

No 75

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

GREAT LAKES / ST. LAWRENCE SYSTEM

STRONG CARGO TRENDS

LE RÉSEAU GRANDS LACS – SAINT-LAURENT

CROISSANCE DES VOLUMES DE FRET



M20
ANS/YEARS

8,95 \$



VALPORT

**SPURS CANADA'S LARGEST 'SMALL' PORT
STIMULE LE PLUS GRAND DES «PETITS» PORTS DU CANADA**



DESGAGNÉS

CHARTING A COURSE ON THE SEAS OF THE WORLD



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

WWW.DESGAGNES.COM



**Groupe
Desgagnés Inc.**



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

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



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 on 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.

**Nous ne faisons pas
que suivre les normes.
Nous contribuons
à les établir.**

Canada Steamship Lines est fière de jouer un rôle de premier plan en faveur d'une navigation sécuritaire et durable sur les Grands Lacs. En explorant sans cesse des technologies de pointe et en y investissant, nous relevons la barre en matière de sécurité, d'efficacité énergétique, de fiabilité et de protection de l'environnement.

Parce que l'avenir des Grands Lacs – celui de ses eaux, de sa faune et de ses gens – est aussi le nôtre.



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: Bruce Barnard, Bill Beck, Paul Beesley, Terence F. Bowles, Michael Broad, Stephen J. Brooks, Stephen Brown, Robert Gibbens, Kathlyn Horibe, Pierre Lacerte, Tom Peters, Leo Quigley, Allan Swift, Nicole Trépanier.

Traducteurs / Translators: Joanne McCracken, Yvan Rompré

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.
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.
Imprimé au Canada / Printed in Canada

Port payé à Québec. Envoi de Poste-publications
Convention no 40046923
CP 55061 Langelier PO, Québec (QC) 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

M⁷⁵ SUMMARY SOMMAIRE

CHRONIQUES / COLUMNS

- 4** PREMIÈRE BORDÉE / FIRST WATCH
Leo Ryan
- 10** FORUM
Charles McMillan
- 13** ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE / ATLANTIC HORIZONS
Tom Peters
- 16** ÉCHOS DU PACIFIQUE / PACIFIC HORIZONS
Leo Quigley
- 21** ÉCHOS D'EUROPE / EUROPE HORIZONS
Bruce Barnard
- 25** JOURNAL DE LA VOIE MARITIME
THE SEAWAY JOURNAL
Terence F. Bowles
- 31** ASSOCIATION DES ARMATEURS DU CANADA
CANADIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION
Robert Lewis-Manning

Et aussi / And more...

- 100** SIGNET / BOOKMARK
- 102** LA PAGE DE L'AGGIMQ
- 103** JOURNAL
- 111** CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS
CALENDAR OF EVENTS
- 112** ANNONCEURS / ADVERTISERS

34 **M** DOSSIER

STRONG CARGO TRENDS

CROISSANCE DES VOLUMES DE FRET

Leo Ryan
Kathlyn Horibe
Bill Beck

GREAT LAKES/ST. LAWRENCE SYSTEM RÉSEAU GRANDS LACS-SAINT-LAURENT



80 **M** PROFIL/PROFILE

VALPORT

SPURS CANADA'S LARGEST "SMALL" PORT

STIMULE LE PLUS GRAND DES «PETITS» PORTS DU CANADA

Leo Ryan
Kathlyn Horibe



COUVERTURE / COVER

Vessels operated by CSL and Algoma Central Corporation pass by each other while transiting the Seaway's Welland Canal.

Navires de CSL et d'Algoma Central Corporation en transit dans le canal Welland sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

Photo: Paul Beesley

M20
ANS/YEARS

VOTRE PARTENAIRE
DEPUIS 20 ANS

M

YOUR PARTNER
FOR 20 YEARS



Merci à nos lecteurs et à nos
annonceurs qui ont embarqué
dans cette belle aventure.

CAP SUR L'AVENIR.

M **20**
ANS/YEARS

Thanks to our readers and
advertisers who have embarked
on this wonderful voyage.

STEADY AS SHE GOES.



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Une crise aux proportions dramatiques sur la côte ouest des É.-U.

L'effet domino de l'impasse persistante responsable de problèmes de plus en plus aigus dans le quatrième trimestre de 2014 à Los Angeles-Long Beach, premier complexe portuaire des Amériques, mérite sans doute une place dominante dans la revue des faits marquants de l'actualité maritime mondiale au début de la Nouvelle Année. Ce qui était au départ un sujet de préoccupation lancinant sur la côte ouest des États-Unis s'est transformé en cauchemar logistique. Et les niveaux record de trafic conteneurisé n'étaient qu'une mince consolation.

Quantité de facteurs ont convergé pour créer un chaos et une congestion jamais vus depuis bien des années – et les expéditeurs, les exportateurs et les importateurs furent les grands perdants.

Certaines cargaisons à destination des États-Unis ont été déroutées sur Oakland et Seattle, ou même sur Port Metro

U.S. West Coast crisis reached dramatic proportions

In reviewing significant global maritime shipping developments as a New Year begins, arguably everything pales in comparison to the domino effects of the persistent gridlock that gathered force in the fourth quarter of 2014 at Los Angeles-Long Beach, the largest port complex in the Americas. What was a nagging issue on the U.S. West Coast escalated into a logistical nightmare. There was limited consolation in the fact that container traffic moved in record territory.

A host of factors converged to create a chaos and congestion not witnessed in many years – with shippers, the exporters and importers, suffering the heaviest toll.

Some of the U.S.-destined cargo has been diverted to Oakland and Seattle or even further north-



Vessels calling at the Port of Long Beach have been facing lengthy delays for months for loading and unloading cargo.

Depuis des mois, les navires subissent de longs retards pour le chargement et le déchargement de leur cargaison au Port de Long Beach.

Vancouver et Prince Rupert au nord, où elles étaient chargées sur des trains pour la livraison dans des marchés stratégiques comme le Midwest.

Les négociations collectives prolongées entre l'ILWU et la Pacific Maritime Association ont eu des effets négatifs dans tous les ports de la côte ouest des États-Unis. Et même si celles-ci ont déjà abouti au moment de la mise sous presse du présent numéro du *Maritime Magazine*, il reste encore bien d'autres aspects non réglés.

Les porte-conteneurs toujours plus gros qu'arment des transporteurs désireux de réduire le coût du compartiment sont plus longs à charger et à décharger, et les terminaux sont débordés en périodes de pointe de la demande. Long Beach est aujourd'hui l'un des rares ports du continent qui peuvent accueillir les porte-conteneurs de 14 000 EVP. Et les graves pénuries de châssis et de camions creusent encore les retards.

À l'apogée de la crise, certains expéditeurs attendaient jusqu'à quatre semaines que leurs marchandises quittent les quais de LA-Long Beach après avoir été déchargées d'un navire qui était lui-même resté mouillé dans le port à attendre pendant des jours, voire des semaines.

Les débardeurs faisaient des heures supplémentaires pour tenter de pallier la flambée des volumes conteneurisés. Mais il semble qu'une augmentation de 20 % de la main-d'œuvre ne se traduisait que par à peine 1 % de volume manutentionné de plus...

Pire encore, pour compenser les coûts d'inactivité des navires en attente de déchargement (des dizaines de milliers de dollars par jour), des compagnies maritimes ont commencé à imposer des suppléments de congestion à la fin de novembre.

Plus d'une douzaine de transporteurs ont annoncé à compter du 26 novembre des suppléments pouvant atteindre 1 000 \$ par conteneur de 40 pieds pour les cargaisons expédiées d'Asie vers des ports de la côte ouest des États-Unis. (Il y aura réexamen et donc, possibilité de retrait, au début de 2015).

MSC a expliqué sa décision en ces termes: «Plusieurs semaines de ralentissement des opérations dans les ports de la côte ouest des États-Unis ont entraîné une sous-utilisation de nos navires. La prolongation des séjours dans le port force d'autres navires à attendre un nombre de jours significatif à l'extérieur du port.»

Commentant les conséquences de l'impasse dans les ports de la côte ouest des États-Unis, l'Association des transitaires internationaux canadiens (ATIC) a noté que chaque semaine, des milliers de conteneurs étaient immobilisés en Amérique du Nord et qu'un petit nombre seulement était retourné en Asie – ce qui aggravait les pénuries de matériel en Asie. Par voie de conséquence, certains expéditeurs qui craignaient de manquer la saison de vente au détail de Noël «ont détourné des milliers de tonnes de fret maritime vers le transport aérien».

Les méganavires, une source de problèmes dans bien des ports

Ce ne sont pas seulement les ports de la côte ouest des États-Unis, mais tous les ports et terminaux du monde qui doivent relever les défis croissants liés à la tendance accélérée à l'utilisation de méganavires. Actuellement, la productivité des ports asiatiques – les ports chinois manutentionnent jusqu'à 200 conteneurs à l'heure – est bien supérieure à celle des ports nord-américains. Les ports du nord de l'Europe se situent entre ces deux extrêmes.

wards to Port Metro Vancouver and Prince Rupert for onward transshipment by rail to such strategic markets as the Midwest.

Prolonged labour negotiations between the ILWU and the Pacific Maritime Association negatively affected all ports on the U.S. West Coast. Even if they are resolved by the time this issue of *Maritime Magazine* goes to print, this will only alleviate one aspect of the outstanding issues.

Ever-larger container ships operated by carriers seeking to reduce slot costs are taking longer to load and unload at terminals whose capacities have been overwhelmed during peak demand periods. Long Beach is today one of the handful of ports on the continent that can handle container ships of 14,000 TEUs. Adding to the delays have been severe chassis and truck shortages.

At the height of the crisis, some shippers waited for up to four weeks to have their cargo cleared from LA/Long Beach docks after being unloaded from a vessel that had already waited at anchor in the harbor for days or weeks.

Dockers worked overtime to attempt to compensate for the spike in container volume. But reportedly 20% more labour translated onto just 1% more volume handled...

Worse, since it costs much money (tens of thousands of dollars a day) to keep vessels idle while waiting to discharge, various shipping lines in late November began implementing congestion surcharges.

More than a dozen carriers announced surcharges, effective Nov. 26, of up to \$1,000 per 40-ft container on cargo heading from Asia to U.S. West Coast ports. (Later withdrawn for review in early 2015.)

MSC explained its decision in these terms: "With several weeks of slowdown on U.S. West Coast port operations, our vessels are being worked at a slower pace. Extending the stay at the port consequently leads to other vessels having to wait a significant number of days outside the port."

Commenting on the impact of the U.S. West Coast gridlock, the Canadian International Freight Forwarders Association (CIFFA) noted that as every week went by, thousands of containers were landing in North America and few were being returned to Asia – worsening the problem of equipment shortages in Asia. As a result, some shippers not wanting to miss the Christmas retail season "have diverted thousands of tons of ocean freight to air."

Mega-ships trend challenging many world ports

Not just U.S. West Coast ports, but ports and terminals around the world must confront the growing challenges posed by an accelerated mega-ship trend. At present, the productivity of Asian ports – up to 200 box moves per hour in China – is far superior to the averages in North America. North European ports are somewhere in the middle.

It was only a few years ago, in 2011, that Maersk stunned the maritime industry by ordering 20 Tri-

An LNG-fuelled future in Canada

Lloyd's Register is supporting Canada with its LNG-fuelled ferry infrastructure, helping meet the need for clean, cost-effective transportation.

We are bringing our global LNG-as-fuel experience to projects for owners and operators across the country, working with them to deliver ferries which are safe, fuel-efficient and technologically sound.

Image: New LNG fuelled ferry, built by Fincantieri for Société des traversiers du Québec (STQ) to LR class.



Find out more at www.lr.org/ropax



Lloyd's Register
Marine

Working together
for a safer world

Augmentation des volumes à Port Metro Vancouver et Prince Rupert

Port Metro Vancouver (PMV) et Prince Rupert ont vu leurs volumes conteneurisés bondir ces derniers mois en partie à cause de l'énorme congestion à Los Angeles-Long Beach qui a entraîné une vague de déroutages vers d'autres ports de la côte ouest de l'Amérique du Nord. Les deux ports canadiens disposent d'excellentes liaisons ferroviaires avec les marchés étasuniens.

«Port Metro Vancouver profite du déroutage de certaines cargaisons à cause de la congestion dans les ports de la côte ouest des États-Unis», a déclaré Peter Xotta, vice-président, Planification et opérations à PMV.

Celui-ci a indiqué que les EVP importés atteignaient «presque des niveaux records» – et que le total cumulé de l'année était en hausse de 4,4 % à la fin de septembre.

Selon M. Xotta, l'augmentation globale tient à une combinaison de facteurs: «augmentation constante des trafics conteneurisés sur la côte ouest du Canada, pic saisonnier des vacances et détournement de certaines cargaisons à destination des États-Unis».

Normalement, les terminaux à conteneurs de PMV desservent principalement le marché canadien et ne manutentionnent que de petites quantités de cargaisons destinées aux États-Unis.

De son côté, le Port de Prince Rupert dans le nord de la Colombie-Britannique a enregistré une forte augmentation des volumes conteneurisés: le total cumulé atteignait 504 210 EVP à la fin d'octobre, une hausse de plus de 13 % – attribuable à une vague de déroutages qui a débuté à l'été.

Volume hike at Port Metro Vancouver & Prince Rupert

Canada's Port Metro Vancouver (PMV) and Prince Rupert saw their container cargo volumes climb briskly in recent months partly as a result of the massive congestion at Los Angeles-Long Beach in particular that sparked a fresh wave of diversions to other ports on the West Coast of North America. Both ports offer excellent rail connections to U.S. markets.

"Port Metro Vancouver is seeing some diversion of cargo due to the congestion at U.S. West Coast ports," said Peter Xotta, PMV Vice-President, Planning and Operations.

He indicated that the numbers for import laden TEUs were "at or near record" levels – with the year-to-date total up by 4.4% at the end of September.

The overall increase, Mr. Xotta added, was attributable to a combination of factors: "ongoing increases of container traffic on the West Coast of Canada, the peak holiday season, and some diversion of U.S.-bound cargo."

Otherwise, PMV's box terminals primarily serve the Canadian market and usually handle only small amounts of U.S.-bound cargo.

For its part, the Port of Prince Rupert in northern British Columbia has recorded a sharp rise in container cargo, with cumulative total throughput up over 13% at 504,210 TEUs at the end of October – reflecting a volume of diversions that began in the summer.



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



Il n'y a pourtant guère plus de quelques années que Maersk, en 2011, étonnait l'industrie maritime en commandant 20 mastodontes Triple E (plus longs que trois terrains de football) d'une capacité de 18 000 EVP et dont le système de propulsion brûlait 40 % moins de combustible. Cela a déclenché une course mondiale. En 2015, par exemple, 53 navires qui seront mis en service (principalement sur les routes Asie-Europe) auront une capacité supérieure à 13 000 EVP.

Les transporteurs qui s'en tirent le mieux financièrement sont les trois grands: Maersk, MSC et CMA-CGM dont les bilans récents montraient de juteux bénéfices. C'était toutefois avant la prise en compte des coûts énormes subis à cause de la crise à LA-Long Beach.

La seule bonne nouvelle pour les expéditeurs, c'est que les taux de fret maritime ont systématiquement baissé et devraient rester bas jusqu'en 2016 au moins, d'après Drewry Shipping Consultants.

Selon ce que déclarait un analyste réputé du transport par conteneurs, Trevor Crowe, lors d'une récente conférence à Londres, les principaux ports et terminaux maritimes devront toutefois absorber des centaines de millions d'EVP additionnels d'ici 10 ans, et cela même si la croissance des volumes conteneurisés ralentit. En d'autres mots, prévient-il, ce serait une erreur de trop compter sur un ralentissement de la croissance des trafics conteneurisés pour atténuer la congestion dans les ports. 

ple E behemoths (more than three football fields long) with capacities of 18,000 TEUs and a propulsion system burning 40% less fuel. That sparked a global race. In 2015, for example, 53 ships coming on stream (mainly in the Asia-Europe trades) will be larger than 13,000 TEUs.

Those carriers best surviving financially have been the top three: Maersk, MSC and CMA CGM recently showing balance sheets with healthy profits. But this was before the huge costs incurred from the LA/Long Beach crisis have been factored in.

The only good news for shippers is that ocean freight rates have steadily declined and are expected by Drewry Shipping Consultants to remain depressed until 2016 at the earliest.

For leading ports and marine terminals, however, they will have to absorb hundreds of millions of additional TEUs over the next decade, even if the expansion of container volumes slows down, a well-known container analyst, Trevor Crowe, told a recent industry conference in London. In other words, he warns, it would be a mistake to overly count on declining box growth in addressing its impact on port congestion. 



L'ASSOCIATION DES PILOTES MARITIMES DU CANADA CANADIAN MARINE PILOTS' ASSOCIATION

20 ANS D'EXCELLENCE: FÉLICITATIONS AU MARITIME MAGAZINE!

L'Association des pilotes maritimes du Canada tient à souligner le 20^e anniversaire d'un partenaire des plus estimés, le *Maritime Magazine*.

Fort d'un bilan de sécurité hors pair, le système de pilotage maritime du Canada est l'un des plus performants au monde et compte pour beaucoup dans l'efficacité de l'industrie maritime.



20 YEARS OF EXCELLENCE: HATS OFF TO MARITIME MAGAZINE!

The Canadian Marine Pilots' Association salutes the 20th anniversary of an esteemed partner, *Maritime Magazine*.

With a safety record second to none, Canada's pilotage system is one of the most dependable in the world and contributes greatly to the efficiency of Canada's shipping industry.

www.apmc-cmpa.ca



Charles McMillan

La porte nord-américaine attire, la porte de l'Atlantique balance

Il y a deux siècles, un astucieux et habile imprimeur, écrivain et homme d'État américain déclarait : « Nous devons combattre ensemble ou nous pouvons être certains d'être tous pendus l'un après l'autre. » Cet appel à la solidarité, Benjamin Franklin (qui était aussi l'un des plus importants propriétaires terriens de la Nouvelle-Écosse), s'il vivait encore aujourd'hui, pourrait le réitérer pour le Canada atlantique.

Depuis une génération, l'économie du Canada atlantique est le parent pauvre des autres régions du Canada. De fait, pour certains indicateurs comme le chômage et le PIB par habitant, les quatre provinces sont à la traîne non seulement des six autres provinces canadiennes, mais aussi des 50 États américains.

Et pourquoi? La région possède d'énormes richesses nationales, quelques sociétés dominantes et des talents artistiques qui sont un trésor national. Mais c'est aussi une région aux institutions sclérosées – universités, hôpitaux, organismes provinciaux prestataires de services et sociétés d'État – handicapées par une culture d'innovation et d'exportation déficiente et soutenues par un modèle de financement tributaire des fonds fédéraux et provinciaux sans véritable reddition de comptes.

La porte nord-américaine appelle, et le Canada atlantique ne doit pas être un spectateur passif.

La situation maritime du Canada atlantique a, et a toujours été, un atout national. Grâce à elle, nous avons pu cultiver des relations commerciales avec les Antilles et servir de point de départ aux convois transatlantiques pendant les deux guerres mondiales.

Aujourd'hui hélas, l'absence de véritable coopération, voire d'intégration des politiques des quatre provinces, et le peu de collaboration avec le Québec, ont freiné les initiatives pour faire du Canada atlantique une porte dynamique pour l'ensemble de l'Amérique du Nord, spécialement les grandes régions métropoli-

Atlantic Gateway in limbo as North American gateway beckons

Some 200 years ago, a shrewd, wily Yankee printer, writer, and statesman uttered a profound statement: "We must, indeed, all hang together or, most assuredly, we shall all hang separately." If Benjamin Franklin (who was one of the largest landowners in Nova Scotia) was around today, he might have repeated the same comments about Atlantic Canada.

For a generation, Atlantic Canada's economy has been a weak sister of other regions across Canada. Indeed, on some measures like unemployment and GDP per capita, the four provinces have trailed not only the other six Canadian provinces, but all 50 US states.

Why? The region has tremendous national endowments, some leading corporations, and artistic talents that are a national treasure. But it is also a region with entrenched institutions – universities, hospitals, provincial service departments, and crown corporations – that lack a sufficient innovative culture, an export mentality, and a funding model that buttresses federal and provincial spending with little real accountability.

The North American gateway beckons, but Atlantic Canada should not be idle bystanders.

Atlantic Canada's ocean location is and has been a national strength, from past cultivation of trade relations with the Caribbean to shipping convoys across the Atlantic during two world wars.

Alas today, the lack of real cooperation, or indeed policy integration across the four provinces, and closer collaboration with Quebec, has slowed initiatives to turn Atlantic Canada into a truly dynamic gateway for all of North America, especially the large metropolitan areas

"Looking to the immediate critical challenges, the four Atlantic Premiers must summon the political courage to integrate strategies and execute the collective resources within the region."

Charles McMillan

«Ce qui est capital dans l'immédiat toutefois, c'est que les quatre premiers ministres des Provinces atlantiques aient le courage politique d'intégrer les stratégies et de mobiliser les ressources collectives.»

Charles McMillan

taines qui s'étendent des Grands Lacs au golfe du Mexique. Cela contraste avec la réussite récente de la porte canadienne du Pacifique, qui doit effectivement beaucoup à l'audace de partenaires et de leaders politiques visionnaires de l'Alberta et des provinces des Prairies ainsi que de la Colombie-Britannique.

Songez aux extraordinaires opportunités qui s'offrent dans les domaines des transports, de la construction navale, des infrastructures portuaires et de l'exportation d'énergie dans le Canada atlantique. La région demeure cependant trop asservie aux politiques inadéquates d'un passé récent.

Le Canada doit pouvoir accueillir les plus grands navires, il lui faut une plateforme technologique intégrée et des lignes de communication pour les acteurs clés de la chaîne d'approvisionnement du Japon, de Chine, de géants émergents comme l'Inde et des pays en développement d'Afrique et de la Méditerranée, qui tous veulent avoir accès aux marchés de consommation de l'Amérique du Nord.

Trois éléments de politique publique sont les clés du succès. Le gouvernement national du Canada doit être un catalyseur et un champion, le porteur d'une vision. Ottawa doit investir non pas de l'argent, mais de l'attention dans les infrastructures, élaborer des politiques nouvelles à l'appui de projets pertinents et de leur financement, éliminer les obstacles fiscaux et réglementaires, accélérer la délivrance des permis et des autorisations, réactualiser périodiquement la sécurité frontalière. Enfin, les ministères fédéraux et provinciaux du commerce, des transports et de l'industrie doivent coordonner les initiatives touchant la porte, voire forcer résolument la mise en place d'une nouvelle structure de gouvernance régionale.

Ce qui est capital dans l'immédiat toutefois, c'est que les quatre premiers ministres des Provinces atlantiques aient le courage politique d'intégrer les stratégies et de mobiliser les ressources collectives.

La région n'a pas besoin d'autres études, d'autres conseils de coopération, d'autres conférences; ce ne sont là que des artifices qui masquent l'inaction. La région doit favoriser l'excellence, les exportations et les innovations technologiques – et non subventionner la création d'emplois à court terme par le remplacement des importations. La région doit avoir une approche axée sur le client et cesser de dépendre des gouvernements.

Les préoccupations provinciales et régionales doivent céder le pas à une mentalité nord-américaine et planétaire. Objectifs ambitieux et actions hardies doivent devenir des leitmotifs dans le Canada atlantique. En somme, il y a le meilleur et le reste.

Rares sont les opportunités qui, comme une porte de l'Atlantique qui viendrait compléter à l'est la porte nord-américaine, peuvent allier création de richesse et de bons emplois et pénétration de marchés internationaux. La mondialisation est impitoyable pour les retardataires. Le Canada atlantique doit absolument saisir l'occasion de se placer en première ligne. **M**

– Charles McMillan, natif de Charlottetown, est coauteur avec George Stalk de *Seizing the Continent: Opportunities for a North American Gateway* (Fondation Asie-Pacifique du Canada). Il enseigne la stratégie à la Schulich School of Business de l'Université York.



**GREEN MARINE
ALLIANCE VERTE**

2015
GREENTECH

ENVIRONMENTAL CONFERENCE
COLLOQUE ENVIRONNEMENTAL

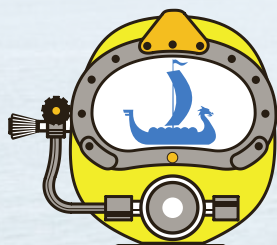
SEATTLE USA
MAY 27, 28 & 29 MAI

INFORMATION AND REGISTRATION
www.green-marine.org/greentech

INFORMATION ET INSCRIPTION
www.allianceverte.org/greentech

418 649-6004





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

stretching from the Great Lakes southward to the Gulf. Contrast this with the success, in recent years, of Canada's Pacific Gateway which, in fact, owes much to the initiatives of visionary stakeholders and political leaders from Alberta and the Prairie Provinces to British Columbia,

Consider some of the huge opportunities around transportation, shipbuilding, port infrastructure, and export of energy in Atlantic Canada. The region, however, remains too wedded to the policy weaknesses of the recent past.

Canada needs the capacity to handle bigger ships, an integrated technology platform and communication links for key supply chain players from Japan, China and emerging giants like India to developing Mediterranean and African states. They all want access to the consumer markets of North America.

Three public policy factors are critical to success. Canada's national government must be a catalyst and champion, driving the vision forward. Ottawa must invest not money but attention in infrastructure, develop new policies that support related projects and funding, remove taxes and regulatory impediments, expedite permits and approvals, and regularly update border security. Finally, federal and provincial departments of trade, transportation and industry must co-ordinate gateway initiatives, even to a bold move to force a new governance structure for the region.

But looking to the immediate critical challenges, the four Atlantic Premiers must summon the political courage to integrate strategies and execute the collective resources within the region.

The region doesn't need more studies, more cooperation councils, more talk that in reality disguises a collective response to inaction. The region needs to support excellence, exporters, and technological innovators – not to subsidize short term job creators through import substitution. The region needs to be customer-centric, not government dependent.

Provincial and regional thinking must give way to a North American and global mindset. Stretch benchmarks and bold action should form the new watchwords for Atlantic Canada. In simple terms, there is the best and the rest.

Few opportunities exist that combine wealth creation, talent job development, and international market penetration as the Atlantic Gateway as part of the eastern component of the North American Gateway. Globalization leaves few rewards to stragglers. An opportunity to occupy the forefront is Atlantic Canada's to lose. **M**

– Charles McMillan, a native of Charlottetown, is a co-author with George Stalk of *Seizing the Continent: Opportunities for a North American Gateway* (Asia Pacific Foundation of Canada). He is Professor of Strategy, Schulich School of Business, York University,



DILTS PISTON
HYDRAULICS INC.

Hire the Marine Hydraulic Experts!

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



Tom Peters

Halifax, porte nord-américaine des marchandises générales

La publication des résultats de l'Administration portuaire de Halifax (APH) pour le troisième trimestre de 2014 a confirmé la rumeur selon laquelle la dégringolade du fret conteneurisé se poursuivait.

Les cargaisons conteneurisées, mesurées en conteneurs équivalents 20 pieds (EVP), avaient diminué de 5,4 %, par rapport au troisième trimestre de 2013, soit de 107 276 à 101 454 EVP.

Les tonnages conteneurisés pour leur part avaient chuté de 6,8 %.

L'Administration portuaire attribuait ce déclin à la faiblesse persistante de l'économie mondiale.

«L'année a été difficile pour les cargaisons conteneurisées et cela tient à la nature cyclique de l'industrie du transport maritime mondial, a déclaré Lane Farguson de l'APH. Nous avons profité d'une croissance vigoureuse depuis 2008-2009, jusqu'à 6,1 % en moyenne, mais une telle progression est difficile à soutenir année après année.»

M. Farguson a toutefois noté que le Port termine ordinairement l'année sur un bon quatrième trimestre et l'Administration portuaire met tout en œuvre pour que tel soit encore le cas cette année.

Ce dont Farguson n'a pas parlé, la pierre d'achoppement, c'est que le Port de Halifax est essentiellement un port discrétionnaire pour le fret.

Alors que de plus en plus de ports de la côte est des États-Unis, entourés d'importants bassins de population, continuent d'injecter des millions et des millions pour le dragage et la connectabilité au réseau ferroviaire vers le Midwest et même le Canada central, Halifax doit lutter pied à pied pour augmenter, voire conserver, ses tonnages conteneurisés.

Tout n'est cependant pas négatif. Un segment prometteur pour le Port, c'est celui des marchandises générales non conteneurisées.

Au troisième trimestre de 2014, les tonnages non conteneurisés ont grimpé de 62,2 % par rapport à la même période de 2013, grâce principalement aux rails d'acier expédiés au CN depuis l'Europe orientale.

Le Port a mis énormément l'accent sur ce secteur d'activité et l'achèvement récent de travaux de 65 millions de dollars pour la rénovation et l'expansion de ses terminaux Richmond – réservés à ce type de marchandises – place Halifax en position idéale pour être

Promising future for Halifax as a North American breakbulk gateway

When the Halifax Port Authority released its third quarter cargo statistics for 2014, it confirmed what port scuttlebutt had been predicting - and that was container cargo continued to slump.

Containerized cargo, that being twenty-foot equivalent units, declined 5.4% compared to the third quarter in 2013. Number wise that would be 101,454 TEUs down from 107,276 in 2013.

Container cargo tonnage was down 6.8% for the period.

The port authority has attributed the decline to a continued weak global economy.

"It has been a challenging year for containerized cargo and it speaks to the nature of the global shipping industry which is cyclical," said the HPA's Lane Farguson. "We have seen strong growth since 2008/09, up 6.1% compounded, but it is difficult to sustain that kind of growth year-over-year."

However, Mr. Farguson noted that the port typically finishes the year with a strong fourth quarter and the port authority will be working hard to make that happen this year.

What Farguson didn't talk about, but has been the gremlin in the corner for many years, is the fact that the port of Halifax is fundamentally a discretionary port for cargo.

As more East Coast U.S. ports, surrounded by large populations, continue to pump mega millions into harbour dredging and rail connectivity into the Midwest and even Central Canada, Halifax is going to have to fight harder to grow or even get keep that container business.

But it is not all doom and gloom. One segment of cargo that has a bright future at the port is the non-containerized breakbulk or general cargo.

In the third quarter of 2014 non-containerized tonnage was up 62.2% over the same period in 2013. That increase was driven by steel rails coming from Eastern Europe for CN.

The port has put strong focus on this business and the recent completion of a \$65-million refurbishing and expansion of its Richmond Terminals, earmarked specifically for this type of cargo, puts Halifax in an ideal position to be the point of entry for supplies and materials required for some of Atlantic Canada's \$122 billion



Steve Farmer

The increased focus of the Halifax Port Authority on breakbulk cargo is paying dividends.

L'accent mis par l'Administration portuaire de Halifax sur les marchandises générales rapporte des dividendes.

le point d'entrée des fournitures et matériaux dont on aura besoin pour les mégaprojets d'une valeur de 122 milliards de dollars qui sont prévus ou en cours dans le Canada atlantique.

Ces projets incluent la construction de nouveaux navires de combat au chantier naval de Halifax voisin; de grands projets miniers à Terre-Neuve-et-Labrador; le projet hydroélectrique de Muskrat Falls; ainsi que des travaux d'exploration et de mise en valeur du pétrole marin.

En fait, Richmond a déjà commencé à prouver son utilité avec l'arrivée récente des éléments de deux grues de 250 tonnes de KoneCranes à Houston. Les éléments ont été transférés au chantier naval de Halifax où ils seront assemblés et serviront pour la construction de nouveaux navires de combat.

Les bonnes installations au bon moment

Aujourd'hui plus que jamais, Halifax veut s'imposer comme la porte nord-américaine du fret non conteneurisé en provenance et à destination d'Europe, surtout vu la croissance du fret attendue de l'Accord économique et commercial global (AECG) conclu avec l'Union européenne dont l'entrée en vigueur est prévue pour 2016.

worth of mega projects either planned or now underway.

Some of these projects include the construction of Canada's new combat vessels at nearby Halifax Shipyard; major mining projects in Newfoundland and Labrador; the Muskrat Falls hydro project; offshore oil exploration and development, etc.

In fact, Richmond has already started to prove its worth with the arrival recently of components for two 250-tonne cranes from KoneCranes in Houston. The components were transferred to Halifax Shipyard where they will be assembled and used in the construction of new combat vessels.

'Right facilities at the right time'

Halifax is also now, more than ever, touting itself as the North American gateway for non-containerized cargo destined for or from Europe, especially with the expected increase in cargo generated by the Comprehensive Economic Trade Agreement (CETA) with the European Union likely to come on stream in 2016.

"It's the right facilities coming along at the right time," says HPA's Director of Supply Chain Solutions, Patrick Bohan, who was recently in Europe with CN officials and HPA's UK-based representative Graham Fraser, promoting the new terminal and developing new business.

In discussing the mega projects, Mr. Bohan said, "This major project inventory excites us because the port of Halifax is central to the entire region and extremely well connected, whether it is by rail or by road or by vessel."

The HPA's CEO and President, Karen Oldfield says that with infrastructure projects like Richmond being completed, "We are well positioned to take advantage of the opportunities that will come with CETA. We have the capacity and we have the infrastructure to be Canada's leading port with

«Nous avons les bonnes installations au bon moment», affirme le directeur des Solutions des chaînes logistiques à l'APH, Patrick Bohan, qui accompagnait récemment en Europe des représentants du CN et le délégué en GB, Graham Fraser, pour faire la promotion du nouveau terminal et attirer une nouvelle clientèle.

Au sujet des mégaprojets, M. Bohan a déclaré: «Cette multitude de projets est emballante pour nous, car le port de Halifax est au cœur de la région et profite d'une excellente desserte ferroviaire, routière et maritime.»

La PDG de l'APH, Karen Oldfield, affirme que grâce à la réalisation de projets d'infrastructures comme celui des terminaux Richmond, l'APH est bien placée pour tirer parti des occasions d'affaires amenées par l'AECG. «Nous avons la capacité et les infrastructures pour être le premier port du Canada pour les échanges avec l'Europe. L'Union européenne est la plus grande économie du monde. L'AECG offre d'énormes possibilités», a-t-elle déclaré.

Même si les terminaux Richmond devraient être les principales installations pour les marchandises générales du Port, l'APH peut aussi compter sur les terminaux Ocean, qui ont fonctionné à plein régime l'an dernier – on y a manutentionné des cargaisons de toutes sortes, rails, pièces d'éoliennes, matériel militaire, machinerie lourde destinée à l'Ouest canadien, sans compter diverses cargaisons spéciales hors normes.

Pour accroître la capacité de manutention de marchandises générales, l'APH exploite également un autre port, Sheet Harbour, sur le littoral est de la province. L'Administration a pris en charge son exploitation en 2012 et elle investit pour en améliorer les infrastructures et en commercialiser les services. L'été dernier, ce sont surtout des pièces d'éoliennes qui ont transité par Sheet Harbour.

Ainsi donc, si le Port de Halifax lutte pour attirer de bons volumes de fret conteneurisé, il possède trois terminaux prêts à accueillir davantage de marchandises générales.

Selon M. Bohan, les deux terminaux de Halifax et Sheet Harbour sont bien placés et possèdent de bonnes liaisons avec l'Asie, l'Europe et les États-Unis pour favoriser la croissance de ce secteur d'activité.

On dit que c'est la conjoncture qui fait foi de tout. Compte tenu des mégaprojets en chantier et de l'imminence de l'entrée en vigueur de l'AECG, peut-être les conditions sont-elles favorables pour le Port de Halifax – au moins dans le secteur du fret non conteneurisé. **M**

Europe. The European Union is the world's largest economy. In terms of potential, CETA is huge.”

Although Richmond Terminals is expected to be the main breakbulk facility at the port in the future, the HPA also has Ocean Terminals, which has been bursting at the seams this past year - handling everything from rails, to windmill components, military equipment, heavy machinery heading to Western Canada, plus a variety of other oversized project cargoes.

To add to the port's capacity to handle this breakbulk and general cargo, the HPA also operates an alternate port, Sheet Harbour, on the province's Eastern Shore. The HPA took over operation of that facility in 2012 and has been investing in infrastructure and marketing it. This past summer, Sheet Harbour was busy mainly with windmill components.

So while the port of Halifax deals with the challenges of building container cargo, it has three terminals ready to grow the breakbulk side.

Mr. Bohan affirms that Halifax's two terminals and Sheet Harbour are well positioned and well connected with Asia, Europe and the United States to expand this line of business.

Timing, they say, is everything. With the mega projects on tap and CETA about to become a reality, maybe the time is right for the Port of Halifax – at least on the non-containerized sector. **M**

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



Leo Quigley

Commerce = Qualité de vie

L'esprit de Franklin D. Roosevelt devait être assis à la même table que les dirigeants du Port de Seattle et du Port de Tacoma lorsque les deux groupes, de féroces concurrents, ont commencé à parler de coopération et d'une alliance pour les expéditeurs du Puget Sound. FDR a un jour déclaré que si la concurrence avait prouvé son utilité jusqu'à une certaine limite, mais pas au-delà, la coopération – qui doit être notre objectif aujourd'hui – doit intervenir là où cesse la concurrence.

Les deux ports se sont récemment entendus pour unir leurs forces. Le plan est appuyé par les syndicats concernés et il ne reste plus qu'à obtenir l'approbation de l'U.S. Federal Maritime Commission. Cela fait, on pourra procéder au vote final sur l'entente avant la fin de mars.

Il est certain que les deux ports du Puget Sound font face à une concurrence acharnée, non seulement de Port Metro Vancouver et Prince Rupert au Canada, mais aussi du Mexique ainsi que, lorsque les travaux d'agrandissement seront achevés en 2016, du canal de Panama.

Les deux ports voisins ne sont que trop conscients qu'ils ne peuvent plus se permettre de gaspiller énergie et ressources en luttes stériles pour s'arracher les clients, alors qu'ils pourraient s'unir pour trouver de nouvelles clientèles pour le Puget Sound et préparer l'avenir.

Tout aussi important, les deux ports, unis, seront en meilleure position face aux alliances de transporteurs maritimes qui se créent ces temps-ci – comme la Grand Alliance, consortium regroupant NYK, OOCL, Hapag-Lloyd et Zim – qui a déplacé sa clientèle de Seattle à Tacoma, ce qui a compromis la rentabilité de Seattle, diminué sa capacité d'emploi et freiné la réalisation de projets d'immobilisations pressants.

Unis, les deux ports auront également plus de poids face aux principaux clients et aux politiciens de l'État de Washington et de Washington D.C.

Protéger le commerce grâce à la coopération des intervenants

Au nord de la frontière, les ports canadiens seraient bien avisés de surveiller de près l'alliance envisagée. Le Canada a fait de grands progrès en tant que pays misant sur les exportations et il a récemment obtenu du succès par la collaboration – une discussion franche et honnête et une bonne planification faisant intervenir tous les ordres de gouvernement, l'industrie, les Premières Nations, les compagnies de chemins de fer, les ports et les camionneurs.

Trade = Quality of Life

Franklin D. Roosevelt's spirit must have been sitting at the table with Port of Seattle and Port of Tacoma executives as the two fiercely competitive groups talked about cooperation and forming an alliance for Puget Sound shippers. FDR once said: "Competition has been shown to be useful up to a certain point and no further, but cooperation, which is the thing we must strive for today, begins where competition leaves off."

The two ports that recently agreed unanimously on a plan to join forces have received the support of the unions involved and all that remains now is the approval of the U.S. Federal Maritime Commission which, if received, will open the door to taking a final vote on the agreement sometime before the end of March.

There is no question that the two Puget Sound ports are facing tough competition, not only from Canada's Port Metro Vancouver and Prince Rupert, but from Mexico and, when construction is complete, from the wider Panama Canal that will open in 2016.

As the two neighboring ports are painfully aware, this is not the time to be wasting energy and resources fighting over who gets what traffic when they could be putting their combined energy into finding new business for Puget Sound and building for the future.

But, perhaps just as important, is the fact that the two ports combined will have more clout with the shipping alliances that are being created these days – alliances such as the Grand Alliance, the consortium of NYK, OOCL, Hapag-Lloyd and Zim – that moved their business to the Port of Tacoma from Seattle. This seriously damaged not only Seattle's bottom line but the port's ability to employ workers and pursue badly needed capital projects.

The two ports combined, and double in size, will also carry more weight with major customers and politicians in Washington State and Washington D.C..

Protecting trade through wide stakeholder cooperation

North of the border, Canadian ports would be well advised to be watching the proposed PNW alliance closely. Canada has come a long way as a country that relies on exports and it's done so recently through collaboration – an open and honest discussion and planning between all levels of government, industry, First Nations, the railways, the ports and truckers.



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





CSC

The first of China Shipping Container Lines' five gigantic 19,000-TEU capacity vessels was built by Hyundai Heavy Industries.

Le premier de cinq porte-conteneurs géants de 19 000 EVP commandés par la China Shipping Container Lines a été construit par Hyundai Heavy Industries.

Au plus grand terminal à conteneurs du Canada, Deltaport (C.-B.) par exemple, le gouvernement, les sociétés ferroviaires, Terminal Systems International, la Première Nation Tsawwassen et les administrations locales ont réussi à s'entendre pour améliorer les accès routiers et ferroviaires au terminal et renforcer la sécurité sans négliger la protection de l'environnement. La réussite a été tout aussi complète au Port de Prince Rupert. Et dans les deux cas, d'autres améliorations et une augmentation de la capacité sont à l'étude.

Pendant ce temps, c'est la course aux grands porte-conteneurs chez les transporteurs maritimes. Ainsi, Hyundai Heavy Industries de Corée du Sud construit actuellement cinq porte-conteneurs géants (ULCV) d'une capacité de 19 000 conteneurs EVP pour un client asiatique.

L'entrée en service de ces ULCV a permis une économie d'échelle qui ont considérablement réduit les coûts, ce qui a entraîné une diminution spectaculaire du prix du transport des produits finis. Un grand nombre de nouveaux ULCV écoénergétiques devrait être mis en service

It's happened at Canada's largest container terminal, Deltaport, British Columbia where government, the railways, Terminal Systems International, Tsawwassen First Nations and local government were able to come together to build improved road and rail access to the terminal, and improve security while protecting the environment. The same has happened at the Port of Prince Rupert. And, in both cases there are plans for more improvements and greater capacity.

Meanwhile, shipping companies are moving as quickly as possible to larger container ships. For example, South Korea's Hyundai Heavy Industries is, at present, building five ultra-large container vessels (ULCVs) with a capacity of 19,000 TEUs for an Asian customer.

These ULCVs have brought with them huge savings due to economies of scale and the cost of transporting finished goods has fallen dramatically as a result. With scores of new fuel-efficient ULCVs ex-

dans les prochaines années et les transporteurs maritimes concluent des alliances et des ententes de partage des navires.

La question est de savoir si le Canada sera prêt. Les problèmes de main-d'œuvre qu'ont éprouvés les deux plus grands ports nord-américains, Los Angeles et Long Beach, les grèves des camionneurs qui ont presque paralysé les terminaux à conteneurs de Vancouver et la menace de grève sur la Voie maritime du Saint-Laurent l'automne dernier semblent indiquer que tous n'évaluent pas bien les impacts de notre situation d'exportateur international.

De plus, les environnementalistes ont réussi à stopper de grands projets d'infrastructures essentiels aux flux commerciaux des deux côtés de la frontière Canada-États-Unis. Même Ottawa a dressé un obstacle environnemental majeur devant Port Metro Vancouver qui veut construire un deuxième terminal à conteneurs sur la côte Ouest.

Cela dénote une profonde méconnaissance de l'importance capitale du commerce pour la qualité de vie des Canadiens et de l'urgence de nous doter des outils qu'il nous faut pour prendre notre place dans l'ère de commerce mondialisé dans laquelle nous sommes sur le point d'entrer. **M**

pected to enter service over the coming years, shipping lines are entering into alliances and sharing vessels.

The question is: Will Canada be ready? The labour problems that have hit North America's two largest ports, Los Angeles and Long Beach, trucker strikes that have brought Vancouver's container terminals to a near standstill and the threatened strike at the St. Lawrence Seaway this past fall suggest that not everyone appreciates the challenges of being an international exporter.

Likewise, environmentalists have managed to stop major infrastructure projects essential to trade on both sides of the Canada/U.S. border. Even Ottawa has thrown a major environmental hurdle in front of Port Metro Vancouver's plan to build a second container terminal on the West Coast.

They do this without realizing that trade = quality of life for Canadians and that now is the time to build the tools we'll need if we hope to participate in the new era of global trade that is already upon us. **M**



portalberniportauthority.ca



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
--	---	--

Instream. Bringing the sea to the heart of Europe.

The Port of Antwerp is Europe's largest integrated maritime, logistics and industrial hub, and a vital engine of the continent's growth. In close collaboration with public and private partners, the Port of Antwerp is constantly looking for innovative ways to expand inland navigation at the port and reach more than 600 million European consumers. Measures are being implemented to enhance the coordination of shipping movements, and container handling and distribution within the port, enabling shippers to serve their hinterland customers even more efficiently, reliably and sustainably. The Port of Antwerp's clear plan and strong customer focus will keep it at the forefront of inland navigation – as **the** barge port in Europe.

Everything is possible at the Port of Antwerp.
Follow us at www.portofantwerp.com/everythingispossible



915
BARGE CALLS
PER WEEK



94
MILLION TONS OF
FREIGHT BY BARGE



600
MILLION
CONSUMERS

www.portofantwerp.com/en/instream





Bruce Barnard

Une année 2015 difficile en vue

On se prépare à vivre des heures difficiles en 2015 dans les ports d'Europe du Nord à cause de l'inauguration massive de terminaux à conteneurs qui ont été mis en chantier avant que la crise financière mondiale de 2008 ne stoppe brutalement une croissance du trafic dans les deux chiffres.

Les perspectives sont toutefois meilleures au sud, car le trafic augmente plus vite dans les ports méditerranéens que dans l'axe Le Havre-Hambourg dominant. Les ports y affrontent toutefois aussi des difficultés croissantes dues au tarissement des flux commerciaux Asie-Europe qui sont le principal soutien des très prospères pôles de transbordement de la région.

L'incertitude persistante est aggravée par l'entrée en scène au début de la nouvelle année de deux grandes alliances de transporteurs – 2M et Ocean Three – susceptibles de changer la donne, ainsi que par le déploiement d'ici 12 mois de plus de 50 porte-conteneurs géants de 10 000 à 19 000 EVP dans les couloirs commerciaux Extrême-Orient-Europe.

Les yeux de l'industrie sont fixés sur Rotterdam, premier pôle de transit de conteneurs européen, où l'on s'apprête à inaugurer deux nouveaux terminaux d'une capacité annuelle combinée dépassant les cinq millions d'EVP, ce qui correspond à plus de 40 % du trafic de 11,7 millions d'EVP du port en 2013.

Les nouvelles installations du terminal Maasvlakte 2 sont assurées, en raison de leur propriété, d'une base considérable de cargaisons captives. APM Terminals, dont les installations d'une capacité annuelle de 2,7 millions d'EVP accueilleront en février un premier service régulier, est une société sœur de Maersk Line, premier armement mondial.

Le terminal World Gateway de 2,4 millions d'EVP dont l'inauguration à Rotterdam est prévue plus tard cette année, est la propriété de l'exploitant d'envergure mondiale DP World et de quatre armements – CMA-CGM, APL, MOL et Hyundai Merchant Marine.

Les petits terminaux ainsi libérés vont cependant rester en activité et vont cibler des rivaux de Rotterdam et de ports voisins, particulièrement Anvers, préparant ainsi le terrain à une guerre des prix qui pourrait s'étendre à toute l'Europe du Nord.

On ne peut guère douter néanmoins que les deux nouveaux terminaux ultramodernes, avec leur capacité combinée éventuelle de 8,5 millions d'EVP, sont bien placés pour accroître leur part du marché de l'Europe du Nord. C'est pourquoi ECT, principal manutentionnaire de conteneurs à Rotterdam, a intenté une poursuite infructueuse de 1 milliard de dollars contre l'autorité portuaire, au motif que celle-ci aurait

Bracing for challenging times in 2015

The north European waterfront is bracing for tough times in 2015 as massive container terminals planned before the 2008 global financial crisis ended an era of double digit traffic growth come on stream.

The outlook is more bullish further south with Mediterranean ports growing traffic faster than the dominant Le Havre-Hamburg range, but they too face mounting challenges against a backdrop of slowing Asia-Europe trade flows that are the mainstay of the region's highly successful transshipment hubs.

This uncertainty going forward is compounded by the debut of the two major game changing carrier alliances – 2M and Ocean Three – in the New Year, coupled with the deployment of more than 50 ultra large container ships of between 10,000 TEUs and 19,000 TEUs capacity onto the Far East-Europe trade lanes in the coming twelve months.

The industry's focus is firmly fixed on Rotterdam, Europe's largest container hub, as it prepares for the opening of two new terminals, with a combined annual capacity of over five million TEUs, or more than 40 percent of its 2013 traffic of 11.7 million TEUs.

The new facilities on the Maasvlakte 2 site are guaranteed a significant captive cargo base thanks to their ownership. APM Terminals, whose 2.7 million TEUs/year facility will welcome its first regular service in February, is a sister company of Maersk Line, the world's largest carrier.

The 2.4 million TEUs Rotterdam World Gateway due to open later in the year is owned by global terminal operator DP World and four carriers – CMA CGM, APL, MOL and Hyundai Merchant Marine.

But the older smaller terminals they are vacating will remain in business, targeting rivals within Rotterdam and those in neighbouring ports, particularly Antwerp, setting the stage for a rate war that could spread across the north European waterfront.

There's little doubt, nevertheless, that the two new state-of-the-art terminals, which will eventually boast a combined capacity of some 8.5 million TEUs, are well placed to grow their share of the north European market. That's why ECT, Rotterdam's leading container handler, unsuccessfully sued the port authority for \$1 billion for allegedly favouring APM Terminals and DP World in the bidding process for the terminal concessions.

*CMA CGM's big containership, the **Marco Polo**, berths at Hamburg, second largest container port in Europe.*

Le gros porte-conteneurs **Marco Polo** de CMA-CCG accoste à Hambourg, deuxième plus grand port pour conteneurs d'Europe.



Port of Hamburg

favorisé APM Terminals et DP World dans le processus d'appel d'offres pour les concessions.

Hambourg croît plus vite que ses rivaux

Hambourg, deuxième plus grand port conteneurisé européen, est aussi sous les projecteurs parce que sa croissance continue d'être plus rapide que celle de ses principaux rivaux, et cela malgré plusieurs handicaps dont le moindre n'est pas sa situation, à 68 milles sur l'Elbe, qui empêche les navires de plus de 10 000 EVP de l'atteindre, sauf partiellement chargés et à marée haute. Le Port a aussi réussi à surmonter une mauvaise publicité concernant la congestion causée par le mauvais temps et les bouchons sur les périphériques de la ville et sa réputation de frais élevés.

Dans les neuf premiers mois de 2014, les trafics conteneurisés ont augmenté de 6,4 % pour atteindre 7,4 millions d'EVP à Hambourg. Cette croissance est supérieure à celle de Rotterdam (4,2 %, à 9,2 millions d'EVP) et d'Anvers (5 %, à 6,7 millions d'EVP).

Anvers mérite aussi des félicitations pour avoir tenu tête à un voisin agressif, Rotterdam, et avoir surmonté le handicap que constitue son emplacement à l'intérieur des terres pour accueillir les plus grands navires en service. Le terminal Antwerp Gateway a été l'installation la plus performante de Cosco Pacific dans les trois premiers trimestres de 2014. Il a même fait mieux que les terminaux de Chine continentale de la société hongkongaise avec un bond de près de 28 % du trafic qui a atteint 1,27 million d'EVP.

La position concurrentielle de Hambourg va probablement être renforcée. On estime généralement en effet qu'un tribunal fédéral allemand va finalement approuver, au premier trimestre de 2015, les plans longtemps différés de dragage de l'Elbe pour rendre le port continuellement accessible aux grands porte-conteneurs. Les travaux de dragage vont prendre environ deux ans, mais Hambourg a déjà reçu un coup de pouce au milieu de 2014 quand le gouvernement allemand a autorisé des travaux d'amélioration de 750 millions d'euros dans le canal Kiel de 60 milles de longueur qui relie le port à la mer Baltique.

Hambourg ne se repose cependant pas sur ses lauriers, car il doit affronter l'une des grandes inconnues de 2015, à savoir si Wilhelmshaven, le seul port en eau profonde d'Allemagne,

Hambourg growing faster than rivals

Hamburg, Europe's second largest container port, is also in the spotlight as it continues to grow faster than its main rivals despite a raft of challenges, not least its location 68 miles down the river Elbe which means ships over 10,000 TEUs can only access its berths, partially laden, at high tide. It has also overcome bad publicity over congestion caused by bad weather and clogged highways circling the city and a reputation for high charges.

Hamburg increased container traffic by 6.4 percent year-on-year in the first nine months of 2014 to 7.4 million TEUs, outpacing Rotterdam, which was up 4.2 percent at 9.2 million TEUs and third ranked Antwerp, 5 percent higher at 6.7 percent.

Antwerp has also won plaudits for keeping pace with its aggressive neighbour Rotterdam, overcoming its inland river location to handle the largest vessels afloat. The Antwerp Gateway terminal was Cosco Pacific's best performing facility in the first three quarters of 2014, outpacing the Hong Kong firm's mainland Chinese terminals with traffic surging by almost 28 percent to 1.27 million TEUs.

Hamburg's competitive position is set to strengthen with a German federal court widely expected to finally approve long-delayed plans to deepen the Elbe to allow 24/7 access for the largest container vessels in the first quarter of 2015. Dredging will take around two years, but Hamburg had already got a boost in mid-2014 when the German government signed off on a 750 million euros upgrade of the 60-mile long Kiel Canal, the port's shortest link to the Baltic Sea.

But Hamburg isn't resting on its laurels as it faces one of the big unknowns of 2015- will Wilhelmshaven, Germany's only deep-water port, manage to attract services to its 2.7 million TEU Jade Weser Port container terminal complex that is barely ticking over more than two years after it opened?

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



Filiales
Subsidiaries:

Jaclyn,
Rollex,
Watson,
Sycamore

TRANSPORT GÉNÉRAL ET SPÉCIALISÉ
GENERAL AND SPECIALIZED TRANSPORTATION

CENTRES DE DISTRIBUTION
DISTRIBUTION CENTER

SOLUTIONS LOGISTIQUES
LOGISTICS SOLUTIONS



LES SOCIÉTÉS
LES MIEUX
GÉRÉES
AU CANADA

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



The small port of Jade Weser Port at Wilhelmsen in Lower Saxony is attempting to capture business from Hamburg.

Jade Weser Port, petit port de Wilhelmsen en Basse-Saxe, tente d'attirer chez lui les clients de Hambourg.

réussira à attirer des services à son complexe de terminaux Jade Weser Port d'une capacité de 2,7 millions d'EVP qui fonctionne toujours au ralenti plus de deux ans après son inauguration.

On est sur le qui-vive à Hambourg depuis que Stephan Weil, premier ministre de la Basse-Saxe où se trouve Wilhelmsen, a invité en novembre lors d'une visite à Shanghai les grands armements chinois, Cosco et China Shipping Container Line, à dérouter leurs services sur Jade Weser Port pour éviter les problèmes de congestion de son rival fluvial. Les dirigeants de Hambourg ont vu là une ruse typique des compagnies maritimes pour obtenir de meilleurs taux, mais ils considèrent néanmoins Jade Weser comme une menace, notamment parce qu'Eurogate de Brême en est l'actionnaire minoritaire avec APM Terminals comme partenaire minoritaire.

Il y a également de la nervosité dans les ports de G.-B., car London Gateway de DP World cherche à attirer les transporteurs clients de ses rivaux, surtout son voisin Felixstowe, le plus grand port pour conteneurs du pays, afin de remplir sa capacité annuelle de 1,5 million d'EVP – largement sous-utilisée. Le terminal, qui a ouvert ses portes à la fin de 2013, a fait beaucoup de publicité bien en dehors des milieux portuaires au sujet de la visite ponctuelle d'un des mastodontes de 18 270 EVP de Maersk en novembre.

Les ports méditerranéens surfent sur une vague d'optimisme

Alors que les ports dominants de l'Europe du Nord se préparent à livrer bataille en 2015, les pôles méditerranéens cherchent à bâtir sur la croissance à deux chiffres dont ils ont profité en 2013. Les perspectives semblent bonnes, car les transporteurs vont probablement encourager les services de transbordement afin d'attirer les cargaisons nécessaires pour remplir les navires toujours plus gros qu'ils déploient dans les couloirs commerciaux Asie-Europe.

Algésiras, Le Pirée, Gioia Tauro en Italie et Maarsaxlokk à Malte seront les grands gagnants en 2015, aux dépens de ports régionaux établis comme Valence, Barcelone et Gênes.

Une mise en garde en début d'année: les dirigeants des terminaux et milieux portuaires européens n'ont pas complètement exclu l'imprévu – notamment un ralentissement de la croissance, car la zone euro est toujours au bord de la récession et la Chine pourrait décider de mettre l'accent sur la consommation intérieure au détriment des exportations pour relancer son économie. **M**

Hamburg was put on alert in November when Stephan Weil, first minister of Lower Saxony, where Wilhelmshaven is located, claimed on a visit to Shanghai that China's top carriers, Cosco and China Shipping Container Line, might just relocate sailings to Jade Weser Port to avoid congestion at its river rival. Hamburg executives read that as typical ruse by shipping lines seeking lower rates, but they also see Jade Weser as a threat, not least because it is majority owned by Bremen-based Eurogate with APM Terminals a junior partner.

UK ports are also on edge as DP World's London Gateway looks to lure carriers from its rivals, mainly nearby Felixstowe, the country's largest container port, to fill its – largely unused – 1.5 million TEU annual capacity. The terminal, which opened in late 2013, squeezed every bit of publicity well beyond the port community when it handled a one-off visit by one of Maersk's giant 18,270 TEU ships in November.

Mediterranean ports riding bullish wave

While the dominant north European ports prepare for a slugfest in 2015, the Mediterranean hubs are busy building on the double digit growth rates posted in 2013. The outlook seems promising as carriers likely will boost transshipment services to attract cargoes to fill the ever larger vessels they are deploying on the Asia-Europe trade lanes.

Algeciras, Piraeus, Gioia Tauro, Italy, and Malta's Maarsaxlokk will be winners in 2015 at the expense of established regional ports like Valencia, Barcelona and Genoa.

As the New Year begins, a cautionary note: European waterfront officials and terminal executives don't completely rule out the unexpected – notably a slowdown in growth as the eurozone wobbles on the verge of recession and China shifts from exports to domestic consumption to drive its economy. **M**



Terence F. Bowles

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

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

Porte d'entrée commerciale en évolution

Voilà longtemps que la Voie maritime du Saint-Laurent est un axe important du commerce transfrontalier entre le Canada et les États-Unis et du commerce outre-mer. Vu le rythme de la mondialisation, elle ne peut que jouer un rôle croissant dans les années à venir, en permettant aux entreprises de créer de nouveaux liens commerciaux.

Dès que la couverture de glace sans précédent des Grands Lacs a fondu à la fin d'avril, les navires intérieurs et océaniques se sont mis à travailler sans relâche pour exporter la récolte record de céréales canadiennes vers l'Europe, l'Afrique et le Moyen-Orient. À la fin d'octobre 2014, les expéditions de blé, de soya, de maïs et de canola transitant par la Voie maritime avaient atteint des volumes qu'on n'avait plus vus depuis plus de 10 ans.

Le commerce de céréales et d'oléagineux évolue. Une bonne part des exportations provient des Prairies, mais il y en a aussi de l'Ontario, ce qui contribue à l'activité dans les ports de Hamilton, de Goderich, de Port Colborne et d'Owen Sound. La Voie maritime est une excellente solution pour arriver aux marchés des États-Unis et d'outre-mer.

Les céréales ne sont d'ailleurs pas le seul exemple de l'évolution en cours dans notre chaîne d'approvisionnement. Des ensembles remorqueur-chaland transportent des lingots d'aluminium de Sept-Îles vers divers États américains. Des produits en aciers spécialisés sont expédiés par bateau en Ontario, au Michigan et en Ohio, où ils servent à la construction d'immeubles de bureaux ou de condominiums et ils alimentent une recrudescence de la production automobile.

La majorité des 40 millions de tonnes qui transitent chaque année par la Voie maritime est destinée à des ports canadiens et américains, mais le commerce avec des ports outre-mer est important. En 2013, l'exportation de vrac par la Voie maritime s'élevait à 13,8 millions de tonnes (dont une bonne part était transbordée dans des ports du Québec). Les expéditions par la Voie maritime du Saint-Laurent sont parties vers 62 pays, partout dans le monde, en 2013. Et ce n'est qu'un début : le réseau navigable recèle un potentiel bien supérieur compte tenu des nouveaux accords commerciaux qui se dessinent, y compris la récente entente entre le Canada et l'Union européenne.

The St. Lawrence Seaway – An Evolving Gateway for Trade

The St. Lawrence Seaway has long served as an important lever for cross-border trade between Canada and the United States, and for overseas trade. Given the pace of globalization, we fully expect that the Seaway's role in enabling firms to successfully develop new trading relationships will only increase in the years to come.

From the moment the unprecedented ice coverage on the Lakes finally receded at the end of April, domestic and ocean-going ships have worked non-stop to export Canada's record grain crop to markets in Europe, Africa and the Middle East. By the end of October, 2014, shipments of wheat, soybeans, corn and canola were moving through the Seaway at a pace not witnessed for over a decade.

The nature of the grain and oilseeds trade is changing. While much of the harvest being exported is from the Prairies, some originates from Ontario, and contributes to activity in the ports of Hamilton, Goderich, Port Colborne and Owen Sound. The Seaway provides an excellent route to markets in the U.S. and overseas.

And grain is not the only example of the evolution taking place within our supply chain. Aluminum ingots are being exported from Sept-Îles to various U.S. states by Canadian tug / barge. As well, specialty steel is being moved by ship to Ontario, Michigan and Ohio to build office and condo towers and to support a surge in automobile production.

Although the majority of the 40 million tonnes per year that moves through the Seaway is destined for Canadian and U.S. ports, trade with overseas ports accounts is significant. In 2013, export of bulk cargoes via the Seaway (much of which is trans-shipped through Quebec ports) amounted to 13.8 million tonnes. Overall, shipments through the St. Lawrence Seaway travelled to 62 countries around the globe during 2013. And we've only scratched the surface in terms of the navigation system's potential contributions, as new trade agreements are being signed, including the recent agreement between Canada and the European Union.



Stratégie maritime du Québec

Perspectives, enjeux et occasions d'affaires

10 février 2015

Hôtel Hyatt Regency, Montréal



Jean D'Amour
Ministre délégué aux Transports et à
l'Implantation de la stratégie maritime

BÉNÉFICIEZ DE L'EXPÉRIENCE DE

Administration portuaire de Montréal • Administration portuaire de Québec • Administration portuaire de
Trois-Rivières • Alliance Verte • Armateurs du Saint-Laurent • Canada Steamship Lines • CargoM
Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport
CLD Marguerite-D'Youville • CLD Vaudreuil-Soulanges • Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie
maritime • Développement Économique Sept-Îles • Fédération maritime du Saint-Laurent • Logistec
Arrimage • Manufacturiers et exportateurs du Québec • Société de développement économique
du Saint-Laurent • Transport Desgagnés

www.lesaffaires.com/evenements/maritime ou 514 392-4298

En partenariat avec:



Avec le soutien de :



Jusqu'à 250\$*
de rabais
avant le 15 janvier

* EN MENTIONNANT LE
CODE PROMO MM1

L'industrie maritime a déployé de grands efforts pour consolider sa compétitivité. Les armateurs nationaux et internationaux sont en train de consacrer plus de 1 milliard de dollars à des navires modernes, plus efficaces et plus écologiques, dont certains ont commencé à naviguer dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime. En même temps que la flotte est renouvelée, les corporations canadienne et américaine de la Voie maritime s'emploient à moderniser et renouveler aussi leur infrastructure. Leur programme prévoit presque 1 milliard de dollars d'investissements sur 10 ans.

L'installation de dispositifs d'amarrage mains libres à toutes les écluses élevées de la Voie maritime devrait être terminée d'ici 2018. Le projet de modernisation en cours est le plus grand changement opérationnel dans la Voie maritime depuis sa construction dans les années 1950. En utilisant des ventouses plutôt que des câbles d'amarrage pour immobiliser un navire dans le sas d'une écluse, la Voie maritime permettra des éclusages à la fois plus sûrs et plus efficaces. En outre, le nouvel équipement d'amarrage donnera accès au réseau à des navires qui ne peuvent pas actuellement y naviguer sans un équipement spécialisé. Le programme de modernisation fera en sorte que la Voie

The marine industry has been hard at work to strengthen its competitive position. Domestic and international ship owners are in the midst of spending more than \$1 billion on more efficient and environmentally advanced ships, and some of these ships have started to trade on the Great Lakes / Seaway System. Hand in hand with the renewal of the shipping fleet, the Canadian and U.S. Seaway Corporations are also in the midst of an asset renewal and modernization program encompassing nearly \$1 billion in investments over a ten year period.

The installation of Hands-Free Mooring units at all high-lift locks within the Seaway is slated to be completed by 2018. This modernization project represents the most significant change in operations since the Seaway's construction during the 1950's. By using vacuum pads to secure a ship in the lock chamber rather than using tie-up lines, the Seaway will provide lock transits that are yet safer and more efficient. Moreover, the new mooring equipment will open up the system to vessels which cannot presently transit the Seaway without the need for specialized fittings. This modernization program will ensure that the Seaway



The installation of hands-free-mooring units at all Seaway locks is slated to be completed in 2018.

L'installation de dispositifs d'amarrage mains libres à toutes les écluses de la Voie maritime devrait être achevée en 2018.

maritime reste à l'avenir une solution extrêmement compétitive et efficace pour le transport de marchandises.

L'ensemble des acteurs du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent font œuvre commune sous l'égide de l'Autoroute H₂O afin de fournir de nouveaux services qui rendent la voie navigable plus accessible et plus compétitive. Dans cette optique, la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent continue d'offrir des réductions des péages pour les nouveaux types de transports de marchandises. Tirant parti de ces mesures incitatives, le port de Cleveland a lancé un service de lignes régulières vers l'Europe pouvant accommoder aussi bien des conteneurs que des cargaisons spéciales ou des petites quantités de vrac. Le port de Duluth et le port de Thunder Bay ont récemment annoncé des initiatives semblables.

À l'avenir, on peut supposer que l'activité commerciale accrue avec des marchés émergents en Asie, en Amérique latine, en Afrique et au Moyen-Orient favorisera les échanges avec la côte est de l'Amérique du Nord, y compris sur les routes qui passent par le canal de Panama et le canal de Suez. Le réseau de la Voie maritime est idéalement situé pour relier le cœur de l'Amérique du Nord avec ces économies et ces marchés de consommation en plein essor.

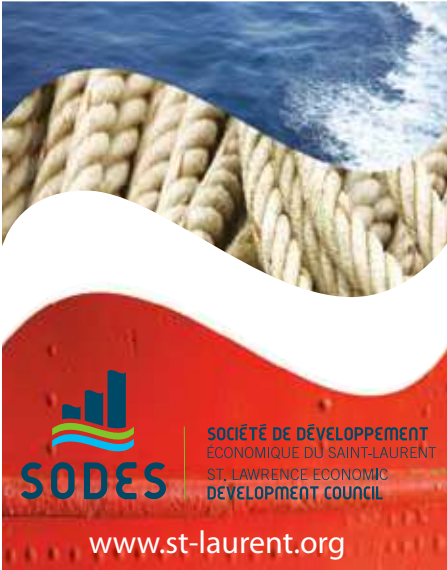
Nous savons que le réseau Grands Lacs-Voie maritime est déjà un important moteur de l'économie. L'expédition de marchandises par la voie navigable soutient 35 milliards de dollars d'activité économique par année et quelque 227 000 emplois au Canada et aux États-Unis. Pourtant, nous ne pouvons pas nous reposer sur nos lauriers. Les marchés changent sans cesse, et engendrent diverses pressions concurrentielles. En examinant les nombreux aspects en évolution, nous pouvons affirmer avec conviction que la Voie maritime du Saint-Laurent, en tant que plaque tournante entre les Grands Lacs et l'océan Atlantique, jouera un rôle encore plus grand à l'ap-pui du commerce dans les années futures. **M**

remains a highly competitive and efficient means of moving cargo for years to come.

The entire Great Lakes / Seaway System is working together under the Highway H₂O banner to provide new services that make the waterway more accessible and more competitive. To this end, The St. Lawrence Seaway Management Corporation continues to offer toll discounts for new types of cargo movements. Building on these incentives, the port of Cleveland has started a liner service to Europe, capable of loading everything from containers and project cargo to smaller quantities of bulk materials. The Port of Duluth and the Port of Thunder Bay have recently announced similar initiatives.

Looking ahead, it is fair to say that increased trading activity with emerging markets in Asia, Latin America, Africa and the Middle East will favour trade connections to North America's East Coast, including routes that transit the Panama and Suez Canals. The Seaway system is perfectly positioned to connect the North American heartland with these fast-growing industrial and consumer economies.

We know the Great Lakes / Seaway System is already a major economic driver. Cargo shipped via the waterway supports \$35 billion in economic activity annually and some 227,000 jobs in Canada and the U.S. Yet, we cannot afford to rest on our laurels, as markets are always changing, given competitive pressures from many fronts. As we survey the many evolutionary changes currently underway we can say with conviction that the St. Lawrence Seaway, as the linchpin connecting the Great Lakes to the Atlantic Ocean, will play yet a greater role in supporting trade in the years to come. **M**



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

www.st-laurent.org

Depuis/Since 1985

Adhérer à la SODES, c'est collaborer à l'essor de l'industrie maritime

C'est aussi :

- Protéger et promouvoir ses intérêts économiques
- Faire partie du plus important réseau d'acteurs de l'industrie
- Rester informé sur l'actualité maritime
- Participer à des événements de promotion
- Et bien plus!

Join SODES and help the maritime industry grow

It is also:

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

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



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

DNV GL global services:

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

SAFER, SMARTER, GREENER

CONTACT US

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

www.dnvgl.com

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

• Hold cargo water disposal

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



Robert Lewis-Manning

President of CSA

Président de l'AAC

La «classe mondiale» a besoin de marins canadiens

L'industrie maritime canadienne dispose de plusieurs aspects pouvant être considérés de «classe mondiale», et le gouvernement n'hésite pas à qualifier son cadre de transport comme tel. Derrière cette vantardise, ces lois et ces règlements se cache un élément de cette architecture du transport indispensable au maintien d'un système de classe mondiale: nos gens.

Notre industrie maritime et son impressionnant bilan de sécurité résultent en grande partie des efforts déployés par quantité de Canadiens et d'établissements de classe mondiale. Nous serions avisés de bien comprendre qui sont ces gens, de quelle façon et où ils ajoutent de la valeur, et comment appuyer une culture de sécurité, car sans eux, les meilleurs règlements et lois ne parviendront qu'à apporter de minimes améliorations à la sécurité.

Le pivot de cette capacité se trouve sur les ponts des navires canadiens. Ces marins canadiens professionnels, brevetés et non brevetés, sont formés dans des collèges maritimes parmi les meilleurs du monde et ils acquièrent de l'expérience et d'autres connaissances en travaillant dans les environnements les plus difficiles qui soient.

Si vous êtes un marin d'eau douce endurci, permettez-nous de vous rappeler que le Canada offre aux gens de mer le défi de travailler dans des conditions environnementales extrêmement austères, composées d'eaux restreintes, de forts courants et de glace. Encadrés par des supérieurs expérimentés, ils se familiarisent avec la responsabilité inhérente à l'exploitation de navires dans l'environnement marin fragile canadien. Certains d'entre eux choisissent de faire partie de la vaste architecture de sécurité canadienne et deviennent pilotes maritimes, chargés de réglementation ou dirigeants de société basés au siège social.

D'autres marins de premier plan se joignent à notre Garde côtière pour faire partie intégrante du réseau de sécurité canadien qui fournit des services de déglacage, d'entretien de la navigation, de recherche et sauvetage et d'intervention en cas de catastrophe.

Enfin, il existe également le rôle de la Gendarmerie royale du Canada et de la Marine royale du Canada qui rehausse le niveau de sûreté et de sécurité essentiel à un commerce florissant. Il s'agit en effet d'une industrie unique, où l'étroite collaboration transcende les compagnies, les organismes de réglementation et les fournisseurs de services. La connectivité de ces parties prenantes est ce qui promeut réellement une approche de classe mondiale qui facilite le commerce et protège l'environnement canadien. Que

“World Class” Needs Canadian Mariners

Canada's marine industry is blessed with much that should be regarded as “world class,” and the government is quick to brand the transportation framework accordingly. After one peels away the layers of bravado, laws, and regulations, there is an element of this transportation architecture that is a critical enabler to sustaining a world-class system - our people.

Our marine industry and its impressive safety record is largely the result of the effort of numerous world-class Canadians and institutions. We would be wise to really understand who these people are, how and where they add value, and how we can best support a safety culture - without them, all of the best laws and regulations will achieve only marginal improvements to safety.

The root of this capability can be found on the deck plates of Canadian ships. These licensed and unlicensed professional Canadian mariners are educated in some of the world's finest marine colleges, and then gain experience and further knowledge through operating in the most challenging environments in the world.

In the event that you are a seasoned land-lubber, it would be a timely reminder that Canada affords the mariner the challenge of working in incredibly austere environmental conditions, confined waters, high currents, and in the presence of ice. They are mentored by seasoned leaders and gain a greater appreciation of the responsibility inherent in operating vessels in the pristine Canadian marine environment. Indeed, some of them support the wider Canadian safety architecture by becoming marine pilots, regulators, and leading companies from the corporate office.

Other top-notch mariners sail in our Coast Guard and form an integral part of the Canadian safety network through support to ice breaking, navigational maintenance, search and rescue, and disaster response.

Finally, there is also a constabulary role performed by the Royal Canadian Mounted Police and the Royal Canadian Navy, which adds a level of safety and security that is essential to insuring that commerce continues to flourish. It is indeed a unique industry because the degree of close cooperation transcends companies, regulators, and service providers. It is the



CSOIM

Well-educated and well-trained mariners represent a vital component for the success of Canada's maritime industry.

Des marins instruits et bien formés sont essentiels au succès de l'industrie maritime du Canada.

ce soit au bureau ou sur le pont, la communauté maritime canadienne, mue par son grand dévouement, sait s'adapter.

L'équation est simple : une industrie maritime canadienne solide plus un cadre de réglementation approprié équivaut à un système de sécurité de classe mondiale. Nous devons reconnaître et promouvoir notre capacité canadienne unique, composée d'excellents collègues maritimes, de marins canadiens naviguant au Canada et d'un réseau de responsables de la réglementation et de fournisseurs de services maritimes bien informés. Si nous ne prenons pas conscience de cette réalité, nous favoriserons alors un système de deuxième ordre, qui ne tient pas compte des connaissances régionales approfondies ni d'une très longue expérience de navigation dans les eaux canadiennes.

Alors que le Canada cherche activement de nouvelles possibilités commerciales, il nous faut veiller à protéger le réseau de sécurité dans nos eaux, et ce, grâce à une solide industrie maritime canadienne. Il suffit d'y réfléchir pour admettre que ni la technologie ni la réglementation ne peuvent remplacer un marin canadien professionnel et expérimenté! **M**

connectivity of these stakeholders that truly promotes a world-class approach that facilitates commerce and protects the Canadian environment. Whether in the office or on the bridge, the Canadian marine community is agile and adaptive because it is highly engaged.

The equation is simple; a strong Canadian marine industry capability plus an appropriate regulatory framework equals a world-class safety system. We need to acknowledge and promote our unique Canadian capacity, which includes first-rate marine colleges, Canadian mariners sailing in Canada, and a network of informed regulators and marine service providers. If we fail to recognize this reality then we are actively promoting a system that would be second best; a system that would not include expert local knowledge and a life-long experience of sailing in Canadian waters.

As Canada continues to aggressively seek new trading opportunities, let's ensure that the safety network in our own waters is protected through a robust Canadian marine industry. Let's reflect and acknowledge that no amount of technology and regulation will ever replace the professional and experienced Canadian mariner! **M**

Advancing **Safety** Driven by **Innovation**

Building on a rich legacy in marine and offshore classification, ABS is driving the next generation of safety standards. We make the world a safer place, and nothing is more important.



Safety | Service | Solutions



GREAT LAKES/ST. LAWRENCE SYSTEM

Strong cargo trends drive Canadian ports

RÉSEAU GRANDS LACS–SAINT-LAURENT

Les ports canadiens profitent de la croissance des volumes de fret

Leo Ryan / Kathlyn Horibe

Les temps sont durs pour les ports canadiens du réseau du Saint-Laurent et des Grands Lacs. La conjoncture économique est différente d'un continent à l'autre, mais le Canada et les États-Unis semblent assurés d'une croissance au moins modérée au seuil de 2015. L'économie chinoise demeure sur une solide trajectoire de croissance, sous les 10 % toutefois, mais l'Union européenne, handicapée par la faiblesse économique persistante de plusieurs pays membres, est au bord d'une nouvelle récession.

Tout n'est pourtant pas négatif dans le vaste réseau qui s'étend de Sept-Îles à Thunder Bay. Des ports du Saint-Laurent comme Québec et Sept-Îles ont souffert de la volatilité des marchés des produits de base, surtout le minerai de fer, mais ils sont toujours bien placés pour profiter d'un redressement éventuel. Les ports de Montréal et Trois-Rivières ont bien performé en 2014 et on peut dire la même chose de plusieurs ports des Grands Lacs qui ont profité de la hausse spectaculaire des exportations de céréales et d'un bond des importations d'acier.

For Canadian ports on the Great Lakes/St. Lawrence System, these are challenging times as economic trends vary from continent to continent, although moderate growth, at least, seemed assured in Canada and the United States entering 2015. China remains on a solid single-digit growth path, while the European Union is teetering on the edge of another recession due to renewed weaknesses in a number of countries.

For ports on the vast System from Sept-Îles to Thunder Bay, all is not doom and gloom. Volatile commodity markets, especially in iron ore, have been hurting such St. Lawrence River ports as Québec and Sept-Îles which are still well-placed for market recoveries. The ports of Montreal and Trois-Rivières were robust performers in 2014. The same can be said for several Great Lakes ports benefiting from a dramatic increase in grain exports and a surge of steel imports.



At the Port of Sept-Îles, a multi-user dock to be launched this summer will add 50 million tonnes to existing iron ore capacity.

Au Port de Sept-Îles, un quai multiusager qui sera inauguré à l'été ajoutera 50 millions de tonnes à la capacité actuelle pour le minerai de fer.

121

Le Port de Montréal, pour sa part, a assurément le vent en poupe, car la hausse des volumes de fret conforte sa position de deuxième port du Canada derrière Port Metro Vancouver et de premier port en tonnage du grand corridor maritime nord-américain.

Après avoir manutentionné 28,2 millions de tonnes en 2013, le Port a continué de profiter d'une croissance robuste à l'automne et il est en voie de terminer 2014 avec des chiffres record de près de 30 millions de tonnes.

«Le trafic est en hausse dans tous les secteurs sauf le vrac liquide», a déclaré au *Maritime Magazine* Tony Boemi,

The Port of Montreal certainly has the wind in its sails as rising cargo patterns solidify its position as Canada's second biggest port after Port Metro Vancouver and as the leading port in tonnage terms on the key North American maritime corridor.

After handling 28.2 million tonnes in 2013, the port was moving at a robust pace in the fall and on track to attain an overall record throughput in 2014 approaching 30 million tonnes.

"Traffic is up on all sectors except liquid bulk," Tony Boemi, Vice-President, Growth and Develop-



The Port of Montreal is on track for new summits in container and total traffic.

Le Port de Montréal est en voie de connaître sa meilleure année pour les trafics conteneurisés et le trafic total.

vice-président, Croissance et développement à l'Administration portuaire de Montréal. «Nous pensons atteindre 29,5 ou 30 millions de tonnes.»

En 2013, les volumes conteneurisés se sont chiffrés à 11,9 millions de tonnes, l'équivalent de 1,35 m EVP. À la fin d'octobre 2014, le tonnage conteneurisé était en hausse de 6,2 % et le vrac sec de 32 %, grâce à un bond de 65 % du grain. Dans la même période, le vrac liquide a diminué de 12 % à cause de facteurs comme le retard dans l'inversion du flux du pipeline Enbridge et la baisse de la demande de pétrole.

«En fait, c'est une très bonne année, nous avons généralement conservé ou élargi nos marchés», a déclaré M. Boemi.

Pour ce qui est des conteneurs, les volumes étaient en hausse de 7 % avec le nord de l'Europe, de 8 % avec l'Amérique latine, de 6 % avec le Midwest et de 11 % avec l'Asie.

Le secteur des croisières a aussi progressé à Montréal en 2014: les visites de membres d'équipage et de passagers internationaux ont augmenté au total de presque 2 %, à 71 390. Et d'importants travaux de restauration sont en cours au quai Alexandra et au terminal passagers d'Iberville pour accélérer encore le développement.

Autres réalisations notables, CanEst Transit a inauguré en octobre dans le Port de Montréal son nouveau terminal de nettoyage et de mise en conteneurs de produits agricoles. Une vingtaine de millions de dollars ont été investis principalement pour acquérir du matériel moderne de manuten-

ment for the Montreal Port Authority, told *Maritime Magazine*.

«We are inching towards 29.5 million tonnes and maybe 30 million tonnes.»

In 2013, container traffic added up to 11.9 million tonnes, the equivalent of 1.35m TEUs. At the end of October 2014, the container tonnage was up 6.2% while dry bulk was up 32% thanks to a grain surge of 65%. Liquid bulk for the same period was down 12% due to such factors as a delay in the Enbridge pipeline reversal project and lower oil demand.

«We are, in fact, having a very good year, generally holding or expanding our markets,” said Mr. Boemi.

On the container front, the numbers showed volume up 7% in trade with Northern Europe, up 8% with Latin America, up 6% with the U.S. Midwest, and up 11% with Asia.

Similarly, Montreal's cruise business advanced in 2014, with international passenger and crew visits increasing nearly 2% for a total of 71,390. To significantly develop the cruise business, major restoration is underway at Alexandra Pier and the D'Iberville Passenger Terminal.

In other noteworthy developments, CanEst Transit inaugurated in October its new cleaning and containerization terminal for agricultural products located on Port of Montreal territory. Some \$20 mil-

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*

tion et de chargement. La demande de conteneurisation de produits agricoles est forte dans l'agroalimentaire.

Autre réalisation importante, la Société Terminaux Montréal Gateway (STMG) adoptait récemment un nouveau système informatique de gestion des terminaux pour optimiser l'efficacité et la sécurité des opérations ainsi que le service à la clientèle. Pour ce faire, STMG a collaboré avec Navis, chef de file mondial dans cette sphère technologique.

Au Port de Québec, par où ont transité 27 millions de tonnes de fret en 2013, les volumes de fret ont souffert en 2014 du marasme des marchés des produits de base.

«Dans les neuf premiers mois de 2014, notre trafic total a diminué de 11 % par rapport à l'année précédente», a indiqué Anick Métivier, directeur adjoint, Développement durable et relations avec la communauté, qui attribue cette baisse à la faiblesse de la demande de produits primaires et à la volatilité économique sur les principaux marchés mondiaux.

Il a toutefois ajouté que le Port de Québec «envisageait l'avenir avec optimisme» en tablant sur la diversification de ses activités et ses plans d'expansion de la capacité.

Par ailleurs, le secteur des croisières à Québec a franchi un cap important en 2014. Dans la seule journée du 3 octobre, 6 paquebots de croisière ont accosté et débarqué 20 000 visiteurs. Le 10 octobre, le Port recevait son millionième passager depuis l'inauguration du terminal Ross-Gaudreault en 2002. Au total, 2014 aura été une année record avec 110 escales de paquebots de croisière et une augmentation de 10 % du nombre de visiteurs.

Depuis 10 ans, le nombre de croisiéristes en visite à Québec est passé de 35 000 à près de 180 000, passagers et membres d'équipage compris. Les retombées économiques sont énormes, elles atteindraient même 160 \$ par visiteur par jour selon certains.

lion was invested primarily for modern equipment to handle and load agricultural products. There is strong demand in the agri-food industry to containerize agricultural products.

Another recent highlight was the introduction by Montreal Gateway Terminals Partnership of a new terminal operating software system to optimize efficiency, strengthen security and enhance customer service in partnership with Navis, a world leader in this technological sphere.

At the Port of Québec, which in 2013 handled 27 million tonnes of cargo, 2014 was a year when bulk volume was impacted by less favorable global commodity markets.

"In the first nine months of 2014, our total traffic was down around 11% compared with a year earlier," indicated Anick Métivier, Assistant Manager, Sustainable Development and Community Relations. "This stems mainly from the decline in demand for primary commodities and from the volatile economic conditions felt on the principal global markets."

He added, nevertheless, that the Port of Québec was "looking to the future with optimism" thanks to the diversification of port activities and capacity development plans.

Otherwise, 2014 marked another milestone in cruise activity for the Port of Québec. In a single day, October 3, the port welcomed 20,000 visitors from six cruise ships simultaneously berthed on the waterfront. On October 10, the port welcomed its one millionth passenger since the inauguration of the Ross Gaudreault Cruise Terminal in 2002. All told, it was a record year with 110 cruise ship calls and a 10% increase in visitors.

In the past decade, the number of visitors brought to the city through cruise vessels has climbed from 35,000 to nearly 180,000 passengers and crew. There are huge economic spin-offs, evaluated by some officials at \$160 spent per visitor per day.

Enthusiastically noted Mario Girard, President and CEO of the Québec Port Authority: "Since 2002, the Port of Québec has moved from a port of call to a port of embarkation/disembarkation. We are the primary destination for international cruises in Québec."

On the North Shore of the St. Lawrence River, the Port of Sept-Îles handled 27.7 million tonnes



The Port of Trois-Rivières in 2014 recorded a strong growth, thanks to a surge in grain and solid bulk.

Le Port de Trois-Rivières a enregistré une croissance vigoureuse en 2014, grâce à une forte augmentation des céréales et du vrac solide.



SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP



- * 1600 kilometres closer inland
- * 1,574 metres 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



Chris Heikkinen

*The **Algoma Harvester** docks at Richardson's Current River Terminal in Thunder Bay to take on a load of wheat.*

L'Algoma Harvester accoste au terminal Current River de Richardson International à Thunder Bay pour y prendre un chargement de blé.

Mario Girard, PDG de l'Administration portuaire de Québec, a souligné avec enthousiasme: «Depuis 2002, le Port de Québec est passé de port d'escale à port d'embarquement et débarquement. Nous sommes aujourd'hui la principale destination des paquebots de croisière au Québec.»

Sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, le Port de Sept-Îles a manutentionné 27,7 millions de tonnes en 2013. Tout comme le Port de Québec, celui de Sept-Îles a souffert de la baisse des expéditions de minerai de fer – une marchandise essentielle. Au total, 21,1 millions de tonnes de fret y avaient

in 2013. Similar to the case of the Port of Québec, Sept-Îles was adversely affected in 2014 by reduced iron ore shipments – a main staple. Total cargo to the end of October stood at 21.1 million tonnes versus the year-earlier 22.8 million tonnes.

However, the management of the Port of Sept-Îles remains strongly committed to building on long-term prospects, given still substantial mining projects in the Labrador Trough region despite some recent scaling down in the iron ore sector. A \$220 million multi-user



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

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



alouette.com
Sept-Îles – Québec – Canada



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



transité à la fin d'octobre, comparativement à 22,8 millions l'année précédente.

Malgré une fermeture récente dans le secteur du minerai de fer, les dirigeants du Port de Sept-Îles gardent résolument le cap sur l'avenir à long terme, confiants dans les projets miniers substantiels toujours maintenus dans la fosse du Labrador. L'inauguration prévue à l'été d'un quai multiusager de 220 millions de dollars – capable d'accueillir les futurs vraquiers géants qui iront livrer le minerai de fer en Asie et ailleurs dans le monde – ajoutera 50 millions de tonnes à la capacité actuelle de 30 millions de tonnes du port.

Une étape historique a été franchie en décembre 2013 quand Sept-Îles a accueilli la plus importante cargaison de vrac jamais chargée sur un navire dans l'histoire maritime nord-américaine. Plus de 300 000 tonnes de minerai de fer ont été transbordées dans la baie de Sept-Îles de l'autodéchargeur **CSL Spirit** au Chinamax géant **CSB Years**.

Par ailleurs en août dernier, l'aluminerie Alouette, partenaire majeure du Port de Sept-Îles, a inauguré au terminal La Relance un centre de logistique de l'aluminium de 20 millions de dollars. Les dirigeants de la compagnie ont souligné les retombées positives qu'aura le centre en termes de coûts, de productivité et de compétitivité pour répondre aux «besoins croissants en matière de logistique de transport».

De son côté, le Port de Trois-Rivières affiche un redressement marqué. On prévoit que le trafic total en 2014 dépassera de 30 % les 2,7 millions de tonnes de 2013. Il s'agira donc d'une performance record.

«Nous devrions atteindre les 3,6 millions de tonnes, soit 200 000 tonnes de mieux que le record précédent de 2012», a indiqué Jacques Paquin, vice-président, Marketing et développement des affaires, qui attribue cette augmentation à la forte croissance du vrac solide, surtout le grain dont le tonnage a presque doublé.

Dans l'ensemble, le vrac a fait un bond de près de 40 %, à 3,1 millions de tonnes. Le vrac liquide, lui, a chuté de 12 %

dock slated to be launched this summer – adding 50 million tonnes to existing port capacity of 30 million tonnes – is designed to accommodate future ultra-large bulk carriers transporting iron ore to Asia and other world markets.

Already, shipping history was achieved in December 2013 when Sept-Îles hosted the largest amount of bulk cargo ever loaded onto a ship in North American maritime history. An iron ore cargo of more than 300,000 tonnes was transshipped in the Bay of Sept-Îles onto the giant Chinamax vessel **CSB Years** by the **CSL Spirit** self-unloader.

Last August, meanwhile, featured the opening of a \$20 million Aluminum Logistics Centre, with a storage capacity of 15,000 tonnes of aluminium, at the Relance Terminal by Aluminerie Alouette, a major stakeholder at the Port of Sept-Îles. Company executives underlined the Centre's benefits in terms of costs, productivity and competitiveness to meet "growing transportation logistics needs."

For its part, the Port of Trois-Rivières is experiencing a marked upswing, with 2014 total traffic expected to represent a 30% spike over the 2013 throughput of 2.7 million tonnes. In another words, a record performance.

"Our total should attain 3.6 million tonnes, or 200,000 more tonnes than the previous record set in 2012," indicated Jacques Paquin, Vice-President of Marketing and Business Development. "This increase can be attributed to a strong rise in solid bulk, especially grain whose tonnage has nearly doubled."

As a whole, the bulk sector climbed by nearly 40% to reach 3.1 million tonnes. Liquid bulk dropped by 12% as the local pulp and paper industry continued its decline. While general cargo diminished, a highlight nevertheless was a promising development in imported steel.

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

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

Contact us to find out more!

Ride the Wave.

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



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

à cause du déclin soutenu de l'industrie des pâtes et papiers locale. Si les marchandises générales étaient en baisse, l'augmentation de l'acier importé était cependant encourageante.

Par ailleurs, le Port poursuit la mise en œuvre de la phase II de son plan de modernisation (Cap sur 2020) dont l'achèvement est prévu en 2016.

Au Port de Saguenay, quelque 40 millions de dollars ont été investis ces dernières années dans une gare de triage intermodale et un lien ferroviaire de 12,5 km pour l'industrie minière régionale.

Ces investissements, les plus considérables de l'histoire du Port, de même que les grands projets miniers dans le nord du Québec, pourraient, d'ici quatre ou cinq ans, générer plusieurs millions de tonnes de nouveau trafic pour un port où sont manutentionnées actuellement quelque 300 000 tonnes par année.

Le concentré de minerai de fer destiné aux marchés asiatiques est transporté par camion depuis la mine de BlackRock Metals à 30 km au sud de Chibougamau jusqu'à une voie ferrée du CN où le train prend le relais jusqu'au Port de Saguenay. Arianne Phosphate travaille à Lac-à-Paul sur un projet de transport des concentrés jusqu'à un nouveau terminal en eau profonde qui serait construit près de Chicoutimi.

Forte augmentation du grain et de l'acier dans les ports des Grands Lacs

La couverture de glace la plus étendue depuis 20 ans sur les Grands Lacs a retardé le début de la saison de navigation

Meanwhile, the port is pursuing Phase II of its modernization plan (Cap sur 2020) slated for completion in 2016.

At the Port of Saguenay, about \$40 million has been invested in the past few years in an intermodal rail yard and a 12.5 km rail link for the regional mining industry.

The largest capital investment in the port's history plus substantial mining projects in northern Quebec could, within four or five years, generate several million tonnes of new traffic for a port which currently handles about 300,000 tonnes annually.

Iron ore concentrate destined for Asian markets is to be trucked from a BlackRock Metals mine 30 kms south of Chibougamau to a CN rail line connecting with the Port of Saguenay. Arianne Phosphate is developing at Lac-à-Paul a project to ship concentrates to a planned new deepwater terminal near Chicoutimi.

Grain and steel surges energize Great Lakes ports

The most extensive ice coverage in 20 years blanketed the Great Lakes, hampering the start of the 2014 shipping season. Despite the glacial difficulties, the ports rebounded - fuelled by grain exports, increases in road salt inventories, brisk demand for stone and cement and an influx of specialty steel and other metals for the automotive and construction industries.

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



2014. Les problèmes causés par les glaces n'ont toutefois pas empêché une reprise dans les ports – alimentée par les exportations de céréales, la reconstitution des stocks de sel de voirie, la forte demande de pierre et de ciment et l'afflux d'acier spécialisé et d'autres métaux destinés à l'industrie automobile et à la construction.

À Hamilton, le plus grand port canadien des Grands Lacs, le volume global a atteint les 10 millions de tonnes en 2014, à l'image de la tendance des cinq dernières années. «Si le total reste stable, la composition des cargaisons continue de se diversifier», a déclaré le PDG de l'Administration portuaire de Hamilton (APH), Bruce Woods. Port où l'acier occupe historiquement la plus grande place, Hamilton a vu les tonnages d'autres marchandises augmenter proportionnellement. De moins du quart en 2008, ils sont passés à plus du tiers en 2014.

M. Woods a ajouté: «On observe un redressement dans le secteur manufacturier ontarien et nous voyons que cela se traduit par de meilleurs volumes de produits manufacturés, notamment de la machinerie lourde, des composantes manufacturées et des importations d'acier fini.» Le tonnage d'acier a augmenté de 150 % et celui des cargaisons spéciales, éoliennes comprises, de 164 %.

L'importance de l'agroalimentaire a aussi continué de croître. Dans la période terminée en octobre 2014, les céréales avaient augmenté de 8 % et les engrais, de 19 % par rapport à 2013. Cette croissance peut être attribuée aux investissements faits pour accroître la capacité et l'efficacité dans les terminaux céréaliers et d'engrais à Hamilton. M. Wood

At Hamilton, Canada's largest Great Lakes port, overall volume was about 10 million tonnes in 2014 — on par with its five-year trend. "While the total remains consistent, the cargo makeup continues to diversify," said Hamilton Port Authority (HPA) President and CEO Bruce Woods. Traditionally a steel port, Hamilton's non-steel tonnage has increased — as a proportion of the total — from less than a quarter in 2008 to more than a full third in 2014.

Mr. Woods added: "Ontario's manufacturing sector has been on the rebound and we're seeing that translate into increased manufacturing-related cargo volumes, including heavy equipment, manufactured components and imports of finished steel." Steel rose by 150% and project cargo, which included wind turbines, by 164%.

Agri-food also continues to grow in importance. As of October 2014, grain trended 8% higher than 2013 and fertilizer rose 19%. The growth can be attributed to capacity and efficiency investments at Hamilton's grain and fertilizer terminals. Mr. Wood stressed, "Hamilton has emerged as a \$1.5-billion agri-food powerhouse in Ontario and the port has been instrumental in driving that with more than \$50 million in agri-food-related infrastructure investments in recent years."

As for private sector investment, HPA has attracted approximately \$250 million since 2009. A new



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

THE SOLUTIONS WE FIND

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

www.logistec.com



a souligné: «Hamilton est devenu un acteur important de l'agroalimentaire en Ontario (1,5 milliard de dollars) et le Port y a contribué par des investissements de plus de 50 millions dans les infrastructures reliées à l'agroalimentaire ces dernières années.»

De plus, l'APH a attiré environ 250 millions de dollars d'investissements privés depuis 2009. Récemment, l'acquisition d'une nouvelle installation de 500 000 pieds carrés portait l'espace d'entreposage total à 2,5 millions de pieds carrés et entraînait l'acquisition de neuf locataires du secteur manufacturier, dont ArcelorMittal Dofasco.

M. Wood a noté: «Nous collaborons constamment avec nos locataires pour investir dans les infrastructures portuaires et améliorer la desserte par tous les modes de transport. Nous constatons que la capacité ferroviaire attire de plus en plus les expéditeurs.» Les volumes de wagons ont augmenté de plus de 20 % par rapport à 2013.

L'activité céréalière explose à Thunder Bay

À Thunder Bay, les projecteurs demeurent tournés vers les silos à grain, lesquels ont manutentionné à la fois le reste de l'exceptionnelle récolte de céréales de l'Ouest canadien en 2013 et la douzaine de types de céréales récoltés en 2014. L'Administration portuaire de Thunder Bay (APTB) estimait que 7,9 millions de tonnes de céréales auraient été manutentionnées à la fin de 2014, environ 2,5 millions de tonnes de plus que dans toute l'année 2013. Au 31 octobre, les expéditions de grain étaient de 73 % supérieures à celles de l'année dernière et 98 navires de plus avaient fait escale.

500,000-square-foot facility was recently acquired, increasing total warehouse space to 2.5 million square feet, and resulting in the acquisition of nine manufacturing sector tenants, including ArcelorMittal Dofasco.

Mr. Wood noted, "We're constantly working with our tenants to invest in port infrastructure and improve connectivity to all modes of transportation. More and more, we're seeing that rail capacity is a key demand among shippers." Railcar volumes increased more than 20% over 2013.

Grain activity explodes at Thunder Bay

In Thunder Bay, the spotlight continued to shine on the port's grain elevators, which simultaneously handled the remainder of Western Canada's 2013 bumper grain crop and the 2014 harvest of a dozen grain types. The Thunder Bay Port Authority (TBPA) estimated 7.9 million tonnes of grain would be pushed through by the end of 2014 – approximately 2.5 million tonnes more than the 2013 final tally. As of October 31, grain shipments were 73% higher than last year and 98 more vessels called than year-to-date in 2013.

Port Authority CEO Tim Heney said in November: "The Port of Thunder Bay will finish out the year on a 17-year high in grain cargo volume. Thunder Bay and the Great Lakes–St. Lawrence Seaway System are gaining international attention as a competitive sustainable route for transporting increasing volumes of



Ships line up to load grain and unload fertilizer at the Port of Hamilton.

Les navires font la queue pour charger du grain et décharger des engrais au port de Hamilton.

SURFACE



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

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

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

Visit www.valport.ca/surface

VALPORT |



Canada's largest 'small' port

VALPORT MARITIME SERVICES INC.

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

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



Frank Robertson

The Port of Oshawa is enjoying strong growth in traffic, led by steel rebar, and a major boost in its intermodal vocation.

Le Port d'Oshawa profite d'une forte croissance du trafic, surtout grâce à la demande de barres d'armature métalliques, et il devient véritablement intermodal.

Le PDG de l'Administration portuaire Tim Heney a déclaré en novembre: «Le Port de Thunder Bay va terminer l'année avec un sommet en 17 ans des volumes de céréales. Thunder Bay et le réseau Voie maritime du Saint-Laurent-Grands Lacs retiennent de plus en plus l'attention internationale en tant que route concurrentielle durable pour le transport de volumes accrus de céréales vers les marchés d'Europe, d'Afrique du Nord et d'Amérique latine.»

Le Port a aidé à liquider l'arriéré d'expéditions de grain résultant de la récolte record et de l'hiver rigoureux et prolongé qui a nui au transport ferroviaire. Même si les conditions de glaces extrêmes ont retardé son ouverture de quatre semaines, du jamais vu, l'APTБ estimait que le volume total, toutes marchandises confondues, allait dépasser les 8,9 millions de tonnes en 2014 comparativement à 6,5 millions de tonnes en 2013.

En 2015, les volumes de céréales devraient diminuer légèrement à cause d'une récolte moins exceptionnelle. M. Heney s'attend toutefois dans l'ensemble à une saison supérieure à la moyenne. En outre, Spliethoff d'Amsterdam a l'intention de lancer un service de fret exclusif qui transporterait des charges partielles de Thunder Bay jusqu'en Europe.

Demande de matériaux de construction et de produits manufacturés en 2015

«Sauf ralentissement économique imprévu», a déclaré Stephen Brooks, président de la Chambre de commerce

grain to markets in Europe, North Africa and Latin America.”

The port was instrumental in clearing the grain backlog resulting from the record harvest and a severe, prolonged winter that hampered shipping by rail. Though record-breaking ice conditions postponed its opening by an unprecedented four weeks, TBPA estimated overall total volume for all commodities would exceed 8.9 million tonnes in 2014 compared to 6.5 million tonnes in 2013.

As for 2015, grain volumes should ease off somewhat with a more typical harvest size, but overall, Mr. Heney said, “We’re expecting an above average season.” In addition, Amsterdam-based Spliethoff intends to begin a dedicated cargo service shipping partial loads of cargo from Thunder Bay to Europe.

Demand for construction, manufacturing commodities in 2015

“Barring any unforeseen economic slowdown,” said Stephen Brooks, President, Chamber of Marine Commerce (CMC), “Canadian Great Lakes ports expect a recent resurgence in construction and manufacturing activity will lead to strong demand in 2015 for aggregates, cement and steel cargoes.” He added that port infrastructure investments in expanded docks and rail spurs will provide new opportunities



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

- 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

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

Canada



www.oshawaportauthority.ca

maritime (CCM), «les ports canadiens des Grands Lacs prévoient que la relance récente de la construction et de l'activité manufacturière vont entraîner en 2015 une forte demande d'acier, de ciment et de granulats.» Selon lui, les investissements faits dans l'infrastructure portuaire pour agrandir les quais et construire des embranchements ferroviaires vont permettre d'aller chercher de nouvelles cargaisons spéciales. Cette année, la CCM va publier un document mettant en évidence les énormes investissements que les terminaux et les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs ont faits pour obtenir de nouvelles occasions d'affaires.

Le capitaine de port de l'Administration portuaire de Toronto (APT), Angus Armstrong, a déclaré en novembre: «Le Port a enregistré une augmentation significative de ses tonnages de vrac en 2014 et nous nous attendons à finir l'année en force.» Les cargaisons de vrac ont augmenté en raison de l'épuisement complet des volumes de sel du Port – Toronto a connu un hiver exceptionnellement froid l'an dernier. M. Armstrong a aussi indiqué que les volumes de marchandises en vrac comme le sucre, le ciment et les granulats allaient demeurer élevés en 2014. Un million six cent mille tonnes avaient transité par Toronto en 2013.

La croissance soutenue au Port des activités d'entreposage et de transit à l'appui du secteur de la construction en plein essor à Toronto a été un fait marquant l'an dernier. «Les perspectives demeurent excellentes pour cette année, car on s'attend encore à un niveau record de



TPA

Current highlights at the Port of Toronto include increased bulk tonnages and growth in the warehousing and staging sectors.

Au Port de Toronto, les faits marquants sont l'augmentation des tonnages de vrac et la croissance dans les secteurs de l'entreposage et du transit.

CANADA'S GATEWAY TO THE WEST



- » Best choice for project cargo
- » Liebherr LHM 320 mobile harbour crane
- » Direct rail access by CN and CP to Western Canada
- » Minimize handling, time and cost
- » Staging area and storage available

Thunder Bay Port Authority
T (807) 345-6400
F (807) 345-9058
www.portofthunderbay.ca
@ThunderBayPort

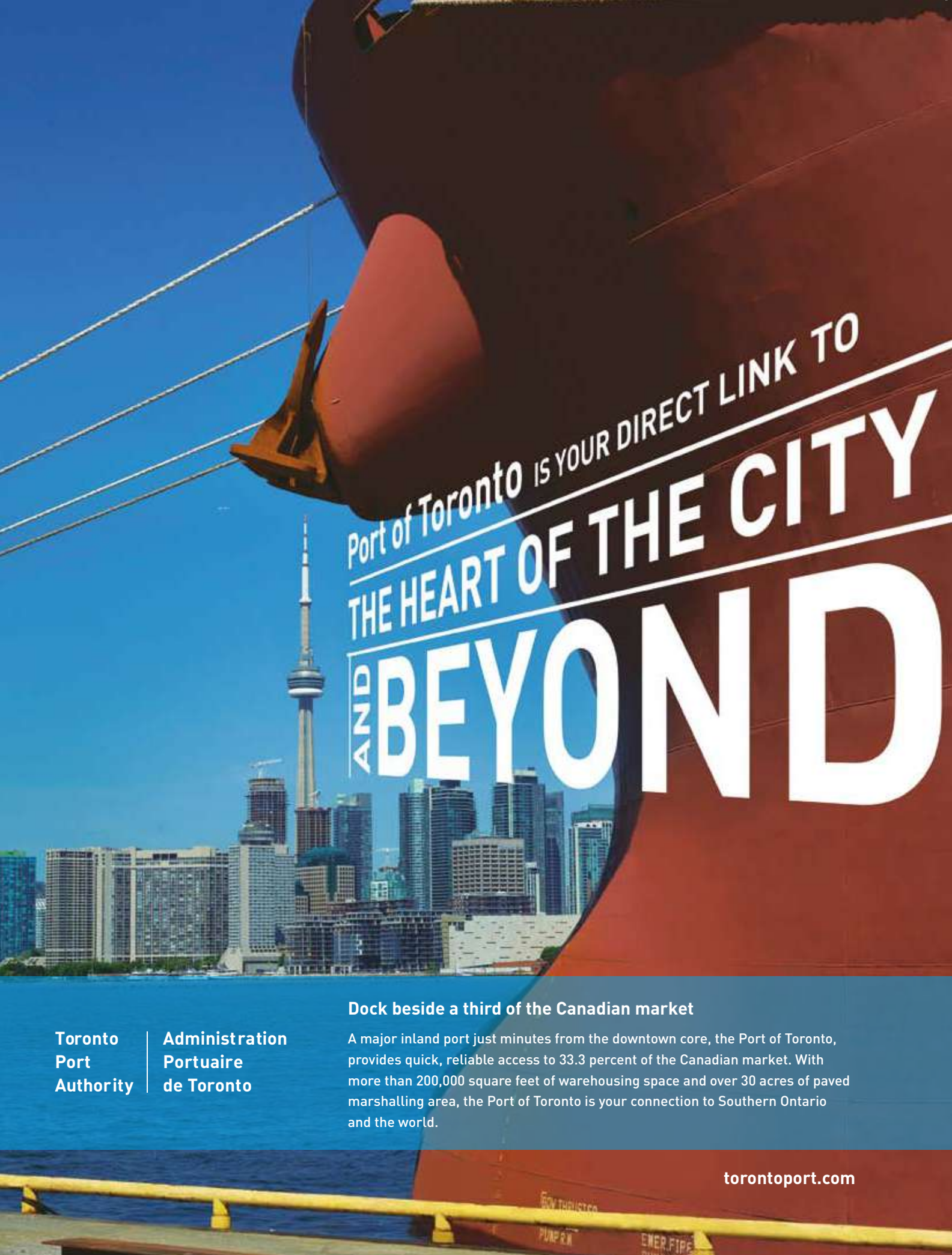
Canada

to bid on project cargo. This year, the CMC will release a report on "the huge amount of investment being made by Great Lakes-St. Lawrence ports and terminals to capture new business."

Toronto Port Authority's Harbour Master Angus Armstrong said in November, "The port saw significantly higher bulk cargo tonnages come in 2014 and we expect to finish the year strong." Bulk cargos increased due to depletion of the port's entire salt volumes —Toronto experienced an unusually cold winter last year. He also indicated bulk cargo numbers for sugar, cement and aggregates would remain strong in 2014. Toronto handled 1.6 million tonnes in 2013.

Continued growth of the port's warehousing and staging business that support Toronto's booming construction sector was a highlight last year. "The outlook for this year remains strong with record construction in Toronto expected to continue for the next few years," Armstrong said, resulting in the movement of more high-value project cargo in 2015.

In 2013, the Port of Windsor recorded increases of 50% in general cargo, 10% in grain and 20% in outbound salt shipments. Salt, produced at the Windsor Salt Mine,

A large red cargo ship is docked at a pier, with its massive hull and a large red funnel visible. The ship is positioned diagonally across the frame. In the background, the Toronto skyline is visible under a clear blue sky, featuring the CN Tower and several other high-rise buildings. The water of the harbor is a deep blue. The overall scene conveys a sense of global connectivity and industrial activity.

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

**Toronto
Port
Authority**

**Administration
Portuaire
de Toronto**

Dock beside a third of the Canadian market

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

torontoport.com

construction à Toronto dans les prochaines années», a précisé M. Armstrong, ajoutant que cela se traduirait par le mouvement de davantage de cargaisons spéciales à valeur élevée en 2015.

En 2013, le Port de Windsor a enregistré une augmentation de 50 % pour les marchandises générales, de 10 % pour le grain et de 20 % pour les cargaisons de sel expédiées. Le sel produit à la mine de Sel Windsor va être une marchandise essentielle pendant une vingtaine d'années encore.

Dans l'ensemble cependant, les cargaisons ont connu une baisse de 10 à 15 % en 2014 à cause d'une chute de 50 % des granulats de construction. L'an dernier, l'Administration portuaire de Windsor (APW) a manutentionné de 6 millions de tonnes, toutes marchandises confondues, le plus haut total depuis la constitution de l'Administration portuaire en 1999.

David Cree, PDG de l'Administration portuaire, attribue la baisse aux retards dans la construction du Herb Gray Parkway qui relie l'autoroute 401 au nouveau pont international. Il a indiqué: «Nous prévoyons que l'achèvement du Parkway entraînera une amélioration significative des expéditions de granulats cette année. Pour les autres marchandises, on prévoit que les niveaux correspondront à ceux de 2014.»

De grands projets d'infrastructures ont été réalisés, notamment le doublement de la superficie du terminal de Lafarge Canada pour le porter à 30 acres, la construction d'une nouvelle installation pour granulats ainsi que d'un second quai pour les grands laquiers, de même que l'expansion du terminal pétrolier de Sterling Fuels et des installations pour marchandises générales de Morterm.

will remain a vital commodity for the next couple of decades.

Overall, however, total cargo in 2014 declined 10% to 15% due to an approximate 50% drop in construction aggregates. The previous year, Windsor achieved a record 6 million tonnes in total cargo, the highest since becoming a Port Authority in 1999.

David Cree, President and CEO of the Port Authority, said the decrease resulted from delays in completing the Herb Gray Parkway connecting Highway 401 to the new international bridge crossing. He added, "We're projecting significant improvement in construction aggregate shipments this year with completion of the Parkway. Other commodities are projected to be at 2014 levels."

Major infrastructure projects included doubling the Lafarge Canada terminal to 30 acres, building a new aggregates facility, constructing a second dock for full-sized laker vessels and expanding the Sterling Fuels petroleum terminal and the Morterm general cargo facility.

Oshawa becoming 'truly intermodal'

As of October 31, total cargo volumes at the Port of Oshawa were up by 67,000 metric tonnes over the same period last year. With approximately five ships slated to arrive before the close of

Southern Ontario's gateway to the world

The Port of Hamilton's marine, rail and highway connections keep your product moving and supply chain costs low.

- ✪ Global marine shipping
- ✪ Two Class-1 railways with Canada & US reach
- ✪ Multiple trucking options



www.hamiltonport.ca
1.800.263.2131



Connect

Canada

Le Port d'Oshawa devient «vraiment intermodal»

Au 31 octobre, les volumes totaux de fret au Port d'Oshawa étaient en hausse de 67 000 tonnes métriques par rapport à la même période l'an dernier. Comme on prévoyait l'arrivée d'environ cinq navires avant la fin de la saison de navigation, le Port estimait que 2014 allait être l'une de ses meilleures années. Au total, 292 000 tonnes métriques y avaient été manutentionnées en 2013.

Donna Taylor, PDG de l'Administration portuaire d'Oshawa, déclarait en octobre: «Jusqu'ici cette année, le Port a manutentionné plus de 100 000 tonnes de barres d'armature métalliques. Oshawa est en train de devenir le port de choix des importateurs d'acier de toutes les régions du monde.» Les barres d'armature sont beaucoup utilisées pour la construction de tours de bureaux et de condos dans la région de Durham, le Grand Toronto et un peu partout au Canada.

Une douzaine de transformateurs de 50 tonnes construits par Trench Canada de Pickering et devant être expédiés à des postes secondaires en Alberta depuis le Port de Duluth-Superior au Minnesota ont été chargés sur le MV *Merwedegracht*.

On a également construit une nouvelle plateforme de manutention en partenariat avec Oshawa Stevedoring, de même qu'un nouvel embranchement ferroviaire. M^{me} Taylor a ajouté: «L'embranchement ferroviaire va rendre le Port d'Oshawa véritablement intermodal.» Le projet de consolidation du quai est au coût de 10 millions de dollars qui devrait être achevé au début de 2015 va fournir des postes d'accostage supplémentaires et plus d'espace pour la manutention des cargaisons. **ML**

the navigation season, the port anticipated 2014 will be one of its most successful years. Total volumes of 292,000 metric tonnes were recorded in 2013.

Donna Taylor, President and CEO, Oshawa Port Authority, said in October, "So far this year, the port has handled more than 100,000 tonnes of steel rebar. Oshawa is steadily becoming the port of choice for steel importers around the world." The commodity is widely used in condo and office tower construction in the Durham Region, the Greater Toronto area and throughout Canada.

Offloaded onto the MV *Merwedegracht* last year were a dozen 50-tonne transformers built by Pickering's Trench Canada and bound for substations in Alberta via Minnesota's Port of Duluth-Superior.

Other highlights included a new cargo pad in partnership with Oshawa Stevedoring and a new rail spur. Ms. Taylor said, "The rail spur will make the Port of Oshawa truly intermodal." Scheduled to be completed early in 2015 is the \$10-million East Wharf Consolidation project that will provide additional berths and more cargo handling space. **ML**



The advertisement features a blue background with a central logo for 'MARINE GATEWAY.NET' inside a circular graphic with 'CARGO' and 'CAPACITY' written around it. Below the logo, the text 'MARINE MADE EASY.' is written in large, bold, orange letters, followed by 'The greenest, most cost-effective way to ship is now more convenient.' in white. At the bottom, 'SIGN UP TODAY!' is written in large, bold, light blue letters, and 'www.marinegateway.net' is at the very bottom in orange. On the right side, there are two white boxes with blue borders. The top box is titled 'SHIPPERS' and lists two bullet points: '• POST YOUR CARGO, AND REQUEST FREE, CONFIDENTIAL SHIPPING QUOTES.' and '• RECEIVE ADVISORIES OF UPCOMING VESSEL CAPACITY.' The bottom box is titled 'SHIPPING LINES' and lists two bullet points: '• POST YOUR EXCESS CAPACITY AND MAXIMIZE EVERY TRIP.' and '• RECEIVE QUOTE REQUESTS DIRECT FROM CARGO OWNERS WITH UPCOMING SHIPMENTS.'

MARINE GATEWAY.NET

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

SIGN UP TODAY!

www.marinegateway.net

SHIPPERS

- POST YOUR CARGO, AND REQUEST FREE, CONFIDENTIAL SHIPPING QUOTES.
- RECEIVE ADVISORIES OF UPCOMING VESSEL CAPACITY.

SHIPPING LINES

- POST YOUR EXCESS CAPACITY AND MAXIMIZE EVERY TRIP.
- RECEIVE QUOTE REQUESTS DIRECT FROM CARGO OWNERS WITH UPCOMING SHIPMENTS.



Plym Wagner

Increased cargo for U.S. Great Lakes shipping

Augmentation des cargaisons du côté étasunien des Grands Lacs

The CSL Baie Comeau loads iron ore at the CN Duluth Dock.

Le CSL Baie-Comeau charge du minerai de fer au quai du CN à Duluth.

Bill Beck

Les ports étasuniens des Grands Lacs et la flotte de laquiers ont dû mettre les bouchées doubles pour livrer les marchandises aux consommateurs finaux après qu'un début de saison 2014 retardé par les glaces a laissé les aciéries dangereusement à court de minerai de fer le printemps dernier.

Parce que l'hiver 2013-2014 fut l'un des pires qu'aient connus les Grands Lacs depuis 1978-1979, les glaces sont restées très présentes sur le lac Supérieur presque jusqu'au milieu de mai, ce qui a retardé de six à huit semaines le début de la saison 2014.

Toutefois, les ports et la flotte ont travaillé 24 heures sur 24 pour rattraper le temps perdu et permettre aux aciéries, aux centrales électriques et aux centres de conditionnement du grain d'accumuler des réserves adéquates avant l'hiver.

Selon la Lake Carriers' Association de Cleveland, qui représente 17 compagnies américaines exploitant 57 navires sous pavillon étasunien sur les Grands Lacs, «les cargaisons totales de minerai de fer sur les Grands Lacs atteignaient 6,9 millions de tonnes en octobre, 14,7 % de plus que l'année

Ports on the U.S. side of the Great Lakes, along with the Great Lakes fleet, rushed to move cargoes to end-use consumers after an ice-bound start to the 2014 season left steelmakers dangerously short of iron ore last spring.

The winter of 2013-2014, one of the worst on the Great Lakes since the winter of 1978-1979, saw difficult ice conditions on Lake Superior until nearly the middle of May and delayed the start of the 2014 season by 6-8 weeks.

However, ports and the fleet worked around the clock to make up for lost time and to ensure that steel mills, power plants and grain processors had adequate stockpiles going into the winter.

According to the Lake Carriers' Association, the Cleveland-based group that represents 17 American companies operating 57 U.S. flag vessels on the Lakes, "shipments of iron ore on the Great Lakes totaled 6.9 million tons in October, an increase of

précédente. Les expéditions à partir de ports étasuniens étaient en hausse de près de 1 million de tonnes, soit 17,9 %, à 6,3 millions de tonnes. Les quantités de minerai de fer transportées sur la rivière Cuyahoga à Cleveland, Ohio, avaient presque doublé pour atteindre 508 000 tonnes».

Les tonnages de minerai de fer transportés sur les Grands Lacs depuis le début de l'année atteignaient 47,4 millions de tonnes, une diminution de moins d'un demi-pour cent par rapport à l'année précédente. Les expéditions à partir de ports étasuniens avaient finalement dépassé de 500 000 tonnes celles de 2013. L'Association s'attendait à ce que les tonnages de minerai de fer transportés par bateau restent élevés jusqu'à la clôture de la saison de navigation sur les lacs Supérieur et Huron fin décembre ou début janvier.

Duluth-Superior, important port de transit du minerai de fer sur le lac Supérieur, avait expédié vers l'est près de 13,6 millions de tonnes de boulettes de fer jusqu'à la fin d'octobre, une augmentation de 6 % par rapport à la même période de 2013. «L'industrie continue de profiter de niveaux d'eau élevés, a déclaré un porte-parole du Port. Plusieurs laquiers de 1 000 pieds peuvent transporter 69 000 tonnes à la fois.»

Ailleurs du côté étasunien des Grands Lacs, la St. Lawrence Seaway Development Corporation rapportait que 8,4 millions de tonnes métriques de céréales avaient transité par le réseau à la fin d'octobre, presque 50 % de mieux qu'en 2013. Des conditions de croissance presque idéales dans le Midwest et les grandes plaines des États-Unis ont permis aux producteurs de blé, de maïs et de soja d'obtenir une récolte exceptionnelle.

C'étaient de bonnes nouvelles pour le Port de Toledo, dont les terminaux céréaliers ont été occupés à partir de la mi-septembre à charger des navires de transport en

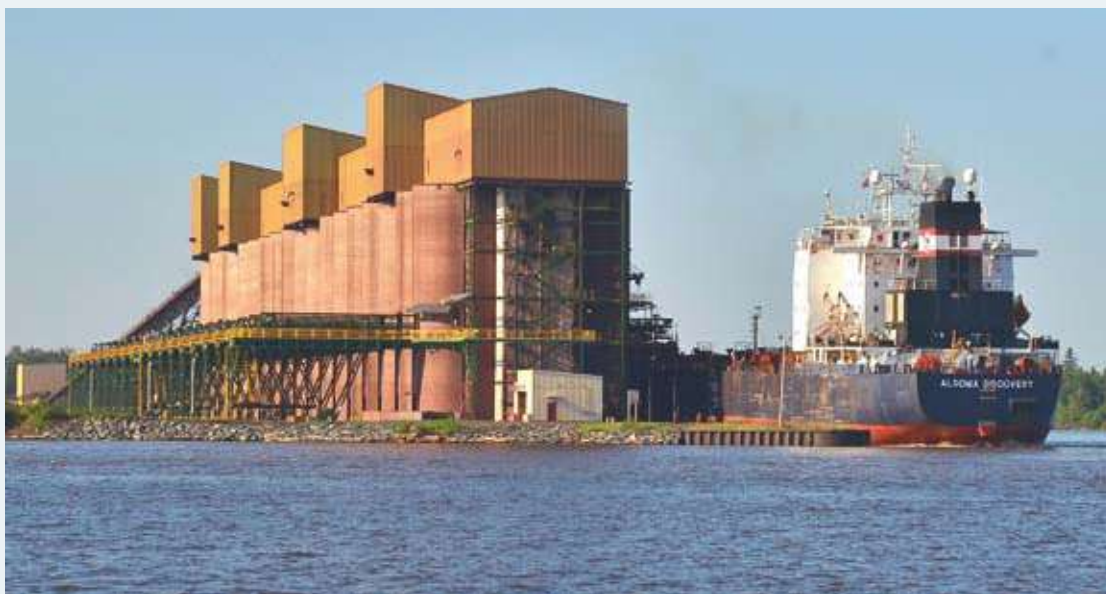
14,7 percent compared to a year ago. Shipments from U.S. ports rose by nearly 1 million tons, or 17.9 percent, to 6.3 million tons. The shuttle of iron ore on the Cuyahoga River in Cleveland, Ohio, nearly doubled to 508,000 tons.»

Year-to-date, the Lakes ore trade stood at 47.4 million tons, a decrease of less than half a percent compared to a year ago. Shipments from U.S. ports have finally overtaken 2013, by 500,000 tons. The Association expected the iron ore float will continue strong through the end of the shipping season on the Upper Lakes in late December or early January.

Duluth-Superior, a major iron ore port on Lake Superior, has shipped nearly 13.6 million tons of iron pellets down the Lakes till the end of October, a 6 percent increase over 2013 through the end of October. "The industry continues to benefit from high water levels," said a port spokesperson, "with several 1,000-footers able to carry 69,000 tons on a single transit."

Elsewhere on the U.S. Lakes, The St. Lawrence Seaway Development Corporation reported that through October, 8.4 million metric tons of grain were handled in the system, a near 50 percent increase from 2013. Almost perfect growing conditions across the U.S. Great Plains and Midwest resulted in a bumper harvest for the region's wheat, corn and soybean growers.

That's good news for the Port of Toledo, where the port's grain terminals have been busy since mid-September loading both domestic and saltwater vessels. Joe Cappel, Director of Cargo Development at the Toledo-Lucas County Port Authority, said literally all cargoes handled by the big Lake Erie Port were up over last year, and the port was on track to have its best year since 2011.



Diane Hilden

*The **Algoma Discovery** bulk carrier loading iron ore at the BNSF Railway Dock 5 at Superior.*

Le vraquier **Algoma Discovery** charge du minerai de fer au quai 5 de la BNSF à Superior.

eaux intérieures et océanique. Selon Joe Cappel, directeur du Développement des cargaisons à la Toledo-Lucas County Port Authority, presque tous les types de marchandises manutentionnés à ce grand port du lac Érié étaient en hausse l'an dernier et le Port se dirigeait vers sa meilleure année depuis 2011.

Un peu plus bas sur le littoral du lac Érié, la Cleveland-Cuyahoga County Port Authority a aussi connu une année exceptionnelle, grâce au moins en partie au nouveau Cleveland-Europe Express, le service de ligne mensuel offert par le Groupe Spliethoff d'Amsterdam.



Robert Welton

Project cargo business is an expanding sector for the Port of Duluth-Superior as symbolized by this shipment of towers from Spain for Alberta oil sands.

Le secteur des cargaisons spéciales est en plein essor au Port de Duluth-Superior comme en témoigne cette cargaison de tours arrivée d'Espagne et destinée à la région des sables bitumineux d'Alberta.

Just down the Lake Erie shoreline, the Cleveland-Cuyahoga County Port Authority has also enjoyed a banner year, thanks at least in part to the new Cleveland-Europe Express, the dedicated monthly liner service offered by Spliethoff Group of Amsterdam.

Spliethoff sharply boosts Great Lakes presence

"The Port of Cleveland is booming and we are very encouraged by the performance of the new Cleveland-Europe Express (CEE) service, which is still in its infancy," said William D. Friedman, President and CEO of the Port Authority. Mr. Friedman added the CEE will allow the port to "continue to offer companies and shippers throughout the interior U.S. a faster, more cost-effective and greener shipping alternative to Europe and the world."

The success of the Cleveland operation has led the Duluth-Seaway Port Authority to part-



Port of Cleveland

The Port of Cleveland has partnered with Spliethoff Group for the introduction of the Cleveland-Europe Express (CEE) service.

Le Port de Cleveland s'est associé au Groupe Spliethoff pour la mise sur pied du service Cleveland-Europe Express (CEE).



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

Spliethoff accentue fortement sa présence sur les Grands Lacs

«Le Port de Cleveland est en plein essor et nous sommes très encouragés par la performance du nouveau service Cleveland-Europe Express (CEE), qui démarre à peine», a déclaré William D. Friedman, PDG de l'administration portuaire, ajoutant que le CEE va permettre au Port de «continuer d'offrir aux compagnies et aux expéditeurs de l'intérieur des États-Unis une solution de rechange plus rapide, plus verte et moins coûteuse pour le transport vers l'Europe et le reste du monde».

Le succès obtenu à Cleveland a incité la Duluth-Seaway Port Authority à s'associer avec Spliethoff dans le service récemment inauguré entre Duluth-Superior et l'Europe. Le Groupe Spliethoff d'Amsterdam, qui possède des bureaux à Montréal, Cleveland et Houston, offre aux clients du Midwest des liaisons mensuelles entre l'ouest du lac Supérieur et l'Europe, y compris par l'entremise de connaissances en provenance et à destination de Russie, de Finlande, de Pologne, du Royaume-Uni et du continent. Un porte-parole du Port a déclaré que «le service Duluth cible l'extrémité ouest des Grands Lacs et qu'il ne s'agit pas à proprement parler d'un prolongement (du Cleveland-Europe Express), mais plutôt d'une extension de leur service (des Grands Lacs)».

Au Port de Green Bay sur le lac Michigan, où 18 exploitants de terminaux privés établis sur une distance de 13 milles le long de la rivière Fox assurent chaque année le transport de 2 millions de tonnes de marchandises sur plus de 200 navires, les importations de ciment sont supérieures à celles de 2013. Même si les tonnages mensuels d'octobre



Port of Green Bay

Dean Haen sees positive developments at Green Bay.

Dean Haen voit des éléments positifs à Green Bay.

ner with Spliethoff in the recently inaugurated service between Duluth-Superior and Europe. Amsterdam-based Spliethoff, with offices in Montreal, Cleveland and Houston is offering customers in the U.S. Midwest monthly sailings between the western end of Lake Superior and Europe, including through bills of lading to and from Russia, Finland, Poland, the United Kingdom and the Continent. A port spokesperson said the Duluth service is “targeted at the western end of the Great Lakes. It’s not really an extension (of the Cleveland Europe Express) but certainly an expansion of their (Great Lakes) service.”

At the Port of Green Bay on Lake Michigan, where 18 private terminal operators located along three miles of the Fox River move more than 2 million tons of cargo each year on more than 200 vessels, imports of cement are higher than in 2013. Although October monthly tonnages were off slightly from the same month in 2013, “we are still on track to meet our goal of more than 2 million tons for this



DR

U.S.-flag vessels are benefiting from rising shipments of iron ore.

Les navires étasuniens profitent de l'augmentation des expéditions de minerai de fer.



Setting A Course for the Future



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

- 41% reduction in fuel consumption
- Corresponding reduction in GHG emissions
- 46% reduction in SOx emissions
- 65% reduction in NOx emissions and generator package
- Fourth vessel to be repowered since the Year 2000
- Shaft alternator
- Economizers
- Water lubricated stern bearings
- Full automation
- Increased annual carrying capacity due to improved performance



Lower Lakes Towing Ltd.
Lower Lakes Transportation Company

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



étaient un peu inférieurs à ceux du même mois en 2013, «nous sommes toujours en voie d'atteindre notre objectif de plus de 2 millions de tonnes pour la saison de navigation en cours», a déclaré Dean Haen, directeur de Brown County Port and Resource Recovery. «On estime avoir une bonne année lorsque nous dépassons les 2 millions de tonnes et c'est ce que nous visons pour le moment.»

M. Haen a noté l'impact positif en 2014 de nouvelles marchandises, notamment le sable et l'aluminium. «Un nouvel exploitant de terminal, ACE Marine, a exporté 13 tonnes de pièces en aluminium à Marinette pour des projets de construction navale», a fait savoir M. Haen.

Les cargaisons d'aluminium provenant du Québec contribuent aussi aux augmentations de tonnage au Port d'Oswego sur le lac Ontario. Zelko Kirincich, directeur général de la Port of Oswego Authority, a indiqué à la St. Lawrence Seaway Development Corporation que les cargaisons de lingots d'aluminium avaient augmenté de 145 % pour atteindre 13 337 tonnes métriques en octobre. Il a indiqué que l'expédition par la Voie maritime de l'aluminium de Sept-Îles (Québec) permet un flux suffisant pour soutenir le redressement que connaît l'industrie automobile et que le Port prévoit recevoir encore quatre à six cargaisons avant la clôture de la saison de navigation en décembre.

Le Port d'Oswego, le Port de Duluth-Superior et le Port de Milwaukee ont tous manutentionné des tonnages élevés de cargaisons spéciales en 2014, y compris des pales et des pièces d'éoliennes de même que du matériel lourd pour l'industrie énergétique nord-américaine. Le sud-est du Wisconsin est un centre de fabrication d'équipement minier et le Port de Milwaukee a conforté la réputation de la région en expédiant une énorme pelle excavatrice en Afrique occidentale en septembre.

La force du dollar américain stimule les importations de produits de l'acier

Au Port de Detroit, la force du dollar américain stimule les importations de bobines d'acier et de produits de l'acier

shipping season," said Dean Haen, director of Brown County Port and Resource Recovery. "Anything over 2 million tons is considered a healthy year and that is what we are focused on right now."

Haen noted the positive impact in 2014 of new cargo, including sand and aluminum. "New terminal operator, ACE Marine exported 13 tons of aluminum components to Marinette for ship building projects," Mr. Haen noted.

Aluminum shipments from Quebec are also contributing to tonnage increases at the Port of Oswego on Lake Ontario. Zelko Kirincich, Executive Director of the Port of Oswego Authority, reported to the St. Lawrence Seaway Development Corporation that shipments of aluminum ingots rose 145 percent to 13,337 metric tons in October. He noted transits through the Seaway ensure that aluminum from Sept-Îles, Quebec helps keep pace with the upswing in the automotive manufacturing sector and said the Port anticipates another four to six shipments before the shipping season closed in December.

The Port of Oswego, the Port of Duluth-Superior and the Port of Milwaukee all enjoyed strong shipments of project cargo during 2014, including wind turbine blades and parts and heavy-lift equipment for the North American energy industry. Southeastern Wisconsin is a center of mining equipment manufacturing, and the Port of Milwaukee built upon the region's reputation by shipping an enormous mining shovel to West Africa in September.

Strong U.S. dollar boosting imports of steel products

The strong U.S. dollar is boosting import shipments of steel coils and steel products for the nearby automotive assembly industry at the Port of Detroit. John Loftus, who replaced John Jamian as Executive Director of the Detroit/Wayne County Port Authority

Europe just got a whole lot closer to Duluth.

The **Port of Duluth** links the heartland of North America to the world.

Now, smaller-volume shippers have a way to consolidate freight – to streamline their supply chains by taking advantage of direct parcel sailings between Europe and Duluth offered by the Spliethoff Group.



Duluth Seaway Port Authority

218.727.8525 | www.duluthport.com

recently said stevedores at the Nicholson Terminal and Dock Company handled 30,000 tons of steel coils from the United Kingdom, Canada, Germany and Turkey at the end of October.

Imports are also driving a strong year for the Port of Indiana-Burns Harbor. Port Director Rick Helman described the busiest shipping season at the Lake Michigan Port since 2006. He said 2014 steel shipments will double the 2013 total, which was the highest annual total in nearly a decade. Grain, salt and limestone are contributing to the strong year at Burns Harbor, which expects total tonnage to be 25 percent higher than in 2013.

One transportation issue of concern to the Great Lakes iron and steel community as 2014 drew to a close was the difficulty of securing railroad rolling stock, including locomotives, to move iron ore from northern Minnesota's Mesabi Range to the nearby iron ports on Lake Superior at Duluth, Two Harbors and Taconite Harbor, Minnesota, and Superior, Wisconsin. U.S. and Canadian railroads have been so busy moving tank cars full of oil from the Bakken Shale Deposits of North Dakota to refineries back east that shortages of rolling stock have plagued other industries in the region. **M**

destinés aux usines de montage automobile de la région. John Loftus, qui a remplacé John Jamian comme directeur général de la Detroit/Wayne County Port Authority, déclarait récemment que les débardeurs de la Nicholson Terminal and Dock Company avaient manutentionné à la fin d'octobre 30 000 tonnes de bobines d'acier en provenance de Grande-Bretagne, du Canada, d'Allemagne et de Turquie.

Le Port d'Indiana-Burns Harbor connaît aussi une bonne année grâce aux importations. Selon le directeur du Port, Rick Helman, ce port du lac Michigan a connu sa saison de transport maritime la plus occupée depuis 2006. Il prévoit que les cargaisons d'acier de 2014 vont doubler le total de 2013, ce qui constituerait un sommet annuel en presque une décennie. Burns Harbor connaît une bonne année grâce au grain, au sel et au calcaire, et prévoit que son tonnage total sera supérieur de 25 % à celui de 2013.

Les milieux du fer et de l'acier des Grands Lacs font face à un problème de transport alors que l'année 2014 tire à sa fin en raison de la difficulté d'obtenir du matériel roulant ferroviaire, notamment des locomotives, pour transporter le minerai de fer du Mesabi Range dans le nord du Minnesota jusqu'aux ports voisins de Duluth, Two Harbors et Taconite Harbor (Minnesota), sur le lac Supérieur, et Superior (Wisconsin). Les chemins de fer canadiens et étasuniens ont été si occupés à transporter du pétrole par wagon-citerne entre les gisements de Bakken Shale au Dakota du Nord et les raffineries de l'Est que cela a créé une pénurie de matériel roulant pour les autres industries de la région. **M**



Introducing the new TracVision® TV-series

Présentation des nouvelles TracVision Série TV

The best just got even better.

La meilleure antenne sur le marché est encore mieux!

Sophisticated technology for hundreds of channels of crystal-clear HDTV

Technologie de pointe permettant la réception d'une centaine de canaux!

- ▶ Ultra-fast satellite acquisition
Acquisition de satellite ultra-rapide
- ▶ High performance tracking even in heavy seas
Suivi de haute performance qui garantit la qualité haute définition de l'image y compris dans les mers fortes

Simple to install and easy to use

Simple à installer et facile à utiliser

- ▶ Sleek IP-enabled TV-Hub delivers easy setup and operation
Élégant et Wi-Fi compatible avec une connexion Ethernet
- ▶ Friendly user interface from any mobile device or laptop
Facile à utiliser et permet d'accéder aux informations du système depuis n'importe quel appareil compatible Wi-Fi

Esterline
CMC Electronics

Esterline
CMC Électronique

Tel: 1-800-661-3983

Email (Courriel): navcommsales@cmcelectronics.ca
www.cmcmarineelectronics.ca

©2014 KVH Industries, Inc. KVH, TracVision, and the unique light-colored dome with dark contrasting baseplate are registered trademarks of KVH Industries, Inc.

Seaway carriers benefit from solid cargo turnaround

Augmentation du transport de fret sur la Voie maritime



Leo Ryan

Les transporteurs actifs sur la voie de navigation du Saint-Laurent et des Grands Lacs ont vu leurs espoirs se concrétiser: l'amélioration générale de l'économie mondiale en 2014 a entraîné une vigoureuse reprise du transport maritime commercial et les dirigeants de l'industrie croient que la conjoncture restera favorable en 2015 – mais reste à voir de quelle ampleur.

Si la saison de navigation 2014 n'a pas été de tout repos, elle a aussi eu son lot de belles surprises. Peut-être tout en haut de la liste, on peut citer l'inauguration par le Groupe Spliethoff d'Amsterdam du premier service régulier de transport de marchandises diverses et de conteneurs entre l'Europe et les Grands Lacs depuis celui de Manchester Liners dans les années 1970. Les transporteurs étrangers, en fait, accentuent leur présence.

L'entrée en service d'un nombre croissant de nouveaux navires ultramodernes à la faveur d'un renouvellement sans précédent de la flotte canadienne est aussi gage de temps meilleurs.

As was hoped by carriers closely involved in the Great Lakes/St. Lawrence waterway, an overall improvement in the global economy in 2014 generated a strong trend in commercial shipping that industry executives expect to continue in 2015 – though to what extent remains to be seen.

The 2014 navigation season was not without its challenges, but also produced surprises on the positive side. Perhaps topping the list was the introduction by the Amsterdam-based Spliethoff Group of the first scheduled service for container and breakbulk cargo between Europe and the Great Lakes seen since Manchester Liners in the 1970s. Foreign-flag carriers, in fact, are increasing their presence.

Better times are coinciding, too, with the coming on stream of more and more new state-of-the-art new ships as an unprecedented Canadian fleet renewal attains cruising speed.



Paul Beesley

*The **Algoma Harvester**, one of the new Equinox class vessels of Algoma Central Corporation trading on the St. Lawrence Seaway in 2014.*

L'**Algoma Harvester**, un des nouveaux bâtiments de la classe Equinox déployés par Algoma Central Corporation sur la Voie maritime du Saint-Laurent en 2014.

According to the Paris-based Organization for Economic Cooperation and Development (OECD), the United States will lead the advanced economies in 2015, thanks to a robust manufacturing sector, with forecast GDP growth of 3.1%, followed by Britain at 2.7% and Canada at 2.5%. Growth will remain tepid in the Eurozone at barely 1% while China's growth will decline slightly to just over 7%.

After handling 37 million tonnes in 2013, the St. Lawrence Seaway was moving late in 2014 towards a throughput of 39 million tonnes, hence approaching pre-recession levels. A threatened disruption in activity was averted in the fall of 2014 when management and the union representing Seaway workers agreed to refer their differences to binding arbitration.

To the end of November, total Seaway volume was up 4.9 percent at 34.6 million tonnes. Biggest gainer was wheat, up 44.4 percent at 10.1 million tonnes. The record grain shipments more than offset the drop in iron ore shipments.

Coal and iron ore were down substantially at respectively 11.6 percent at 3.1 million tonnes and 29.9 percent at 6.2 million tonnes. General cargo, including steel and project cargo, was up an impressive 81 percent at 2.8 million tonnes.

Domestic coal consumption has been decreasing as steel plants have been reducing their coal capacity.

Regarding iron ore, analysts point out that new supply patterns within the Great Lakes/Seaway System are cutting off some movements from Quebec sources to inland mills. In addition, the dramatically-fallen iron ore price in recent months to the \$70/tonne range (chiefly due to oversupply on world markets) does not allow for profitable exports to overseas markets.

Industry executives offer perspectives

Commenting on highlights of 2014 and the outlook for 2015, Dan McCarthy, VP Marketing and Customer Service, Canada Steamship Lines, said: "The year 2014 brought many surprises and a few reminders with severe ice delays lasting into May, strong grain, collapsing ore prices, relatively high water levels and a recovering economy. The ice delays ultimately created compression in the market and tested the limits of 'just in time'

Selon l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) basée à Paris, les États-Unis, grâce à la vigueur de leur secteur manufacturier, vont mener les économies avancées en 2015 avec une croissance de 3,1 % de leur PIB, suivis de la Grande-Bretagne, 2,7 %, et du Canada, 2,5 %. La croissance va demeurer poussive dans la zone euro (1 % à peine) et s'essouffler légèrement en Chine (un peu plus de 7 %).

La Voie maritime du Saint-Laurent, où 37 millions de tonnes de fret ont transité en 2013, se dirigeait à la fin de 2014 vers un total de 39 millions de tonnes, tout près des niveaux prérécession. Une menace d'interruption des activités a été écartée à l'automne 2014 quand la direction et le syndicat qui représente les travailleurs de la Voie maritime ont accepté de soumettre leurs différends à un arbitrage exécutoire.

Fin novembre, les volumes totaux acheminés par la Voie maritime étaient en hausse de 4,9 %, à 34,6 millions de tonnes. Avec 10,1 millions de tonnes, le blé affichait la plus forte croissance, soit 44,4 %. Les expéditions record de



TBPA

A Spliethoff multi-purpose vessel delivers project cargo at the Port of Thunder Bay.

Un navire polyvalent de Spliethoff livre une cargaison spéciale au Port de Thunder Bay.

grain compensaient largement la chute des expéditions de minerai de fer.

Les cargaisons de charbon et de minerai de fer étaient fortement en baisse, de 11,6 %, à 3,1 millions de tonnes et de 29,9 % à 6,2 millions de tonnes respectivement. Les marchandises diverses, dont l'acier et les cargaisons spéciales, montraient un bond impressionnant de 81 %, à 2,8 millions de tonnes.

La réduction de la demande des aciéries a provoqué une diminution de la consommation intérieure de charbon.

En ce qui concerne le minerai de fer, les analystes soulignent que les nouvelles tendances de l'offre sur le réseau de la Voie maritime et des Grands Lacs expliquent la disparition de certains mouvements entre des sources québécoises et les aciéries de l'arrière-pays. De plus, la chute dramatique récente du prix du minerai de fer aux environs de 70 \$ la tonne (surtout due à l'offre excédentaire sur les marchés mondiaux) rend non rentables les exportations outre-mer.

Le point de vue des dirigeants de l'industrie

Commentant l'actualité de 2014 et les perspectives pour 2015, Dan McCarthy, VP Marketing et service à la clientèle de la Canada Steamship Lines, a déclaré: «L'année 2014 a réservé bien des surprises et un peu de déjà-vu: conditions de glace extrêmes causant des retards jusqu'en mai, excellente récolte de céréales, effondrement des prix du minerai, niveaux d'eau relativement élevés et reprise économique.

protocols. The importance of having a Plan B and C was never clearer. Many receivers have adjusted their supply chain and inventory planning as a result.

“In some ore, coal and grain trades, the interdependence of rail and marine modes became painfully evident. These rail and marine intermodal connections span vast distances and have allowed us all to penetrate new markets – and develop new gateways – but the ripple effects are far reaching when weather or capacity challenges impact one or more of the players.”

“Probably the most remarkable story of 2014 for CSL,” Mr. McCarthy went on, “was the first full year of trading for our new Trillium Class self-unloaders, which have exceeded our expectations on virtually every metric. Looking ahead to 2015, we can hardly wait to show the market our two new Trillium Class gearless bulkers, with their record cargo lifts, environment-friendly features and best in class safety and manoeuvrability. **CSL Welland** and **CSL St-Laurent** complete our ambitious Trillium Class order and set the standard for generations to come.”

Wayne Smith, Senior VP Commercial at Algoma Central Corporation, noted that 2015 is shaping up to be another busy year in the wake of a significant increase in grain exports in 2014. “Grain exports

AU-DELÀ DES ATTENTES DEPUIS 70 ANS

DELIVERING A HIGHER STANDARD FOR 70 YEARS



Lloyd's List Awards
North American | 2014
Maritime



W i n n e r

Environment Award



FEDNAV



www.fednav.com



Paul Beesley

*Passing through the Welland Canal, Fednav's **Federal Welland** is part of the FALLine service of steel and general cargo between Europe and the Great Lakes.*

Le **Federal Welland** de Fednav, que l'on voit ici dans le canal Welland, fait partie du service FALLine de transport d'acier et de marchandises générales entre l'Europe et les Grands Lacs.

Les retards dus à la glace ont fini par créer de la compression dans le marché et par tester les limites des protocoles relatifs au juste à temps. L'importance d'un plan B et d'un plan C n'a jamais été aussi évidente. Bien des destinataires ont dû ajuster leur chaîne d'approvisionnement et leur planification d'inventaire.

«Pour le minerai, le charbon et les céréales, l'interdépendance des modes ferroviaire et maritime est parfois devenue douloureusement évidente. Ces connexions intermodales ferroviaires et maritimes couvrent de grandes distances et elles nous ont permis à tous de pénétrer de nouveaux marchés – et de créer de nouveaux portails –, mais les effets d'entraînement sont énormes quand le mauvais temps ou un manque de capacité causent des problèmes à un ou plusieurs maillons de la chaîne.»

Selon M. McCarthy, «la plus remarquable réussite à CSL en 2014, ce fut probablement la première année complète d'exploitation des nouveaux autodéchargeurs de la classe Trillium qui ont surpassé les attentes sur presque tous les plans. Et pour 2015, c'est avec impatience que l'on attend le moment de montrer à la clientèle deux nouveaux vraquiers sans appareils de la classe Trillium qui offrent une capacité de transport inégalée et une technologie écologique tout en étant des premiers de classe en matière de sécurité et de manœuvrabilité. Le **CSL Welland** et le **CSL St-Laurent** complètent l'ambitieuse commande de navires de la classe Trillium de la compagnie qui vont devenir la norme pour les générations futures».

Pour Wayne Smith, premier VP, Secteur commercial, à Algoma Central Corporation, 2015 s'annonce comme une autre année occupée à la suite de l'augmentation notable des exportations de céréales en 2014. «Les exportations de céréales devraient demeurer très vigoureuses en 2015, mais

continue to look very strong for 2015, but other sectors such as iron and steel and salt shipments also had strong demand in 2014 – and this is expected to continue in 2015.»

Algoma received its second Equinox Class ship, the bulk carrier Algoma Harvester in 2014. Late in the year also arrived the CWB Marquis. Early in the 2015 season, a fourth Equinox Class bulk carrier and the second CWB vessel, the CWB Strongfield, were slated to arrive in Canada. The CW ships will be operated and commercially managed by Algoma and will trade as part of the Algoma fleet.

In 2015, Algoma is looking forward to the arrival of the first of four Equinox Class self-unloaders. The Equinox Class ships have been described as the first to feature fully-integrated exhaust gas scrubbers designed to remove 97% of all sulphur oxides from shipboard emissions.

For its part, Lower Lakes Towing is slated to introduce in the second half of 2015 what will be the first new Canadian-flagged river class self-unloader introduced in the Great Lakes in over 40 years. The vessel was originally an acquired Danish chemical tanker and is being fitted with a new forebody in a conversion project with a Chinese shipyard. It will increase the size of the Rand Logistics fleet to 17, including 10 Canadian-flag and 7 U.S. flag vessels. Scott Bravener, President of Lower Lakes Towing, has indicated that “much of the tonnage that will be dedicated to our 17th vessel is a result of market share gains that we have been awarded beginning in the 2015 sailing season.”

CHAMBER OF
MARINE COMMERCE



CHAMBRE DE
COMMERCE MARITIME

www.MarineDelivers.com

MARINE DELIVERS

Efficient Safe Environmentally smart



@MarineDelivers





The M/V Saginaw of Lower Lakes Towing making the last load of a Seaway season at Thunder Bay.

Le **Saginaw** de Lower Lakes Towing charge sa toute dernière cargaison de la saison de la Voie maritime à Thunder Bay.

d'autres marchandises comme le fer, l'acier et le sel étaient également très demandées en 2014 – et il devrait en être de même en 2015.»

Algoma a reçu en 2014 son deuxième navire de la classe Equinox, le vraquier **Algoma Harvester**. Le **CWB Marquis** a suivi plus tard dans l'année. Quatrième vraquier de la classe Equinox et second navire de la Commission canadienne du blé (CCB), le **CWB Strongfield**, devrait arriver au Canada au début de la saison 2015. Les navires de la CCB seront armés et gérés commercialement par Algoma et seront exploités en tant qu'unités de la flotte d'Algoma.

En 2015, Algoma attend l'arrivée du premier de quatre autodéchargeurs de la classe Equinox. Les navires de la classe Equinox sont décrits comme les premiers à être munis d'épurateurs des gaz d'échappement parfaitement intégrés, capables d'éliminer 97 % des émissions de dioxyde de soufre du navire.

De son côté, Lower Lakes Towing prendra livraison dans la seconde moitié de 2015 de deux nouveaux vraciers autodéchargeurs de classe fluviale construits en Chine.

Dennis Pfeffer est directeur du Service de ligne régu-

Dennis Pfeffer is Liner Manager of Federal Atlantic Lakes Line (FALLine). This division of Fednav International has been in existence for 55 years, providing continuous service to the St. Lawrence and Canadian/US Great Lakes of imported steel and general cargo. FALLine operates several sailings per month from its base port of Antwerp, Belgium and once a month from Bremen/Brake, Germany, while other European load ports are called on an inducement basis.

Recalling the highlights of the 2014 season, Mr. Pfeffer said, first of all: "This season commenced with a bang with healthy cargo bookings. In fact, the beginning of 2014 saw cargo bookings increase

55 percent over the same period last year. Of course, the severe ice cover of the Great Lakes in March and April put a damper on several of our voyages, where wait times upwards to a week or more for a Coast Guard convoy were experienced. Nevertheless, steel imports remained robust as the season progressed, particularly in flat and long products.



Two vessels passing-through the Welland Canal on the St. Lawrence Seaway.

Deux navires dans le canal Welland de la Voie maritime du Saint-Laurent.



THE **KNOW-HOW** YOU WANT

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

**Let us channel our know-how
to your advantage.**



**Empire
Stevedoring**

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

HALIFAX NS
SAINT JOHN NB
THUNDER BAY ON
TORONTO ON
QUEBEC QC

HOUSTON TX
NEW ORLEANS LA
BATON ROUGE LA



www.empirestevedoring.com



McKeil Marine

McKeil Marine's **Beverly M** tug tows the **Arctic Dock 400** on the St. Lawrence River last August. The barge was destined for an Arctic mining site to be used as a floating dock infrastructure.

Le remorqueur **Beverly M** de McKeil Marine remorquant l'**Arctic Dock 400** sur le Saint-Laurent en août dernier. La barge devait être livrée à un site minier arctique pour servir de dock flottant.

lière chez Federal Atlantic Lakes Line (FALLine). Cette division de Fednav International existe depuis 55 ans et assure une desserte continue sur le Saint-Laurent ainsi que dans les eaux canadiennes et étasuniennes des Grands Lacs pour le transport de marchandises diverses et d'acier importé. FALLine offre plusieurs départs par mois depuis son port d'attache d'Anvers en Belgique ainsi qu'un départ par mois de Brême/Brake en Allemagne et ses navires font escale à la demande dans d'autres ports de chargement européens.

Revenant sur les faits marquants de la saison 2014, M. Pfeffer a déclaré d'entrée de jeu: «La saison a débuté en force avec de nombreuses réservations de cargaisons. En fait, celles-ci étaient en hausse de 55 % au début de 2014 par rapport à la même période de 2013. Évidemment, la couverture de glace sur les Grands Lacs en mars et avril a retardé plusieurs de nos voyages et il a parfois fallu attendre une semaine, voire davantage, pour être escortés par la Garde côtière. Néanmoins, les importations d'acier sont restées robustes pendant toute la saison, particulièrement pour les produits d'acier plat et d'acier long.

«Nous n'avons pas connu le ralentissement estival habituel pour l'entretien des usines. Le secteur de la construction demeure vigoureux, surtout au Canada, comme en

“The usual slowdown over the summer months for mill maintenance did not occur. Construction projects continue to be strong, especially in Canada, as witnessed by the amount of steel beams lifted to date. The automobile industry continues to expand, translating into coil demand and an increase in liftings for this commodity. As we headed into the end of our season, imports continued to move where, in some cases, importers have ordered sufficient tonnage for the *last laker* to maintain their requirements over the winter months, when the Lakes are closed. This is somewhat new, as it has been a number of years when we last saw such *last laker* cargo being ordered. Overall, we expect to see an increase of 76 percent in cargo lifted in 2014 vs. 2013 to date.”

Although steel is FALLine's staple as a base cargo, heavy lifts and general cargo have always been very important for the line and will remain so for the future, Mr. Pfeffer stressed. “The importation of this type of cargo has held steady for the past decade. However, this semi-constant flow of inbound general cargo decreased a bit this year due to several factors including the type of general cargo moving,



Canada

Administration de Pilotage des Laurentides
Laurentian Pilotage Authority

Sécurité et efficacité
en étroite collaboration
avec le monde maritime

Safety and efficiency
in partnership with
the maritime industry



www.pilotagestlaurent.gc.ca

RÉPARATIONS/REPAIRS,

TRANSFORMATIONS/CONVERSIONS

INNOVATION



Cale-sèche/Drydock

Longueur/Length 244 m (800 pi/ft)

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

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

Atelier d'acier/Steel Workshop



verreaultnavigation.com

@: info@verreaultnavigation.com

T: 418-729-3733

Plieuses à tuyaux/Pipebenders

1"-8.5"

Grue sur rail/Rail crane

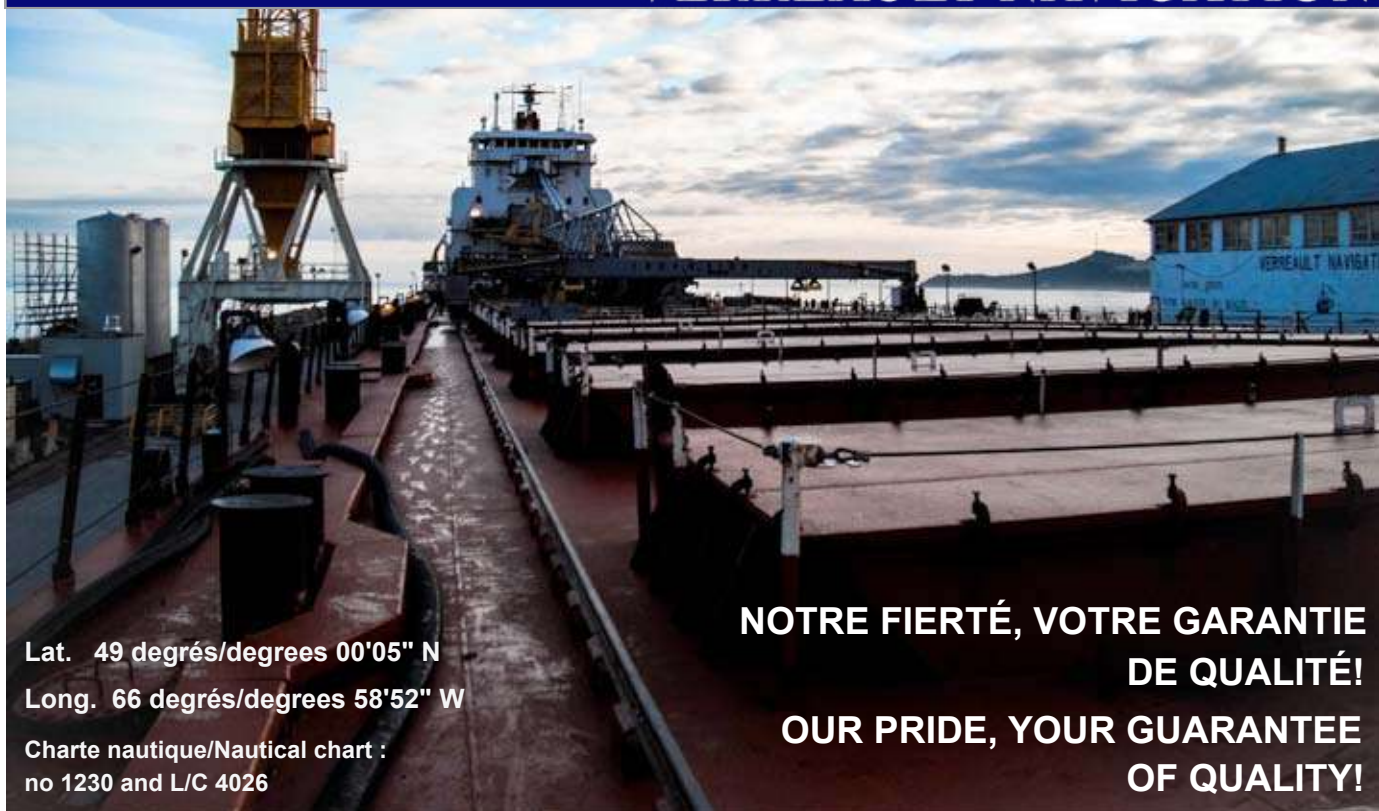
Grue mobile/Mobile crane

Table plasma/Plasma table

12'x56'



VERREAUULT NAVIGATION



Lat. 49 degrés/degrees 00'05" N

Long. 66 degrés/degrees 58'52" W

Charte nautique/Nautical chart :
no 1230 and L/C 4026

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

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



McKeil Marine

The Alouette Spirit of McKeil Marine loads grain at Port Colborne at the beginning of the 2014 season.

L'*Alouette Spirit* de McKeil Marine en train de charger du grain à Port Colborne au début de la saison 2014.

témoigne le transport de poutres d'acier. L'essor de l'industrie automobile se poursuit, ce qui fait augmenter la demande d'acier en bobines et donc, les quantités transportées. Alors que nous approchions de la fin de notre saison, les importations continuaient d'affluer, car certains importateurs se faisaient livrer des tonnages suffisants pour le dernier laquage afin d'avoir les réserves nécessaires pour combler leurs besoins pendant l'hiver après la fermeture des lacs. C'est inhabituel, car nous n'avions pas eu de commandes suffisantes pour un dernier laquage depuis plusieurs années. Dans l'ensemble, nous nous attendons à une augmentation de 76 % du fret transporté en 2014.»

Même si l'acier représente la cargaison principale de FALLine, les colis lourds et les marchandises diverses y ont toujours eu beaucoup d'importance et cela ne changera pas, de souligner M. Pfeffer. «L'importation de ce type de marchandises s'est maintenue depuis dix ans. Toutefois, cet afflux semi-constant de marchandises diverses a un peu ralenti cette année, et ce, pour plusieurs raisons, notamment le fait que les marchandises à transporter ne pouvaient pas toujours être prises en charge par nos vraquiers à cause de la capacité insuffisante des grues terrestres.»

Pour conclure, M. Pfeffer a mentionné: «Il est bien trop tôt pour prédire ce que sera 2015. Toutefois, les indices initiaux semblent laisser prévoir une autre bonne année pour les marchandises diverses et l'acier importé, en première moitié de saison tout au moins.»

Mark Pathy, président et cochef de Fednav Ltée, plus important utilisateur océanique de la Voie maritime, a

which could not be handled by our bulk carriers due to shore crane lifting limitations.”

Concluding, Mr. Pfeffer said: “It is far too early to predict how 2015 will unfold. However, initial indications seem to point to another healthy year for imported steel and general cargo at least for the first half of the season.”

Commenting on the general market conditions and outbound business was Mark Pathy, President and Co-CEO of Fednav Ltd., largest ocean-going user of the Seaway.

“Although the international dry bulk sector experienced a difficult year, that was mitigated somewhat by a strong Lakes season which saw solid volumes both inbound and outbound,” said Mr. Pathy.

“On the outbound leg, we saw a 30% increase in 2014 over the previous year in terms of both sailings and cargo volume. Grains represented a higher percentage of that increased volume, at 88% of the exports we carried in 2014 versus 78% in 2013.”

Mr. Pathy indicated that “despite some apparent quality issues, the size of the 2014 North American harvest leads us to be optimistic about exports in 2015, while the recovering U.S. economy should continue to drive imports.”

Foreign-flag carriers expand their presence in waterway

Meanwhile, foreign-flag operators are suddenly making a bigger mark on Seaway shipping activity as



VERSATILE ASSETS CUSTOMIZED TO YOUR NEEDS.

Experienced and adaptive, we deliver turnkey solutions that support customer success in a wide range of transportation and project challenges.

Safety, quality and respect for the environment are at the heart of our operations. Manned by highly skilled sailing crew, our ever-growing diverse and versatile fleet of tugs, barges and workboats, operate throughout the Great Lakes, St. Lawrence River, east coast and Canadian Arctic.



**INNOVATIVE
MARINE
SOLUTIONS**

mckeil.com

Toll Free: 1.800.454.4780





Paul Beasley

*The **Chestnut** is part of the Canfornav foreign-flag fleet making up to 60 calls annually on the Great Lakes/St. Lawrence waterway.*

Le **Chestnut** fait partie de la flotte de navires battant pavillon étranger de Canfornav qui font jusqu'à 60 escales annuellement dans la voie navigable Saint-Laurent-Grands Lacs.

commenté la situation générale du marché et des expéditions: «Même si l'année a été difficile dans le secteur du vrac sec international, cela a été en partie compensé par une excellente saison sur les Grands Lacs caractérisée par d'excellents volumes reçus et expédiés», a déclaré M. Pathy. Pour les expéditions, nous avons enregistré en 2014 une hausse de 30 % par rapport à l'année précédente, tant pour le nombre de départs

they seek to develop business deep in the industrial heartland of North America.

Bruce Hodgson, Director of Market Development for Canada's St. Lawrence Seaway Management Corporation, estimates the final 2014 contribution of foreign-flag carriers to total Seaway cargo at about 30%. This compares with one fifth on average in recent years.



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

www.csmoim.qc.ca



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

Commission
des partenaires
du marché du travail

Québec



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

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



que pour les volumes. Les céréales expliquaient le gros de cette augmentation; elles ont constitué 88 % de nos exportations transportées en 2014 contre 78 % en 2013.»

Selon M. Pathy, en dépit de certains problèmes apparents de qualité, l'excellente récolte de 2014 en Amérique du Nord permet d'être optimistes en ce qui concerne les exportations en 2015, et la reprise économique aux États-Unis devrait continuer de propulser les importations.

Les transporteurs étrangers sont de plus en plus présents

Par ailleurs, les armateurs étrangers sont de plus en plus présents dans le transport sur la Voie maritime, car ils cherchent à pénétrer au cœur industriel de l'Amérique du Nord.

Bruce Hodgson, directeur du Développement des marchés à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), estime la contribution finale des transporteurs étrangers à environ 30 % du fret total acheminé par la Voie maritime en 2014, contre 20 % en moyenne ces dernières années.

Même si la poussée combinée des céréales et de l'acier a été un facteur important, M. Hodgson estime qu'on est de plus en plus conscients en Europe des possibilités commerciales qu'offre la Voie maritime, en partie grâce aux ententes de libre-échange avec le Canada et les États-Unis qui se profilent à l'horizon.

Les principaux exploitants de vraquiers étrangers sont Canfornav, Polsteam et Wagenborg. Chez les transporteurs

Though the combined grain and steel rush was an important factor, Mr. Hodgson feels there is greater awareness in Europe of the Seaway's trade potential, partly thanks to free trade agreements on the horizon with Canada and the United States.

The main foreign-flag bulk operators include Canfornav, Polsteam and Wagenborg. Niche carriers for project and heavy lift cargoes include BBC Chartering, Hansa Heavy Lift and Jumbo Shipping.

Founded in 1976 and headquartered in Montreal, Canfornav operates a fleet of over 40 vessels ranging in size from 27,000 tonnes to 57,000 tonnes, transporting some 7 million tonnes annually. Its ships make up to 60 calls each year on the Great Lakes/St. Lawrence waterway.

Summing up highlights of 2014, Errol Francis, Canfornav's Vice-President Operations, spelled out a varied program which encompassed "steel from the Baltic and Black Sea, sugar from Brazil into Toronto, and fertilizer from the Baltic to Hamilton and Contrecoeur on the St. Lawrence River."

Especially significant, it's full speed ahead for the Cleveland-Europe Express (CEE) service for break-bulk and container cargo launched last April by the Spliethoff Group partnered with the Port of Cleveland. It began with one vessel, the Fortunagracht, on scheduled monthly calls. A second ship is planned – setting the stage for regular departures every two weeks from both Antwerp and Cleveland.

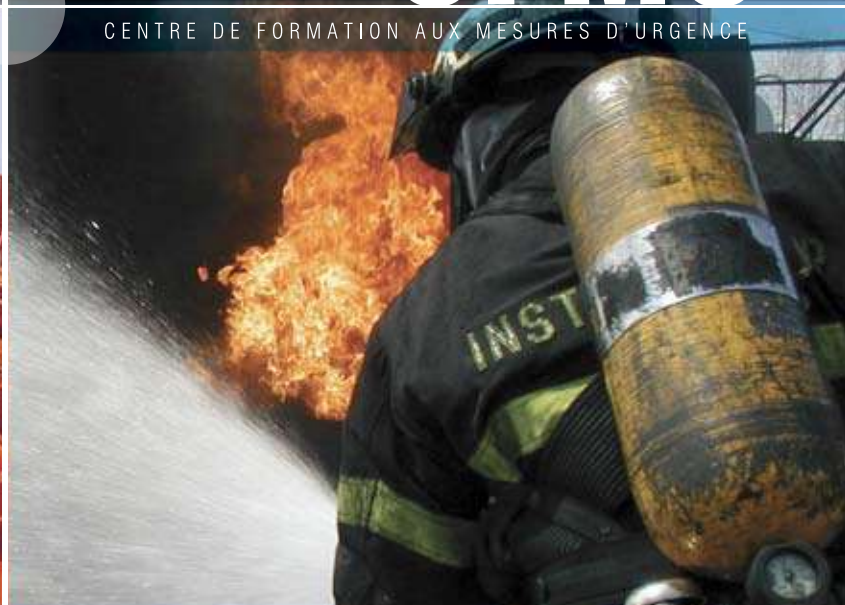
Une variété de cours uniques



INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC

CFMU

CENTRE DE FORMATION AUX MESURES D'URGENCE



Cours offerts au CFMU

Matelot de pont | Matelot de salle des machines | Combat d'incendie | Espaces clos | Sécurité industrielle | Matières dangereuses | Brevets de navigation



Institut maritime
du Québec
Cégep de Rimouski
www.imq.qc.ca

spécialisés de colis lourds et de cargaisons spéciales, on peut citer BBC Chartering, Hansa Heavy Lift et Jumbo Shipping.

Fondée en 1976, Canfornav, dont le siège se trouve à Montréal, arme une flotte de plus de 40 navires de 27 000 à 57 000 tonnes qui transportent annuellement quelque 7 millions de tonnes de fret. Les navires de Canfornav font jusqu'à 60 escales par année sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent.

Passant en revue l'actualité de 2014, Errol Francis, VP Opérations chez Canfornav, a décrit un programme diversifié qui englobe «de l'acier de la mer Baltique et de la mer Noire, du sucre du Brésil pour Toronto et des engrais de la Baltique pour Hamilton et Contrecoeur sur le Saint-Laurent».

Le départ canon du service Cleveland-Europe Express (CEE) de transport de divers et de conteneurs inauguré en avril dernier par le Groupe Spliethoff en partenariat avec le Port de Cleveland est particulièrement significatif. Le service a débuté avec un seul navire, le **Fortunagracht**, avec escales mensuelles régulières. On prévoit la mise en service d'un deuxième navire – ce qui permettrait des départs réguliers toutes les deux semaines aussi bien d'Anvers que de Cleveland.

Le CEE est conçu pour plaire aux expéditeurs du Midwest et de la région des Grands Lacs en offrant des solutions personnalisées et de meilleurs temps de transit aux expéditeurs locaux de petites cargaisons.

«Nous n'avons jamais eu autant de navires sur la Voie maritime qu'en 2014», a déclaré John Szeistrup, directeur de la succursale montréalaise de Spliethoff Canada. Celui-ci a laissé entendre que si la demande augmentait suffisamment, les services actuellement offerts à la demande à des ports comme Thunder Bay et Duluth pourraient devenir réguliers.

M



Paul Beesley

Foreign-flag carriers like Wagenborg are seeking new business in the Great Lakes markets.

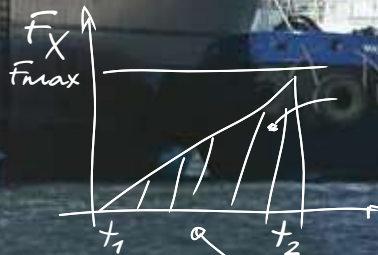
Des transporteurs étrangers comme Wagenborg cherchent à pénétrer les marchés des Grands Lacs.

The CEE is designed to appeal to shippers in the Midwest and Great Lakes region to offer customized solutions of better transit times to local shippers with smaller loads.

“Never have we had so many ships passing through the Seaway as in 2014,” said John Szeistrup, Montreal-based Director of Spliethoff Canada. He suggested that with sufficient build-up of demand, present services on inducement to ports like Thunder Bay and Duluth could expand into scheduled calls. **M**



ASSISTING THE GREAT



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

(Hyp. : variation force)

GROUP OCEAN.COM

HARBOUR TOWING

DREDGING

MARINE EQUIPMENT RENTAL

MARINE TRANSPORTATION

SHIP AND INDUSTRIAL REPAIR

SHIPYARD

OCEAN

MARINE INGENUITY



Groupe Ocean

Shortsea shipping has proven to be a “high performance” transportation mode on all maritime corridors in Canada.

Le transport maritime courte distance s’est révélé un mode de transport « très performant » dans tous les corridors maritimes du Canada.

Shortsea Shipping conference in Montreal in May **Conférence TMCD à Montréal en mai**

Martin Fournier

L’édition 2015 de la conférence biennale «TMCD, tourné vers l’avenir», qui aura lieu les 13 et 14 mai 2015 à la Gare Iberville à Montréal, s’adresse aux expéditeurs, transitaires et acteurs des secteurs des transports maritime et terrestre désireux d’en savoir davantage sur ce monde méconnu qu’est le transport maritime courte distance (TMCD). L’événement, organisé par Armateurs du Saint-Laurent et la Table du Québec sur le TMCD, se tiendra cette année sous le thème «Expédier avec le maritime: aussi simple que AB[TM]CD!»

Le thème choisi pour la conférence de cette année découle des conclusions de l’édition de 2013, qui soulignaient notamment l’importance de favoriser les initiatives visant à mieux faire connaître le transport maritime courte distance, de même que les mesures valorisant la collaboration et la complémentarité entre les modes, cela afin d’offrir un système de transport efficace, économique et durable.

Le transport maritime est trop souvent perçu comme un mode de transport complexe, coûteux et difficile d’accès. Il est temps de changer cette vision. Le TMCD est une solution logistique sous-utilisée par rapport à son plein potentiel. Ses avantages sont significatifs et méritent d’être mieux connus.

The 2015 edition of the biennial conference “Shortsea Shipping, Current and Future”, is scheduled to run May 13–14, 2015 at the Iberville Passenger Terminal in Montreal. It is aimed at shippers, forwarders and marine and land transportation sector players who would like to find out more about the relatively little-known world of shortsea shipping (SSS). Organized by the St. Lawrence Shipoperators and the Québec Shortsea Shipping Council, this year’s event will run under the theme of “Shipping : Easy as AB[Short]Sea!”

This year’s conference theme is an offshoot of the conclusions drawn from the 2013 edition. The latter highlighted the importance of promoting initiatives designed to make shortsea shipping more visible along with measures fostering collaboration and complementarity between transportation modes in order to offer an effective, economical, sustainable transport system.

Shipping is all too often perceived as a mode of transportation that is complex, costly and hard to access. The time has come to change this view. Shortsea shipping is a logistics solution whose full potential is under-utilized. It offers significant advantages which we do well to learn more about.

Shortsea shipping is a “high-performance” transportation mode in terms of energy efficiency, loading capacity, minimal social costs (noise, road network wear and tear and congestion, accidents, greenhouse gas emissions) and contribution to regional development.

Conference presentations will focus on shortsea shipping operations and services offered in eastern Canada. Various workshops, discussion panels and case studies will make it possible to answer participants’ question and identify the solutions that are best adapted to their needs.

The main marine-sector stakeholders—ship owners and operators, ports and terminals, longshoremen, logistics providers—will be on hand to present the services their organizations offer. A tour of the Montreal port facilities is planned and participants will be able to view the activities involved in unloading a domestic ship.

The conference organizers have also announced the creation of a Shortsea Shipping (SSS) award to be presented during the conference to a company or two-member partnership recognized for its outstanding performance in implementing a new service, adopting innovative methods or making a significant contribution to Shortsea Shipping. A scholarship will also be awarded to a student whose work discusses an issue linked to Shortsea Shipping. **M**

Martin Fournier is Executive Director of the St. Lawrence Shipoperators.

Il s’agit d’un mode hautement performant, tant sur le plan de l’efficacité énergétique, de la capacité de chargement, les coûts sociaux minimes qu’il entraîne (bruit, usure et congestion du réseau routier, accidents, émissions de gaz à effet de serre), et sa contribution au développement régional.

Alors que les présentations porteront sur le fonctionnement et l’offre de services en TMCD dans l’est du Canada, différents ateliers, panels d’échange et études de cas permettront de répondre aux questions des participants tout en déterminant les solutions les mieux adaptées à leurs besoins.

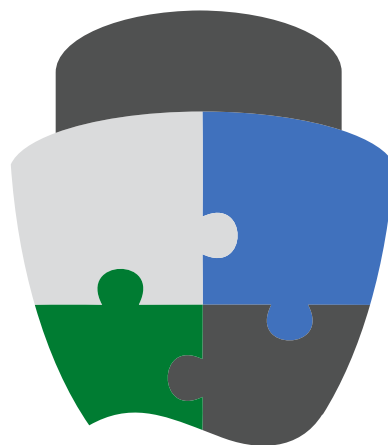
Les principaux intervenants du maritime – armateurs, ports et terminaux, arrimeurs, logisticiens – seront sur place afin de présenter les services offerts par leur organisation. Une visite des installations du port de Montréal est prévue et les participants devraient être en mesure d’assister aux activités de déchargement d’un navire intérieur.

Les organisateurs de la conférence annoncent aussi la création d’un prix du TMCD, qui sera remis pendant la conférence à une entreprise ou un duo de partenaires s’étant particulièrement illustrés, que ce soit par la mise en place d’un nouveau service, l’adoption de façons de faire innovantes ou pour souligner toute contribution significative au TMCD. Une bourse sera également remise à un étudiant dont les travaux portent sur une question liée au TMCD. **M**

Martin Fournier est directeur général des Armateurs du Saint-Laurent.

Conférence 2015 Conference Shortsea Shipping, current and future TMCD, tourné vers l’avenir

Shipping **»»**
Easy as AB^{short}Sea!



Expédier avec le maritime **»»**
Aussi simple que
ABTMCD!

May 13-14, 2015 | 13-14 mai 2015
Iberville Passenger Terminal,
Montreal
Gare Maritime Iberville

An Initiative of | Une initiative de



www.armateurs-du-st-laurent.org



Valport spurs metamorphosis of Canada's largest 'small' port

Valport stimule le plus grand des «petits» ports du Canada

Leo Ryan

Situé sur la Voie maritime du Saint-Laurent à 70 kilomètres à l'ouest de Montréal, le Port de Valleyfield aime se décrire comme le plus grand des «petits» ports canadiens. Et cette description du premier port municipal du pays reflète certes très bien sa transformation récente en acteur multimodal stratégique dont l'importance dépasse les volumes de fret maritime qui y transitent.

Les Services Maritimes Valport, société d'arrimage créée il y a une vingtaine d'années, contribuent largement à cette importance stratégique. Valport a pris en main à titre exclusif la manutention du vrac dans le port grâce à une équipe dynamique qui s'appuie sur une main-d'œuvre flexible et polyvalente pour offrir des services à valeur ajoutée et des solutions novatrices axées sur le client.

Le nombre d'escales de navire témoigne assurément de la qualité des services. «À notre première année, en 1994, nous avons fait quatre navires, a déclaré Frank Dunn, président de Valport. Aujourd'hui, il y a 100 mouvements de navire par année au port. Nous faisons le gros de la manutention, mais pas la totalité. Nous avons du transport par barge et de l'activité maritime, notamment aux installations des Industries McAsphalt et de Valleytank. En tout et par tout, près d'un million de tonnes transitent par le port.»

Valport emploie quelque 140 débardeurs. Près de 200 personnes travaillent au port de Valleyfield, y compris pour d'autres locataires et partenaires comme Valleytank, McAsphalt, NEAS, Desgagnés Transarctik, IGLOO, Les Grains Lac Supérieur, Trimac et Entreprises Philippe Raymond. Le PDG de la Société du Port de Valleyfield est Michael Gadoua.

Selon M. Gadoua, «la durée de vie et le succès de cette entreprise repose sur la volonté des dirigeants et de l'ensemble du personnel de toujours vouloir faire mieux.

Situated on the St. Lawrence Seaway, 70 kilometres west of Montreal, the Port of Valleyfield likes to portray itself as Canada's largest 'small' port. Indeed, such an image for the longtime first municipally-owned port in the country truly reflects its evolution into a strategic multimodal player in recent years more significant than its actual maritime tonnage.

And a great deal of the credit has to go to Valport Marine Services, the stevedoring enterprise created two decades ago. It took over as the exclusive terminal handling bulk cargo with a dynamic team characterized by versatility, value-added services, a go-to innovative approach, and a flexible labour force.

The vessel call numbers certainly tell part of the story.

"In our first year in 1994, we did four ships," said Frank Dunn, President of Valport. "Today, there are 100 vessel movements annually at the port. We handle most, but not all. You have some barge and maritime activity notably from the McAsphalt Industries and Valleytank facilities. All told, port volume approaches one million tonnes."

Some 140 dockers are employed by Valport. Total employment at the Port of Valleyfield approaches 200 including such other tenants and partners as Valleytank, McAsphalt, NEAS, Desgagnés Transarctik, IGLOO, Les Grains Lac Supérieur, Trimac, and Entreprises Philippe Raymond. The President and CEO of the Valleyfield Port Corporation is Michael Gadoua.

According to Mr. Gadoua, "The life and success of this enterprise is based on the determination of its management and whole personnel to always do better. The Valleyfield Port Corporation and Valport Maritime Services work in close collaboration to develop new markets and to find efficient



Leo Ryan

Frank Dunn on the waterfront which he has helped to substantially transform since 1994.

On voit ici Frank Dunn, sur la rive, dans ce port qu'il a contribué à transformer considérablement depuis 1994.



*The **MV Mitiq**, newest vessel in the NEAS Arctic sealift fleet, is shown departing from the Port of Valleyfield with a big load of essential supplies.*

Le **MV Mitiq**, dernier-né de la flotte de desserte maritime de l'Arctique de NEAS, quitte le port de Valleyfield avec une grosse cargaison d'approvisionnements essentiels.

La Société du Port de Valleyfield et Valport Maritimes Services travaillent en étroite collaboration pour développer de nouveaux marchés et trouver des solutions efficaces aux besoins des clients. Ce partenariat est un gage de succès pour les 20 prochaines années».

Valport manutentionne du vrac sec et du vrac liquide, des marchandises générales, des cargaisons spéciales et des tonnages importants de fret pour l'Arctique. En fait, l'entreprise est devenue un pôle essentiel (voir l'article Une base maritime hors pair pour le transport vers l'Arctique) d'approvisionnement des collectivités autochtones et de fourniture d'équipement aux centres miniers du Grand Nord –Valport y consacre plus de la moitié de ses activités.

M. Dunn et son associé, Clarence Eddy, ont pris en charge les services de manutention en 1994 lorsqu'ils ont acheté de Doug Milton la Valleyfield Dock and Terminal.

«C'est arrivé, s'est rappelé M. Dunn avec un large sourire, un bon samedi où j'ai rencontré Doug à l'épicerie. Nous nous sommes rappelés le même soir pour conclure la transaction, et nous avons commencé le lundi suivant.»

Comment M. Dunn en est-il venu à s'intéresser au domaine maritime?

De 1972 à 1982, M. Dunn a travaillé pour Protos Shipping, où il a acquis une vaste expérience sous la direction de Kaye Neuendorff: premier représentant commercial de Sealand à Montréal, vente des cargaisons de la Great Lakes Transcaribbean Line à Valleyfield, démarrage des services de la Great Lakes pour l'Afrique via Valleyfield, démarrage des services d'affrètement de navires frigorifiques et de transport de cargaisons spéciales.

Après deux ans dans une agence de Jensen Shipping (entreprise de logistique canadienne), il est passé en 1984 chez L.M. Export, société de commerce dont il détenait une participation de 33 %, pour s'occuper des ventes de lait condensé au Nigeria et de poisson et fruits de mer en Europe. M. Dunn a vécu et travaillé deux ans et demi à

solutions to the needs of customers. This partnership offers a guarantee of success for the next 20 years!"

Valport handles dry and liquid bulk, general cargo, project cargo, and a substantial amount of Arctic cargo. In fact, it has emerged as a key hub (see special report) for supplies to aboriginal communities and equipment to mining centres in the Far North – generating more than half of Valport's business.

Mr. Dunn and his partner, Clarence Eddy, became the stevedoring operator in 1994 by buying out Valleyfield Dock and Terminal from owner Doug Milton.

"It happened," Mr. Dunn recalled with a beaming smile, "when I encountered Doug in a grocery store on a Saturday. We got a call that same night okaying a deal, with the agreement to start the following Monday."

How did Mr. Dunn himself become involved in the maritime industry?

Between 1972 and 1982, he worked for Protos Shipping, where he developed broad experience under the stewardship of Kaye Neuendorff: first Sealand sales rep in Montreal, selling Great Lakes Transcaribbean Line shipments loading in Valleyfield, starting Great Lakes services to Africa via Valleyfield, starting chartering services for reefer ships and project cargoes.

After two years at an agency for Jensen Shipping (a Canadian-flag project owner and operator), he went in 1984 to L.M. Export, a trading company where he held a 33% stake, selling condensed milk to Nigeria and seafood to Europe. Mr. Dunn lived and worked in Lagos for two and a half years, chartering ships for milk cargoes.

Next came the acquisition in 1989 of NOVO Shipping Company, a project freight forwarder which eventually morphed into Valport.

For his part, Clarence Eddy was a past cargo superintendent with Jensen Shipping and also with Chimo

ARCTIC SEALIFT YOU CAN DEPEND ON

On behalf of the entire NEAS Group

Congratulations on Valport's 20th Anniversary

“★★★★★”

We have had the privilege of working together for 15 of those years
Valport has been a key partner in our growth and success during that time.
We wish you continued growth and prosperity in the years to come.



Succeed with **NEAS**

Reserve online www.NEAS.ca

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



RELIABLE

RELIABLE SERVICES ACROSS NUNAVIK AND NUNAVUT,
INCLUDING BAFFIN, KIVALLIQ, AND KITIKMEOT COMMUNITIES



Desgagnés Transarctik

The MV Claude A. Desgagnés heads on her way to Milne Inlet to deliver cargo for the Mary River mining project in Baffinland.

Le **Claude A. Desgagnés** en route vers Milne Inlet pour livrer des marchandises à Baffinland pour le projet minier Mary River.

Lagos où il s'occupait d'affrètement de navires pour le transport de cargaisons de lait.

En 1989, il a acquis la NOVO Shipping Company, société transitaire qui allait éventuellement devenir Valport.

Pour sa part, Clarence Eddy a été surintendant des cargaisons chez Jensen Shipping, de même qu'à Chimo Shipping, précurseur de NEAS (Nunavut Eastern Arctic Shipping) dans la desserte de l'Arctique.

Avant la fondation de Valport, MM. Eddy et Dunn ont été associés dans des projets importants. Par coïncidence, leur première association fut pour un projet multivoyages pour l'Algérie avec chargement au port de Valleyfield.

«Nous formions une bonne équipe, a déclaré M. Dunn. Clarence avait de l'expérience dans les opérations et j'en avais dans le commerce.»

M. Dunn se rappelle que la première opération d'acconage de Valport lui a donné des maux de tête.

Nous avons été avertis seulement quelques jours à l'avance de l'arrivée à Valleyfield d'un navire de cacao en provenance d'Afrique occidentale. Le syndicat local pouvait nous fournir un nombre suffisant de débardeurs prêts à travailler pour nous immédiatement, mais nous n'avions pas d'équipement.

«J'ai donc téléphoné à Logistec et à Empire Stevedoring avec qui j'avais établi de bons rapports pendant mon

Shipping, a precursor to NEAS (Nunavut Eastern Arctic Shipping) in Arctic services.

Prior to the establishment of Valport, Mr. Eddy and Mr. Dunn partnered in major projects. Coincidentally, their first business together was a multi-voyage project for Algeria which involved loading at the Port of Valleyfield.

«We made a good combination,” said Mr. Dunn. “Clarence had the operating background, and I had the commercial background.”

Looking back, Mr. Dunn acknowledges that the first stevedoring operation for Valport had its challenges. With just a few days warning, a cocoa vessel from West Africa was due in Valleyfield.

«We had enough dockers here as part of the local union who would become our employees right away. But we had no equipment.

“So I called Logistec and Empire Stevedoring, with whom I had built up good relations while at Protos, for assistance.

“In the end, we did a ship in Thunder Bay for Logistec because of my project forwarding expertise. In exchange, they lent us 12 fork lifts and other equipment I needed.”

Then, breaking into a wide grin, Mr. Dunn described the fork lift trucks. “All the fork lifts they sent us had Logistec banners written all over them! When we saw this, we had a big laugh. But it's nice story showing how in the

séjour chez Protos, pour avoir de l'aide. En fin de compte, nous avons fait un navire pour Logistec à Thunder Bay parce que j'avais de l'expérience dans l'expédition de cargaisons spéciales. En échange, Logistec nous a prêté 12 lève-palettes et d'autres matériels.»

C'est avec un large sourire que M. Dunn déclare ensuite que tous les lève-palettes étaient étiquetés au nom de Logistec en gros caractères. «Lorsque nous avons vu cela, nous avons ri de bon cœur. Mais c'est une belle histoire qui montre qu'on peut parfois s'aider les uns les autres dans l'industrie. En prime, nous avons fait beaucoup d'argent grâce à ce premier navire en juin 1994.»

Interrogé sur ses rapports avec la Ville de Salaberry-de-Valleyfield et son maire Denis Lapointe, M. Dunn n'a pas tari d'éloges. «Même s'ils n'ont peut-être pas beaucoup d'expérience du fret, ils ont confiance en nous et ils nous écoutent vraiment quand nous leur expliquons nos besoins.

«Je peux citer un bon exemple, vieux de 15 ans. Il nous fallait une rampe ro-ro pour la manutention d'un navire de NEAS doté d'une rampe ro-ro arrière. J'ai communiqué avec la Ville pour lui dire qu'une telle rampe nous permettrait de signer un contrat de cinq ans.

«Le croiriez-vous, la Ville a accepté de fournir 500 000 \$ pour la rampe sur notre seule parole. Aucun document officiel, seulement une poignée de main virtuelle entre moi et la Ville!»

industry we help each other at times. Besides, we made good money out of that first ship handled in June, 1994.”

Asked to comment on relations through the years with the City of Salaberry-de-Valleyfield and its Mayor Denis Lapointe, Mr. Dunn was effusive in his praise.

“While they may not have much experience with cargo, they are comfortable with us and listen seriously to us when we explain our needs.

“I can cite a great example 15 years ago when we needed a ro/ro ramp in order to handle a NEAS vessel with a stern ro/ro configuration. I approached the City, indicating that such a ramp would enable us conclude a five-year contract.

“You know, they agreed to spend the \$500,000 for the ramp on our word. There was no elaborate document – just a virtual handshake between me and the City!”

Mr. Dunn also recalled that when Valport entered the scene, the City was running a heavy deficit with the port. “Now the port is giving considerable money back to the City every year.”

Big emphasis on value-added services

Asked to comment on Valport's recipe for success, Mr. Dunn outlined a one-stop shopping philosophy than encompassed not only packaging and crating but also other value-added services obtainable locally like steel work fabrication, assembly, and project management that offer much savings to customers.

Salaberry-de-Valleyfield

Multimodal logistics hub






- Strategic location served by the main HIGHWAYS. 
- Near the Ontario and U.S. BORDERS.
- RAIL access - only interchange between CN/CP/CSX in eastern Canada.

- MARITIME access - Port of Valleyfield, open to the world.
- Municipal and private INDUSTRIAL sites.
- Nearly \$500 MILLION in industrial investments (2014-2016).



Mark Beale

Aerial view of the Port of Valleyfield which handles dry and liquid bulk, general cargo, project cargo and much cargo destined for Arctic communities.

Vue aérienne du port de Valleyfield où sont manutentionnés du vrac sec et du vrac liquide, des marchandises générales, des cargaisons spéciales et beaucoup de fret destiné à des collectivités de l'Arctique.

M. Dunn tient aussi à rappeler que lorsque Valport est entré en scène, la Ville était lourdement déficitaire avec le Port. «Aujourd'hui, le Port rapporte annuellement beaucoup d'argent à la Ville.»

Beaucoup d'accent mis sur des services à valeur ajoutée

Interrogé sur la recette du succès de Valport, M. Dunn a mentionné une philosophie du guichet unique en vertu de laquelle Valport propose non seulement l'emballage et la mise en caisse, mais aussi d'autres services à valeur ajoutée qu'on peut obtenir localement comme la fabrication de pièces d'acier, l'assemblage et la gestion de projets, ce qui permet aux clients d'économiser énormément.

«Nous encourageons les expéditeurs et les destinataires à prendre en main leur destin dans un terminal qu'ils peuvent considérer comme leur propre plateforme d'opération et non comme un simple point de manutention. Globalement, nous offrons une valeur ajoutée pouvant atteindre 30 %, ce qui n'est généralement pas le cas dans les autres ports. Je nous place à 70 % de manutention et 30 % de valeur ajoutée.»

Par exemple, Igloo Building Supplies d'Edmonton s'est installé au Port de Valleyfield pour prendre avantage de la possibilité de construction sur place de composants d'habitation et de maisons modulaires destinés à l'expédition dans l'Arctique.

“We encourage shippers and receivers to control their own destiny in a terminal they could regard as their own hub as opposed to a port only handling cargo in and out. Our value-added component overall is as high as 30% - not typical of other ports. I am 70% ship-handling and 30% value-added.”

For instance, Igloo Building Supplies of Edmonton moved to the port to take advantage of its onsite ability to construct housing components and modular homes for shipping to the Arctic.

Another example was railcar kits of steel and wheels recently received from Ukraine. “We built the cars in the port and put them on the rail.”

A matter of particular pride was Valport's role in late 2012 in the shipment of massive steel spires manufactured in Terrebonne, Quebec destined to make up the 408-ft antenna crowning the new World Trade Center in New York. The latter replaced the former WTC destroyed by terrorists on 9/11. In a unique heavy-lift shipment, the spires traveled 1,500 nautical miles by barge to Lower Manhattan.

Project forwarding based 'on imagination'

The various sections were assembled right on port property a couple of hundred metres from dockside. Valport stevedores had to manipulate the units to an



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

Des ensembles rail-roue récemment reçus d'Ukraine sont un autre bon exemple. «Nous avons construit les wagons dans le port et les avons mis sur les rails.

«Nous sommes plus spécialement fiers du rôle que Valport a joué à la fin de 2012 dans l'expédition d'énormes flèches d'acier usinées à Terrebonne au Québec et destinées à la fabrication de l'antenne de 408 pieds devant couronner à New York le nouveau World Trade Center qui remplace celui qui a été détruit par des terroristes le 11 septembre. Dans un seul transport de colis lourds, les flèches ont été acheminées par barge sur une distance de 1 500 milles marins jusqu'au Lower Manhattan.»

Des solutions imaginatives

Les sections ont été assemblées directement dans le port à quelques centaines de mètres des quais. Les débardeurs de Valport ont dû redresser les unités et préparer le chargement sur la barge.

«La formule retenue pour l'expédition est une solution imaginative élaborée après discussion avec l'expéditeur pour obtenir les meilleurs résultats possible», a souligné M. Dunn.

Pour l'avenir, M. Dunn estime que le nouvel accès direct à l'autoroute 30 et l'inauguration à la fin de 2014 d'un terminal intermodal de 100 millions de dollars à Valleyfield par le géant étasunien des chemins de fer CSX auront des retombées très positives. Le Port disposera désormais d'un lien intermodal nord-sud direct avec le réseau de 34 000 km de CSX aux États-Unis à un moment où le parc industriel de Valleyfield est en pleine effervescence.

«Les retombées pour nous sont absolument exceptionnelles, a déclaré M. Dunn, car des services de transport maritime courte distance par barge viennent s'intégrer au nouveau réseau de distribution de Valport qui inclut désormais CSX.» Valleyfield a aussi directement accès aux réseaux ferroviaires du CN et du CP.

M. Dunn estime toutefois qu'il faut accroître la capacité du quai principal afin de répondre à la demande, car les transporteurs utilisent des navires de



Mining equipment being loaded on a Desgagnés vessel for Milne Inlet in Baffinland.

Équipement minier chargé sur un navire de Desgagnés pour livraison à Milne Inlet pour Baffinland.

upright position and prepared for loading onto the barge.

“Project forwarding is all based on imagination following close discussion with the shipper to make the total package better,” stressed Mr. Dunn.

Looking to the future, Mr. Dunn sees major benefits flowing from the new direct access to Autoroute 30 and from the inauguration in late 2014 of a \$100 million intermodal terminal in Valleyfield by U.S. rail giant CSX. It offers a direct north-south intermodal connection with CSX's 34,000-km network in the United States at a time of growing activity in Valleyfield's industrial park.

“The spin-offs for us are quite unique,” said Mr. Dunn, “because we see shortsea services springing up with barges coming into the new Valport distribution system which includes



Mark Beale

Valport played a key role in the shipment by barge of massive steel spires destined to make up a 408-ft antenna crowning New York's new World Trade Center.

Valport a joué un rôle clé dans l'expédition par barge de gigantesques flèches d'acier devant servir à la fabrication d'une antenne de 408 pi couronnant le nouveau World Trade Center à New York.

plus en plus gros. La Société du Port vient de faire faire une étude de faisabilité en vue de prolonger le quai de 200 mètres, ce qui permettrait de charger simultanément quatre navires au lieu de deux. Valport veut installer une grue mobile pour profiter de ce prolongement éventuel. Il reste à réaliser le montage financier, une étape cruciale.

En conclusion, M. Dunn a déclaré: «Je nous vois comme un pôle de distribution régional et non comme une simple compagnie de manutention. Le mot *logistique* n'est pas simplement un mot à la mode, c'est l'expression de tout un concept multimodal. Et l'un de mes objectifs, c'est de voir le bois d'œuvre, l'aluminium et les matières premières remonter le Saint-Laurent jusqu'ici pour que nous en fassions la distribution dans différentes directions – surtout vers le sud, mais à l'ouest également.» **M**

CSX." (Valleyfield also has direct access to the CN and CP rail networks.)

However, in order to meet demand as carriers move to bigger ships, Mr. Dunn said the capacity of the main dock has to be expanded. The Port Corporation has completed a feasibility study for extending the dock an additional 200 metres, which would enable the loading of four ships simultaneously instead of two at present. As part of the projected extension, Valport wants to install a mobile crane. A vital task remains - the drawing up of a financing package.

In conclusion, Mr. Dunn declared: "I see us as a regional distribution link as opposed to just a stevedoring company. Logistics is not simply a buzz word, but embraces a multimodal concept. And one of my goals is to see lumber, aluminum and raw materials coming up the St. Lawrence to here for distribution into different directions – mainly southwards, but further west too." **M**



Mark Beale / Graham Batty

Frank Dunn, on right, and his partner, Clarence Eddy, at Valport Marine Services are very much a hands-on team in developing the value-added services that have emerged as a special trademark.

Frank Dunn, à droite, et son associé, Clarence Eddy, des Services maritimes Valport, forment une équipe très efficace pour développer les services à valeur ajoutée qui sont devenus la marque de commerce de l'entreprise.

FAITS SAILLANTS

- Fondée en 1994 par Frank Dunn et Clarence Eddy, Valport Marine Services Inc. fournit à titre exclusif les services d'arrimage au Port municipal multimodal de Valleyfield, situé sur la Voie maritime du Saint-Laurent, à 70 km à l'ouest de Montréal.
- Valport a pris le relais pour l'exploitation du terminal en 1994 après l'achat de la Valleyfield Dock and Terminal du propriétaire Doug Milton.
- Valport emploie 140 débardeurs pour la manutention de vrac sec et de vrac liquide, de marchandises générales, de cargaisons spéciales et de tonnages considérables de fret destiné à l'Arctique qui génèrent plus de la moitié de l'activité du terminal.
- Valport manutentionne le gros du million de tonnes de fret qui transite par le Port.
- À sa première année d'exploitation, Valport a manutentionné quatre navires. Vingt ans plus tard, le Port de Valleyfield accueille une centaine d'escales de navires.

KEY FACTS

- Created in 1994 by Frank Dunn and Clarence Eddy, Valport Marine Services Inc. is the exclusive stevedoring company at the municipal, multi-modal Port of Valleyfield, located on the St. Lawrence Seaway 70 kms west of Montreal.
- Valport took over terminal operations in 1994 after purchasing Valleyfield Dock and Terminal from owner Doug Milton.
- Some 140 dockers are employed at Valport, which handles dry and liquid bulk, general cargo, project cargo and a substantial amount of Arctic cargo which generates over half of the terminal's business.
- Valport accounts for the great bulk of total port cargo approaching one million tonnes.
- In its first year, Valport handled just four ships. Twenty years later, vessel calls at the Port of Valleyfield had grown to about 100.

- En 2014, le Groupe Spliethoff a choisi C-Port Maritime, société sœur de Valport, pour l'acconage relié au service Cleveland-Europe Express (CEE) à Cleveland.
- Le Port de Valleyfield appartient à la ville de Salaberry-de-Valleyfield, dont Denis Lapointe est maire depuis novembre 1995.
- La création de la Société du Port de Valleyfield le 5 juillet 1968 donnait naissance au premier port municipal du Canada.
- Michel Gadoua est président-directeur général du Port de Valleyfield. Le conseil d'administration de la Société comprend cinq membres: trois administrateurs indépendants et deux conseillers municipaux.
- Un centre administratif a été construit en 2009.
- Situé au cœur de la zone industrielle en plein essor de Salaberry-de-Valleyfield, le port est directement relié aux réseaux ferroviaire (CN, CP, CSXT) et routier et il offre un accès facile à des aéroports internationaux.
- Le Port de Valleyfield permet de rejoindre directement l'océan Atlantique et les Grands Lacs. Il compte huit quais et couvre 456 000 mètres carrés.
- Le Port offre près de 20 000 mètres cubes d'espace d'entreposage intérieur pour le vrac sec et les marchandises générales.
- In 2014, C-Port Maritime, a sister operation to Valport, was appointed as the stevedore in Cleveland for the Spliethoff Group's Cleveland-Europe Express (CEE) service.
- The Port of Valleyfield is owned by the City of Salaberry-de-Valleyfield, where Denis Lapointe has been Mayor since November 1995.
- The Société du Port de Valleyfield (Valleyfield Port Corporation) was created on July 5, 1968 and was the first municipal port in Canada.
- Michel Gadoua is President and CEO of the Port of Valleyfield. The Board of the Corporation consists of five members, including three independent administrators and two municipal councilors.
- An administrative centre was constructed in 2009.
- Situated in the heart of the expanding industrial zone of Salaberry-de-Valleyfield, the port has direct access to three railways (CN, CP, CSXT) and highway networks as well as easy access to international airports.
- Offering direct access to the Atlantic Ocean and the Great Lakes, the Port of Valleyfield has eight docks and covers an area of 456,000 square metres.
- An indoor warehouse provides close to 20,000 cubic metres of storage space for dry bulk and general cargo.



Valleytank Inc.

**Valleytank congratulates
its neighbour Valport on
the occasion of its 20th anniversary.**

www.valleytank.ca

950, boul. Gérard-Cadieux, Suite 600
Salaberry-de-Valleyfield, Québec, Canada J6T 6L4
Tel: 1-800-237-1781 or 450-371-1781
Fax: 450-371-8613



Lionel Proulx: mission accomplie

Lionel Proulx: docker with mission accomplished



Leo Ryan

During his 45 years as a stevedore, Lionel Proulx carried out a wide range of tasks that included some memorable experiences in the Arctic region.

Au cours de ses 45 années comme débardeur, Lionel Proulx a exécuté des tâches très diverses qui l'ont amené à vivre quelques expériences mémorables dans l'Arctique.

Leo Ryan

Visage basané, tanné par de nombreuses années de travail en plein air, parfois dans des conditions difficiles, le débardeur Lionel Proulx se rappelle avec nostalgie son premier contact en 1967 avec ce qui allait devenir un port trépidant d'activité de la région de Valleyfield: «Au début, il n'y avait qu'un hangar couvert, sans portes, sur le rivage.»

L'eau en face, c'était celle des chenaux de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Figure familière sur les quais depuis 45 ans, M. Proulx a récemment décidé de prendre sa retraite à 71 ans – bien après l'âge habituel de la retraite pour les débardeurs – d'un métier qu'il a exercé avec plaisir pendant très longtemps, après avoir débuté dans la rénovation domiciliaire.

Ses tâches l'ont parfois conduit dans d'autres ports du Saint-Laurent, comme Montréal, Côte-Sainte-Catherine, Bécancour et Trois-Rivières. Le premier navire dont il a fait la manutention avec une équipe de débardeurs était chargé de coton.

En tête de liste de ses expériences les plus mémorables, il cite sa triple participation aux opérations de réapprovisionnement des collectivités de l'Arctique. «Il faut y être allé pour prendre conscience de la rudesse de la vie dans l'Arctique.»

Au fil des ans, à cause de son talent particulier pour résoudre des problèmes complexes de manutention des cargaisons, non seulement M. Proulx est-il devenu un conseiller clé pour ses collègues débardeurs, mais les dirigeants des opérations des compagnies maritimes dont les navires faisaient régulièrement escale à Valleyfield le consultaient souvent.

With a tanned, dark complexion reflecting many years of work outdoors, sometimes under arduous conditions, docker Lionel Proulx candidly describes his first serious glimpse in 1967 of what was to become a busy port in the Valleyfield region: "At the beginning, there was just a shed with a roof and no door on the shoreline."

The facing water, in fact, happened to be part of the channels of the St. Lawrence Seaway.

After being a familiar figure on the waterfront for some 45 years, Mr. Proulx, 71, recently decided to retire – well beyond the usual age for dockers – from what amounted to a longstanding labour of love following earlier jobs in housing renovation.

His assignments have sometimes taken him to other St. Lawrence ports besides Valleyfield, notably Montreal, Cote St. Catherine, Bécancour and Trois-Rivières. The first ship he handled with a docker gang was a cotton vessel.

Recalling the most memorable experiences, he mentions, first of all, his participation, on three occasions, of sealift operations in an Arctic community. "You have had to have been there to understand all the challenges of life in the Arctic."

Throughout the years, because of his skills in finding solutions to difficult cargo-handling tasks, Mr. Proulx has not only been a key consulting resource for fellow dockers – his advice has frequently been sought and appreciated by operations executives with shipping lines regularly calling at Valleyfield.



Groupe Desgagnés

The MV Zelada Desgagnés delivers cargo to the village of Ivujivik in northern Québec's Nunavik region.

Le **Zelada Desgagnés** livre des marchandises au village d'Ivujivik au Nunavik dans la région du Nord-du-Québec.

A remarkable niche player for Arctic shipping

Une base maritime hors pair pour le transport vers l'Arctique

Kathlyn Horibe

Si on voulait donner en exemple une entreprise maritime qui a réussi à se tailler un créneau unique dans l'industrie, il faudrait certainement penser à Valport, un exploitant de terminal qui fournit des services de logistique, d'arrimage, de triage, d'entreposage ainsi que d'organisation pour les cargaisons de vrac et de marchandises générales dans le Port de Valleyfield, à 60 kilomètres au sud-ouest de Montréal. Les installations de Valport qui flanquent la Voie maritime du

As an example of a successful enterprise in Canada's marine industry that has created a unique niche, one should certainly single out Valport Marine Services, a terminal operator providing logistics, stevedoring, marshalling, warehousing, breakbulk and bulk cargo staging services at the Port of Valleyfield 60 kilometres southwest of Montréal. Among other things, the Valport operations flanking the St.

Saint-Laurent sont devenues une porte maritime de l'Arctique qui n'a pas d'équivalent dans le reste du Canada.

Pour la Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS), qui utilise le terminal depuis 2000, Valleyfield sert de plaque tournante pour ses opérations de desserte maritime du Nunavik et du Nunavut et héberge son centre de conditionnement des marchandises. Pour la présidente et chef de la direction de la NEAS, Suzanne Paquin, les principaux atouts de Valport et du port sont sa polyvalence et sa vaste aire de prise en charge des marchandises.

La saison dernière a été marquante pour la NEAS, qui a été chargée du transport maritime pour deux projets importants, l'Aéroport d'Iqaluit et la Station canadienne de recherche dans l'Extrême-Arctique à Cambridge Bay.

M^{me} Paquin a souligné: «La souplesse est capitale pour nos opérations. Comme la saison de navigation ne dure que cinq mois, il est essentiel que nous ayons à notre disposition un poste d'accostage et une équipe de travail quand nos navires reviennent à Valleyfield pour le chargement et le déchargement.» La NEAS a fait 13 voyages pendant la saison 2014.

Le directeur général de Desgagnés Transarctik, Waguih Rayes, apprécie lui aussi la souplesse qu'offre Valport. Ce transporteur spécialisé a acheminé neuf cargaisons spéciales en 2013 et 2014 pour la mine de minerai de fer Baffinland d'ArcelorMittal située à 1 000 kilomètres au nord-ouest d'Iqaluit, capitale du Nunavut. «Valport est un très bon partenaire, a-t-il déclaré. Nous n'avons jamais eu de pépins. Le chargement de nos navires se déroule comme prévu.»

Un voyage aller-retour à Baffinland, qui prend 23 ou 24 jours, débute avec le chargement et se termine au retour à Valleyfield pour prendre une autre cargaison. Entre les deux voyages, il faut préparer 20 000 mètres cubiques de marchandises pour le voyage suivant. Quatre voyages au maximum sont possibles pendant la saison qui dure de la mi-juillet au début d'octobre. (En 2013, un cinquième voyage a nécessité l'affrètement du **HHL Mississippi**.) M. Rayes a expliqué: «Nous voulons éviter le risque d'arriver après la formation de glace le long des côtes, car nous serions alors incapables de terminer la livraison.»

Un transporteur de colis lourds comme le **Rosaire A. Desgagnés**, qui est muni de deux grues de 120 tonnes capables de soulever 240 tonnes, transporte l'équipement nécessaire pour transborder la cargaison en toute sécurité d'un navire au mouillage à la côte (barges de 160 à 180 tonnes, remorqueurs et platesformes, etc.). Le matériel requis pour l'exploitation des mines est très varié, depuis les camions et convoyeurs jusqu'aux chargeurs de navires – certains éléments peuvent peser plus de 100 tonnes – et il y a aussi le matériel de réapprovisionnement. «Le démarrage d'une mine nécessite l'équivalent de la nourriture et de l'hébergement pour un village», a expliqué M. Rayes.

La NEAS transporte vers les collectivités du Nord les marchandises sèches essentielles à la survie des populations et au soutien de l'activité économique, ainsi que de la machinerie lourde, des véhicules et des ensembles de construction modulaire. «Nous pouvons transporter tout ce à quoi vous pouvez penser», a déclaré M^{me} Paquin. Toutes ces marchandises doivent être entreposées jusqu'à l'été et Valport possède la capacité suffisante: une vaste aire de prise en charge de 77 500 mètres carrés et 5 entrepôts offrant 15 000 mètres carrés d'espace d'entreposage.

Lawrence Seaway have emerged as an Arctic shipping gateway that has no parallel in Canada.

For Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS), a terminal user since 2000, Valleyfield is the hub for its Arctic sealift operations to Nunavik and Nunavut and the location for NEAS' Cargo Service Centre. "The key elements that Valport and the port offer us are flexibility and a large laydown area for cargo," said President and CEO Suzanne Paquin.

The past season was a significant year for NEAS with its selection as marine carrier for two large projects, the Iqaluit Airport Project and Cambridge Bay's Canadian High Arctic Research Station.

Ms. Paquin stressed, "Flexibility is key to our operation. With only a five-month shipping window, a berth and workforce at the ready when our ships return to Valleyfield to load and unload are vital to our operation." NEAS made 13 trips during the 2014 season.

General Manager Waguih Rayes of Desgagnés Transarctik also appreciates Valport's flexibility. The specialized shipping line transported nine project cargo loads in 2013 and 2014 to ArcelorMittal's Baffinland iron ore mine located 1,000 kilometres northwest of Iqaluit, Nunavut's capital. "Valport is a very good partner to work with," he said. "We didn't have any glitches. The loading of our vessels went as planned."

A round trip to Baffinland, which takes 23-24 days, starts with loading and ends with returning to Valleyfield for another load. In-between the two voyages, 20,000 cubic metres of cargo must be ready to load for the subsequent voyage as four voyages is the maximum during the mid-July to early October season. (In 2013, a fifth voyage necessitated chartering the **HHL Mississippi**.) Rayes explained, "You want to avoid the risk of ice forming around the shores that would prevent us from completing the delivery."

Carried onboard a heavylift vessel, such as the **Rosaire A. Desgagnés**, which is equipped with two 120-tonne cranes that can lift 240 tonnes, is equipment needed to transfer cargo safely from ship at anchor to the shore, such as 160-to-180-tonne barges, tugboats and platforms. Mining equipment can range from trucks to conveyors to shiploaders — some pieces of equipment weigh over 100 tonnes — as well as resupply cargo. "Starting up a mine, there's the equivalent of one village to feed and lodge," he explained.

To the Northern communities, NEAS transports dry cargo essential to sustain life and support economic activity as well as heavy equipment, vehicles and modular buildings. "If you can think of it, we carry it," Ms. Paquin said. All this cargo must be stored until the summer season and Valport has the capacity: a 77,500-square-metre laydown area and five warehouses with 15,000 square metres of storage space.

"Some communities only receive one sailing per season, so cargo must be received over a one- or two-month period," Ms. Paquin indicated.

EXPERIENCED, EFFICIENT CROSS-BORDER SHIPPING

CSX Transportation's (CSXT) intermodal network is growing into a new market with its Eastern Canadian terminal located in Salaberry-de-Valleyfield, Quebec, 40 miles outside of Montreal. With extensive new service offerings enabled by this facility, CSXT Intermodal expands your supply chain's reach.

**Discover more online
at intermodalcanada.com**

HOW TOMORROW MOVES



«Certaines localités ne reçoivent qu'une cargaison par saison, et les marchandises doivent donc être reçues sur une période d'un mois ou deux», d'indiquer M^{me} Paquin.

Pour les cargaisons spéciales, c'est le client qui décide

«Pour ce qui est des cargaisons spéciales, c'est le client qui mène le jeu, a expliqué M. Rayes. Baffinland a choisi d'opérer à partir de Valleyfield. C'était la meilleure chose à faire, car la nouvelle autoroute 30 facilite la livraison des marchandises au port.»

Autre avantage, le Port offre des liaisons ferroviaires directes avec les réseaux du CN, du CP et de CSX Transportation de Floride. Prévoyant une croissance du secteur minier chez Desgagnés, M. Rayes a établi ses bureaux dans le port en 2007. C'est cette année-là que fut livrée la première cargaison spéciale à partir de Valleyfield: elle était destinée à la mine de nickel Xstrata (autrefois Falconbridge) non loin de la baie Déception au Québec. D'autres cargaisons spéciales partent du Port de Bécancour et, pour la desserte maritime de l'Arctique, du Port de Côte-Sainte-Catherine.

Pour Valport, l'achèvement à la fin de 2014 d'un nouveau terminal à conteneurs intermodal de 89 acres de CSX va ouvrir de nouveaux horizons.

Au sujet des perspectives futures, M^{me} Paquin affirme: «Nous sommes depuis longtemps clients de Valport et du Port, et nous avons vu de grandes améliorations depuis 15 ans. L'augmentation du trafic, la proximité du site et la capacité offrent assurément un avantage stratégique pour le Port et pour nos opérations (celles de NEAS). Notre flotte est passée de deux navires en 2000 à cinq navires cette année. Les améliorations que je viens de citer ont contribué à rendre cette croissance possible.» **M**

Clients call the shots for project cargo

"When it comes to project cargo, the client calls the shots," Mr. Rayes explained. "Baffinland chose to operate out of Valleyfield. It was the most practical thing to do because the newly inaugurated Highway 30 facilitates delivery of cargo to the port."

Another advantage is direct railway links to CN, CP and Florida-based CSX Transportation. Anticipating Desgagnés' mining sector growth, Mr. Rayes located his office at the port in 2007. That year marked its first project cargo out of Valleyfield: the Xstrata (formerly Falconbridge) nickel mine near Québec's Deception Bay. Other project cargo contracts leave out of the Port of Bécancour and, for Arctic resupply, the Port of Côte Sainte-Catherine.

For Valport, completion in late 2014 of CSX's new 89-acre intermodal container terminal will open up new opportunities.

Assessing the future outlook, Ms. Paquin states: "As a long-term client of Valport and the port, we've witnessed significant improvements over the past 15 years. The added traffic, proximity to the site and capacity will most certainly provide a strategic advantage to the port as well as to our NEAS operation. From a fleet of two vessels in 2000, we now have a fleet of five vessels. Those improvements have aided us in making this growth possible." **M**



Mark Beale

*The multi-purpose MV **Avataq** operated by NEAS picks up at Valleyfield cargo destined for the Arctic region.*

Le navire polyvalent **Avataq** de NEAS prend à Valleyfield une cargaison destinée à la région de l'Arctique.



Graham Batty / Mark Beale

Denis Lapointe, Mayor of the City of Salaberry-de-Valleyfield, closely oversees overall economic, industrial and shipping activity in what is emerging as a strategic multimodal gateway in Eastern Canada.

Denis Lapointe, maire de la Ville de Salaberry-de-Valleyfield, suit de près les activités économiques, industrielles et maritimes dans un port qui fait de plus en plus figure de porte multimodale stratégique dans l'Est du Canada.

Mayor Lapointe plays key role in Valleyfield's port development

Le maire Lapointe joue un rôle clé dans le développement du Port de Valleyfield

Leo Ryan

Malgré son air débonnaire et sa voix calme et posée, Denis Lapointe sait s'imposer lorsqu'il s'agit de présider à la destinée du Port de Valleyfield.

Depuis un demi-siècle, le Port de Valleyfield est l'une des rares portes maritimes canadiennes de propriété municipale. Et M. Lapointe est maire de la Ville de Salaberry-de-Valleyfield depuis le 5 novembre 1995 – ce qui montre bien sa grande popularité dans cette ville de 40 800 habitants.

En interview, il a indiqué que l'une de ses premières décisions a été de faire adhérer sa ville à L'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent, coalition binationale de maires et autres représentants locaux travaillant activement auprès des gouvernements fédéraux, d'État et provinciaux

Debonair and softspoken, Denis Lapointe wields a big stick among impassioned advocates shaping the destiny of the Port of Valleyfield.

For some five decades, the port has been one of Canada's few municipally-owned maritime gateways. And Mr. Lapointe has been Mayor of the City of Salaberry-de-Valleyfield since November 5, 1995 – testifying to his wide popularity in a city of 40,800 people.

In an interview, he indicated that one of his first decisions was to join the Great Lakes and St. Lawrence Cities Initiative, a bi-national coalition of mayors and other local officials working with all levels of government to advance the protection and restoration of the region's

pour favoriser la protection et la restauration des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent. «Je m'intéressais particulièrement à l'eau en raison de ma formation d'ingénieur environnement spécialisé dans le traitement de l'eau potable et des eaux d'égout.»

C'est donc tout naturellement qu'il en est venu à se pencher sur les aspects commerciaux de la gestion d'un port.

Quand on lui a demandé si la population de Valleyfield était vraiment consciente de l'importance économique du port, M. Lapointe a répondu que cinq ans après son élection, la Ville a commencé à organiser des week-ends porte ouverte. «Et nous avons fait la même chose avec les écoles.»

Dès son entrée en fonction, M. Lapointe a aussi constaté que le Port traînait un important déficit financier de plusieurs millions de dollars. «Il fallait faire quelque chose. J'ai donc rencontré les représentants des principales industries de la région pour leur faire réaliser qu'il ne leur servait à rien d'avoir un port si elles ne l'utilisaient pas.»

Dès lors, les industries, locales et autres, ont commencé à se servir davantage du Port, et la Ville a investi pour améliorer la manutention du fret et les infrastructures – pour une rampe ro-ro indispensable aux navires participant à la desserte de l'Arctique, pour un nouvel entrepôt, pour le centre administratif de la Société du Port en 2009, et pour le terminal Valport.

La gestion du Port a été repensée et aujourd'hui, M. Lapointe indique avec satisfaction que «la dette du Port envers la Ville est presque nulle, le Port est financièrement autonome et en plein essor».

Des entreprises de plus en plus nombreuses viennent s'établir dans le port et dans la zone industrielle municipale.

En novembre dernier, CSX a inauguré un terminal intermodal de 100 millions de dollars qui relie directement la région au réseau de 34 000 km du géant étasunien des chemins de fer. Pour M. Lapointe, c'était «la cerise sur le sundae!»

L'ouverture récente de l'autoroute 30 qui améliore la fluidité du camionnage sur le réseau routier national accroît également les capacités multimodales de Valleyfield.

Au terminal de CSX, on peut manutentionner annuellement 100 000 conteneurs à destination des É.-U.

«Nous avons une vocation complémentaire de celle du Port de Montréal, affirme M. Lapointe. Nous ne serons jamais aussi gros que Montréal – notamment parce que nos activités maritimes (sur la Voie maritime du Saint-Laurent) font une pause de la fin décembre à la fin mars. En hiver, ce sont les transports ferroviaire et routier qui tiennent le Port occupé.»

À l'horizon: le plus gros projet de l'histoire du Port

Le plus important projet dans l'histoire du port figure actuellement sur l'écran radar. Il s'agirait de prolonger le quai principal numéro 8 afin de permettre à quatre navires d'accoster simultanément – le double de la capacité actuelle. Coût estimé: 30 millions de dollars partagés également entre les trois ordres de gouvernement, fédéral, provincial et municipal.

«Nous travaillons actuellement au montage financier », a déclaré M. Lapointe, avant d'ajouter qu'il a bon espoir que la construction pourra débiter à la fin de 2015 pour que le quai soit utilisable en 2017. » 

waterways. «I was interested especially in water due to my professional background as an environmental engineer specialized in the treatment of drinking water and of sewage water.»

It was a natural progression, therefore, to look at the commercial aspects of managing a port.

Asked to what extent the people of Valleyfield were aware of the port's economic impact, Mr. Lapointe said that five years after becoming mayor, the City began staging periodic Open Door weekends. «We also started to do it with schools.»

On assuming his task, Mr. Lapointe also rapidly realized that the port was running a heavy financial deficit of several million dollars.

«Something had to be done,” he said, “so I met with all the major industries in the area with the message of what's the point of having a port if they don't use it.”

Thus, local and other industries steadily began to move in this direction, while the City subsequently invested in the cargo handling and infrastructure – including a ro/ro ramp essential for vessels engaged in Arctic operations, a new warehouse and an administrative building in 2009 for the Port Corporation and the Valport terminal.

A new port management was put in place, and today Mr. Lapointe happily reports that “the debt between the Port and City is almost non-existent. The Port is self-sustaining and growing.”

More and more companies are establishing facilities in the port and City industrial zone.

This past November, CSX inaugurated a \$100 million intermodal terminal that directly connects the region with the U.S. railway giant's 34,000 km network in the United States.

Mr. Lapointe enthusiastically calls this “the cherry on the sundae!”

Also strengthening Valleyfield's multimodal reach is the recently-constructed Autoroute 30 that facilitates trucking moves on national highways.

The CSX terminal has the capacity to handle 100,000 containers a year destined for U.S. destinations.

“We are complementary to the Port of Montreal,” asserts Mr. Lapointe. “We will never be as big as Montreal – particularly since our maritime activities (on the St. Lawrence Seaway) close down in late December and resume only in late March. In the winter, it's rail and truck transport which keeps the port busy.”

On horizon: biggest project in port's history

At present, the largest project in the history of the port is on the radar screen. This is for an extension of the number 8 main dock that would allow four vessels to berth simultaneously – double current capacity. Estimated cost: \$30 million. Equal support of \$10 million each is being sought from the municipal, provincial and federal governments.

“We are at the stage of mounting a financial package,” said Mr. Lapointe, adding “and I am confident we could begin construction late in 2015 to have an operational quay by 2017.” 

IMDG CODE

INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOODS CODE



ORDER
FROM YOUR
LOCAL
DISTRIBUTOR

IMO  INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION
PUBLISHING

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

The Canadian Coast Guard Fleet 1962-2012

Écrit pour le cinquantième anniversaire de la Garde côtière canadienne (GCC), *The Canadian Coast Guard Fleet 1962-2012* constitue un complément important à la collection d'ouvrages relatant l'évolution de la Garde côtière déjà parus sous la plume de Charles Maginley, Bernard Collin et Ron Barrie.

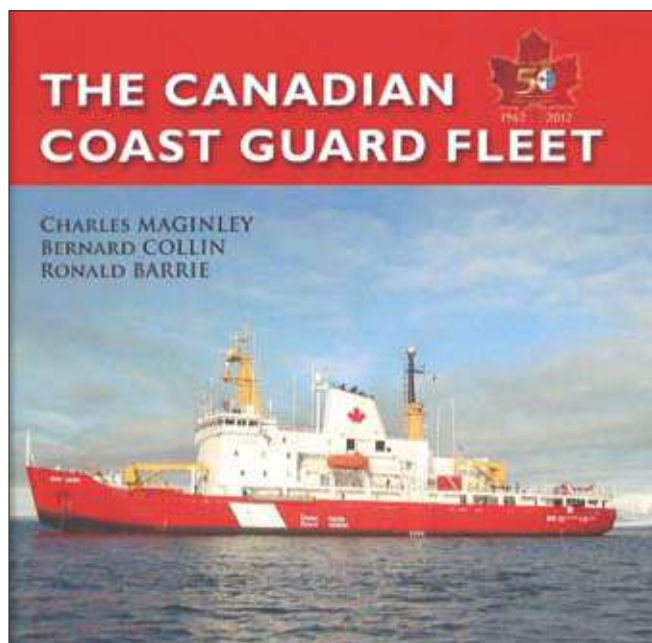
Le livre porte tout particulièrement sur la composition de la flotte de la Garde côtière de 1962 à nos jours, y compris les petites embarcations. Dans *The Ships of Canada's Marine Services*, Maginley et Collin décrivent les premiers bâtiments du ministère de la Marine et des Pêcheries et des autres organismes gouvernementaux. *La Garde côtière canadienne de 1962 à 2002 (Auxilio Semper)* de Maginley et *Usque ad Mare* de Thomas Appleton traitent de la Garde côtière sous des aspects plus larges, de ses antécédents et de ses origines au XIX^e siècle.

Les premiers chapitres de *The Canadian Coast Guard Fleet 1962-2012* retracent l'origine et l'évolution des différents actifs de l'organisation et décrivent les programmes de la Garde côtière auxiliaire.

La seconde partie du livre est constituée de chapitres abondamment illustrés consacrés à chaque navire, aéronef et hélicoptère, à son histoire et à son rôle au sein de la flotte.

Les auteurs, qui ont tous servi à la GCC à bord de navires et à terre, méritent des félicitations pour avoir élaboré et rédigé une histoire aussi complète de la flotte de la GCC. L'ouvrage, qui s'appuie sur une recherche minutieuse concernant les caractéristiques techniques des navires, aéronefs et hélicoptères ainsi que leur histoire, constitue un ajout précieux à la documentation existante sur l'histoire maritime du Canada et une lecture indispensable pour tous ceux qui s'y intéressent.

Charles Maginley, Bernard Collin, Ron Barrie, *The Canadian Coast Guard Fleet 1962-2012*, Long Hill Publishing, Mahone Bay, Nouvelle-Écosse, 2014, 296 pages incluant l'index. ISBN 978-0-9733946-4-1



Written in recognition of the Canadian Coast Guard's (CCG) fiftieth anniversary, *The Canadian Coast Guard Fleet 1962-2012* is an important addition to the existing collection of books by Charles Maginley, Bernard Collin and Ron Barrie. They have published several volumes chronicling the evolution of the Coast Guard.

This particular volume documents the ships of the Coast Guard fleet from 1962 to the present and include smaller crafts while *The Ships of Canada's Marine Services* includes the early vessels of the Marine and Fisheries and other government agencies. *Auxilio Semper : the Canadian Coast Guard 1962-2002*

and *Usque ad Mare* by Thomas Appleton deal with the Coast Guard in its wider aspects as well as its predecessors and nineteenth century origins.

The first chapters trace the origin and the development of various assets of the organization and describes the Coast Guard Auxiliary programs.

The second part of the book is made up of fully illustrated chapters dedicated to each ship, air cushioned vehicle and helicopter featuring their history and role in the fleet.

The authors, who all worked for the CCG both on vessels and on shore, must be commended for compiling and writing a comprehensive history of the CCG fleet. Their exhaustive research on the technical elements of its ships, air-cushion vehicles and helicopters as well as their history, make this volume a great addition to the documentation of Canada's maritime history and a must have book for those involved or interested in it.

Charles Maginley, Bernard Collin, Ron Barrie, *The Canadian Coast Guard Fleet 1962-2012*. Long Hill Publishing, Mahone Bay, Nova Scotia, 2014. 296 pages including index. ISBN 978-0-9733946-4-1

Alfred Tremblay Explorateur de l'Arctique

Alfred Tremblay (1887-1957) est le premier Canadien français et le deuxième homme blanc après William Edward Parry (1790-1855) à avoir entrepris une marche de plus de 1677 kilomètres autour de l'île de Baffin. Yves Hébert, historien et rédacteur en chef du journal *Reflets* de l'Association québécoise des retraité(e)s des secteurs public et parapublic (AQRP) révèle au grand jour ce personnage hors du commun qui devrait figurer au Panthéon des explorateurs canadiens.

Entre 1912 et 1913, il s'affirme comme véritable explorateur, au même titre que Frederick A. Cook et Robert Peary qui, tous deux, ont marché dans l'Arctique canadien. Le récit de la longue, périlleuse et épouvantable marche qu'entreprend Tremblay avec une famille d'Inuits est absolument captivant.

Compagnon de voile du capitaine Joseph-Elzéar Bernier entre 1910 et 1913, le natif de Saint-Henri-de-Lévis nous offre un témoignage factuel de la vie à bord du CGS **Arctic** et la goélette **Minnie Maud** lors des voyages d'exploration de Bernier dans l'Arctique. Le lecteur a le rare privilège de s'y retrouver aux avant-postes.

Le livre cherche aussi à exposer la carrière multiforme de l'homme discret qu'était Alfred Tremblay. Autodidacte dans le domaine de la prospection minière, il a contribué à ouvrir plusieurs mines en Abitibi et lors de la Première Guerre mondiale, on le retrouve en Belgique comme armurier pour le Corps ferroviaire canadien.

Yves Hébert, *Alfred Tremblay, Explorateur de l'Arctique*, Les Éditions GID, 2014, Québec, 127 pages. 24,95 \$. ISBN 978-2-89634-199-3

Alfred Tremblay Arctic Explorer

Alfred Tremblay (1887-1957) was the first French Canadian and the second white man after William Edward Parry (1790-1855) to have undertaken a trek of over 1,677 kilometres around Baffin Island. Yves Hébert, historian and editor of the newsletter *Reflets* de l'Association québécoise des retraités des secteurs public et parapublic (the Quebec association of public and semi-public pensioners), shines a spotlight on this extraordinary figure, who really should be included among the great names of Canadian exploration.

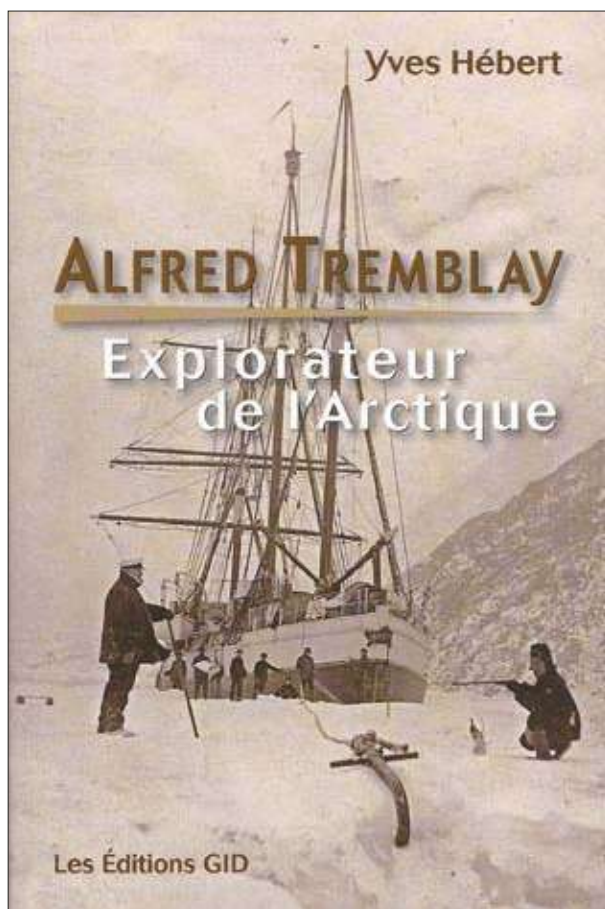
Between 1912 and 1913, he proved himself to be a genuine explorer in the same way as Frederick A. Cook and Robert Peary, who both walked in the Canadian Arctic. The story of the long, perilous and arduous trek made by Tremblay with an Inuit family is absolutely captivating.

A sailing companion of Captain Joseph-Elzéar Bernier between 1910 and 1913, this native of Saint-Henri de Lévis left us a factual account of life on board the CGS **Arctic** and the schooner **Minnie Maud** during exploration voyages led by Bernier in the Arctic – a rare opportunity for readers to have firsthand accounts.

Hébert's book also seeks to reveal the multi-faceted career of the self-effacing man that was Alfred Tremblay. Self-taught in the area of mine prospecting, he played a

role in the opening of several mines in Abitibi and, when the First World War broke out, he served in Belgium as a gunsmith for the Canadian Corps of Railway Troops.

Yves Hébert, *Alfred Tremblay Explorateur de l'Arctique*. Les Éditions GID, 2014, Québec. 127 pages. \$24.95. ISBN 978-2-89634-199-3



La page de l'AGGIMQ

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

www.aggimq.ca

AGA et banquet 2015

Le banquet et l'assemblée générale annuelle de l'AGGIMQ se tiendront le samedi 21 février 2015, au Centre des congrès de Lévis (Four Points Sheraton, 5750, rue J.-B. Michaud, Lévis). Nous vous attendons en grand nombre! Les promotions 1990, 1965, et 1955 seront à l'honneur pour recevoir leur bordée d'argent, d'or ou de diamant! Si vous avez eu votre diplôme ces années-là, nous vous attendons spécialement! De plus, comme nous le faisons depuis quelques années, nous soulignons aussi la présence de nos membres qui ont gradué il y a 10 ans.

Notez que vous devez être membre 2015 pour participer à l'une ou l'autre de ces activités. Vous pouvez nous aviser de votre intention d'assister au banquet sur info@aggimq.ca. Votre place sera réservée dès réception de votre chèque (cotisation + banquet). La cotisation est à 50 \$ (75 \$ pour un couple de gradués et gratuit pour les finissants 2014) et le prix du banquet est établi à 50 \$ par personne. Les conjoints ou conjointes sont les bienvenus.

Le programme de la journée sera :

10 h : assemblée générale
12 h : goûter dans la suite du président
18 h : cocktail de bienvenue
19 h : banquet

Les 50 ans de l'AGGIMQ

Nous avons fêté en 2014 les 50 ans d'existence de notre association. Nous nous préparons pour un autre

50 ans, avec l'aide des jeunes qui constituent la relève. Nous souhaitons la bienvenue aux finissants de 2014, à qui nous offrons, comme le veut la tradition, l'adhésion gratuite à l'AGGIMQ pour l'année 2015. Nous serons fiers de vous connaître et de vous recevoir parmi nous en cette journée du 21 février!

Inscription

Il n'est plus nécessaire de remplir de fiche d'inscription si vous vous inscrivez sur notre site www.aggimq.ca. Vous pourrez alors vous créer une fiche, si ce n'est déjà fait. Vous y aurez accès en tout temps avec votre propre nom d'utilisateur et mot de passe personnel. Cette fiche sera validée à la réception de la cotisation. Il est toutefois possible de s'inscrire par la poste, simplement envoyer vos coordonnées postales et numéro de téléphone de façon à nous permettre de vous joindre.

Page Facebook

Nous avons maintenant notre page facebook! Si vous possédez un compte, n'hésitez pas à aimer notre page et à vous y abonner pour être au courant des dernières nouvelles et savoir ce qui se publie de nouveau sur notre site. Rendez-vous sur www.facebook.com/aggimq et laissez-nous un message sur notre mur!

Si vous désirez communiquer avec nous, vous pouvez le faire par courriel à info@aggimq.ca, nous nous ferons un plaisir de répondre dans les plus brefs délais.

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 2015

45 \$ (65 \$ pour un couple de gradués)

Nom: _____

Année de graduation: _____

Programme: _____

Adresse: _____

Téléphone: _____

Code postal: _____

Courriel: _____

Employeur et fonctions: _____

JOURNAL



Livraison de pétroliers Panamax à une coentreprise Desgagnés-Valero

Une coentreprise du Groupe Desgagnés et de Valero a pris livraison l'automne dernier de deux pétroliers Panamax qui ont été modifiés dans un chantier naval polonais pour répondre aux exigences de la navigation sur le Saint-Laurent. Les deux pétroliers vont transporter du pétrole

brut albertain entre le terminal de Valero à Montréal-Est et la raffinerie Jean-Gaulin à Lévis une fois que l'Office national de l'énergie aura donné son approbation finale – attendue en 2015 – à l'inversion du flux du pipeline 9B d'Enbridge.

Desgagnés et Valero ont annoncé en mars la formation

Panamax tankers for Desgagnés-Valero joint venture

A joint venture between Groupe Desgagnés and Valero took delivery in the late fall from a Polish shipyard of two Panamax-size tankers that have been retro-fitted to meet the demands of the St. Lawrence

trades. They are destined to be ferrying Alberta crude oil from Valero's Montreal East terminal to its Jean Gaulin refinery in Lévis once the National Energy Board gives final approval to Enbridge – expected in 2015 – for its 9B pipeline flow reversal.

Desgagnés and Valero announced the creation of a joint venture, Transport



*The **Laurentia Desgagnés** Panamax tanker is pictured following its recent launch at the Romontowa shipyard in Gdansk.*

On voit ici le pétrolier Panamax **Laurentia Desgagnés** après un lancement récent au chantier naval Romontowa de Gdansk.

d'une coentreprise, Transport maritime Saint-Laurent inc.

Un élément clé de l'entente de 10 ans est l'acquisition de deux pétroliers Panamax de 75 000 tonnes renforcés pour la navigation dans la glace, qui deviendront les plus grands navires exploités sous pavillon canadien lorsque le service de navette débutera. Les équipages des deux bâtiments seront canadiens, sauf lorsqu'ils seront déployés dans le commerce international et ne seront pas exploités par Desgagnés spécifiquement pour le service de navette.

Les dirigeants de Desgagnés ont qualifié la coentreprise d'«étape importante» dans l'histoire du transporteur maritime québécois.

Rebaptisés **Espada Desgagnés** et **Laurentia Desgagnés**, les deux navires peuvent transporter chacun 500 000 barils de pétrole, mais leurs cargaisons seront limitées à 350 000 barils, en fonction des niveaux d'eau sur le Saint-Laurent.

Les deux pétroliers ont été déployés plusieurs mois sur des couloirs commerciaux en Europe, dans les Antilles et au Mexique avec leurs équipages étrangers d'alors avant d'être envoyés au chantier naval Remontowa de Gdansk pour y être adaptés afin de leur donner plus de manœuvrabilité pour une navigation sécuritaire dans les conditions difficiles du fleuve Saint-Laurent.

Les navires sont passés en cale sèche pour leur installer deux propulseurs d'étrave hydrauliques et modifier leurs appareils à gouverner. L'expansion de la surface efficace du gouvernail a aussi augmenté l'amplitude de mouvement de celui-ci et de ce fait, son efficacité.

«Nous estimons avoir gagné environ 25 % de manœuvrabilité, ce qui est considérable», a indiqué Jacques Beauchamp, président-directeur général de Petro-Nav, filiale en propriété exclusive de Desgagnés.

Maritime Saint-Laurent Inc., last March.

A key feature of the 10-year agreement was the acquisition of two European-built, 75,000-ton Ice Class Panamax tankers that will be the largest vessels under the Canadian flag when the shuttle service begins. The two vessels will use Canadian crews except when deployed on international trades while not being operated by Desgagnés specifically on the shuttle service.

Desgagnés executives have described the joint venture as "a major milestone" in the history of the Québec-based shipping enterprise.

Renamed the **Espada Desgagnés** and the **Laurentia Desgagnés**, the two ships can each transport 500,000 barrels of oil but will be limited to 350,000 barrels, depending on St. Lawrence water levels.

They were traded internationally for several months in Europe, the Caribbean and Mexico with existing foreign crews before being sent to the Remontowa Shipyard in Gdansk to adapt them for additional maneuverability and safe navigation in the challenging conditions of the St. Lawrence River.

The two ships went into drydock to retro-fit two hydraulically-operated bow thrusters and to modify the steering gear unit. Increasing the surface area of the rudder also provided more effective ruder swing capability.

"We estimate that we have gained about 25% additional maneuverability, which is considerable," indicated Jacques Beauchamp, President and General Manager of wholly-owned subsidiary Petronav.

Logistec inaugure un terminal Contrecoeur modernisé

Logistec Corporation accueillait récemment près de 100 employés, clients, partenaires et fournisseurs à son terminal Contrecoeur du Port de Montréal pour en célébrer la modernisation et inaugurer ses nouveaux équipements.

«L'investissement de près de 12 millions de dollars de Logistec nous permettra de manutentionner de plus grands volumes et une gamme plus diversifiée de marchandises», a déclaré la présidente et chef de la direction, Madeleine Paquin, au cours d'une cérémonie organisée le 9 octobre.

«En plus du chargement de marchandises en vrac pour lequel le terminal de Contrecoeur est reconnu, nos capacités incluent maintenant

le transport de cargo général, de marchandises liées à un projet et de charges lourdes», a aussi indiqué M^{me} Paquin, qui a souligné que l'emplacement stratégique du terminal de Contrecoeur procure un accès direct aux réseaux ferroviaire et routier, de même qu'aux services de transport par barge.

«Avec les améliorations que nous avons mises en place, le terminal de Contrecoeur est maintenant l'une des installations de manutention de vrac les plus modernes et les plus efficaces sur le fleuve Saint-Laurent. Nous prévoyons un bel avenir pour ce terminal vital au sein de notre réseau.»

Les rénovations comprennent l'installation d'une nou-

Logistec inaugurates enhanced Contrecoeur terminal

Logistec Corporation recently welcomed nearly 100 employees, customers, partners, and suppliers at its Contrecoeur terminal in the Port of Montreal to celebrate its modernization and to inaugurate the facility's new equipment.

"Our investment of nearly \$12 million will allow us to move larger volumes and work with a more diversified cargo base in Contrecoeur," stated Madeleine Paquin, President and CEO, in a ceremony on October 9.

"In addition to the bulk cargo that the terminal is known for, we have enhanced our ability to handle break-bulk, project

cargo, and heavy lift," Ms Paquin said, stressing that its strategic location provided ample, direct access to railways, highways as well as barge services.

"With the upgrades that we've put in place, Logistec's Contrecoeur terminal is now one of the most modern, efficient bulk-handling facilities along the St. Lawrence River. We foresee a bright future for this vital part of our network."

Renovations to the site include installation of a new rail-mounted hopper and a Liebherr LPS 420 crane with a capacity of 120 metric tonnes in lift mode and 75 metric



Logistec

The enhanced Logistec terminal at Contrecoeur can handle large ships and work with more diversified cargo.

Le terminal amélioré de Logistec à Contrecoeur peut recevoir de grands navires et manutentionner des marchandises plus diversifiées.

velle trémie sur rails ainsi qu'une nouvelle grue de marque Liebherr LPS 420, de 70 mètres de hauteur et d'une capacité de 120 tonnes métriques en mode levage et 75 tonnes métriques en mode benne – ce qui représente la charge maximale d'utilisation (CMU) la plus élevée en Amérique du Nord pour une grue sur rails. Logistec a aussi posé de nouvelles voies ferrées et installé un nouveau réseau d'alimentation et de distribution d'électricité adapté aux caractéristiques modernes de la grue et de la trémie, ce qui améliore du même coup l'efficacité énergétique du terminal.

On a aussi remplacé une grande section du système de convoyeurs et réduit le nombre de points de transfert et de convoyeurs. Ceux-ci ont

également été couverts et on a fait installer des collecteurs de poussière additionnels. En plus de rendre tout le processus de chargement et de déchargement plus écologique, ces améliorations contribuent à réduire les émissions de poussière libre et les pertes de produits.

«Il y a un peu plus de vingt ans, Logistec devenait le premier arrimeur à opérer sur ce territoire acquis par l'Administration portuaire de Montréal», a déclaré Sylvie Vachon, PDG de l'Administration portuaire de Montréal. «Nous avons réussi à unir nos forces et je me réjouis de votre croissance ici, à Contrecoeur, qui ne se dément pas depuis plusieurs années. C'est un privilège de pouvoir compter sur des partenaires aussi fidèles et entrepreneurs.»

tonnes in grab mode – the largest SWL capacity in North America for a rail-mounted crane. Logistec put in brand new tracks as well as an electrical supply and distribution system to suit the crane and hopper's modern designs, and make the terminal more energy efficient.

Logistec also replaced an important section of the conveyor system, covered and reduced the number of conveyors and transfer points, and installed supplementary dust collectors. This helps make the loading and unloading process better for the environment,

and further minimizes fugitive dust and loss of material.

“A little over 20 years ago, Logistec became the first cargo handling firm to operate the terminal upon its acquisition by the Montréal Port Authority,” said Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority. “We have successfully combined forces, and I am delighted by the steady growth that we've seen here in Contrecoeur over the past several years. It's a privilege to work with such loyal and entrepreneurial partners.”



Award winner Sylvie Vachon, President and CEO of the Port of Montreal, is flanked by Québec Transport Minister Jean D'Amour and Nicole Trépanier from the St. Lawrence Economic Development Council.

La lauréate Sylvie Vachon, PDG du Port de Montréal, est flanquée du ministre des Transports du Québec, Jean D'Amour et de Nicole Trépanier de la Société de développement économique du Saint-Laurent.

Leo Ryan

Sylvie Vachon, lauréate du Prix du Saint-Laurent

Sylvie Vachon, présidente et chef de la direction de l'Administration portuaire de Montréal depuis 2009, a récemment obtenu le Prix du Saint-Laurent 2014, décerné annuellement par la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) pour souligner la contribution exceptionnelle d'une personne ou d'une entreprise à l'industrie maritime.

C'est la présidente de la SODES, Nicole Trépanier, qui a remis le prix le 28 octobre, en présence du ministre des Transports du Québec,

Jean D'Amour, au cours d'une réception organisée à l'Assemblée nationale dans le cadre des activités de la Journée maritime québécoise.

M^{me} Vachon est à la barre du Port de Montréal depuis 2009. Elle occupe depuis une vingtaine d'années au Port des postes reliés à la gestion d'entreprise.

Pendant la remise du prix, M^{me} Trépanier a fait l'éloge du style de leadership de M^{me} Vachon, qui insiste énormément sur le travail en équipe.

Sylvie Vachon capture le Prix du Saint-Laurent

Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority, was recently awarded the 2014 Prix du Saint-Laurent designated each year by the St. Lawrence Economic Development Council for outstanding contribution by an individual or enterprise to the marine industry.

In the presence of Québec Transport Minister Jean D'Amour, the award was presented by SODES President Nicole Trépanier

on October 28 at a National Assembly reception in the context of Québec Marine Day events.

Ms. Vachon has headed the Port of Montreal since 2009. She has pursued a career of corporate management at the Port for two decades.

In presenting the award, Ms. Trépanier praised the style of the leadership role carried out by Ms. Vachon with the strong focus on teamwork.

Le comité compétent de l'OMI approuve le projet de Code polaire

Un pas important vers l'édiction d'un code polaire obligatoire pour les navires exploités dans les eaux arctiques et antarctiques a été franchi lorsque le Comité pour la protection

de l'environnement marin (MEPC) de l'Organisation maritime internationale (OMI) a récemment approuvé les dispositions environnementales du projet de Code international pour la sécurité des

Key IMO committee approves draft Polar Code

An important step on the way to a mandatory Polar Code for ships operating in Arctic and Antarctic waters has been reached with the recent approval by the Marine

Environment Protection Committee (MEPC) of the International Maritime Organization (IMO) of the environmental provisions in the draft International Code for Ships Operating



Jacques Collin, Environment Canada

*A Canadian Coast Guard heavy icebreaker, the **Louis S. St. Laurent**, escorted a Danish bulk carrier for part of its journey in 2013 through the Northwest Passage.*

Un brise-glace lourd de la Garde côtière canadienne, le **Louis S. St. Laurent**, a escorté un vraquier danois pendant une partie de sa traversée du passage du Nord-Ouest en 2013.

navires naviguant dans les eaux polaires (le Code polaire).

Les modifications à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) nécessaires pour donner au Code un caractère obligatoire ont aussi été approuvées en octobre.

Suite à cette approbation, le MEPC envisage d'adopter le Code et les modifications projetées à sa prochaine réunion de mai 2015. Selon un communiqué de presse de l'OMI, une fois adoptés, le Code polaire et les modifications à la convention MARPOL pourraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

Le Code polaire couvre tout les aspects de la conception, de la construction, de l'équipement, des opérations, de la formation, de la recherche et sauvetage et de la protection de l'environnement liés à l'exploitation des navires dans les eaux voisines des deux pôles.

Les dispositions environ-

nementales imposent aux navires exploités dans les eaux polaires des obligations qui s'ajoutent à celles que contient déjà la convention MARPOL. Aux termes des annexes I et V de la MARPOL, l'Antarctique est déjà considéré comme une Zone spéciale où les rejets sont sévèrement réglementés et le Code polaire duplique bon nombre de ces dispositions pour la région arctique.

Le MEPC a approuvé le préambule, l'introduction et la partie II du Code polaire, où on trouve des dispositions impératives dans des chapitres couvrant les sujets suivants:

- la prévention de la pollution par les hydrocarbures, y compris une réglementation des rejets interdisant le déversement en mer d'hydrocarbures ou de mélange contenant des hydrocarbures par les navires, de même que des exigences structurales incluant la localisation défensive des citernes à cargaison et des soutes à combustibles;

in Polar Waters (the Polar Code).

Also approved in October were the associated draft amendments to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), to make the Code mandatory.

Following this approval, the MEPC will consider the Code and the draft amendments for adoption at its next session, in May 2015. Once adopted, the Polar Code and MARPOL amendments could enter into force on 1 January 2017, states an IMO press release.

The draft Polar Code covers the full range of design, construction, equipment, operational, training, search and rescue and environmental protection matters relevant to ships operating in waters surrounding the two poles.

The environmental

provisions add additional requirements to those already contained in MARPOL, to be applied to ships operating in the polar waters. As the Antarctic area is already established as a Special Area under MARPOL Annexes I and V, with stringent restrictions on discharges, the Polar Code aims to replicate many of those provisions in the Arctic area.

The MEPC approved the preamble, introduction and part II of the Polar Code, which includes mandatory provisions in chapters covering the following topics:

- prevention of pollution by oil, including discharge restrictions prohibiting any discharge into the sea of oil or oily mixtures from any ship, as well as structural requirements including protective location of fuel-oil and cargo tanks;

- la lutte contre la pollution par des substances liquides nocives en vrac, y compris l'interdiction du déversement en mer de substances liquides nocives ou de mélanges contenant de telles substances;
- la prévention de la pollution par les eaux usées des navires incluant la proscription des rejets d'eaux usées sauf les eaux usées broyées et désinfectées dans des circonstances particulières, notamment à une certaine distance de la glace;
- la prévention de la pollution par les ordures des navires, notamment des restrictions

additionnelles aux dépôts permis (selon l'annexe V de la convention MARPOL, le rejet d'ordures à la mer est absolument interdit, sauf mention contraire). Les déchets de cuisine ne doivent pas être déversés sur la glace et le rejet en mer de déchets de cuisine hachés et broyés n'est permis que dans certaines circonstances, à savoir à au moins 12 milles marins de toute terre, plateforme de glace ou banquise côtière. Seuls certains types de résidus de cargaison dont l'innocuité pour le milieu marin est établie peuvent être rejetés.

- control of pollution by noxious liquid substances in bulk, prohibiting any discharge into the sea of noxious liquid substances, or mixtures containing such substances;
- prevention of pollution by sewage from ships, prohibiting the discharge of sewage except for comminuted and disinfected sewage under specific circumstances, including a specified distance from ice;
- prevention of pollution by garbage from ships, adding additional restrictions to

the permitted discharges (under MARPOL Annex V, discharge of all garbage into the sea is prohibited, except as provided otherwise). Food wastes shall not be discharged onto the ice and discharge into the sea of comminuted and ground food wastes is only permitted under specific circumstances including at a not less than 12 nautical miles from the nearest land, ice-shelf or fast ice. Only certain cargo residues, classified as not harmful to the marine environment, can be discharged.

Davie et Aecon Atlantic s'entendent sur un partenariat stratégique

Chantier Davie Canada inc. et Aecon Atlantic Inc. ont récemment conclu un accord de coopération pour travailler sur des projets liés au domaine maritime. L'accord, rendu public à la fin d'octobre, vise les objectifs suivants:

- combiner les capacités de fabrication pour améliorer la vitesse et les coûts d'exécution des grands programmes commerciaux et maritimes;
- utiliser un processus moderne de production et d'assemblage fondé sur la fabrication et le montage de sections de navires sur des sites différents;
- assurer une couverture géographique plus étendue et une plus grande flexibilité des programmes communs;
- partager les compétences et les connaissances concernant les programmes communs.

Lusine de fabrication d'Aecon Atlantic se trouve à Pictou (N.-É.). Elle possède des capacités de fabrication à haut débit, des installations maritimes et une banque diversifiée de sous-traitants locaux. Chantier Davie, de Lévis (Qué.), est le plus grand chantier maritime du Canada.

Alan Bowen, chef de la direction de Davie, a déclaré au sujet de ce nouveau partenariat: «Pour les programmes actuels de construction navale chez Davie, nous avons fait construire dans six installations de tiers des sections entières de navires destinées à l'assemblage chez Davie. Cette méthode moderne de production, qui assure l'exécution plus rapide et plus économique des programmes, nous rend plus compétitifs à l'international sur le marché de l'exportation.

«Les installations du chantier maritime de Pictou d'Aecon Atlantic sont bien placées pour appuyer nos programmes actuels et futurs de réparation et de construction navale. Nous collaborons déjà avec Aecon, qui est un sous-traitant clé de Davie pour ses programmes actuels de construction navale.»

Teri McKibbin, président et chef de la direction d'Aecon Group Inc., a ajouté: «Ce que Davie a accompli ces dernières années est tout à fait remarquable. Les projets dans lesquels nous nous sommes engagés avec Davie touchent à nos principales compétences et nous nous réjouissons de travailler ensemble.»

Davie and Aecon Atlantic create strategic partnership

Chantier Davie Canada Inc. and Aecon Atlantic Inc. recently established a cooperation agreement to work on marine-related projects. The agreement announced in late October includes the following elements:

- Combine fabrication capacities to increase speed and cost of delivery for major marine commercial and naval programs;
- Use a modern production/assembly approach by producing and assembling ship sections at multiple sites;
- Provide greater geographical reach and flexibility for joint programs;
- Skills and knowledge sharing on joint programs.

Aecon Atlantic's fabrication facility is based in Pictou, Nova Scotia and possesses high-volume fabrication capacities, marine facilities and a diverse base of local subcontractors. Davie is based in Lévis, Quebec and is Canada's largest shipbuilder.

Alan Bowen, CEO of Davie, commented on the new partnership: "On our existing newbuild programs at Davie, we have built entire ship sections at six third-party facilities for assembly at Davie. This modern production methodology, which ensures a faster and therefore more cost-effective program delivery, is what allows us to compete internationally in the ship export market.

"Aecon Atlantic Pictou Shipyard facility is well-placed to provide support on our current and future newbuilding and repair programs. We are already working with Aecon, who are a key subcontractor to Davie on its existing newbuilding program."

Teri McKibbin, President and Chief Executive Officer of Aecon Group Inc., added, "What Davie has achieved over the past few years is incredibly impressive. The projects we are engaged with them on play to our core skills and we look forward to working together."

Traversée historique du passage du Nord-Ouest par le Nunavik

Parti de Baie-Déception dans le Nord québécois le 19 septembre avec une cargaison de concentré de nickel expédiée d'une mine de Canadian Royalties, le **Nunavik** de Fednav a atteint le 15 octobre son port de destination en Chine au terme d'un voyage historique par le passage du Nord-Ouest (PNO).

Construit au Japon, le plus nouveau et plus puissant vraquier brise-glaces de la société montréalaise Fednav devenait ainsi le premier navire marchand à traverser complètement le PNO sans escorte avec une cargaison arctique destinée au port de Bayuquan de la province du Liaoning en Chine.

Le capitaine du vraquier de 31 700 TPL était le Capt Randy Rose, un marin possédant 25 ans d'expérience de la navigation dans l'Arctique. Le chef mécanicien, Gary Bishop, avait pris charge du service machines du **Nunavik** au Japon pour le voyage jusqu'à Baie-Déception par le canal de Panama et était resté en poste pour la traversée du PNO vers la Chine.

Le choix du PNO au lieu de la route traditionnelle par le canal de Panama raccourcissait le voyage du **Nunavik** de 5 000 milles marins ou 20 jours de navigation et réduisait de plus de 1 300 tonnes ses émissions de gaz à effet de serre.

Tim Keane, directeur principal, Opérations arctiques et projets, qui était à bord pendant la majeure partie du voyage, a tenu quotidiennement un journal de bord qui fourmille de détails fascinants.

Il y mentionne notamment que le **Nunavik** était «le premier navire de commerce à traverser le détroit du Prince-de-Galles depuis le **SS Manhattan** en 1969».

De classe Polaire 4, le **Nunavik** est le plus puissant vraquier brise-glaces du monde. Il est capable de maintenir une progression continue à une allure de 3 nœuds dans de la glace de 1,5 mètre d'épaisseur. Son calendrier régulier prévoit des voyages entre Baie-Déception et le nord de l'Europe 12 mois par année.



Tim Keane/Fednav

*Fednav's powerful newbreaking bulk carrier, the **Nunavik**, was the first ship to transit the NWP completely and unescorted with an Arctic cargo.*

Le puissant nouveau vraquier brise-glace de Fednav **Nunavik** fut le premier navire à franchir le passage du Nord-Ouest sans escorte avec une cargaison arctique.

Fednav's Nunavik makes history on NWP voyage to China

After departing from Deception Bay in northern Quebec on September 19 with a cargo of nickel concentrate from a Canadian Royalties-owned mine, Fednav's **Nunavik** completed its historic voyage through the Northwest Passage to its destination port in China on October 15.

Built in Japan, the newest and most powerful ice-breaking ship in the fleet of Montreal-based Fednav was the first to transit the NWP completely and unescorted

with an Arctic cargo, which was unloaded at the port of Bayuquan, Liaoning Province, China.

Master of the 31,700 DWT bulk carrier was Captain Randy Rose, a mariner with 25 years of experience in Arctic shipping. And the chief engineer was Gary Bishop, who was on board to initially take delivery of the **Nunavik** in Japan before proceeding through the Panama Canal to Deception Bay and then to China via the NWP.

By favouring the NWP over a traditional route via the Panama Canal, the **Nunavik** saved about 5,000 nautical miles or 20 days sailing time and more than 1,300 tonnes of greenhouse gas emissions.

Tim Keane, Senior Manager, Arctic Operations and Projects, was on board for much of the journey, keeping a daily log book that had fascinating details. This included the fact that the **Nunavik** was "the first commercial ship since the **SS Manhattan** in 1969 to transit Prince of Wales Strait."

Rated Polar Class 4, the **Nunavik** is the world's most powerful ice-breaking bulk carrier, capable of maintaining continuous progress of three knots in ice 1.5 metres thick. Its regular schedule provides for sailings between Deception Bay and Northern Europe on a year-round basis.

Croissance de 3,8 % du commerce maritime mondial

Faisant écho à la timide progression de 2,3 % du PIB mondial, la croissance du commerce maritime mondial a ralenti pour s'arrêter en moyenne à 3,8 % en 2013, portant les volumes totaux un peu sous les 9,6 milliards de tonnes, selon l'Étude sur les transports maritimes publiée annuellement par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). Les flux de marchandises sèches, surtout le vrac sec en hausse de 5,5 %, comptent pour une bonne part de la croissance.

Selon le rapport de 2014 de la CNUCED, les marchandises sèches, les trafics conteneurisés et les marchandises diverses/générales occupaient la plus grande place (plus de 70 %) et les cargaisons de navires-citernes, le reste.

Malgré l'amélioration apparente des perspectives de l'économie mondiale, du commerce et du transport maritime, le rapport note qu'il subsiste des risques de pertes, notamment à cause de la reprise fragile dans les économies développées, des obstacles à la croissance dans les grands pays émergents et du danger d'une escalade des tensions géopolitiques.

Après une croissance de 4,1 % en 2013, la flotte mondiale totalisait 1,69 milliard de TPL en janvier 2014, dont 43 % de vraquiers.

Cette croissance de la flotte était inférieure à l'augmentation observée dans n'importe quelle des 10 dernières années et selon le rapport, la tendance du début de 2014 laisse prévoir une croissance encore plus basse cette année. «Ce ralentissement reflète un tournant

du plus important cycle de construction navale de l'histoire qui a culminé en 2012.»

Selon le rapport, l'année 2013 a aussi été marquée par «un autre marché du fret maritime déprimé et volatil. Tous les segments du transport maritime en ont beaucoup souffert: les taux de fret dans les marchés des vrac secs et des pétroliers ont atteint un creux décennal en 2013 et le marché du transport de ligne était tout aussi déprimé».

Les principaux facteurs contributifs étaient le développement économique mondial terne, la demande faible ou languissante et la surcapacité mondiale persistante dans l'offre de transport maritime.

Par ailleurs, les tonnages totaux de mouvements conteneurisés ont augmenté de 5,1 % selon les estimations, pour atteindre les 651 millions d'EVP. Cela faisait suite à une augmentation analogue en 2012. Les ports asiatiques dominent toujours l'industrie pour les débits et l'efficacité des terminaux.

World seaborne trade climbs 3.8%

Reflecting a stumbling RGDP advance of 2.3% in the world economy, global seaborne trade decelerated and averaged 3.8% in 2013, taking total volumes to nearly 9.6 billion tons, according to the annual Review of Maritime Transport released by the United Nations Conference on Trade and Development. Much of the expansion was driven by growth in dry cargo flows, especially bulk commodities which rose by 5.5%.

In the 2014 UNCTAD report, dry cargo, containerized trade and general cargo/breakbulk accounted for the largest share of over 70%, tanker shipments responsible for the rest.

Although prospects for the world economy, trade and shipping appeared to be improving, the report noted there was a number of downside risks. "These include, in particular, the fragile recovery in developed economies, the dif-

ficulties facing growth in large emerging countries, and geopolitical tensions that may escalate."

Following an annual growth of 4.1% in 2013, the world fleet reached a total of 1.69 billion dwt in January 2014. Bulk carriers accounted for 43%.

This fleet growth was lower than that observed during any of the previous 10 years, and the report said "the trend in early 2014 suggests an even lower growth rate for the current year. The slowdown reflects the turn of the largest historical shipbuilding cycle that had peaked in 2012."

The report commented that 2013 was also marked by "another gloomy and volatile maritime freight rates market: all shipping segments suffered substantially, with freight rates in drybulk and tanker markets reaching a ten-year low in 2013 and similarly low levels in the liner market."

Main contributing factors to this trend included lackluster world economic development, weak or hesitant demand and persistent supply overcapacity in global shipping.

On the other hand, world container throughput increased by an estimated 5.1% to 651 million TEUs – in line with a similar jump in 2012. Asian ports continue to dominate the industry for throughput and terminal efficiency.



A large Maersk containership sails into Port Metro Vancouver Deltaport.

Un grand porte-conteneurs de Maersk pénètre dans Deltaport à Port Metro Vancouver.

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

28 et 29 JANVIER

Cargo Logistics Canada Conference & Expo
Vancouver Convention Center
Vancouver, BC, Canada
www.cargologisticscanada.com

10 FÉVRIER

Conférence Stratégie Maritime du Québec
Hotel Hyatt Regency
Montréal, QC, Canada
martin.fournier@asl-sls.org
evenements@tc.tc

20 FÉVRIER

Banquet annuel des Armateurs du St-Laurent
Chateau Frontenac
Québec, QC, Canada
anne-marie.desmeules@asl-sls.org

24 au 26 FÉVRIER

Arctic Shipping Forum
Informa Maritime events
Helsinki Congress Passitorni
Helsinki, Finland
www.passitorni.fi

24 au 26 FÉVRIER

Rencontre semi-annuelle de la Commission des Grands-Lacs
Hamilton Crowne Plaza Hotel
Washington, DC, USA
www.glc.org/events

1^{er} au 3 MARS

Warming of the North
Ottawa Convention Center
Ottawa, ON, Canada
transport_institute@umanitoba.ca

1^{er} au 4 MARS

15th TPM Conference
Long Beach, CA, USA
www.joc.com/events

13 et 14 MAI

Transport maritime courte distance – Tourné vers l'avenir
Gare maritime Iberville
Montréal, QC, Canada
martin.fournier@asl-sls.org

18 au 21 MAI

Breakbulk Europe
Antwerp Expo
Antwerp, Belgium
www.breakbulk.com

27 au 29 MAI

GREEN TECH 2015
Renaissance Seattle Hotel
Seattle, WA, USA
www.green-marine.org

JANUARY 28-29

Cargo Logistics Canada Conference & Expo
Vancouver Convention Center
Vancouver, BC, Canada
www.cargologisticscanada.com

FEBRUARY 10

Strategie Maritime du Québec Conference
Hotel Hyatt Regency
Montreal, QC, Canada
martin.fournier@asl-sls.org
evenements@tc.tc

FEBRUARY 20

St. Lawrence Shipoperators Annual Banquet
Chateau Frontenac
Quebec City, QC, Canada
anne-marie.desmeules@asl-sls.org

FEBRUARY 24-26

Arctic Shipping Forum
Informa Maritime events
Helsinki Congress Passitorni
Helsinki, Finland
www.passitorni.fi

FEBRUARY 24-26

Great Lakes Commission & Semi-annual Meeting
Hamilton Crowne Plaza Hotel
Washington, DC, USA
www.glc.org/events

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

MAY 13-14

Shortsea Shipping, Current and Future
Iberville Passenger Terminal
Montreal, QC, Canada
martin.fournier@asl-sls.org

MAY 18-21

Breakbulk Europe
Antwerp Expo
Antwerp, Belgium
www.breakbulk.com

MAY 27-29

GREEN TECH 2015
Renaissance Seattle Hotel
Seattle, WA, USA
www.green-marine.org

If you wish to suggest an event to be inserted in the calendar, please contact lryan@maritimemag.com
Si vous désirez proposer un événement pour insertion dans le calendrier, prière de contacter lryan@maritimemag.com

ANNONCEURS



ADVERTISERS

ABS	33
ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES	70
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE PORT ALBERNI	19
ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	Couverture extérieure arrière
ALLIANCE VERTE	11
ALUMINERIE ALOUETTE	40
ARMATEURS DU SAINT-LAURENT	79
ASSOCIATION DES PILOTES MARITIMES DU CANADA	9
CCM - CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME	67
CMC ÉLECTRONIQUE	61
CSEM - CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME	Couverture intérieure arrière
CSMOIM - COMITÉ SECTORIEL DE LA MAIN-D'ŒUVRE DE L'INDUSTRIE MARITIME	74
CSX TRANSPORTATION	95
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	57
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT	Couverture intérieure arrière
DNV GL	29
DILTS PISTON HYDRAULICS	12
EMPIRE STEVEDORING	69
FEDNAV	65
GROUPE CSL	1
GROUPE DESGAGNÉS	Couverture intérieure avant
GROUPE NEAS	83
GROUPE ROBERT	23
IMQ - INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	75
LES AFFAIRES	26
LLOYD'S REGISTER CANADA	7
LOGISTEC	45
LOWER LAKES TOWING	59
MGT - SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY	39
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	87
MCKEIL MARINE	73
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE	8
OMI - ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE	99
OCEAN	77
OCEANEX	42
PORT D'ANVERS	20
PORT DE HAMILTON	52-53
PORT DE MONTRÉAL	37
PORT DE SEPT-ÎLES	41
PORT DE TORONTO	51
PORT DE TROIS-RIVIÈRES	43
PORT OF DULUTH	60
PORT OF OSHAWA	49
PORT OF PRINCE RUPERT	17
PORT OF THUNDER BAY	50
SIMEC - SOCIÉTÉ D'INTERVENTION MARITIME EST DU CANADA	15
SODES - SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT	28
SHIPOTOS.COM	8
SODERHOLM MARITIME SERVICES	12
TERMONT MONTREAL	44
TURBO EXPERTS	76
URGENCE MARINE	30
VALLEYTANK	91
VALPORT/PORT DE VALLEYFIELD	47
VERREAULT NAVIGATION	71
VILLE DE SALABERRY-DE-VALLEYFIELD	85

ABS	33
ALGOMA CENTRAL CORPORATION	Back cover
ALUMINERIE ALOUETTE	40
CMC - CHAMBER OF MARINE COMMERCE	67
CMC ELECTRONICS	61
CSL GROUP	1
CSMOIM - HUMAN RESOURCES SECTORIAL COMMITTEE OF THE MARITIME INDUSTRY	74
CSX TRANSPORTATION	95
CANADIAN MARINE PILOT'S ASSOCIATION	9
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS	Inside back cover
DNV GL	29
DILTS PISTON HYDRAULICS	12
ECRC - EASTERN CANADA RESPONSE CORPORATION	15
EMPIRE STEVEDORING	69
FEDNAV	65
GREEN MARINE	11
GROUPE DESGAGNÉS	Inside front cover
GROUPE ROBERT	23
IMO - INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION	99
IMQ - INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	75
LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY	70
LES AFFAIRES	26
LLOYD'S REGISTER CANADA	7
LOGISTEC	45
LOWER LAKES TOWING	59
MGT - MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP	39
MSRC - MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE	Inside back cover
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	87
MCKEIL MARINE	73
NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE	8
NEAS GROUP	83
OCEAN	77
OCEANEX	42
PORT ALBERNI PORT AUTHORITY	19
PORT OF ANTWERP	20
PORT OF DULUTH	60
PORT OF HAMILTON	52-53
PORT OF MONTREAL	37
PORT OF OSHAWA	49
PORT OF PRINCE RUPERT	17
PORT OF SEPT-ÎLES	41
PORT OF THUNDER BAY	50
PORT OF TORONTO	51
PORT OF TROIS-RIVIÈRES	43
SODES - ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL	28
ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS	79
SHIPOTOS.COM	8
SODERHOLM MARITIME SERVICES	12
TERMONT MONTREAL	44
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION	57
TURBO EXPERTS	76
URGENCE MARINE	30
VALLEYTANK	91
VALPORT/PORT OF VALLEYFIELD	47
VERREAULT NAVIGATION	71
VILLE DE SALABERRY-DE-VALLEYFIELD	85

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

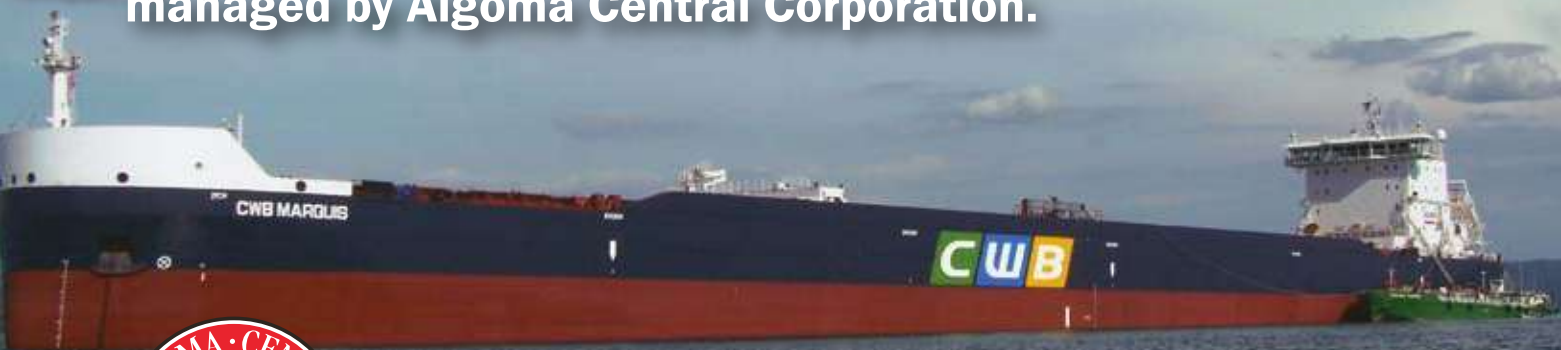


Algoma and CWB are proud to announce the

CWB Marquis

The CWB Marquis is the newest Equinox Class vessel joining the Algoma fleet in December 2014.

Owned by CWB and operated and commercially managed by Algoma Central Corporation.



www.algonet.com



[@algomacentral](https://twitter.com/algomacentral)