stay the course with its new ships despite the deployment of larger cargo-hungry vessels by the new carrier alliances.



FEDNAV

DELIVERING SERVICE & EXPERTISE AU-DELÀ-DES-ATTENTES



Lloyd's List Awards
North American | 2014
Maritime



W i n n e r

Environment Award



FEDNAV



www.fednav.com

Cela devrait ouvrir une nouvelle route de commerce entre l'Asie, le golfe du Mexique et la côte Est; l'effet pourrait se faire sentir dans l'Atlantique Nord et même permettre la renaissance de services circumterrestres. Zim, en mode d'expansion après refinancement d'une dette de 3 milliards de dollars, commande maintenant de plus grands navires et songe à des opérations Asie-Côte est des États-Unis-Europe.

Par ailleurs, bien des yeux sont tournés vers Atlantic Container Line, qui se prépare à mettre en service dans l'Atlantique Nord cinq des plus grands porte-conteneurs rouliers du monde en 2015, tout juste un an avant le 50^e anniversaire de son arrivée sur cette route. Les nouveaux bâtiments, dont l'arrivée va coïncider avec le moment où les alliances deviendront totalement opérationnelles, auront une capacité de 3 800 EVP, 105 % de mieux que le quintette remplacé et leur capacité comme rouliers sera de 764 unités et 3 800 voitures.

Avec plus d'espace à remplir, la filiale du New Jersey du groupe italien Grimaldi va probablement décider de desservir un port du sud des États-Unis et abandonner l'une de ses escales actuelles en Amérique du Nord, mais nul ne doute de sa capacité de tenir le coup avec ses nouveaux navires malgré le déploiement de grands navires d'une capacité de fret supérieure par les membres des nouvelles alliances.

Growing Europe-North America container traffic

The short term outlook is promising with container traffic from northern Europe to North America growing 8.4 percent year-on-year in the second quarter to 729,000 TEUs, according to Drewry. This followed a more modest 3.3 percent rise in a first quarter impacted by severe weather conditions in North America that muted the increase on the westbound leg to 6 percent in the first half of 2014.

The eastbound leg, which is dominated more by industrial goods than consumer products, grew 6.6 percent in the second quarter but a flat first quarter cut the first half increase to 3.3 percent.

The westbound trade from northern Europe is forecast to expand by over 9 percent in 2014, up from only 2.5 percent in the previous year, and grow by more than 6 percent in 2015 to a new record high of just over 2 million TEUs. That's small beer compared with the giant China driven Asia-Europe trade, but it represents a major upturn for a traditionally flat lining route.

The higher cargo volumes and healthy utilization rates over 90 percent on the westbound trades and more than 80 percent on the return leg haven't



Deep in the hinterland of North America, the Port of Montreal is Canada's second biggest container port, capturing business from the U.S. Midwest and Northeast as well as from shippers in Central Canada.

Situé loin dans l'arrière-pays nord-américain, le Port de Montréal est le deuxième plus important port pour conteneurs du Canada. Il manutentionne du fret du Midwest et du nord-est des É.-U., ainsi que du Canada central.

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

ROBERT.CA

Québec : | 800 361-8281
Ontario : | 800 300-9683

Croissance des trafics conteneurisés entre l'Europe et l'Amérique du Nord

Les perspectives à long terme sont bonnes; selon Drewry, les trafics conteneurisés entre le nord de l'Europe et l'Amérique du Nord ont augmenté à 729 000 EVP dans le second trimestre, 8,4 % de plus que dans la même période de l'année précédente. L'augmentation a été plus modeste, 3,3 %, au premier trimestre, à cause des conditions météorologiques difficiles en Amérique du Nord qui ont réduit l'augmentation dans le sens est-ouest à 6 % dans les six premiers mois de 2014.

Dans le sens ouest-est, où la proportion de produits industriels est supérieure à celle des biens de consommation, la croissance a été de 6,6 % au second trimestre, mais elle n'a quand même pas dépassé 3,3 % dans la première moitié de l'année à cause d'un premier trimestre plus lent.

On prévoit que la croissance des trafics est-ouest en provenance du nord de l'Europe devrait excéder 9 % en 2014, contre à peine 2,5 % l'année précédente, avant de dépasser les 6 % en 2015 pour atteindre un niveau record d'un peu plus de 2 millions d'EVP. C'est de la petite bière comparé au commerce Asie-Europe propulsé par le géant chinois, mais c'est un renversement majeur pour une route traditionnellement assez statique.

Les volumes de fret supérieurs et les taux d'utilisation dépassant les 90 % sur les routes est-ouest et les 80 % en sens contraire n'ont pas entraîné une hausse proportionnelle des taux de fret. Le marché s'est toutefois raffermi dans les dernières semaines et le cours au comptant tout compris pour

triggered a corresponding rise in freight rates. The market has firmed in recent weeks, however, with the average all-in spot rate for a 40 foot container from Rotterdam to New York rising to \$2,181 in mid-September from \$2,032 six months ago and \$1,963 a year earlier.

But carriers are struggling to make money at current contract rates. Hapag-Lloyd cited the "the continuous dismal results situation" when it announced General Rate Increases of \$440/TEU and \$530/FEU for July 1 on the westbound leg and bemoaned the "continuous unstable rate situation" months later when it announced GRIs of \$240/TEU and \$320/FEU for October 1. By contrast, rates on the eastbound route are only due to increase by \$14/TEU on October 1.

"Transatlantic spot rates, especially on the head haul westbound leg, are likely to see only marginal increases in the coming months even though the demand outlook is improving," according to Drewry.

There has been very little change in ship capacity since the introduction of G6 services in April and May, despite the much improved demand outlook. And there are unlikely to be any significant developments until the 2M carriers announce their schedules.

Free trade accords on the horizon

The North Atlantic route was on the verge of receiving a timely boost when the EU and Canada

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

Solutions adapted to your training and research needs !

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



Institut maritime
du Québec
Cégep de Rimouski



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



SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP



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

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

Fax: 514 254-4298
www.mtrtml.com

l'expédition d'un conteneur de 40 pieds (EQP) de Rotterdam à New York avait augmenté à 2 181 \$ à la mi-septembre (2 032 \$ 6 mois auparavant et 1 963 dollars un an plus tôt).

Cependant, les transporteurs ne font pas beaucoup de profit aux taux contractuels courants. Hapag-Lloyd a cité «la situation de mauvais résultats continuels» en annonçant ses hausses tarifaires générales de 440 \$/EVP et de 530 \$/EQP au 1^{er} juillet dans le sens est-ouest et a déploré «la situation d'instabilité permanente des taux» en faisant l'annonce de hausses tarifaires générales de 240 \$/EVP et 320 \$/EQP au 1^{er} octobre. Par contraste, les taux dans le sens ouest-est ne vont augmenter que de 14 \$/EVP le 1^{er} octobre.

«Les cours au comptant transatlantiques, spécialement pour le fret principal dans le sens est-ouest, ne vont probablement subir que de faibles hausses dans les prochains mois, même si les perspectives de la demande s'améliorent», selon Drewry.

La capacité de transport maritime n'a pas beaucoup évolué depuis l'arrivée des services G6 en avril et en mai, malgré de bien meilleures perspectives de la demande. Et des changements importants sont peu probables tant que les transporteurs de l'Alliance 2M n'auront pas fait connaître leurs calendriers.

Des accords de libre-échange à l'horizon

La route de l'Atlantique Nord était sur le point de recevoir un coup de fouet opportun grâce à la signature au sommet d'Ottawa en septembre dernier par l'UE et le Canada d'un accord de libre-échange qui pourrait faire croître de 29 milliards de dollars annuellement les échanges bilatéraux de biens et services.

Et l'aiguillon pour le commerce pourrait être plus puissant encore si les 28 pays membres de l'UE et les États-Unis devaient signer le Partenariat transatlantique de commerce et d'investissement qui éliminerait les dernières barrières tarifaires et non tarifaires pour intégrer deux marchés qui représentent ensemble la moitié de l'économie mondiale. Le succès n'est toujours pas garanti à cause de l'opposition grandissante en Europe à la possibilité de poursuite contre les États membres par les investisseurs ainsi que de la réticence des syndicats étasuniens qui craignent les pertes d'emplois. Les arguments des opposants pourraient faire reculer le Congrès des États-Unis et les parlements nationaux de l'Union européenne.

Entre-temps, le lancement des services des nouvelles alliances ne changera pas de façon significative la situation d'ensemble. Maersk et MSC, les partenaires dans 2M, vont offrir conjointement cinq liaisons transatlantiques, trois entre le Nord de l'Europe et les É.-U. et deux entre les É.-U. et la Méditerranée. Les services canadiens vont continuer d'être exploités de façon indépendante, puisqu'ils ne sont pas visés par l'entente d'alliance.

Il est aussi assez significatif que Kuehne+Nagel, le plus important transitaire maritime au monde, ait récemment indiqué qu'il comptait sur le transatlantique pour compenser le déclin des expéditions asiatiques vers l'Europe. Pour le groupe suisse, cette route traditionnelle, ainsi que les marchés intra-Asie et transpacifique, sont les couloirs commerciaux qui offrent le meilleur potentiel d'ici trois à cinq ans. **M**

signed off in late September on a free trade agreement at a summit in Ottawa that could grow two way trade in goods and services by \$29 billion a year.

And the trade could get an even more massive stimulus if the 28-nation EU and the US manage to pull off the Transatlantic Trade and Investment Partnership which aims to remove the remaining tariff and non-tariff barriers to integrate two markets accounting for half the global economy. A successful outcome is hanging in the balance as growing opposition in Europe to measures that would allow corporations to sue governments and from US labour unions fearing job losses are gaining traction in the US Congress and among EU national parliaments.

Meanwhile, the launch of new alliance services won't significantly change the overall situation. The 2M partners Maersk and MSC will jointly offer five transatlantic services, three between North Europe and the US and two connecting the US and the Mediterranean, while Canadian services will continue to be operated independently as they are not part of the alliance agreement.

Significantly enough, too, Kuehne+Nagel, the world's biggest ocean freight forwarder, recently indicated it is targeting the transatlantic to compensate for declining Asian shipments to Europe. The Swiss group identified the veteran route, along with the intra-Asia and Transpacific markets, as "those trades globally we believe are trade lanes with higher importance moving forward for the next three to five years." **M**



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

Dilts Piston Hydraulics Inc.

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

Serving the Hydraulic needs of the Marine industry since 1988

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

Maritime transport details of CETA accord

Modalités de l'AECG concernant le transport maritime

Leo Ryan

Alors que la production du présent numéro du *Maritime Magazine* était presque achevée, le gouvernement fédéral et les 28 États de l'Union européenne annonçaient le 26 septembre la signature du texte définitif de l'Accord économique et commercial global (AECG). Cet accord, qu'on espère voir ratifié à temps pour une mise en œuvre en 2016, va, estime-t-on, créer 80 000 emplois et injecter 12 milliards de dollars dans l'économie canadienne grâce notamment à l'élimination des droits de douane sur des dizaines de milliers de produits et à l'ouverture complète aux exportateurs canadiens d'un marché de 500 millions de personnes.

Dans le domaine du transport maritime, le texte prévoit cinq «obligations»:

1. Chaque Partie permet aux fournisseurs de services de transport maritime international de l'autre Partie de déplacer des conteneurs vides dont ils sont les propriétaires ou locataires, qui ne sont pas transportés comme fret contre paiement, entre différents ports de cette Partie.
2. Chaque Partie permet aux fournisseurs de services de transport maritime international de l'autre Partie de fournir des services d'apport entre différents ports de cette Partie.
3. L'une ou l'autre des Parties peut prendre ou maintenir des dispositions concernant le partage de cargaisons avec des pays tiers concernant les services de transport maritime international, y compris le trafic de vrac solide et liquide et de ligne.
4. Aucune des deux Parties ne peut prendre ou maintenir des mesures obligeant que l'ensemble ou une partie du fret international soit transporté exclusivement par des navires enregistrés sur le territoire de cette Partie ou qui appartiennent à des ressortissants de cette Partie ou sont sous leur responsabilité.
5. Aucune des deux Parties ne peut prendre ou maintenir des mesures empêchant les fournisseurs de services de transport maritime international de l'autre Partie d'établir directement des marchés avec des fournisseurs d'autres services de transport pour la fourniture d'activités de transport porte-à-porte ou multimodales.

En analysant le texte principal et les annexes toutefois, les milieux maritimes canadiens intérieurs ont réitéré leurs vives critiques concernant la quasi «absence de réciprocité» pour l'accès au marché européen alors que le marché canadien est ouvert aux entreprises européennes pour les services d'apport et dans d'autres secteurs. Les compagnies de dragage comme le Groupe Océan de Québec pourraient avoir à affronter la concurrence directe des grandes firmes de dragage européennes.

Pour sa part, la Fédération maritime du Canada, qui représente les transporteurs océaniques, a bien accueilli l'accord qui, selon elle, va offrir de nouvelles opportunités aux ports canadiens et des possibilités d'emploi inédites aux travailleurs du secteur des transports. **M**

As this issue of *Maritime Magazine* was closing production, the federal government and the 28-state European Union announced on September 26 the signature of the final text of the Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA). Expected to be ratified in time for implementation in 2016, the agreement will create an estimated 80,000 jobs and inject \$12 billion in the Canadian economy through notably the elimination of duties on tens of thousands of products and giving full access to Canadian exporters to a market of 500 million people.

In the maritime transport field, the following five "obligations" are listed:

1. Each Party shall permit international transport service suppliers of the other Party to re-position owned/leased empty containers, not being carried as cargo against payment, between ports of that Party.
2. Each Party shall permit international maritime transport service suppliers of the other Party to provide feeder services between ports of that Party.
3. Either Party may adopt or maintain cargo-sharing arrangements with third countries concerning international maritime transport services, including dry and liquid bulk and liner trades.
4. Neither Party may adopt or maintain measures requiring that all or part of any international cargo be transported exclusively by vessels registered in that Party or owned or controlled by nationals of that Party.
5. Neither Party may adopt or maintain measures that prevent international maritime transport service suppliers of the other Party from directly contracting with providers of other transport services for the provision of door-to-door or multimodal operations.

Upon reviewing the main text and its annexes, however, domestic Canadian maritime circles reiterated their strong criticism over virtual "lack of reciprocity" in terms of access to the European market whereas the Canadian market is opened to European interests in feeder services and other areas. Dredging companies like the Ocean Group of Quebec City would face direct competition from large European dredging firms.

For its part, the Shipping Federation of Canada, which represents ocean carriers, said it welcomed the agreement, saying it will offer "new opportunities for Canadian ports and new employment opportunities for workers in the transportation sector." **M**



Full Seaway Depth...

On the north shore
of Lake Ontario

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



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

Contacts

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

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

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

www.oshawaportauthority.ca



Canada 



can become



Qualify as New Business on the Seaway and you save 20% on tolls

If your cargo qualifies as New Business, you can add to your savings by shipping via the Great Lakes St. Lawrence Seaway System.

New Business can include cargo that has a new origin, a new destination, or that was previously moving via a different mode of transportation. Or cargo that has not been previously shipped via the Seaway in the last 5 years in a volume larger than 10,000 tonnes.

Visit our website for details and an application to qualify.

www.hwyh2o.com



Antwerp Port Authority

Maersk Line, the world's biggest container carrier, is a major presence in all key maritime trades. This photo shows a Maersk ship calling at Antwerp.

Maersk Line, premier armement conteneurisé au monde, est très présente sur toutes les routes maritimes clés.
On voit ici un navire de Maersk pendant une escale à Anvers.

Looming severe fuel regulations face Atlantic carriers

Réglementation sévère imminente des carburants dans l'Atlantique

Leo Ryan

Ayant déjà peine à survivre à cause de faibles marges de profit, de taux de fret volatils et du marasme économique persistant dans la zone euro, les compagnies de navigation qui transportent des conteneurs, du vrac et des marchandises diverses à travers l'Atlantique ou entre des ports d'Europe du Nord s'inquiètent des répercussions éventuelles de l'entrée en vigueur imminente d'une nouvelle réglementation draconienne au début de l'année prochaine. En effet, elles devront se plier à de nouvelles contraintes réglementaires qui feront augmenter leurs dépenses en carburant et qui ne s'appliqueront pas immédiatement dans les autres couloirs commerciaux.

Already struggling to survive amidst low profit margins, freight rate volatility and persistent Euro-zone economic doldrums, shipping lines transporting containers, bulk and breakbulk across the Atlantic or between North European ports are anxiously viewing the potential repercussions of a looming major regulatory challenge early next year. In effect, they face compliance with tough, costly fuel regulations that will not immediately apply to any other trade lanes.

As of January 1, 2015, ships sailing on U.S., Canadian and European routes will be compelled to burn much cleaner and more expensive fuel under new en-

À compter du 1^{er} janvier 2015, les navires devront, sur les routes européennes, canadiennes et étasuniennes, brûler des carburants beaucoup plus propres et plus chers en vertu de nouvelles règles environnementales décrétées par l'Organisation maritime internationale (OMI). Les autres routes de transport maritime du monde, y compris en Asie, ne seront pas assujetties à ces règles avant 2020.

Évoquant des coûts supplémentaires de centaines de millions de dollars, les grands armements mondiaux comme Maersk et Hapag-Lloyd ont déjà prévenu qu'ils devront transmettre à leurs clients ces surcoûts élevés.

L'Amérique du Nord et le nord de l'Europe font partie de «zones de contrôle des émissions» (ZCE) où les navires devront brûler des carburants dont la teneur en soufre ne dépassera pas 0,1 %. Cette limite est de 1 % à l'heure actuelle et de 3 % dans le reste du monde.

Les ZCE englobent la mer Baltique, la mer du Nord, la Manche et les eaux situées à moins de 200 milles marins des côtes du Canada et des États-Unis.

Fednav International évalue la situation

Cette perspective préoccupe assurément beaucoup au siège montréalais du plus important transporteur maritime international de vrac sec qui achemine annuellement quelque 25 millions de tonnes de vrac et de marchandises diverses.

Paul Gourdeau, premier vice-président de Fednav International ltée, a déclaré en entrevue: «Les exigences des ZCE vont avoir un effet de coût significatif, tout spécialement pour la compétitivité des ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent, car les trajets dans une ZCE pour atteindre ces ports sont considérablement plus longs que pour rejoindre les ports concurrents de la côte Est.»

«Comme la plupart des navires n'ont ni épurateurs ni autres dispositifs de réduction des émissions de dioxyde de soufre, ils devront brûler du gazole à faible teneur en soufre au lieu de mazout intermédiaire dans la ZCE.»

M. Gourdeau calcule que le coût supplémentaire par tonne de carburant sera probablement de 300 à 400 \$US. «Cela aura pour effet d'augmenter considérablement les frais de carburant dans ces couloirs commerciaux.»

environmental regulations decreed by the International Maritime Organization (IMO). These rules are not to apply to other global shipping routes, including Asia, until 2020 at the earliest.

Citing extra costs in the hundreds of millions of dollars, leading global players such as Maersk and Hapag-Lloyd have already warned that they will have to pass on the high additional costs to their customers.

North America and northern Europe fall within so-called Emission Controlled Areas [ECAs] where ships will be required to burn fuels with a maximum sulphur content of 0.1 percent. This compares to 1 percent at present and an average three percent worldwide.

The ECAs encompass the Baltic Sea, the North Sea, the English Channel, and areas within 200 nautical miles of the US and Canadian shores.

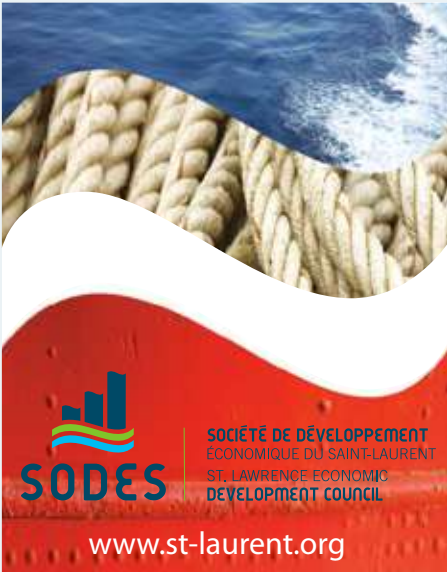
Fednav International assesses issue

Certainly, the matter is high up on the radar screen at the Montreal headquarters of Canada's biggest international dry bulk shipping enterprise that transports about 25 million tonnes of bulk and breakbulk annually.

Paul Gourdeau, executive vice-president of Fednav International Ltd., said in an interview: "The ECA requirement will have a significant cost impact, especially for the St. Lawrence and Great Lakes ports competitiveness since the length of the voyages within the ECA to reach these ports is significantly greater than competing East Coast ports."

"Since most ships will not be fitted with scrubbers or other sulphur oxide reduction technologies, they will be required to burn low sulphur gas oil instead of intermediate fuel oil when proceeding in the ECA."

Mr. Gourdeau calculates that the extra cost per tonne of fuel will likely be in the US\$300 to US\$400 range. "This will result in a significant fuel cost



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!

PROPEL



With customer projects aligning with weather windows and the fluctuation of financial markets, propelling large scale ventures to completion has become a focus and specialization at Valport.

We are proud to have emerged as part of a regional, multi-modal hub – a powerhouse of logistic, procurement, and cargo transportation support.

Project or break 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 the Port of Valleyfield | VALPORT a strategic advantage for customers relying on efficient eastern Canada/US transportation.

We invite you to discover how Valport can propel your project from start to finish as we continue to demonstrate why we have emerged as Canada's largest 'small' port.

Visit www.valport.ca/propel

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

«En outre, a poursuivi M. Gourdeau, bien des navires ont une capacité limitée d'entreposage de carburant diesel ou de gazole à bord et peuvent souvent avoir à faire escale dans des ports intermédiaires pour se ravitailler, ce qui va rendre les voyages plus longs et plus coûteux.»

Derik Andreoli, analyste principal chez Mercator International, estime que les transporteurs vont payer jusqu'à 70 % de plus pour du carburant à faible teneur en soufre dans les ZCE que pour le mazout lourd utilisé en haute mer. À son prix actuel d'environ 900 \$ la tonne, le carburant à faible teneur en soufre est environ 50 % plus cher que le mazout lourd.

Selon Drewry Maritime Research du Royaume-Uni, la conversion du mazout lourd au gazole marin serait la solution la plus pratique pour respecter à court et à moyen termes les nouvelles limites de soufre. Le coût de l'installation d'«épurateurs» des gaz d'échappement est prohibitif tandis que l'utilisation du gaz naturel liquéfié requiert d'énormes soutes à carburant qui empiètent sur l'espace cargaison.

En Amérique du Nord, l'inquiétude au sujet des nouvelles contraintes imminentes a entraîné la création d'une large coalition d'expéditeurs des grands secteurs industriels – la Maritime Industrial Transportation Alliance (MITA), basée à Beverley, (MA).

Selon la MITA, la ZCE nord-américaine «sera non seulement néfaste pour notre économie fragile, mais elle sera aussi dommageable pour l'environnement. En effet, à la différence de la flotte mondiale de très grands navires transocéaniques, les petits bâtiments aux moteurs moins puissants et ceux qui font du trans-

increase on those trade lanes.»

“Furthermore,” Mr. Gourdeau continued, “many ships have very limited diesel or gas oil storage capacity onboard and may often have to make intermediate port calls for the purpose of resupplying – which will also add cost and time to voyages.”

Derik Andreoli, senior analyst for Mercator International, estimates that carriers will pay up to 70 percent extra for low-sulphur fuel in the ECA areas compared with heavy fuel used in the open oceans. Presently at about \$900 per tonne, low-sulphur fuel is about 50% more expensive than heavy fuel oil.

Drewry Maritime Research in the United Kingdom suggests that switching from heavy bunker fuel to marine gas oil would offer the most practical solution to meeting the new sulphur limits in the short to medium term. Otherwise, installing exhaust “scrubbers” is prohibitively expensive while using liquefied natural gas will require very large fuel tanks that will reduce cargo space.

In North America, the fuel issue proved to be the catalyst for the creation of a broad coalition of shippers in major industrial sectors – the Maritime Industrial Transportation Alliance (MITA), based in Beverley, MA.

According to MITA, the North American ECA “not only hurts our fragile economy, it's also bad

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



port maritime courte distance naviguent relativement près des côtes dans la ZCE et ils sont souvent en concurrence avec le camion et le train, des modes moins efficaces, moins sûrs et moins écologiques.»

«Ainsi donc en 2015, les prix très élevés du carburant auront pour effet non seulement de rendre ces services de transport maritime spécialisés et de plus faible envergure moins concurrentiels, mais ils seront également nuisibles pour l'environnement ainsi que pour nos infrastructures terrestres et nos routes sursaturées.»

Selon certains transporteurs, la réglementation menace de déplacer le fret vers des modes moins «verts».

Dans une étude récente, la MITA plaide en faveur d'une ZCE plus étroite pour les petits bâtiments. Elle fait valoir que plus ceux-ci s'éloignent des côtes, plus les impacts sur la qualité de l'air à terre diminuent et que ces impacts deviennent pratiquement négligeables à 50 milles marins au large.

La MITA demande donc que les exigences applicables aux ZCE en 2015 soient révisées pour que les navires de 20 000 HP ou moins utilisent du carburant d'une teneur en soufre de 0,1 % à moins de 50 milles des côtes, mais puissent brûler du carburant d'une teneur en soufre de 1,0 % au-delà des 50 milles et jusqu'à 200 milles des côtes.

De son côté, la Chamber of Shipping du Royaume-Uni estime que les nouvelles règles coûteraient à ses membres plus d'un demi-milliard de dollars par année. Et elle souligne que la nouvelle technologie qui pourrait leur éviter d'avoir à brûler le coûteux carburant à faible teneur en soufre est tout

pour l'environnement. That's because, unlike the global fleet of very large transoceanic vessels, smaller horsepower vessels and short-sea shipping operate relatively close to shore within the ECA and often compete with trucking and rail, which aren't as efficient, safe nor environmentally friendly.

“So in 2015, extremely high fuel prices will not only make those specialized, smaller shipping services less competitive, it may actually hurt the environment as well as our over-burdened roads and other land-based infrastructure.”

In the eyes of some carriers, the regulations threaten to shift cargo to less ‘green’ modes.

A recent MITA study supports a narrower ECA zone for lower-horsepower ships, determining that onshore air quality impacts diminished as the smaller vessels sailed farther away from shore, and that they were virtually insignificant at 50 nautical miles offshore.

Thus, MITA wants the 2015 ECA requirements to be revised so ships with no more than 20,000 HP will use fuel with 0.1 sulphur content within 50 miles of the coast but can operate with 1.0 percent sulphur content fuel out to 200 miles.

For its part, the UK Chamber of Shipping has estimated that the new rules will cost its members the equivalent of over half a billion dollars a year. And it



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 CHALLENGES WE MEET

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

www.logistec.com



juste prête et qu'il faudrait jusqu'à deux ans pour l'installer sur tous ses navires.

La Chambre réclame donc qu'on fasse preuve de souplesse pour appliquer dans l'Union européenne les nouvelles règles pendant une période de transition.

Réponses de Maersk et Hapag-Lloyd

Hapag-Lloyd évalue que sa facture annuelle de carburant transatlantique va grimper de 120 millions à 220 millions \$US compte tenu des prix actuels du carburant et de son réseau de services.

La compagnie a clairement fait savoir que ce sont les expéditeurs qui vont ramasser la facture.

«Pour tous les taux de fret valides en 2015, les clients vont devoir modifier leur formule 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.»

Au début de juillet, Maersk Line a prévenu ses clients de se préparer à une surcharge pour carburant à faible teneur en soufre de 150 \$ par conteneur de 40 pieds sur les routes d'Amérique du Nord et d'Europe du Nord visées par la nouvelle réglementation. Selon la compagnie, la conformité à la réglementation de l'OM va faire augmenter sa facture annuelle de carburant de 250 millions de dollars.

Le transporteur danois prévoit avoir besoin d'acheter 650 000 tonnes métriques de carburant à faible teneur en soufre par année à compter de 2015 – soit l'équivalent de 7 % du carburant total consommé par sa flotte.

Maersk prévoit incorporer les coûts moyens de carburant plus élevés dans la surcharge carburant standard. «Nous prévoyons que le coût supplémentaire pour les clients dans les routes touchées se situera entre 50 et 150 \$ par conteneur de 40 pieds expédié en provenance et à destination des principaux ports, en fonction du temps de transit à l'intérieur d'une ZCE et si une ZCE est touchée à l'origine et à la destination.»

Par ailleurs, les transporteurs maritimes de fret océanique ne sont pas les seuls à craindre les coûts globaux du nouveau régime de carburant. Les armateurs de paquebots de croisière sont dans le même bain. Une compagnie qui exploite des paquebots de croisière dans toutes les ZCE existantes a calculé que le prix de la conformité pourrait s'élever jusqu'à 275 millions \$US, comparativement à des dépenses de 195 millions \$US en vertu du régime actuel. Cela pourrait provoquer des modifications dans les itinéraires des croisières.

M

points out that new technology that could save them from switching to expensive low-sulphur fuel is barely ready and "could take two years to fit to all our ships."

As a result, the Chamber has urged for flexibility in the European Union's enforcement of the rules during a transition period.

Maersk and Hapag-Lloyd responses

Hapag-Lloyd estimates its transatlantic fuel bill will climb by \$120 million to US\$200 million a year based on current fuel prices and its service network.

Hapag-Lloyd has stated bluntly 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," Hapag-Lloyd 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."

Early in July, Maersk Line informed its customers to be prepared for a low-sulphur surcharge of up to \$150 per 40ft container on North American and North European routes affected by the new regulations. It said its annual fuel bill will increase by \$250 million to comply with the IMO regulations.

The Danish carrier expects it will need to purchase 650,000 metric tons of low-sulphur fuel annually as of 2015 – equal to 7% of the total fuel burned by its fleet.

Maersk plans to incorporate the higher average fuel costs into the existing standard bunker surcharge. "We expect that the additional cost to customers in affected trades will be between \$50 and \$150 per 40-ft container to and from main ports, depending on the transit time inside ECA areas and whether touching ECA areas at both origin and destination."

Meanwhile, not just ocean cargo shipping lines are weighing the overall costs of the upcoming new fuel regime. So are global cruise operators. In this regard, one company running cruise vessels in all the existing ECAs has calculated that the price of compliance could climb up to US\$275 million – compared with a current outlay of \$195 million under the existing regime. This implies possible changes to cruise itineraries. M



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

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

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



56th ACPA AGM and Annual Conference

Canadian ports assess trade and infrastructure challenges



Federal Transport Minister Lisa Raitt is flanked by ACPA's Wendy Zatylny and Rayburn Doucett, President and CEO of the host Port of Belledune.

La ministre fédérale des Transports, Lisa Raitt, entourée de Wendy Zatylny de l'AAPC et de Rayburn Doucett, PDG du port hôte, celui de Belledune.

56^e Conférence et AGA de l'AAPC

Les défis commerciaux des ports canadiens et les infrastructures requises pour y faire face

Leo Ryan

L'augmentation de la circulation maritime découlant des accords de libre-échange du XXI^e siècle oblige les ports canadiens à répondre à des besoins d'infrastructures et de productivité croissants. Il leur faut notamment s'adapter à une tendance – probablement inéluctable – au gigantisme croissant des navires mis en service sur les itinéraires au long cours, surtout par les grands armements conteneurisés mondiaux.

With 21st century free trade deals driving increased maritime traffic, Canadian ports must efficiently confront mounting infrastructure and productivity demands. So must they adapt to the arguably unstoppable trend of vessel gigantism on the part especially of global container carriers on the high seas.

Ces enjeux complexes ont été au cœur des discussions à la 56^e Conférence et AGA de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) dont a été l'hôte du 17 au 20 août l'Administration portuaire de Belledune avec son PDG Rayburn Doucett. Les échanges nord-sud et l'impact des changements climatiques sur le transport maritime dans l'Arctique ont aussi retenu l'attention.

Deux notables canadiens en vue ont prononcé les discours liminaires.

Le premier, James Irving, co-chef de la direction de J.D. Irving, a traité de l'actualité récente dans la grande entreprise néo-brunswickoise ainsi que de politiques maritimes.

Le second, Frank McKenna, ex-premier ministre du Nouveau-Brunswick et actuel président du conseil suppléant du Groupe Banque TD, a livré un discours passionné sur le commerce national et international.

M. McKenna a souligné que dans la conjoncture, les entreprises canadiennes doivent profiter au maximum du fait que «le Canada est une oasis de tranquillité dans un monde où la volatilité règne en maître».

Il a notamment signalé que «des centaines de milliards de dollars d'investissements» dans des projets de ressources naturelles pour des ports de marée attendent une décision. Différents projets d'exploitation de ressources naturelles attendent le feu vert au Canada pour accéder aux marchés mondiaux.

En souhaitant la bienvenue aux délégués de ports de toutes les régions du Canada, la présidente de l'AAPC, Wendy Zatylny, a souligné le rôle crucial des ports en tant que «facilitateurs du commerce».

Les 18 ports membres de l'AAPC manutentionnent plus de 60 % du fret maritime au Canada, soit une valeur estimée à 162 milliards de dollars annuellement.

Dans son allocution de bienvenue, la présidente du conseil de l'AAPC, Sylvie Vachon, PDG de l'Administration portuaire de Montréal, a fait ressortir que si les États-Unis sont encore le premier partenaire commercial du Canada, les échanges canadiens avec le reste du monde, surtout l'Asie et le Royaume-Uni, ont augmenté bien plus rapidement depuis 10 ans.

Des navires géants appelés à grossir encore

Au sujet de l'entrée en service de navires plus gros et plus larges offrant de meilleures économies d'échelle, M^{me} Vachon estime que «la problématique peut se transformer en occa-



True to form, Frank McKenna, former New Brunswick Premier now with the TD Bank delivered a rousing keynote luncheon speech.

Toujours égal à lui-même, Frank McKenna, ex-premier ministre du Nouveau-Brunswick aujourd'hui à la Banque TD, a prononcé un discours passionné pendant le déjeuner.

Such complex challenges dominated discussions during the August 17-20 Annual Conference and AGM of the Association of Canadian Port Authorities (ACPA) hosted by the Belledune Port Authority led by President and CEO Rayburn Doucett. Also discussed were the north-south trades and the impact of climate change on shipping in the Arctic region.

Two high-profile Canadian figures gave keynote luncheon addresses. One was James Irving, Co-CEO of J.D. Irving, who spoke on recent developments at the leading New Brunswick company and on maritime policy matters.

The other was a rousing speech on international and domestic affairs by Frank McKenna, former Premier of New Brunswick and presently Deputy Chair of TD Bank Group.

In today's environment, Mr. McKenna stressed that Canadian business interests should take greater advantage of the fact that "Canada is an oasis of tranquility in a world marked by volatility."

In particular, he said that "hundreds of billions of dollars of investments" in resource projects to tidal water ports are waiting for decisions. Various Canadian resource projects needed to be unlocked to gain access to world markets.

In welcoming the delegates from ports across Canada, ACPA President Wendy Zatylny underlined the crucial role of ports as "facilitators of trade."

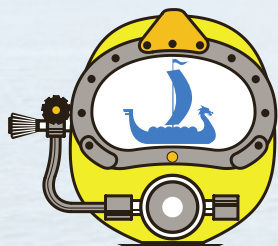
The 18 ACPA member ports handle over 60% of Canada's waterborne cargo valued at \$162 billion annually.

In her welcome remarks, ACPA Chair Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority, noted that while the United States remains Canada's leading trade partner, Canadian trade with the rest of the world, particularly Asia and the United Kingdom, has risen much more substantially in the past decade.

Giant vessels getting still bigger

As still bigger and wider ships offering enhanced economies of scale come on stream, Ms. Vachon said "the challenges can be opportunities if managed the right way. There is always room for improvement in the movement of cargo."

In recent months, giant 18,000-TEU container-ships have made their appearance on the high seas



SODERHOLM

www.SoderholmMaritime.com

24 Hour Emergency Response

Over 30 years experience

Ship Inspections – In Water Surveys
Surveys in Lieu of Drydocking

Recognized by
Lloyd's Register of Shipping and DNV GL

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

U/W Video
U/W Thickness Measurements

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

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

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



Leo Ryan

CN's Peter Ladouceur described the trend to ever-larger containerships as "a relentless force in globalization."

Peter Ladouceur du CN a qualifié la tendance à la gigantisation des porte-conteneurs de « conséquence inéluctable de la mondialisation ».

initially between Europe and Asia, with Maersk Line, the top box carrier, leading the assault.

These behemoths, more than four football fields long, are currently defined as ULCVs (Ultra Large Container Vessels). So what, industry observers wonder, will the 24,000 TEU mega vessels with maximum draft of 16 metres now on the drawing boards be called !?

"The size of ships is out of sync with the rest of the transportation chain," frankly acknowledged Peter Ladouceur, Assistant Vice-President, international sales and marketing of CN. "There is a lot of impact for all of us."

As an example, he pointed out that several years ago a typical ship calling at Vancouver's big Deltaport container terminal would require 3-4 freight trains to discharge all cargo. "Today, it can be up to 7 trains."

He described the worldwide trend of ever-larger ships to further shave unit costs as "a relentless force in globalization. What is counting is the end price to the consumer."

Federal Transport Minister Lisa Raitt said that the current statutory review of the Canada Transportation Act coincided with Canada's recent success in negotiating free trade agreements with the European Union and South Korea. A six-member committee is to deliver a report within 18 months.

"If we are doing all of these trade agreements across the world, we need to make sure we can actually deliver the goods," Ms Raitt said, referring to the essential existence of "solid" infrastructure and transportation networks to match "an aggressive trade agenda."

The Minister recalled that the Conservative government has concluded free trade agreements with 10

20 YEARS
OF EXCELLENCE



20 ANS
D'EXCELLENCE

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

sions à saisir si l'on s'y prend de la bonne façon. On peut toujours faire mieux dans le transport de fret».

Depuis quelques mois, des porte-conteneurs géants de 18 000 EVP ont été mis en service sur les itinéraires au long cours, initialement entre l'Europe et l'Asie et d'abord par Maersk, principal armement conteneurisé.

Ces mastodontes, plus longs que quatre terrains de football, sont désignés sous l'acronyme ULCV (*Ultra Large Container Vessels*). Aussi les observateurs de l'industrie se demandent-ils quel nom on donnera aux mégalnavires de 24 000 EVP et de 16 mètres de tirant d'eau qui sont actuellement sur les planches à dessin!

«Il y a déséquilibre entre la taille des navires et le reste de la chaîne de transport», admet en toute franchise Peter Ladouceur, vice-président adjoint, Ventes et marketing internationaux, au CN. «Les conséquences sont énormes pour nous tous.»

Il y a quelques années par exemple, trois ou quatre trains de marchandises suffisaient pour décharger toute la cargaison du navire type qui faisait escale au grand terminal à conteneurs Deltaport de Vancouver. «Aujourd'hui, il peut falloir jusqu'à sept trains.»

Pour lui, la tendance mondiale à utiliser des navires de plus en plus gros pour réduire les coûts unitaires est «une conséquence inéluctable de la mondialisation. Ce qui compte, c'est le prix final pour le consommateur».

La ministre fédérale des Transports, l'honorable Lisa Raitt, a déclaré que l'examen législatif de la Loi sur les transports au Canada en cours coïncidait avec l'aboutissement récent de la négociation d'accords de libre-échange avec l'Union européenne et la Corée du Sud. Un comité composé de six membres doit lui faire rapport d'ici 18 mois.

«Si nous signons tous ces accords de libre-échange, nous devons être sûrs de pouvoir effectivement remplir nos engagements», a déclaré M^{me} Raitt, faisant référence à la nécessité de réseaux de transport et d'infrastructures «solides» autorisant «un programme commercial ambitieux».

La ministre a rappelé que le gouvernement conservateur avait signé des accords de libre-échange avec 10 pays en moins de 7 ans et qu'il négociait avec 30 autres. (Les dernières modalités techniques d'une entente de libre-échange Canada-Union européenne dont la ratification est prévue pour 2016 ont récemment été arrêtées définitivement.)

Selon M^{me} Raitt, l'Accord économique et commercial global (AECG) qui ouvre aux exportateurs canadiens l'accès à un marché de plus de 500 millions de consommateurs est plus ambitieux et d'une plus grande portée que l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA), vieux de 20 ans.

«Une fois en vigueur, l'accord avec l'Union européenne touchera pratiquement tous les secteurs et les aspects des échanges commerciaux entre le Canada et l'Union européenne, notamment les transports.»

Après le lancement en 2006 de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, 1,4 milliard de dollars environ ont été investis dans différents projets en partenariat avec les quatre provinces de l'Ouest, les municipalités et le secteur privé. Au cours de la même période, les pouvoirs publics canadiens ont aussi annoncé 39 investissements dans les infrastructures stratégiques de neuf provinces en vertu du Fonds de 2,1 milliards de dollars pour les portes d'entrée et les passages frontaliers.

Call us first!

514-640-3138



URGENCE MARINE INC.

Since 1981...



24 HOURS
A DAY



7 DAYS
A WEEK



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

• Washing water disposal certificate

URGENCE MARINE INC.

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

Montréal (Québec) H1B 5K1

Fax: 514-640-4509

marine@urgencemarine.com



www.urgencemarine.com



Leo Ryan

University professor and transportation analyst Charles McMillan says that gridlock in the United States offers interesting opportunities for Canada as a North American gateway.

Selon le professeur d'université et analyste en transport Charles McMillan, la saturation des réseaux aux États-Unis offre une possibilité intéressante pour une porte nord-américaine au Canada.

Il s'agit notamment d'investissements dans la Porte et le corridor de commerce de l'Atlantique pour l'expansion d'un réseau multimodal intégré.

«Nous avons montré à quel point la collaboration, l'engagement et les partenariats public-privé sont des moteurs puissants pour atteindre un objectif commun, a déclaré M^{me} Raitt. Et nous continuons à contribuer au bien-être de l'économie de tout le pays en renforçant les chaînes d'approvisionnement et en tirant le maximum des occasions commerciales qui se présentent dans les marchés internationaux importants, comme ceux de l'Asie, de l'Europe, de l'Amérique du Nord et de l'Amérique du Sud.»

La ministre a souligné la nécessité «d'une infrastructure de calibre mondial sur laquelle reposera la productivité économique de notre pays».

À cet égard, Charles McMillan, professeur d'affaires internationales à l'Université York de Toronto, a émis l'opinion que le Canada faisait mieux que les États-Unis pour le maintien de ses infrastructures. «À cause de la saturation des réseaux routiers aux États-Unis, les portes canadiennes deviennent parfois pour les expéditeurs qui commercent avec l'Amérique du Nord une solution de rechange viable pour livrer leurs marchandises aux États-Unis.»

La congestion ou les conflits ouvriers dans les ports étatsuniens obligent périodiquement à détourner vers des ports canadiens certaines cargaisons destinées aux États-Unis.

Ainsi, des expéditeurs ont commencé à faire transiter par Port Metro Vancouver et Prince Rupert d'importants volumes de fret conteneurisé destinés aux États-Unis pour

countries in under seven years and is negotiating with 30 more. (The remaining technical details of a Canada-European free trade agreement (expected to be ratified by 2016) were recently completed.)

Offering access to Canadian exporters to a market of more than 500 million consumers, Ms. Raitt said the Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA) was “broader in scope and deeper in ambition” than the 20-year-old North American Free Trade Agreement (NAFTA).

“Once implemented, it will cover virtually all sectors and aspects of Canada-EU trade, including transportation.”

Following the launching in 2006 of the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative in 2006, some \$1.4 billion has been invested in various projects in partnership with all four western provinces municipalities and the private sector. Over the same period, the Canadian authorities have also announced 39 strategic infrastructure investments in nine provinces under the \$2.1 billion Gateways and Border Crossings fund.

The latter have included investments in the so-called Atlantic Gateway and Trade Corridor where an integrated multimodal system is being expanded.

“We have demonstrated the power of collaboration, engagement and public-private partnerships to achieve a common goal,” Ms. Raitt said. “And we continue to help the economy by strengthening supply chains and making the most of trade opportunities in important international markets such as Asia, Europe, and North and South America.”

Ms. Raitt underlined the need for “world-class infrastructure as the platform on which to base our country's economic productivity.”

In this regard, Charles McMillan, Professor of International Business at Toronto's York University, suggested that Canada was performing better than the United States in maintaining its infrastructure. “Because of gridlock in the United States, Canadian gateways can sometimes represent a viable alternative to the US for shippers trading with North America.”

Congestion or waterfront labour issues at US ports periodically results in some US-bound shipments being diverted to Canadian ports.

In the latest example, cargo interests began diverting substantial volumes of US-bound containerized freight through Port Metro Vancouver and Prince Rupert as a hedge against possible labour disruption associated with union negotiations at US west coast ports.

According to Mr. McMillan, the recession of 2008-2009 hid some of the acute infrastructure problems of the United States.

In this connection, he affirmed that “Prince Rupert is the only port (in North America) that grew during the recession.”

The rise of North-South trades

A business session zeroed in on the growing north-south trade between the Arctic region and Eastern Canadian ports.



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

Speaking on growing north-south trade with Canada's Arctic were, from left to right, Don MacPherson of McKeil Marine, Transport Canada Marine Policy Director Tim Meisner, and Mike Ircha, a well-known Canadian shipping expert.

De gauche à droite, Don MacPherson de McKeil Marine, Tim Meisner, directeur général de la Politique maritime à Transports Canada, et Mike Ircha, éminent spécialiste canadien du transport maritime, en train de parler des échanges nord-sud avec l'Arctique canadien.



Leo Ryan

se protéger contre un éventuel arrêt de travail dans le cadre de la négociation de conventions collectives dans des ports de la côte ouest des États-Unis.

Selon M. McMillan, la récession de 2008-2009 a masqué certains problèmes d'infrastructure aigus aux États-Unis.

À cet égard, il a affirmé que Prince Rupert est le seul port nord-américain où la croissance s'est maintenue pendant la récession.

L'intensification des échanges nord-sud

Une séance de travail a été consacrée à la croissance du commerce nord-sud entre la région arctique et les ports de l'est du Canada.

Don MacPherson, directeur du Développement des affaires chez McKeil Marine, a cité des exemples récents d'activité accrue de l'entreprise de Hamilton dans ce marché de niche.

Toutefois, Tim Meisner, directeur général, Politique maritime à Transports Canada, est d'avis, tout comme apparemment la très grande majorité des transporteurs maritimes actifs dans l'Arctique canadien, que la circulation des navires dans cette région demeurera réduite et limitée au transport en provenance ou à destination de sites miniers ou pour la desserte de collectivités et qu'il ne sera pas question pour le moment de traversées complètes entre les océans Atlantique et Pacifique.

En septembre dernier, le vraquier danois **Nordic Orion** a franchi le Passage du Nord-Ouest pour transporter de Vancouver en Finlande une cargaison de 75 000 tonnes de charbon cokéifiable. (Un brise-glaces canadien l'a escorté pendant une partie du voyage.)

«Nous avons toujours l'œil sur le Passage du Nord-Ouest, nous ne l'oublions pas, mais nous nous concentrons pour le moment davantage sur les échanges nord-sud», a déclaré M. Meisner.

Tant M. Meisner que Mike Ircha, analyste en transport et professeur émérite à l'Université du Nouveau-Brunswick, ont cité comme facteurs dissuasifs la réglementation, les préoccupations environnementales, les considérations économiques et d'autres inconvénients comme les cartes très inadéquates et l'absence de ports de refuge pour les navires en détresse.

Don MacPherson, Director of Business Development, McKeil Marine, outlined examples of the increased activity of the Hamilton-based firm in recent years in this niche trade.

However, Tim Meisner, Director General of Marine Policy at Transport Canada, concurred with an apparent consensus among Canadian Arctic shipping companies that vessel traffic in the region will remain on a limited scale for shipments to and from destinations for mining products or community supplies rather than full transits between the Atlantic and Pacific oceans.

Last September, the Danish bulk carrier **Nordic Orion** made a voyage from Vancouver to Finland via the Northwest Passage carrying 75,000 tonnes of coking coal. (It was escorted for part of the voyage by a Canadian icebreaker.)

“We’re looking at the Northwest Passage, we’re keeping an eye on it, but our focus right now is more on north-south traffic,” said Mr. Meisner.

Both Mr. Meisner and Mike Ircha, a transportation analyst and professor emeritus at the University of New Brunswick, cited complicated regulatory, environmental, economic and other deterrents such as severely-inadequate mapping and non-existence of ports of refuge for ships in distress.

How Canadian ports rank on productivity

On the productivity front, Joseph Bonney, senior editor of *The Journal of Commerce*, a prominent US trade publication, said that berth productivity and terminal performance were not viewed in the same manner. “Carriers want ships worked as quickly as possible. Cargo interests are more concerned with overall terminal performance.”

Where do Canadian ports rank on the productivity scale of container moves per ship per hour?

According to JOC estimates, ports in Asia are generally more productive than those in the Americas, Europe and the Middle East, though Jebel Ali and Khor were comparable. The world's leading ports situated mostly in China are handling between 100

Les ports canadiens font-ils bonne figure sur le plan de la productivité?

En ce qui concerne la productivité, Joseph Bonney, rédacteur principal pour *The Journal of Commerce (JOC)*, influente publication spécialisée américaine, a déclaré que la productivité sur les quais et la performance dans les terminaux n'étaient pas évaluées de la même façon. «Les transporteurs veulent que les navires soient chargés et déchargés le plus rapidement possible. Les expéditeurs se préoccupent plus de la performance générale dans les terminaux.»

Comment les ports canadiens se classent-ils sur le plan de la productivité mesurée en mouvements/heures de conteneur par navire?

Selon les estimations du JOC, les ports d'Asie sont généralement plus productifs que ceux des Amériques, d'Europe et du Moyen-Orient, bien que Jebel Ali et Khor soient comparables. Les meilleurs ports du monde, situés principalement en Chine, manutentionnent entre 100 et 120 conteneurs

and 120 container moves per ship per hour. The top US ports of New York/New Jersey and Long Beach come in at 80-85 container moves per hour. Canadian ports remain some distance away: Prince Rupert at 72, Vancouver at 68, and Montreal and Halifax each at 51.

Port responses to community concerns

Another business session focused on the mounting challenge of reconciling port commercial and expansion priorities with community concerns.

Here, Robin Silvester, President and CEO of Port Metro Vancouver, reviewed the many issues that Canada's largest port has had to address in recent years with local aboriginal groups and communities while carrying out a comprehensive sustainability development approach. In all circumstances, keep the lines of communication open, he concluded.

Bélanger awarded ACPA Medal of Merit

Bélanger reçoit la Médaille du mérite de l'AAPC

Alphonse Bélanger, vice-président directeur de Compagnie Ad'arrimage de Québec (CAQ) qui a travaillé dans le secteur maritime depuis plus de 40 ans, a reçu la Médaille du mérite de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) à la 56^e Conférence et assemblée annuelle générale de l'Association qui se sont tenues à Belledune, au Nouveau-Brunswick du 17 au 20 août.

«Alphonse a été un pilier et leader sur de nombreux aspects du développement du Port de Belledune au fil des ans», a déclaré Rayburn Doucett, président et chef de la direction de l'Administration portuaire de Belledune, qui a remis la médaille à M. Bélanger en collaboration avec Sylvie Vachon, présidente et PDG de l'Administration portuaire de Montréal et présidente sortante de l'AAPC.

Tout en acceptant le prix pour son importante contribution à l'industrie maritime, M. Bélanger a souligné que «les relations à long terme fondées sur le partenariat» ont été un objectif constant.

Au fil des ans, M. Bélanger a été étroitement impliqué dans le développement et la gestion des différents domaines d'affaires de la CAQ, et a participé aux négociations de nombreuses conventions collectives.

Alphonse Bélanger, Executive Vice-President of Quebec Stevedoring who has worked in the maritime sector for more than 40 years, was awarded the Medal of Merit by the Association of Canadian Port Authorities at the association's 56th AGM and Annual Conference held at Belledune, New Brunswick.

“Alphonse has been a pillar and leader on many facets of development at the Port of Belledune over the years,” said Rayburn Doucett, President and CEO of the Belledune Port Authority who presented the medal to Mr. Bélanger together with Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority and outgoing ACPA Chair.

While accepting the award for his significant contribution to the maritime industry, Mr. Bélanger stressed that “long-term relationships based on partnership” have been a constant objective.

Through the years, Mr. Bélanger has been closely involved in the development and management of QSL's various business lines, and has participated in numerous collective bargaining negotiations.



Leo Ryan



Among delegates enjoying the conference were, left to right, Don Krusel from the Port of Prince Rupert, Clay Nichol from Moffatt & Nichol in California, and Bernie Dumas, President and CEO of the Nanaimo Port Authority.

Certains des délégués présents à la conférence: de gauche à droite, Don Krusel du Port de Prince Rupert, Clay Nichol de Moffatt & Nichol de Californie, et Bernard Dumas, PDG de l'Administration portuaire de Nanaimo.

à l'heure par navire. Pour les ports étasuniens les plus performants, à savoir New York/New Jersey et Long Beach, ce chiffre est de 80 à 85 conteneurs à l'heure. Les ports canadiens viennent derrière: Prince Rupert, 72, Vancouver, 68, et Montréal et Halifax, 51 chacun.

La réponse des ports aux préoccupations des collectivités

Une autre séance de travail a porté sur la difficulté croissante de concilier les priorités commerciales et de croissance des ports avec les préoccupations communautaires.

Robin Silvester, PDG de Port Metro Vancouver, a passé en revue les différents litiges qui ont opposé ces dernières années le plus grand port du Canada aux communautés et aux groupes autochtones dans la mise au point d'une approche globale de développement durable. Sa conclusion: il faut toujours garder les canaux de communication ouverts.

Mario Girard, PDG de l'Administration portuaire de Québec (APQ), était bien du même avis. Il a raconté en détail la saga qui a débuté en octobre 2012 après que de forts vents ont soufflé de la poussière de nickel d'un terminal d'Arrimage Québec sur un quartier résidentiel de Limoilou.

Le Port a alors dû se livrer pendant plusieurs mois à une opération de limitation des dégâts parce que les médias locaux, influencés par les lobbies environnementaux et communautaires, ont consacré à l'incident une couverture que les dirigeants du Port jugeaient déséquilibrée. Parallèlement, l'APQ a accéléré la mise en œuvre d'un plan quinquennal pour renforcer les mesures d'atténuation.

De son côté, Arrimage Québec a décidé de construire deux gros silos à ciment destinés à contenir des granulés de bois de façon totalement sécuritaire et sans aucun risque pour l'environnement (les environnementalistes ont dénoncé les silos comme une présence intrusive dans le paysage portuaire).

M. Girard a cité trois des sept leçons apprises à cette occasion: il faut avoir un plan

Readily endorsing this opinion was Mario Girard, President and CEO of the Quebec Port Authority, who dwelt at length on a saga that began in October 2012 when strong winds blew out nickel dust from a Quebec Stevedoring terminal that flew onto the residential neighborhood of Limoilou.

The port embarked on damage control for subsequent months as local media gave what port officials deemed to be unbalanced coverage on the basis of environmental and community lobbies. At the same time, the Quebec Port Authority accelerated a five-year plan to improve mitigation measures.

For its part, Quebec Stevedoring decided to erect two large cement silos to contain wood pellets in total safety and with no environmental risks. (Environmentalists have criticized the silos as intrusive in the port landscape.)



Mario Girard from the Port of Québec and Robin Silvester from Port Metro Vancouver spoke in candid terms of the considerable challenges for ports in dealing with community issues.

Mario Girard du Port de Québec et Robin Silvester de Port Metro Vancouver ont décrit avec franchise les difficultés que les ports éprouvent dans leurs rapports avec les communautés.

de gestion environnementale prêt; il faut être constamment présent dans les médias sociaux et ne pas se limiter aux médias traditionnels; et il faut avoir ses propres données sur la qualité de l'air.

«Selon les spécialistes, un dollar investi dans la préparation peut épargner neuf dollars en interventions coûteuses et je pense que c'est assez juste», a poursuivi M. Girard avant d'évoquer la règle 10-40-40-10: «Dix pour cent de la population sont sans opinion, 40 % sont favorables, 40 % sont critiques et inquiets, mais peuvent être convaincus par des faits et de bons arguments, et 10 % ne veulent rien savoir.»

Montréal en 2015

C'est le Port de Montréal qui sera l'hôte l'an prochain de la 57^e Conférence et AGA de l'AAPC, du 29 septembre au 1^{er} octobre.

Le conseil d'administration de l'AAPC a également annoncé la nomination de Bernard Dumas, PDG de l'Administration portuaire de Nanaimo, à la présidence du conseil pour 2014-2015.

«Donner aux ports les moyens de leurs ambitions est crucial pour la croissance économique future du Canada», a déclaré celui-ci, avant de poursuivre: «Nous avons maintenant l'occasion de mettre en phase le programme commercial du Canada pour le XXI^e siècle avec l'efficacité commerciale du XXI^e siècle.» 

Among the seven lessons learned, Mr. Girard listed: be prepared with an environmental management plan; be constantly present in the social media in addition to the news media; make sure you have your own data on air quality.

“Experts say that one dollar invested in preparation can save you 9 dollars in cost intervention, and I think it is a fair assumption,” Mr. Girard continued, before referring to a 10-40-40-10 rule that applies:

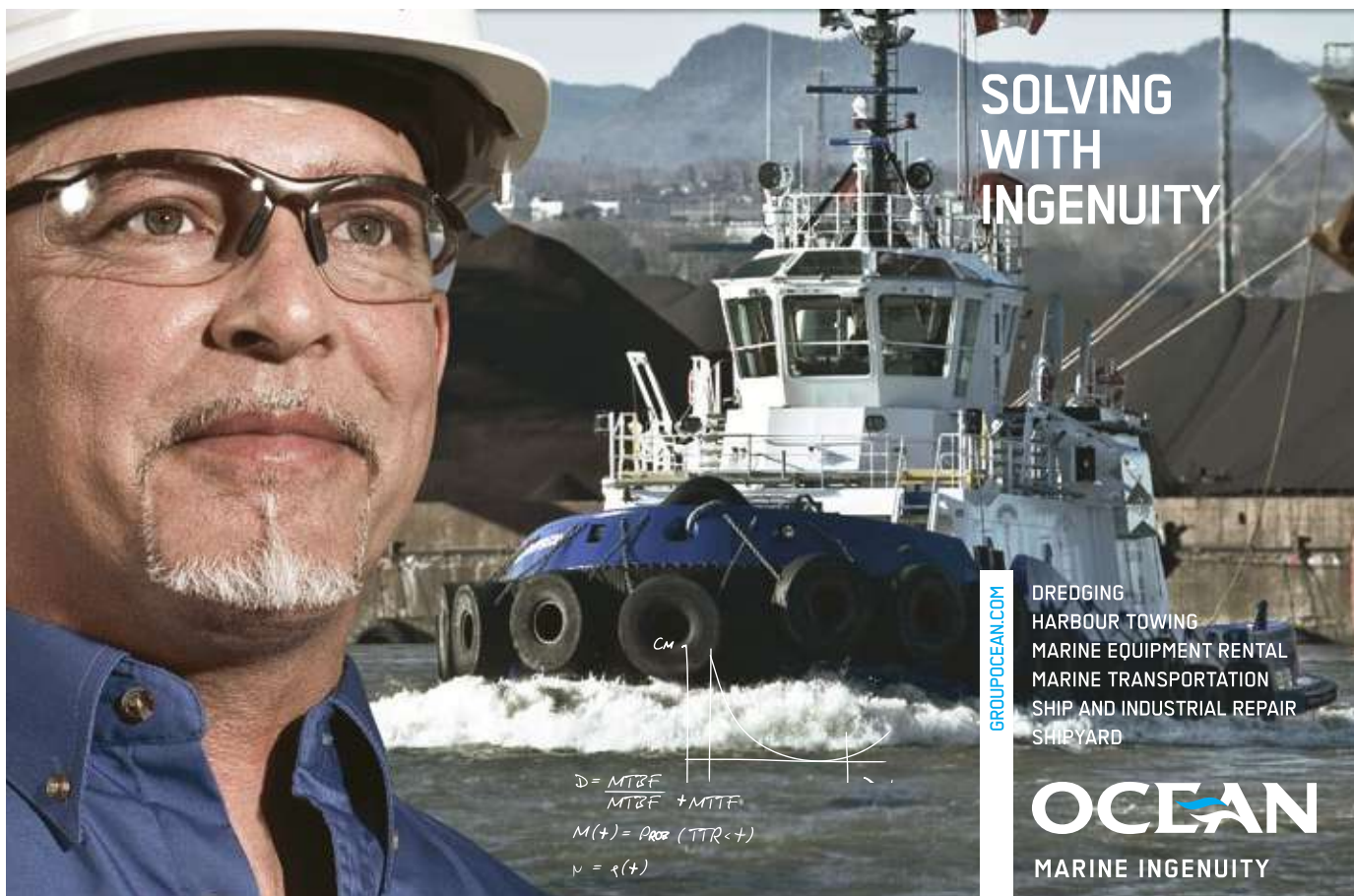
“Ten percent of the population doesn't know, 40% are friends, 40% are critical and more involved but can be convinced with facts and good arguments, and 10% don't even try.”

Onto Montreal in 2015

Playing host for the ACPA AGM and Annual Meeting next year will be the Port of Montreal. Dates are Sept.29-Oct. 1.

The ACPA Board also announced the appointment of Bernie Dumas, President and CEO of the Nanaimo Port Authority, as Chair for 2014-2015.

“Empowering ports is critical to the future economic growth of Canada,” he said, adding: “We have the opportunity now to pair Canada's 21st century trade agenda with 21st century trade efficiency.” 



SOLVING WITH INGENUITY

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

OCEAN
MARINE INGENUITY

GROUP OCEAN.COM

$D = \frac{MTBF}{MTBF + MTTF}$
 $M(t) = P_{ROB} (TTR(t))$
 $\nu = r(t)$



Grâce à l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, plusieurs milliards de dollars ont été investis par Ottawa, les gouvernements provinciaux et l'industrie dans les infrastructures d'accès aux deux principaux ports de la côte ouest du Canada, dans un terminal à conteneurs à Prince Rupert ainsi que pour améliorer l'accès routier et ferroviaire aux terminaux de l'inlet Burrard et de Deltaport à Vancouver de même qu'à celui de l'île Ridley à Prince Rupert.

The Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative has brought with it investments of billions of dollars by Ottawa, Provincial Governments and industry funding everything from infrastructure investments in transportation routes leading to Canada's two major West Coast ports, a container terminal in Prince Rupert and improved road and rail access to terminals in Vancouver's Burrard Inlet, Deltaport and Ridley Island at the Port of Prince Rupert.



VPA

Canada's Pacific Gateway

The next addition – a river ?

Porte canadienne du Pacifique

Le prochain ajout: un fleuve?

Leo Quigley

The 1375 kilometre long Fraser River is a critical water highway destined to play a key role to strengthen and protect Canada's Pacific Gateway through improved flood control and infrastructure investments to help increase traffic.

Le fleuve Fraser, long de 1 375 km, est une voie navigable essentielle. Il est destiné à jouer un rôle clé pour consolider et protéger la Porte canadienne du Pacifique, moyennant l'amélioration de la lutte contre les inondations et des investissements dans les infrastructures pour permettre l'augmentation du trafic.

Toutefois, l'Initiative, destinée à préparer le Canada à faire face à l'augmentation du commerce transpacifique prévue dans la prochaine décennie, n'est pas close pour autant. Le prochain ajout majeur au réseau de transport de la côte Ouest pourrait bien être un fleuve.

Un document de recherche préparé par la Chamber of Commerce de Richmond (C.-B.) alimente les discussions d'Ottawa, de la province, de l'industrie et des chambres des autres localités riveraines du Fraser. Le fleuve Fraser part

But, the initiative to prepare Canada for the increased Pacific trade that is anticipated over the next decade has not come to an end. The next major addition to the West Coast transportation network could well be a river.

A research paper prepared by the Richmond, B.C., Chamber of Commerce has become a topic of discussion by Ottawa, the Province, industry and other chambers in communities that touch the Fraser River



Leo Quigley

Seaspan ro-ro ferry leaving its terminal on Fraser River to deliver cargo to the Port of Nanaimo.

Un traversier roulier de Seaspan quitte son terminal sur le Fraser pour aller livrer une cargaison au Port de Nanaimo.

de Fraser Pass, traverse le sillon des Rocheuses jusqu'aux villes de Prince George et Williams Lake et au village de Boston Bar, franchit ensuite Hell's Gate vers les municipalités de Hope, Abbotsford et New Westminster pour aboutir enfin à Steveston Village situé à son embouchure, à l'endroit où il se jette dans le détroit de Georgia.

Dans ce parcours de 1 375 kilomètres, le fleuve traverse plusieurs juridictions, mais le document de recherche s'intéresse surtout au tronçon situé entre Hope d'une part et Steveston et Richmond d'autre part – la section que la Chamber of Commerce et le gouvernement considèrent comme une route maritime importante pour les exportations et importations de conteneurs et de marchandises en provenance et à destination du littoral du Pacifique.

Le rapport souligne: «Avant la fusion des ports du Lower Mainland en 2008, l'Administration portuaire du fleuve Fraser était la troisième plus importante entité portuaire du Canada pour les tonnages intérieurs, d'exportation et d'importation. L'impact de la fonction portuaire du bas Fraser se compare en importance à celui du trafic canadien sur la Voie maritime du Saint-Laurent pour les tonnages de fret annuels, l'emploi et tout particulièrement les salaires annuels.»

L'importance de la prévention des inondations

Toutefois, le document ne s'intéresse pas seulement au Fraser en tant que route maritime et élément éventuel du

that runs from Fraser Pass, through the Rocky Mountain Trench to the City of Prince George, to the City of Williams Lake and to Boston Bar, through Hell's Gate to the City of Hope, through Abbotsford and New Westminster and, finally, to Steveston Village at the mouth of the Fraser as it enters the Strait of Georgia.

During its 1,375 kilometre journey, the river passes through a number of jurisdictions, but the attention being paid to the river in the research paper focuses on the section from the City of Hope to Steveston and Richmond -the section that Chambers of Commerce and government are looking at as a major waterway for Pacific Rim export and import of containers and commodities.

The report points out that "Prior to the amalgamation of the Lower Mainland ports in 2008, the Fraser River Port Authority was the third largest port in Canada based on domestic, export, and import tonnage. The impact of the port function of the Lower Fraser is comparable in importance to the impact of Canadian traffic on the St. Lawrence Seaway, in terms of annual cargo tonnages, employment and particularly annual wages."

A case for improving flood control

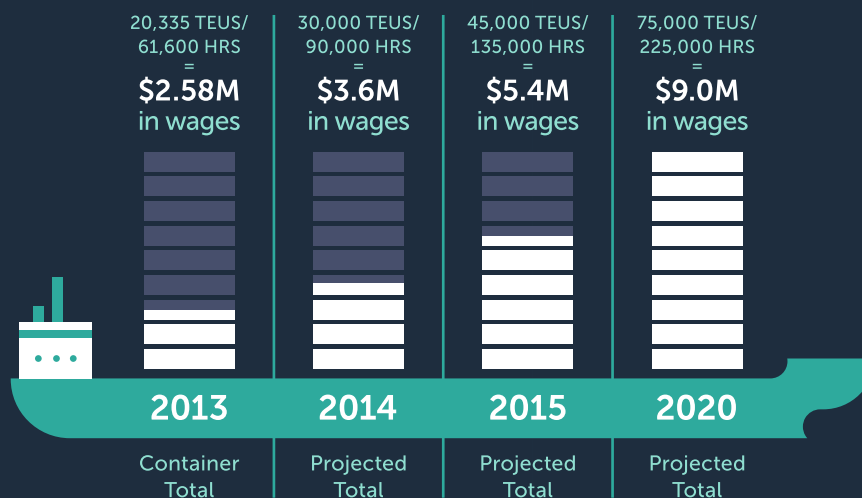
But, the focus isn't only on the Fraser as a water highway, and possibly part of the Asia-Pacific Corri-

LINKING VANCOUVER ISLAND'S ECONOMY

The **Nanaimo Port Authority's Short-Sea Shipping Initiative** with the Federal government is part of the **Asia Pacific Corridor Program** to create a competitive and effective method of linking **Vancouver Island** to **international** container traffic.

The NPA secured \$4.65 million from the **Federal Asia Pacific Gateway Initiative Program** to create an international ocean container operation connecting **Central Vancouver Island** and **key terminals in Vancouver**.

LABOUR & WAGES GENERATED PER TEU



Based on British Columbia Maritime Employers Association (BCMEA), calculating historical averages for long-shore labour in the container sector, approximately three hours of labour is generated for each TEU unit (20 foot equivalent).

TOP 50!

Nanaimo Port Authority has joined the ranks of the **Top 50 North American Ports in 2013** by TEU's. (Twenty Foot Equivalents - Container Units).

(source: AAPA, and Maritime Executive)



"The Solutions Port"

250-753-4146 // www.npa.ca

Corridor de l'Asie-Pacifique, il analyse aussi le risque très réel que ferait courir à l'infrastructure de transport maritime une importante inondation – éventualité qui n'est pas à écarter, compte tenu de l'élévation du niveau des océans.

Par exemple, le plus grand terminal à conteneurs du Canada a été aménagé sur des terres récupérées de la mer à Roberts Bank, à un jet de pierre de l'embouchure du Fraser, et on y accède par un corridor routier et ferroviaire construit sur la plaine inondable du Delta sud, laquelle est protégée par des digues. L'auteur du rapport, David Park, économiste indépendant à la Chamber of Commerce de Richmond et ancien économiste en chef du Vancouver Board of Trade, croit que ces digues ne suffiraient pas à protéger la région en cas d'inondation majeure; dans une telle éventualité, cette porte cruciale du Canada sur l'Asie serait fermée pendant une période indéterminée.

Selon M. Park, comme plus de 300 000 personnes vivent dans la plaine inondable et qu'un million d'autres devraient s'y ajouter d'ici 2040, la menace est tout simplement trop grave pour qu'on puisse l'ignorer.

Une inondation majeure serait dommageable pour les collectivités et les industries riveraines du Fraser ainsi que pour l'agriculture et la pêche. Si Deltaport, Westshore

dor, but the very real threat to the existing shipping infrastructure if major flooding should occur which – with rising ocean levels - is a possibility.

For example, Canada's largest container terminal sits on reclaimed land at Roberts Bank a stone's throw from the mouth of the Fraser and is accessed by a road and rail corridor built on the South Delta floodplain that is protected by dikes. But the author of the paper, David Park, an independent economist with the Richmond Chamber of Commerce and former Chief Economist for the Vancouver Board of Trade, says these dikes would be insufficient to protect the area if a major flood was to occur; thereby shutting down Canada's critical gateway to Asia for an undetermined period.

Mr. Park asserts that with over 300,000 people living within the flood plain and another million expected to arrive by 2040 the threat is simply too great to be ignored.

Flooding would have an impact on communities and industries along the Fraser as well as agriculture and fishing. The fact that Deltaport, Westshore Terminals (the largest coal handling facility on the West



Logs regularly seen on the north arm of the Fraser River.

On aperçoit régulièrement des billes sur le bras nord du Fraser.

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



The official opening in September of the Mufford Crescent overpass marked the completion of all nine Roberts Bank Rail Corridor projects, thereby connecting Deltaport Terminal, Canada's largest container terminal and a major coal facility, with North America's entire rail network.

From left to right at the ceremony at the Township of Langley were Langley Mayor Jack Froese, Abbotsford South MLA Darryl Plecas, Fleetwood-Port Kells MP Nina Grewal, Translink Executive Vice-President Bob Paddon, and Cliff Stewart from PortMetroVancouver.

L'inauguration officielle en septembre du saut-de-mouton de Mufford Crescent signifiait l'achèvement du dernier des neuf projets du Corridor ferroviaire de Roberts Bank Rail et le raccordement au reste du réseau ferroviaire nord-américain de Deltaport, plus grand terminal à conteneurs du Canada et installation charbonnière majeure.

On voit ici, de gauche à droite, à la cérémonie organisée au Township de Langley, le maire de Langley, Jack Froese, le MAL d'Abbotsford South, Darryl Plecas, la députée de Fleetwood-Port Kells, Nina Grewal, le premier vice-président de Translink, Bob Paddon, et Cliff Stewart de PortMetroVancouver.

Terminals (la plus importante installation de manutention de charbon de la côte ouest de l'Amérique du Nord) et Fraser Surrey Docks (un des deux plus grands terminaux de marchandises diverses de la côte Ouest du Canada) étaient fermés, cela porterait un dur coup aux exportations et importations du Canada. D'autres installations comme les autoports riverains seraient aussi touchés, ce qui tarirait les importations de machines et d'automobiles d'Asie et la plus grande gare maritime de la province ne serait pas épargnée.

Le rapport fait également ressortir qu'un examen des cartes établies à partir de photos satellites de la région du bas Fraser montre qu'il y a – ou y avait au moment où les

Coast of North America) and Fraser Surrey Docks (one of two major breakbulk terminals on Canada's West Coast) could be shut down would be a serious blow to Canada's import and export trade. Other facilities such as the autoports situated on the banks of the river would also be affected, stifling imports of all Asian-built automobiles and machinery as would the province's major ferry terminal.

The report also points out that: "A review of satellite photography mapping of the Lower Fraser River shows that there are, or were at the time of mapping, 47 forest industry facilities along this part of the river. These include a significant number of sawmills, as

photos ont été prises – 47 installations forestières sur cette section du fleuve. On y trouvait notamment un nombre considérable de scieries, des fabriques de bardeaux, une usine de placage-contreplaqué, une pulperie, un complexe papeterie-pulperie, des fabriques de copeaux, des installations de manutention de sciure et de copeaux de bois, des installations de chargement et de déchargement des barges, une aire d'entreposage du bois d'œuvre, des parcs de triage et d'entreposage des billes de bois ainsi que des aires de stockage de poteaux. Le fleuve est une voie de transport essentielle pour les matières premières et il permet l'expédition d'une bonne partie de la production des installations précitées. Sur de grands pans du littoral du fleuve entre le détroit de Georgia et Mission, on trouve des allingues qui retiennent plusieurs millions de tonnes de billes annuellement.

«Il y a aussi plusieurs petites scieries et des fabriques de bardeaux sur les rives du fleuve. La pulperie et le complexe pulperie-papeterie établis sur le fleuve ont une capacité totale de 174 000 tonnes de pâte par année; la capacité annuelle de production de papier de la pulperie-papeterie était de 76 000 tonnes.»

well as shake and shingle mills, a veneer/plywood mill, a pulp mill, a combined pulp and paper mill, wood chip mills, wood chip/sawdust handling facilities, barge loading and unloading facilities, lumber storage, log sorting/log storage yards, and pole yards. The river is a vital transportation link for the movement of raw material and shipment of much of the material produced by these facilities. Significant lengths of the shoreline of the river between Georgia Strait and Mission are taken up with moored log booms that contain several million tonnes of logs annually.

"There are also a number of smaller sawmills, as well as shake and shingle mills along the river. The pulp mill and the combination pulp and paper mill on the river have a total pulp capacity of 174,000 tonnes per annum; the paper capacity of the combined mill was 76,000 tonnes of annual output."

The report makes a compelling case for improving flood control measures along the Fraser, pointing out that at times of high winds accompanied by a high tide, portions of the diking network have already been breached.

DNV·GL

NAVIGATING COMPLEXITY



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

DNV GL global services:

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

CONTACT US

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

www.dnvgl.com

Selon le rapport, il est impératif d'améliorer les mesures de prévention des inondations sur le Fraser, d'autant plus que des vents forts en période de hautes marées ont déjà fait céder des portions du réseau de digues.

Le niveau des mers en hausse

Cette situation, combinée au fait que le niveau des mers est en hausse, confère un caractère urgent à la nécessité d'améliorer l'écoulement du fleuve entre Hope et Sand Heads.

La seconde raison pour investir dans le fleuve en tant que route de transport, c'est la rareté croissante de terrains à usage industriel disponibles pour les programmes d'expansion cruciaux de Port Metro Vancouver.

«Une partie de la stratégie que nous devons adopter consiste à contacter non seulement les gouvernements fédéral et provinciaux, mais aussi les chemins de fer et les autres industries pour qu'ils unissent leurs efforts car ils sont, à bien des points de vue, bien mieux placés que nous pour influencer les gouvernements fédéral et provinciaux, non seulement celui de la Colombie-Britannique mais aussi ceux des provinces des Prairies et de l'Ontario, car une bonne partie des marchandises qui transitent par Vancouver sont destinées à l'Ontario, même si certaines sont destinées aux États-Unis», a déclaré M. Park.

Et il a ajouté: «Robin Silvester, PDG de Port Metro Vancouver, a déclaré que le fleuve Fraser va être très important à long terme pour le Port, car celui-ci s'est approprié beaucoup de terrains sur le bas Fraser et se plaint de la rareté des terrains à usage industriel encore libres près du fleuve.»

Améliorer l'infrastructure de digues

Questionné sur l'organisme ou le ministère qui gèrerait les travaux pour améliorer le fleuve en vue d'une augmentation du trafic maritime et pour ajouter de digues additionnelles afin de protéger les industries riveraines, M. Park a répondu qu'il s'agirait d'une responsabilité partagée des gouvernements fédéral et provinciaux, et que la collaboration du Port et de l'industrie était nécessaire.

Selon le rapport: «Une des principales difficultés dans la gestion du bas Fraser, c'est la coordination de l'action des nombreux intervenants gouvernementaux et non gouvernementaux qui entretiennent ou gèrent le fleuve. Au moment de la rédaction du rapport, il y avait 15 administrations municipales et 29 groupes des Premières Nations sur les rives du bas Fraser et plus de 20 ministères provinciaux qui, soit s'occupaient de l'administration directe du bas Fraser, soit avaient un intérêt marqué pour l'utilisation et l'entretien de la voie de navigation. De plus, d'innombrables intervenants privés et publics tels Port Metro Vancouver, le CN et le CP, YVR et BC Hydro s'intéressent spécialement à la région du bas Fraser.»

Comme le souligne le rapport, il faudra un leadership efficace pour mobiliser toutes les parties intéressées afin d'en arriver à un plan de gestion proactif issu d'une vision à long terme. 

Sea levels on the rise

This fact, together with the fact that sea levels are on the rise lends urgency to the need for improvements to the flow of the river between Hope and Sand Heads.

The second incentive for investing in the river as a transportation route is the shrinking amount of industrial land for Port Metro Vancouver's critical expansion programs.

"Part of the strategy we have to follow is reaching out, not only to the federal and provincial governments, but to the railways, and other industries and getting them to make sure they come together, they're in a lot better position in many ways than we are to influence the federal and provincial governments, not only in British Columbia but in the Prairie Provinces and Ontario too, because a lot of materials get shipped through Vancouver – some to the U.S. – but a lot to Ontario," Mr. Park said.

And, he added, "Robin Silvester, President & CEO of Port Metro Vancouver, has said the Fraser River is going to be of substantial importance to the port in the long run and the port has picked up a lot of land along the lower part of the Fraser River and is really bemoaning the loss of industrial land along the river."

Boosting dike infrastructure

Asked what agency or department would manage the work of improving the river for additional ship traffic and adding additional dike infrastructure for the protection of industries along the river, Mr. Park said it would have to be a combination of the Federal and Provincial Governments and there would have to be collaboration with the port and industry.

The report says: "One of the main challenges in managing the Lower Fraser River is coordinating the many government and non-government stakeholders that maintain or manage the river. At the time of writing this report, there were 15 municipal governments and 29 First Nations groups along the banks of the Lower Fraser River, and over 20 provincial and federal ministries either involved in the direct administration of the Lower Fraser River, or with a significant interest in the waterway's sustained maintenance and use. Additionally, there are countless private/public stakeholders such as Port Metro Vancouver, CN and CP Rail, YVR and BC Hydro which have an invested interest in the Lower Fraser River."

As the report underlines, effective leadership is required to bring together all relevant stakeholders to form a proactive, long-term vision and management plan. 



With the recent handling of its first container vessel, the Port of Nanaimo has launched an exciting new chapter in its history.

La manutention d'un premier porte-conteneurs à Nanaimo ouvrait récemment un nouveau chapitre emballant de l'histoire du Port.

NPA

Port of Nanaimo handles first container ship

Le Port de Nanaimo reçoit son premier porte-conteneurs

Leo Quigley

Le plus grand port commercial de l'île de Vancouver, Nanaimo, recevait, le 19 août dernier son premier porte-conteneurs, qui sera suivi de beaucoup d'autres si la demande le justifie.

Auparavant, le terminal de Duke Point exploité par DP World de Dubaï recevait les trafics conteneurisés arrivant par barge du terminal Centerm de DP World à Vancouver.

Le navire en question, le **Westwood Pacific**, était chargé de conteneurs à destination du Japon et de la Corée. Le transporteur transpacifique Westwood Shipping Lines de Puyallup (WA), pense à établir un service express pour expédier du bois d'œuvre, de la pâte, de l'eau embouteillée et des matières recyclées vers l'Asie si les expéditeurs manifestent un intérêt suffisant à la suite de cet essai.

Le Port a récemment reçu d'Ottawa une contribution de 4,5 millions de dollars en vertu de l'Initiative du Corridor de l'Asie-Pacifique et cette somme servira à améliorer les installations de manutention. Un projet de déplacement du terminal à conteneurs de Duke Point au Quai général a

Vancouver Island's largest commercial port, Nanaimo, received its first container ship this past August 19, with more to follow, depending upon demand.

Previously the Duke Point terminal operated by Dubai-based DP World received container traffic by barge service from Centerm, DP World's Vancouver terminal.

The vessel, **M/V Westwood Pacific**, was loaded with containers destined for Japan and Korea. At present, transpacific carrier Westwood Shipping Lines, based in Puyallup, WA, plans to ship lumber, pulp, bottled water and recycling materials to Asia on an express service basis if enough interest is shown by shippers following the trial run.

The port recently received a \$4.5 million contribution from Ottawa as part of the Asia Pacific Corridor initiative and plans to invest these funds in upgrades to the port's container handling facilities. A proposed move of the container terminal from Duke Point to Assembly Wharf has been cancelled, Pamela Fry, Ter-

été annulé, a déclaré au *Maritime Magazine* Pamela Fry, gérante du terminal, et les opérations vont continuer à Duke Point.

M^{me} Fry dit qu'on s'attend à ce que le flux de conteneurs augmente progressivement avec la croissance de la population, mais elle prévoit aussi une augmentation des tonnages de divers et de colis lourds à cause des différents projets miniers et de GNL prévus.

La plupart des grands projets sur l'île sont actuellement des projets miniers, ou reliés à l'énergie propre (marémotrice et éolienne) et au bois d'œuvre-biocarburants.

La direction de DP World Vancouver et l'Administration portuaire de Nanaimo (APN) ont déclaré dans un communiqué: «Les deux parties visent la diversification et veulent aller de l'avant avec le transport courte distance de conteneurs en provenance et à destination de l'île de Vancouver.»

Westwood Shipping Lines, qui exploite un service de transport exclusif de marchandises diverses et de conteneurs vers l'Asie, évalue depuis un certain temps le marché de l'île de Vancouver. «Cette escale expérimentale, avec desserte expresse du Japon et de la Corée et service de collecte-distribution vers d'autres ports asiatiques, devrait déboucher sur un service régulier qui fournira aux fabricants de l'île de Vancouver la possibilité d'expédier leurs marchandises depuis Nanaimo», précise le communiqué de presse signé par DP World Vancouver et l'APN.

Selon Bernard Dumas, PDG de l'APN, cela montre que l'Administration peut offrir des liaisons océaniques concurrentielles vers les marchés mondiaux.

À l'heure actuelle, les trois postes du Port de Nanaimo servent à la manutention de 3,4 millions de tonnes par année de produits forestiers classiques, de sel et de kaolin. Le Port reçoit également les passagers de paquebots de croisière à un tout nouveau poste aménagé au Quai général. **M**

minal Manager, told *Maritime Magazine* and the facility will continue to operate from its present Duke Point location.

Ms. Fry said expectations are that the flow of containers through the port will gradually increase with population growth, but with various mining and LNG projects planned for the island she expects to see an increase in breakbulk and heavy lift traffic in the future.

Most large projects on the island at present are mining ventures, clean energy (tidal and wind power) and lumber/biofuels.

In a statement, DP World Vancouver management and the Nanaimo Port Authority said: "The two parties are looking at diversifying and pursuing commodities along with short sea shipping of containers to and from Vancouver Island."

Westwood Shipping Lines operates a dedicated breakbulk and container service to Asia, and has been evaluating the Vancouver Island market for some time. "This trial call, with express service to Japan, Korea and feeder service to other Asian ports, is expected to lead to a regular service, providing Vancouver Island manufacturers the option to ship their goods from Nanaimo," said the joint press release.

Bernie Dumas, President and CEO of the Nanaimo Port Authority, affirmed that this development "will prove that the NPA can offer competitive deep-sea connections to global markets."

The current commodities handled at the three berth Port of Nanaimo facilities consist of traditional forest products along with salt and kaolin, totaling some 3.4 million tonnes annually. The port also handles cruise ship passengers at a newly built berth at Assembly Wharf. **M**





This photo shows the section at Fraser Surrey Docks where a coal transfer terminal is scheduled to be completed in the fall of 2015.

Cette photo montre l'endroit à Fraser Surrey Docks où la construction d'un terminal de transbordement du charbon devrait être achevée à l'automne 2015.

PMV

Coal transfer terminal for Fraser Surrey Docks

Un terminal de transbordement du charbon pour Fraser Surrey Docks

Leo Quigley

Un événement digne de mention à Port Metro Vancouver, c'est l'approbation récente par le Port de la construction d'un terminal de transbordement du charbon de 15 millions de dollars à Fraser Surrey Docks sur le fleuve Fraser, malgré l'opposition des groupes environnementaux et de la Ville de Vancouver.

Le terminal, dont l'inauguration est prévue pour l'automne 2015, manutentionnerait annuellement jusqu'à 4 millions de tonnes de charbon thermique du bassin de Powder River livré par BNSF. Le charbon sera chargé sur des barges pour le transport à l'île Texada au nord de Vancouver où il sera transbordé sur des navires océaniques pour l'exportation.

En faisant l'annonce, Peter Xotta, VP, Planification et opérations, a déclaré: «La décision d'autoriser la construction du terminal à Fraser Surrey Docks n'a pas été prise à la légère. Notre processus d'examen du projet, nos consultations auprès des intervenants ainsi que les résultats validés

A significant development at Port Metro Vancouver recently was the port's approval of a \$15 million coal transfer terminal at Fraser Surrey Docks on the Fraser River, despite considerable opposition from the environmental community and the City of Vancouver.

Slated to be completed in the fall of 2015, the terminal would handle up to 4 million tonnes of Powder River Basin thermal coal annually from BNSF, loading it for barges bound for Texada Island, north of Vancouver, where it would be transferred to ocean vessels for export.

In making the public announcement, Peter Xotta, VP Planning and Operations said: "The decision to permit the proposed coal transfer facility at Fraser Surrey Docks was not one we took lightly. Through our comprehensive project review process, stakeholder consultation, as well as third-party

d'études environnementales et d'études de santé publique réalisées par des tiers nous ont amenés à conclure que le projet ne comportait pas de risques inacceptables et qu'il pouvait recevoir le feu vert.»

Les arguments des opposants étaient surtout fondés sur la perception de risques pour la santé des populations riveraines de la voie ferrée et le fait que l'utilisation du charbon en sidérurgie, très courante en Chine, accélère le réchauffement planétaire.

Ces mêmes arguments ont permis de bloquer la construction de terminaux charbonniers sur la côte ouest des États-Unis, ce qui a ultimement repoussé le charbon étasunien outre-frontière pour l'exportation par Westshore Terminals au sud de Vancouver, et à l'avenir, par Fraser Surrey Docks.

Cependant, même si les opposants ont pu bloquer les exportations de charbon aux États-Unis et les détourner vers le Canada, des statistiques récentes montrent que le charbon est de moins en moins utilisé en Chine. Les raisons n'en sont pas encore connues avec certitude, mais elles tiennent probablement au ralentissement en Chine, à des changements faits par l'industrie et à l'utilisation accrue de l'hydroélectricité.

En fait, la China National Coal Association, qui réclamait une augmentation d'un milliard de tonnes dans le marché chinois pour 2020, a radicalement changé son message en août et demande maintenant une réduction de 10 %. **M**

validated environmental and health studies, it was determined there are no unacceptable risks and the project could be permitted.”

Most of the opposition revolved around perceived health risks posed to people along the rail line and the fact that the use of coal for steel making, primarily by Chinese industry, is accelerating global warming.

These same arguments have been used to block the construction of coal terminals on the U.S. West Coast and have ultimately pushed U.S. coal across the border to be exported through Westshore Terminals south of the City of Vancouver and, in the future, Fraser Surrey Docks.

However, while the opposition has successfully blocked coal exports from the U.S. and moved them, instead, to Canada recent statistics show that the use of coal is slipping in China for undetermined reasons, but most likely due to the slowing economy in China, changes being made by industry and the added use of power generated by hydro dams.

In fact, the China National Coal Association that was calling for a billion tonne increase in the Chinese coal market by 2020 changed its message dramatically in August of this year to asking for a 10 percent reduction in coal supply. **M**



portalberniportauthority.ca



Port Alberni *

PATH-ways
Port Alberni Trans-Shipment Hub

PATH

Vancouver

Seattle

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



Study released for proposed container transshipment terminal in Alberni Inlet

Un terminal de transbordement de conteneurs dans l'inlet Alberni?

Leo Ryan

Spectacular Alberni Inlet is being proposed as a deepwater location on the West Coast for establishing a container terminal that could service ultra-large container ships.

C'est dans le grandiose inlet Alberni sur la côte Ouest que l'on propose de construire un terminal à conteneurs en eau profonde qui pourrait desservir les porte-conteneurs géants.

Leo Ryan

L'Administration portuaire de Port Alberni (APPA) achevait récemment une étude de faisabilité concernant l'implantation à Port Alberni d'un port de transbordement (PATH). Il s'agirait d'aménager dans l'inlet Alberni un nouveau terminal à conteneurs de 1,7 milliard CAD pour desservir des centres de distribution situés principalement sur les rives du fleuve Fraser et dans le Grand Vancouver. La livraison serait faite par barge.

«Nous pressentons des investisseurs possibles et des Chinois ont déjà manifesté de l'intérêt», a déclaré au *Maritime Magazine* Zoran Knezevic, PDG de l'APPA. Selon celui-ci, une fois le montage financier réalisé et le processus réglementaire franchi, la construction des infrastructures requises prendrait de six à huit ans.

Le nouveau terminal pourrait accueillir toutes sortes de bâtiments, des petites barges aux porte-conteneurs géants (ULCS) de 22 000 EVP dont la construction et l'entrée en service sont prévues d'ici dix ans.

Selon l'étude de faisabilité, le PATH permettrait de réduire de trois jours le temps de traversée des grands porte-conteneurs et d'éliminer l'équivalent de 14,5 millions de kilomètres-camions dans le Grand Vancouver, diminuant ainsi de 22 000 tonnes les émissions de CO₂.

La situation du PATH et la méthodologie logistique créent une vaste zone de chalandise allant de Squamish à Tacoma où les conteneurs seraient livrés le plus près possible des utilisateurs finaux. Ce modèle de transbordement

The Port Alberni Port Authority (PAPA) recently completed a Port Alberni Transshipment Hub (PATH) Feasibility Study to establish a greenfield C\$1.7 billion container terminal in the Alberni Inlet to serve distribution centers primarily located along the banks of the Fraser River in Greater Vancouver via barging.

“We are approaching potential investors and some interest has already been shown by Chinese investors,” Zoran Knezevic, President and CEO of the Port Alberni Port Authority told *Maritime Magazine*. He indicated that once a financing package was in place and the regulatory process also completed, it would take six to eight years for the complex infrastructure project to be constructed.

The new terminal would service vessels from the smallest barge up to the 22,000 twenty-foot equivalent unit (TEU) container ships. Such Ultra Large Container Ships (ULCS) are projected to be built and put into service within the next decade.

Among the features highlighted in the PATH study: three days sailing time savings for large container ships and 14.5 million kms fewer truck trips in Greater Vancouver leading to a reduction of 22,000 tons of CO₂ emissions.

The location and logistics methodology of PATH creates a vast catchment area stretching from Squa-

utilise l'infrastructure de transport la plus efficace, économique et écologique: les routes maritimes du détroit de Georgia, du détroit de Juan de Fuca, du Puget Sound, de la baie Howe et du Fraser.

Rendue publique le 12 août, l'étude a bénéficié de fonds de contrepartie d'Ottawa et d'une contribution des Premières Nations Huu-ay-aht.

Les résultats de l'étude couronnent des mois de préparation et de recherche exécutée par des experts réputés dans leurs spécialités respectives. Les domaines scrutés étaient la navigation, la chaîne d'approvisionnement maritime actuelle, la conception du terminal, les dépenses d'immobilisations et de fonctionnement ainsi que les impacts environnementaux et sociaux. «Les résultats de l'étude ont dépassé à tous égards nos attentes les plus optimistes», d'affirmer M. Knezevic.

Le président du conseil d'administration, Don Ferster, explique: «L'étude fait plus que corroborer notre conviction initiale qu'un nouveau port de transbordement de conteneurs dans l'inlet Alberni fournira plusieurs occasions génératrices de valeur économique et de résilience pour la Porte canadienne de l'Asie-Pacifique.» M. Ferster ajoute que le nouveau port permettra à la Porte de passer à un autre niveau et de rester concurrentielle pour les prochaines décennies.

Les Premières Nations Huu-ay-aht sont partenaires à part entière de l'APPA, car elles sont signataires d'un protocole d'entente pour collaborer à l'implantation d'un nouveau port en eau profonde de classe mondiale dans l'inlet Alberni où l'étude a examiné plusieurs sites possibles.

Les emplacements optimaux actuellement envisagés sont situés sur le territoire traditionnel des Premières Nations Huu-ay-aht, des terres visées par traité. «Comme l'étude de faisabilité l'a confirmé, ce projet peut énormément contribuer au bien-être de nos citoyens et de l'ensemble de la région», a déclaré le conseiller en chef Jeff Cook.

L'étude a été communiquée directement à la ministre fédérale des Transports, Lisa Raitt. La ministre a vivement encouragé les représentants de l'APPA à aller de l'avant après avoir pris connaissance des conclusions de l'étude.

Pour l'Administration portuaire de Port Alberni, il s'agit maintenant de poursuivre les discussions avec les hauts fonctionnaires fédéraux et les investisseurs éventuels qui ont déjà manifesté de l'intérêt pour les énormes possibilités qu'offre le PATH. **M**

to Tacoma and any point in between by bringing containers to end users' desired closest points. This transshipment model utilizes the most efficient, cost-effective and environmentally-friendly transportation infrastructure: the marine highways of Georgia Strait, Strait of Juan de Fuca, Puget Sound, Howe Sound and Fraser River.

Released on August 12, the study received matching funds from the federal government and a contribution from the Huu-ay-aht First Nations.

The results of the study culminated months of preparation and research by leading experts in their fields. Areas of analysis included navigation; current shipping supply chain; terminal design, capital and operational expenditure; and economic, environmental and social impacts. "The results of the study on every level exceeded our expectations of positive opportunity," stated Mr. Knezevic.

Chair of the Board, Don Ferster, explains "that the study more than validates our initial belief that a new container transshipment port in the Alberni Inlet provides a number of opportunities to create economic value and resiliency throughout the Asia Pacific Canada Gateway." Furthermore, Mr. Ferster adds that "the new port will allow the Gateway to advance to the next level and stay competitive for many decades to come."

The Huu-ay-aht First Nations is an integral partner with PAPA as they share a Protocol Agreement to work collaboratively towards the development of a new, world-class deep sea port in the Alberni Inlet. A number of locations throughout the Alberni Inlet were reviewed under the study.

The current optimal potential sites are located in Huu-ay-aht First Nations traditional territory or Treaty Settlement Lands. "As the feasibility study reaffirmed, this project holds great potential to unlock the wealth

of our Treaty lands for the benefit of our citizens and the region as a whole" stated Chief Councilor Jeff Cook.

The study has been shared directly with the Federal Minister of Transport, Lisa Raitt. Minister Raitt was very encouraging to PAPA representatives upon learning the key results of the Study.

Next steps for the Port Alberni Port Authority include additional discussions with senior government officials and potential investors who have already expressed interest in the tremendous opportunity of PATH. **M**



Zoran Knezevic, President and CEO of Port Alberni Port Authority.

Zoran Knezevic, président directeur-général de l'Association portuaire de Port Alberni.

Leo Ryan

Utilisation de l'alidade mécanique en eaux resserrées

Au début des années 1980, à la suite de plusieurs incidents survenus en eaux resserrées sous visibilité réduite, les enquêteurs maritimes ont commencé à recommander un procédé qui est aujourd'hui connu sous le nom de technique d'utilisation de l'alidade mécanique. Toutefois, comme le fait observer dans un ouvrage récent le Capt Alain Victor de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent (CPBSL), les problèmes n'ont pas tardé à surgir. «Les pilotes ont vite constaté que la plupart des systèmes radars étaient handicapés par des limitations et des erreurs mineures qui rendaient risquée l'utilisation de l'alidade mécanique en eaux resserrées, surtout sous visibilité réduite.» Le Capt Victor, qui travaillait comme instructeur sur simulateur au Centre de simulation et d'expertise maritime de Québec, a accepté à la suggestion d'un confrère pilote du Saint-Laurent de produire un guide virtuel sur la manière de compenser certaines erreurs radars qui empêchent l'utilisation sécuritaire de l'alidade mécanique en eaux resserrées. Cet ouvrage très instructif et bien illustré devrait être une lecture obligatoire pour les pilotes de toutes les régions du monde qui se servent de l'alidade mécanique.

En navigation maritime, le rôle premier du radar est de détecter, sous visibilité réduite, les navires à proximité de son propre bâtiment ou les obstacles tels que des terres émergées. Le radar est également beaucoup utilisé par bonne visibilité.

En cabotage, on trace une parallèle avec l'alidade mécanique à une distance précise permettant d'assurer que le navire ne s'approche jamais, disons, à moins de trois milles d'un obstacle dangereux. C'est une bonne façon de suivre l'évolution du navire.

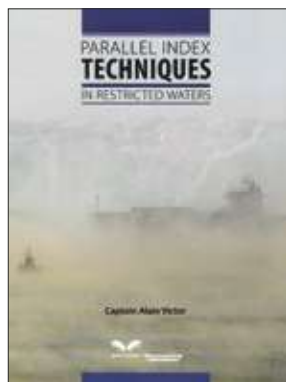
«Dans les zones de pilotage toutefois, note le Capt Victor, une parallèle tracée à une distance telle que votre navire ne soit jamais hors cap de plus de 0,03 milles (180') dans un chenal étroit est un moyen risqué de suivre l'évolution du navire – surtout si les erreurs possibles et limitations inhérentes du radar ne sont pas toutes rigoureusement prises en compte.»

Basé sur des observations faites par les pilotes du Saint-Laurent et reproduites sur leur simulateur de navigation, l'ouvrage est constitué de 36 chapitres traitant notamment des principes de l'utilisation de l'alidade mécanique, de la distorsion de largeur de faisceau et d'exemples pratiques de mauvais alignement.

Alain Victor
PARALLEL INDEX TECHNIQUES IN RESTRICTED WATERS
 Witherby Publishing Group
 Édimbourg, Écosse
 www.witherbys.com
 112 pages.
 ISBN 978-1-85609-620-1

Parallel index techniques in restricted waters

In the early 1980s, following a number of incidents in restricted waters under reduced visibility, maritime investigators began to promote the use of what became widely known as the parallel indexing technique. However, as Capt. Alain Victor from the Corporation of Lower St. Lawrence Pilots (CLSJP) observes in a recently-released book, problems soon arose. "Pilots quickly found that the majority of radar systems had small errors and limitations that prevented the safe use of the parallel index technique in confined waters, especially when visibility was restricted." Thus, Capt. Victor, who was working as a simulator instructor at the Maritime Simulation and Resource Centre in Quebec City, responded to a suggestion by a fellow St. Lawrence pilot to produce a virtual manual on how to compensate for certain radar errors that impair a safe use of the parallel index technique in restricted waters. This highly informative and well-illustrated book should be required reading for pilots anywhere in the world who use parallel index techniques.



In marine navigation, the chief goal of radar is to detect any vessels in the vicinity of a your ship or any obstacles such as land masses under reduced visibility. Radar is also used extensively in good visibility.

In coastal shipping, a parallel index line is set at a specific distance to ensure your ship will never be less than, say, three miles from the nearest danger. This an efficient way to monitor the ship's progress.

"However in pilotage waters," Capt. Victor points out, "a parallel index line that is set at a distance so that your ship will not be off course by more than 0.03 mile (180') in a narrow channel is a risky way to monitor the ship's progress – particularly if all the possible errors and inherent limitations of the radar have not been carefully assessed."

The result of observations made by the St. Lawrence pilots and reproduced on their navigation simulator, the book contains 36 chapters ranging from the principles of the parallel index technique to beam width distortion and practical examples of misalignment.

Alain Victor
PARALLEL INDEX TECHNIQUES IN RESTRICTED WATERS
 Witherby Publishing Group
 Edinburgh, Scotland
 www.witherbys.com
 112 pages.
 ISBN 978-1-85609-620-1

La page de l'AGGIMQ

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

www.aggimq.ca



Il y a quelques mois déjà, l'AGGIMQ a été contactée par le Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime (CSMOIM) pour que nous leur apportions notre aide afin de joindre une tranche particulière de la main-d'œuvre de l'industrie maritime. On voulait, au moyen d'un sondage, recueillir l'opinion d'un maximum d'officiers de navigation et de mécaniciens résidant au Québec, qui naviguent encore ou qui ont cessé de naviguer depuis moins de deux ans. Plus précisément, on voulait avoir plus d'information sur la situation de leur profession et sur les incitatifs et obstacles qu'ils ont rencontrés dans leur carrière.

Selon les dernières nouvelles, le CSMOIM est plus que satisfait de la réponse des personnes contactées via l'AGGIMQ ou par les autres organismes et compagnies de navigation qui ont aussi répondu à l'appel. Présentement ils sont à compiler et analyser les données; le CSMOIM compte rendre public le résultat de ce sondage dans les mois à venir. À tous ceux qui ont été contactés et qui ont répondu à l'appel, nous tenons à vous remercier. De par votre geste, vous avez aidé le CSMOIM à faire la promotion des métiers et des professions liés à l'industrie maritime.

Pour plus d'information sur le CSMOIM, nous vous invitons à visiter son site Internet à l'adresse suivante: <http://www.csmoim.qc.ca/Fr/Accueil.html>

L'assemblée générale et le banquet 2015 auront lieu au Centre des congrès de Lévis, le 21 février. Eh oui à Lévis, dans un hôtel tout neuf, spacieux et bien organisé pour nous recevoir.

Réservez cette date sur votre agenda! Nous vous attendons en grand nombre! Nous honorerons les promotions 55, 65 et 90 qui recevront respectivement leur bordée de diamant, d'or et d'argent. Et comme nous le faisons depuis quelques années, une salutation spéciale sera faite à ceux qui fêtent leur 10^e anniversaire de graduation (2005). De plus, nous encourageons les finissants de 2014 à venir se faire connaître du milieu maritime.

Nous lancerons l'invitation officielle pour cet événement ainsi que l'avis de renouvellement de votre cotisation annuelle au cours du mois de novembre prochain. Si vous acceptez de recevoir votre avis par courriel plutôt que par la poste, faites-le-nous savoir en nous écrivant à l'adresse suivante: info@aggimq.ca. Ce faisant, vous nous aidez à réduire les coûts reliés à ces envois et à améliorer l'efficacité de cette tâche administrative exécutée par des bénévoles. À tous les membres qui ont déjà adhéré à cette nouvelle option, nous tenons à vous remercier de votre participation.

Notez que ceux qui ne sont pas membres 2014 recevront par défaut leur invitation sous forme électronique. Les informations seront également disponibles sur notre site Internet.

Pour ceux qui ne l'ont pas encore fait, nous vous invitons à vous ouvrir un compte sur notre page Web, www.aggimq.ca.



On se souvient de l'ancien bâtiment de l'Institut, au 167 Saint-Louis...

Le vitrail qui ornait la porte principale a été récupéré et est maintenant exposé à l'entrée de l'IMQ.

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

Voie maritime : fret en hausse grâce aux exportations de céréales

Les cargaisons totales sur la Voie maritime du Saint-Laurent ont récemment dépassé les niveaux de 2013 malgré un début de saison particulièrement difficile dû à la couverture de glace exceptionnelle. Selon la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), le tonnage total

de fret a atteint 20 millions de tonnes du 25 mars au 31 août, une hausse de 3 % par rapport à la même période de l'année dernière.

La reprise vigoureuse a été alimentée par un bond des exportations canadiennes de céréales, la reconstitution des stocks de sel de voirie des municipalités des Grands Lacs

Grain exports driving Seaway cargo increase

Total cargo shipments on the St. Lawrence Seaway recently surpassed 2013 levels despite one of the most difficult starts to the shipping season in years due to exceptional ice coverage. According to the St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC), total cargo

tonnage from March 25 to August 31 reached 20 million tonnes, up 3 per cent over the same period last year.

The strong recovery has been fuelled by a surge of Canadian grain exports, increases in road salt inventories for Great Lakes municipalities and an influx



Paul Bessley

Shipments on the St. Lawrence Seaway have bounced back strongly after a difficult start of the season due to exceptional ice coverage.

Les expéditions par la Voie maritime du Saint-Laurent ont repris avec vigueur après un début de saison difficile dû à la couverture de glace exceptionnelle.

et l'afflux d'acier spécialisé et d'autres métaux destinés aux industries automobile et du bâtiment. Les matériaux de construction comme la pierre et le ciment étaient aussi en forte demande.

Bruce Hodgson, directeur du Développement des marchés à la CGVMSL, a déclaré: «Non seulement les expéditions par la Voie maritime ont-elles repris après un creux important en début d'année, mais elles ont désormais dépassé les niveaux de l'an dernier. L'expédition des nouvelles récoltes de céréales va débuter d'ici quelques semaines et devrait continuer à bon rythme pendant le reste de l'automne. Les cargaisons totales pour l'année devraient être supérieures à 2013.»

Cette saison, plus de 5 millions de tonnes de céréales – 86 % de plus que l'an dernier – ont été expédiées par la Voie maritime jusqu'à la fin d'août depuis des ports canadiens des Grands Lacs tels Thunder Bay, Hamilton, Windsor, Goderich, Owen Sound et Port Colborne. Thunder Bay, le plus grand port céréalier du réseau, est en voie de connaître sa meilleure année depuis 1997 après avoir

contribué au rattrapage des retards dans l'expédition d'énormes volumes de grains des Prairies.

Les expéditions de sel par la Voie maritime ont aussi augmenté de 30 % à 1,6 millions de tonnes, les mines canadiennes s'étant employées à reconstituer les réserves de sel de voirie des municipalités qu'un hiver exceptionnellement rigoureux avait épuisées.

Les tonnages de marchandises générales – y compris d'acier spécialisé importé, d'aluminium québécois et de cargaisons spéciales hors normes comme les machines ou les éoliennes – ont totalisé 1,5 million de tonnes, en hausse de 66 %.

De son côté, le Port de Toledo a enregistré un accroissement des envois de bobines d'acier depuis le Canada et l'Italie ainsi que des augmentations des cargaisons de vrac sec. Selon le directeur exécutif Vanta Coda, Duluth-Superior a mis plusieurs mois à rattraper le retard dû à la glace, mais la situation s'est considérablement améliorée au milieu de l'été.

of specialty steel and other metals for the automotive and construction industries. Construction materials such as stone and cement have also been in strong demand.

Bruce Hodgson, SLSMC Director of Market Development stated: "St Lawrence Seaway shipments have not only recovered after a major deficit at the start of the year but have now surpassed last year's levels. The new grain crops will begin shipping in the coming weeks and traffic is expected to be busy for the rest of the autumn. Our total shipments should end the year ahead of 2013."

More than 5 million tonnes of grain were shipped to the end of August from Canadian Great Lakes ports such as Thunder Bay, Hamilton, Windsor, Goderich, Owen Sound and Port Colborne via the Seaway this season – up 86 per cent over last year. Thunder Bay, the largest grain port on the system, is on track for its strongest

year overall since 1997 after playing an instrumental role in clearing a huge backlog of Prairie grain.

Salt shipments via the Seaway were also up by 30 per cent to 1.6 million tonnes as Canadian mines worked to replenish the reserves of municipalities that ran dry of road salt after last year's brutal winter.

General cargo tonnage – including specialty steel imports as well as Quebec aluminum and oversized project cargo like machinery or wind turbines – has topped 1.5 million tonnes, up 66 per cent.

For its part, the Port of Toledo experienced a rise in steel coil shipments from Canada and Italy in addition to increases in dry bulk shipments. It's taken several months for Duluth-Superior to catch up from an icy start, but by mid-summer cargo shipments had rebounded significantly, said Executive Director Vanta Coda.

CSL annonce des changements à la haute direction

Le président et chef de la direction du Groupe CSL, Rod Jones, annonçait récemment deux nominations dans son équipe de direction. Celles-ci vont contribuer à raffermir les compétences essentielles de CSL et à positionner l'entreprise pour l'avenir. Les deux nominations prennent effet le 1^{er} janvier 2015.

Louis Martel, l'actuel président de Canada Steamship Lines, occupera le poste de président de CSL International. Allister Paterson, qui possède une vingtaine d'années d'expérience dans l'industrie

des transports, se joindra à CSL en qualité de président de Canada Steamship Lines.

Dans ses nouvelles fonctions, M. Martel chapeautera les divisions internationales de CSL, soit CSL Americas, CSL Europe, CSL Asia, CSL Australia et CSL Transhipment. Il restera rattaché au bureau de Montréal.

M. Martel conservera également ses responsabilités à l'échelle du Groupe à l'égard des programmes suivants: Sécurité et SafePartners, Technologies environnementales et Innovation, Développement

CSL announces top corporate changes

CSL Group President and CEO Rod Jones recently announced two appointments on its leadership team that will serve to strengthen CSL's core competencies and position the company for the future. Both appointments are effective on January 1, 2015.

Louis Martel, currently President of Canada Steamship Lines, will assume the position of President, CSL International. With over 20 years experience in the transportation industry, Allister Paterson will be

joining CSL as President of Canada Steamship Lines.

In his role, Mr. Martel will be responsible for the leadership of CSL's international divisions, namely CSL Americas, CSL Europe, CSL Asia, CSL Australia and CSL Transhipment. He will continue to be based in Montreal.

Mr. Martel will also retain his Group-wide responsibilities as head of the following programs: Safety and SafePartners, Environmental Technologies and Innovation, Sus-

durable et Application des règlements, Gestion mondiale des navires et Services techniques mondiaux.

Au cours de son mandat de président de Canada Steamship Lines, M. Martel a contribué à favoriser une culture fondée sur la sécurité, la confiance, le respect et la collaboration. «Fort de ses antécédents confirmés en matière de leadership opérationnel, de développement stratégique et de formation d'équipe, il dispose de l'expérience et des compétences requises pour mener nos activités internationales dans une nouvelle phase stimulante de croissance et d'expansion», peut-on lire dans un communiqué de presse daté du 12 septembre.

M. Martel est entré à CSL comme architecte naval en 1997. En 2003, il a été nommé directeur des Opérations techniques à CSL Americas avant d'être promu vice-président, Opérations techniques, en 2006. Il était

président de Canada Steamship Lines depuis 2012.

M. Paterson était, jusqu'à récemment, vice-président principal de la Division commerciale de Finnair. Avant de se joindre à Finnair, il était président et chef de la direction de Seaway Marine Transport. Il avait auparavant occupé des postes de cadre à Pacific Western Airlines (devenue par la suite Lignes aériennes Canadien), Air New Zealand et Air Canada.



Allister Paterson

CSL

tainability and Regulatory Compliance, Global Ship Management, and Global Technical Services.

During his tenure as President of Canada Steamship Lines, Mr. Martel has been instrumental in fostering a CSL culture based on safety, trust, respect and collaboration. "With his proven record of operational leadership, strategic development and team building, Mr. Martel

brings the experience and expertise required to lead CSL's international operations in an exciting new phase of growth and development," stated a press release on Sept. 12.

Mr. Martel joined CSL as Naval Architect in 1997, and transferred to CSL Americas as Director, Technical Operations in 2003. He was promoted to Vice-President, Technical Operations in 2006, and President of Canada Steamship Lines in 2012.

Mr. Paterson was most recently Senior Vice President of Finnair's Commercial Division. Prior to joining Finnair, he was President and CEO of Seaway Marine Transport. He occupied previous executive posts at Pacific Western Airlines (predecessor of Canadian Airlines), Air New Zealand and Air Canada.



Louis Martel

CSL

Le Nunavik de Fednav, premier navire à transporter une cargaison arctique par le Passage du Nord-Ouest

Le brise-glaces le plus moderne de Fednav, le **Nunavik**, est un des premiers vraquiers à naviguer d'un bout à l'autre du Passage du Nord-Ouest et le premier à le faire sans escorte. Parti le 19 septembre de Baie-Déception dans le nord du Québec, le

navire de 31 700 tps transporte une cargaison de concentré de nickel destinée au Port de Bayuquan, dans la province du Liaoning, en Chine. L'arrivée estimée au port chinois est le 18 octobre.

En choisissant le Passage du Nord-Ouest, plutôt que

Fednav's Nunavik first to carry Arctic cargo through the Northwest Passage

The **Nunavik**, Fednav's most modern icebreaking ship is one of the first commercial vessels to transit the Northwest Passage completely and the first to do so unescorted with an Arctic cargo. The 31,700-DWT bulk carrier sailed

September 19, 2014 from Deception Bay in Northern Québec carrying a cargo of nickel concentrate bound for the port of Bayuquan, Liaoning Province, China. Estimated time of arrival at the Chinese port is October 18.



Tim Keane/Fednav

*By favouring the Northwest Passage over the regular Panama Canal route for a nickel shipment to China this fall, the **Nunavik** will save roughly 20 days of sailing costs.*

En empruntant cet automne le Passage du Nord-Ouest au lieu de la route habituelle par le canal de Panama pour le transport d'une cargaison de nickel en Chine, le **Nunavik** économisera 20 jours de dépenses de navigation.

l'itinéraire habituel par le canal de Panama, le **Nunavik** va faire économiser quelque 5 000 milles nautiques (9 400 km) ou 20 jours de navigation et éviter plus de 1 300 tonnes de gaz à effet de serre.

Le navire est assisté par une équipe d'experts en navigation dans les glaces de Fednav et de sa filiale, Enfotec. Il recevra régulièrement des cartes de glace, notamment des images satellitaires en temps réel et utilisera Icenav^{MD}, le système embarqué de navigation, exclusif à Enfotec, qui permet de rendre le transit plus sécuritaire et efficace.

«Fednav est fière d'avoir conçu ce navire remarquable et organisé le premier voyage commercial indépendant à travers du Passage du Nord-

Ouest.» a déclaré Paul Pathy. «C'est grâce aux compétences extraordinaires de l'équipe de Fednav, de l'équipage du navire et de sa technologie de pointe que nous pouvons entreprendre ce voyage en toute confiance.»

En septembre dernier, le **Nordik Orion**, exploité par Nordik Bulk Carriers du Danemark, a livré du charbon de Colombie-Britannique de Port Metro Vancouver à la Finlande par le Passage du Nord-Ouest. Il a été escorté une partie du chemin par un brise-glaces lourd canadien, le **Louis S. St-Laurent**.

Pour suivre la traversée du **Nunavik**, visitez le <http://www.fednav.com/fr/voyage-nunavik>

By favouring the Northwest Passage over the regular Panama Canal route, the **Nunavik** will save roughly 5,000 nautical miles (9,400 km) or 20 days of sailing and therefore more than 1,300 tonnes of greenhouse gas emissions.

The vessel is supported by shore-based team of experienced Arctic operators and ice navigation specialists from its subsidiary, Enfotec. The vessel will receive regular ice charts including real-time satellite imagery in order to operate Enfotec's proprietary onboard ice-navigation system, IcenavTM, further enabling safe and efficient transit.

«Fednav is proud to have designed this remarkable

ship and to plan the first independent commercial voyage through the Northwest Passage,» said Paul Pathy. «It is through the extraordinary capabilities of the Fednav team, the ship's crew, and its world-leading technology that we can undertake this journey with confidence.»

Last September, the **Nordik Orion** operated by Denmark's Nordik Bulk Carriers delivered British Columbia coal from Port Metro Vancouver to Finland via the NWP. It was escorted part of the way by a Canadian heavy icebreaker, the **Louis S. St-Laurent**.

To follow the **Nunavik** in this crossing, visit <http://www.fednav.com/en/voyage-nunavik>





Chantier Davie

*The **Cecon Pride** has been described by Davie CEO Alan Bowen as “the most complex commercial vessel ever built at a North American shipyard.”*

Selon le chef de la direction de la Davie, Alan Bowen, le **Cecon Pride**, est le «le navire commercial le plus complexe jamais construit dans un chantier nord-américain».

Davie livre le **Cecon Pride**

Chantier Davie Canada inc. a livré le **Cecon Pride**, un navire polyvalent de construction en haute mer, à la compagnie norvégienne de services pétroliers Cecon Shipping. Il s'agit d'une étape importante dans l'histoire du chantier maritime de Lévis (QC) – le plus gros du Canada – qui a connu dernièrement des années difficiles.

«Il s'agit du navire commercial le plus complexe jamais construit dans un chantier maritime nord-américain», a déclaré Alan Bowen, chef de la direction de Chantier Davie Canada. «C'est également le plus grand navire construit au Canada depuis plus de 25 ans», a-t-il ajouté.

«La nouvelle direction de Davie a tenu ses promesses», a déclaré le 25 août le président du conseil de Cecon, Riulf Rustad.

Le premier contrat du navire – loué à l'entrepreneur italien Micoperi et rebaptisé **Micoperi Pride** – le conduira en Méditerranée pour exécuter des travaux de construction pour ENI, une importante société énergétique intégrée italienne.

Deux autres navires semblables au **Cecon Pride** sont actuellement construits à la Davie, ce qui occupera plus de 1 000 travailleurs pendant 2 ans. Les bâtiments de 130 mètres de longueur et de 10 000 TPL sont conçus pour remplir des rôles très divers.

Davie delivers **Cecon Pride**

Chantier Davie Canada Inc. has delivered the **Cecon Pride**, a multipurpose offshore construction vessel, to Cecon Shipping, a Norwegian oilfield services enterprise. It marks a milestone in the history of the Lévis, QC shipyard – Canada's largest – which has gone through difficult times in recent years.

“This ship is the most complex commercial vessel to have ever been built at a North American shipyard,” said Davie CEO Alan Bowen. “It's also the largest vessel built in Canada in over 25 years.”

“The new management at Davie has deliv-

ered on its promises,” stated Cecon Chairman Riulf Rustad on August 25.

The first contract for the vessel, which has been renamed **Micoperi Pride**, is for Italian contractor Micoperi to do construction work in the Mediterranean for ENI, a prominent Italian integrated energy enterprise.

Two more ships of the same design are to be built at Davie by more than 1,000 shipbuilding workers over the next two years. The 130-metre long, 10,000 DWT vessels are designed to perform a wide variety of functions.



ACPA

Signing the Memorandum of Understanding were, from left to right, Green Marine Executive Director David Bolduc, ACPA President Wendy Zatylny, AAPA President Kurt Nagle, and Green Marine President Raymond Johnston.

On voit ici, à la signature du protocole d'entente, de gauche à droite, le directeur général de l'Alliance verte David Bolduc, la présidente de l'AAPC Wendy Zatylny, le président de l'AAPA Kurt Nagle et le président de l'Alliance verte Raymond Johnston.

Signature d'un protocole d'entente entre l'Alliance verte et l'AAPC

L'Alliance verte et l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) ont récemment signé un protocole d'entente afin d'unir leurs efforts pour réduire l'empreinte environnementale de l'industrie maritime et inciter celle-ci à améliorer systématiquement sa performance environnementale.

Le document a été signé l'été dernier à Saint John (N.-B.) au colloque annuel de l'Alliance verte, GreenTech 2014. Il servira de cadre à la promotion du programme environnemental de l'Alliance verte et au renforcement de la collaboration dans des initiatives connexes.

L'AAPC et l'Alliance verte vont unir leurs efforts pour encourager l'adhésion des exploitants de terminaux et des ports membres de l'AAPC au programme environnemental de l'Alliance verte.

«Cette entente témoigne de la préoccupation constante des administrations portuaires à l'égard du développement durable», a déclaré la présidente de l'AAPC, Wendy Zatylny. «Elle va nous permettre de travailler ensemble à la mise au point de mesures

et d'outils additionnels pour améliorer la performance environnementale de l'industrie.»

«L'Alliance verte est impatiente de collaborer étroitement avec l'AAPC pour favoriser le développement du programme environnemental et obtenir l'adhésion de nouvelles compagnies à l'Alliance verte», a ajouté le président de la Corporation de gestion de l'Alliance verte, Raymond Johnston.

Les deux organisations veulent établir une relation de travail fructueuse grâce à cette entente et à cette fin, elles ont échangé leur droit d'adhésion respectif. L'Alliance verte obtient le titre de supporteur de l'AAPC et l'AAPC devient, de son côté, membre de la Corporation de gestion de l'Alliance verte.

Dans la dernière année, l'Alliance verte a signé, avec l'American Association of Port Authorities et l'Association des administrations portuaires canadiennes, des ententes pour promouvoir le développement durable dans les ports, ce qui montre bien que l'industrie portuaire nord-américaine se préoccupe vraiment de la protection de l'environnement.

Green Marine and ACPA sign Memorandum of Understanding

Green Marine and the Association of Canadian Port Authorities (ACPA) recently entered into a Memorandum of Understanding with the goal of jointly expanding efforts to reduce the marine industry's environmental footprint and encourage the industry to continuously improve its environmental performance.

The MoU was signed this past summer during Green Marine's annual conference, GreenTech 2014, in Saint John New Brunswick. The agreement will serve as a framework for the advancement of the Green Marine Environmental Program and increased collaboration on related initiatives.

ACPA and Green Marine will also be working together to expand the participation of both ACPA member ports and terminal operators in the Green Marine Environmental Program.

"This agreement reflects the port authorities' continued commitment to environmental sustainability," said ACPA President, Wendy Zatylny. "With this agreement, we will work together

to develop additional tools and measures to strengthen the industry's environmental performance."

"Green Marine looks forward to working closely with ACPA to advance the development of the environmental program and recruit additional companies to participate in Green Marine" said Green Marine Management Corporation President, Raymond Johnston.

Both Green Marine and ACPA are seeking to establish a productive working relationship under the MoU. To that end, they've exchanged memberships, with Green Marine being a Supporter of ACPA and ACPA, in turn, now an association member of the Green Marine Management Corporation.

In the past year, Green Marine has signed agreements to advance environmental sustainability in ports with both the American Association of Port Authorities and the Association of Canadian Port Authorities confirming the commitment of the north american port industry to protecting the environment.



Spliethoff

There has been an auspicious start to the first liner container service between Europe and the Great Lakes in several decades.

Les débuts augurent bien pour le premier service régulier de transport conteneurisé à relier l'Europe et les Grands Lacs depuis plusieurs décennies.

Un deuxième navire pour la liaison Cleveland-Europe Express

Le Port de Cleveland et le Groupe Spliethoff d'Amsterdam ont annoncé récemment leur intention commune d'ajouter un second navire par mois au Cleveland-Europe Express (CEE), seul service régulier de transport océanique express de marchandises diverses et de conteneurs entre l'Europe et un port des Grands Lacs.

«Nous sommes extrêmement heureux d'annoncer notre intention d'ajouter un deuxième navire au CEE dès la prochaine saison, voire même plus tôt, pour mieux répondre aux besoins du segment conteneurs qui requiert des départs plus fréquents», a déclaré Will Friedman, PDG du Port de Cleveland le 18 septembre.

Avec deux navires, le CEE va offrir des départs réguliers toutes les deux semaines à partir d'Anvers et de Cleveland.

On a aussi annoncé la nomination d'un nouveau manutentionnaire pour le CEE à Cleveland. C-Port Maritime, entreprise sœur de Valport, exploitant de terminal au Port de Valleyfield sur le Saint-Laurent au Québec, exploite

désormais le terminal pour le CEE au Port de Cleveland.

«Valport dessert nos navires depuis des années au Port québécois de Valleyfield; il s'agit d'une entreprise expérimentée et digne de confiance», a déclaré Bart Peters, directeur du département atlantique de Spliethoff.

Le CEE fonctionne depuis avril avec un seul navire, le **Fortunagracht**. Il fournit aux expéditeurs des solutions de transport maritime adaptées et de meilleurs temps de transit porte-à-porte entre l'Europe et le centre de l'Amérique du Nord.

«Nous avons établi le CEE comme une solution valable et économique pour le transport de marchandises diverses et de colis lourds», a dit M. Peters. «Désormais, avec un second navire, nous sommes en mesure d'offrir une option très attrayante aux expéditeurs de conteneurs. Les avantages d'une liaison entièrement maritime avec le Midwest, associés à nos possibilités de transbordement à Anvers vers le reste de l'Europe et du monde, font en sorte qu'il s'agit d'une solution très puissante.»

Second vessel to boost Cleveland-Europe Express

The Port of Cleveland and Amsterdam-based Spliethoff Group recently announced their mutual intent to add a second monthly vessel to the Cleveland-Europe Express (CEE), the only scheduled ocean service for containerized and breakbulk freight operating between Europe and a Great Lakes port.

"We are extremely pleased to announce our intent to add a second sailing to the CEE starting next season or perhaps sooner to better accommodate the needs of the containerized segment of the market, which requires more frequent sailings," said Will Friedman, CEO of the Port of Cleveland, on September 18.

With two ships, the CEE will offer regularly scheduled departures every two weeks from both Antwerp and Cleveland.

Also announced was the appointment of a new stevedore for CEE in Cleveland. C-Port Maritime, a sister operation to Valport, terminal operator at the Port of Valleyfield on the Saint

Lawrence River in Quebec, is now the terminal operator for the CEE at the Port of Cleveland.

"Valport has serviced our ships for many years at the Port of Valleyfield in Quebec, so they are an experienced and trusted stevedore," said Bart Peters, Director Atlantic Department, Spliethoff Group.

The CEE has been operating since April with one ship, the **Fortunagracht**. It is providing shippers with customized shipping solutions and faster door-to-door transit times between Europe and the North American heartland.

"We have established the CEE as a legitimate, cost effective alternative for the breakbulk and heavy lift market," said Mr. Peters. "Now with the second ship, we can offer a very attractive option for container shippers. The advantages of an all-water service to the U.S. Midwest, combined with our transshipment connections in Antwerp throughout Europe and the world, make this a very powerful alternative."

Recul d'Omnitrax concernant le transport de brut à Churchill

Omnitrax a récemment décidé de mettre les freins à un projet controversé de transport de pétrole brut par sa ligne ferroviaire du nord au Port de Churchill dans la baie d'Hudson. Le projet était vigoureusement combattu par le gouvernement du Manitoba, les environnementalistes et les communautés autochtones.

Merv Tweed, président d'Omnitrax Canada qui exploite le Port, a indiqué en août que la compagnie prévoyait une autre saison record de transport maritime de céréales et autres marchandises. En 2013, 600 000 tonnes de céréales ont transité par le port pour l'exportation.

Selon M. Tweed, compte tenu de l'augmentation de volume de l'an dernier, les cibles sont plus hautes cette année et elles seront encore relevées

l'an prochain. Il a ajouté qu'il était important de donner la priorité aux céréales.

Il a admis que les consultations menées dans la collectivité ont été «un facteur important» dans la décision d'abandonner le projet jusqu'à nouvel ordre. «Nous les avons écoutés; je partage certaines de leurs inquiétudes», a-t-il ajouté.

La voie verrière est posée sur du pergélisol instable et plusieurs déraillements y ont entraîné périodiquement la suspension des services de transport de passagers et de marchandises.

Selon les plus récentes données du Bureau de la sécurité dans les transports du Canada, il y a eu 63 incidents – majoritairement des déraillements – sur la ligne de la baie d'Hudson de 2003 à 2012.

Omnitrax backs off Churchill crude oil project

Omnitrax recently decided to put the brakes on a controversial project to transport crude oil across its northern rail line to the Port of Churchill on Hudson Bay. The proposal had drawn strong objections from the Manitoba government, environmentalists and aboriginal communities.

Merv Tweed, President of Omnitrax Canada, which operates the port, indicated in August the company was expecting another record shipping season from grain and other commodities. In 2013, some 600,000 tonnes of export grain were handled.

After increasing volume last year, Mr. Tweed said “targets are higher this year and they'll be

higher again next year. I think that it's important that we focus on the grain side of it.”

He added that community consultations were “important factors” in the decision to shelve the plan until further notice. “We listened to them – I share some of their concerns.”

The rail line on challenging, unstable permafrost terrain has suffered derailments that have periodically forced the suspension of freight and passenger services.

The latest figures from the Transportation Safety Board of Canada show there were 63 incidents – largely derailments – on the Hudson Bay rail line between 2003 and 2012.

Lancement du projet SmartATLANTIC

Le gouvernement fédéral, la province du Nouveau-Brunswick et plusieurs autres partenaires ont annoncé à la mi-août l'octroi d'une aide financière pour le projet de bouée SmartATLANTIC à Saint John. Ce projet est destiné à améliorer l'efficacité, la sécurité et la gérance environnementale du transport maritime dans la baie de Fundy. La région du Port de Saint John et de la baie de Fundy est l'une des quatre zones au pays où la circulation de navires-citernes est la plus dense.

Dans la foulée des mesures déjà prises pour renforcer le système de sécurité des navires-citernes du Canada, ce projet contribuera à moderniser le réseau de navigation maritime canadien en fournissant en temps réel des données météorologiques et hydrologiques précises. Ces données serviront à l'établissement de prévisions à haute résolution des

conditions météorologiques et du régime des vagues, ainsi qu'à des activités de recherche scientifique.

La bouée aidera également à réduire le risque d'incidents et à prévenir les déversements d'hydrocarbures, en plus de favoriser dans la région le commerce maritime de produits énergétiques comme le gaz naturel liquéfié (GNL) et les produits pétroliers.

Le coût total du projet est d'environ 417 000 \$; Transports Canada versera une contribution maximale de 185 000 \$ provenant du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers.

Les coûts de fonctionnement et d'entretien annuels du projet seront assumés à parts égales par l'Administration de pilotage de l'Atlantique, Canaport LNG, Irving Oil et l'Administration portuaire de Saint John.

SmartATLANTIC buoy project launched

The federal government, the province of New Brunswick and several other partners announced in mid-August funding for the SmartATLANTIC Saint John buoy project for improving the efficiency, safety and environmental stewardship of marine transportation in the Bay of Fundy. The Saint John Harbour and the Bay of Fundy area is one of the top four tanker traffic zones in Canada.

In line with existing measures to strengthen Canada's tanker safety system, the project will help to further modernize the marine navigation system by providing accurate and real-time meteorological/hydrological data that will be used to produce high-

resolution forecasts of weather and sea conditions as well as for scientific research.

SmartATLANTIC will help to minimize the potential for incidents, reduce the risk of an oil spill, and support the region's ship-based trade in energy products such as liquefied natural gas and petroleum.

Total cost of the project is about \$417,000, with Transport Canada contributing up to \$185,000 under the Gateways and Border Crossings Fund.

Annual operating and maintenance costs will be equally covered by the Atlantic Pilotage Authority, Canport LNG, Irving Oil and the Saint John Port Authority.

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

9 au 13 NOVEMBRE

AAPA Annual Convention

Hyatt Regency Houston

Houston, TX, USA

www.aapa-ports.org

15 au 19 NOVEMBRE

NITL Conference & Exhibition

Broward County Convention Center

Fort Lauderdale, FL, USA

www.nitl.org

19 et 20 NOVEMBRE

Conférence Autoroute H₂O

Toronto Marriott Airport Hotel

Toronto, ON, Canada

hwyh20-conferences.com

5 DÉCEMBRE

Diner annuel du Grunt Club

Bonaventure Hilton de Montréal

Montréal, QC, Canada

www.gruntclub.org

9 et 10 DÉCEMBRE

JOC Port Performance Conference NA

Newark, NJ, USA

www.joc.com/events

16 JANVIER

Annual Marine Club Dinner

Fairmont Royal York Hotel

Toronto, ON, Canada

sectreas@themarineclub.org

28 et 29 JANVIER

Cargo Logistics Canada Conference & Expo

Vancouver Convention Center

Vancouver, BC, Canada

www.cargologisticscanada.com

20 FÉVRIER

Banquet annuel des Armateurs du Saint-Laurent

Château Frontenac

Québec, QC, Canada

Anne-marie.desmeules@asl-als.org

1 au 3 MARS

Warming of the North

Ottawa Convention Center

Ottawa, ON, Canada

transport_institute@umanitoba.ca

1 au 4 MARS

15th TPM Conference

Long Beach, CA, USA

www.joc.com/events

NOVEMBER 9-13

AAPA Annual Convention

Hyatt Regency Houston

Houston, TX, USA

www.aapa-ports.org

NOVEMBER 15-19

NITL Conference & Exhibition

Broward County Convention Center

Fort Lauderdale, FL, USA

www.nitl.org

NOVEMBER 19-20

Highway H₂O Conference

Toronto Marriott Airport Hotel

Toronto, ON, Canada

hwyh20-conferences.com

DECEMBER 5

Annual Grunt Club Dinner

Montreal Bonaventure Hilton

Montreal, QC, Canada

www.gruntclub.org

DECEMBER 9-10

JOC Port Performance Conference NA

Newark, NJ, USA

www.joc.com/events

JANUARY 16

Annual Marine Club Dinner

Fairmont Royal York Hotel

Toronto, ON, Canada

sectreas@themarineclub.org

JANUARY 28-29

Cargo Logistics Canada Conference & Expo

Vancouver Convention Center

Vancouver, BC, Canada

www.cargologisticscanada.com

FEBRUARY 20

St. Lawrence Shipoperators Annual Banquet

Chateau Frontenac

Quebec City, QC, Canada

Anne-marie.desmeules@asl-als.org

MARCH 1-3

Warming of the North

Ottawa Convention Center

Ottawa, ON, Canada

transport_institute@umanitoba.ca

MARCH 1-4

15th TPM Conference

Long Beach, CA, USA

www.joc.com/events

If you wish to suggest an event to be inserted in the calendar, please contact lryan@maritimemag.com
Si vous désirez proposer un événement pour insertion dans le calendrier, prière de contacter lryan@maritimemag.com

ANNONCEURS



ADVERTISERS

ABS	11
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE PORT ALBERNI	70
ALGOMA CENTRAL CORPORATION	Couverture extérieure arrière
CSEM – CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME	
.....	Couverture intérieure arrière
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	40
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT	
.....	Couverture intérieure arrière
DNV GL	65
DILTS PISTON HYDRAULICS	36
FEDNAV	31
GROUPE CSL	1
GROUPE DESGAGNÉS	Couverture intérieure avant
GROUPE ROBERT	33
IMQ - INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	34
LLOYD'S REGISTER CANADA	63
LOGISTEC	45
MGT - SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY	35
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	53
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC	27
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE	46
OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE	6
OCEAN	57
PORT D'ANVERS	21
PORT DE HALIFAX	15
PORT DE MONTRÉAL	29
PORT DE NANAÏMO	61
PORT DE SEPT-ÎLES	47
PORT DE TROIS-RIVIÈRES	37
PORT OF OSHAWA	39
PORT OF PRINCE RUPERT	17
SIMEC – SOCIÉTÉ D'INTERVENTION MARITIME EST DU CANADA	50
SODES – SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT	42
SHIPOTOS.COM	46
SODERHOLM MARITIME SERVICES	50
TERMONT MONTREAL	44
TRANSPORTS CANADA	10
URGENCE MARINE	51
VALPORT/PORT DE VALLEYFIELD	43

ABS	11
ALGOMA CENTRAL CORPORATION	Back cover
CSL GROUP	1
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS	Inside back cover
DNV GL	65
DILTS PISTON HYDRAULICS	36
ECRC – EASTERN CANADA RESPONSE CORPORATION	50
FEDNAV	31
GROUPE DESGAGNÉS	Inside front cover
GROUPE ROBERT	33
IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION	6
IMQ - INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	34
LLOYD'S REGISTER CANADA	63
LOGISTEC	45
MGT - MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP	35
MSRC – MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE	
.....	Inside back cover
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	53
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC	27
NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE	46
OCEAN	57
PORT ALBERNI PORT AUTHORITY	70
PORT OF ANTWERP	21
PORT OF HALIFAX	15
PORT OF MONTREAL	29
PORT OF NANAÏMO	61
PORT OF OSHAWA	39
PORT OF PRINCE RUPERT	17
PORT OF SEPT-ÎLES	47
PORT OF TROIS-RIVIÈRES	37
SODES – ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL	42
SHIPOTOS.COM	46
SODERHOLM MARITIME SERVICES	50
TERMONT MONTREAL	44
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION	40
TRANSPORT CANADA	10
URGENCE MARINE	51
VALPORT/PORT OF VALLEYFIELD	43

World-class • *De classe mondiale*



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

A large blue and white cargo ship, the Algoma Harvester, is shown at sea. The ship has a prominent white superstructure with a bridge and various antennas. The hull is dark blue with "ALGOMA HARVESTER" written on it. The ship is positioned in the upper half of the frame, with a small lighthouse visible on the right. The water is a deep teal color.

Coming soon to a Port near you

ALGOMA HARVESTER

The 2nd Equinox Class vessel arrived
in the Great Lakes in July, 2014.

