

No 76

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

SHORTSEA SUBSTANTIAL UNTAPPED OPPORTUNITIES
TMCD DE BELLES OCCASIONS INEXPLOITÉES

MIDWEST
RISING STRATEGIC MARKET
UN MARCHÉ STRATÉGIQUE CONVOITÉ



M20
ANS/YEARS

8,95 \$



PROJECT CARGO — FACING STRONG HEADWINDS
CARGAISONS SPÉCIALES — UNE CONJONCTURE DIFFICILE



DESGAGNÉS

CHARTING A COURSE ON THE SEAS OF THE WORLD



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

WWW.DESGAGNES.COM



**Groupe
Desgagnés Inc.**



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

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



We don't just follow standards. We help set them. Nous ne faisons pas que suivre les normes. Nous contribuons à les établir.

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.

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.



Inland-Coastal-Lake
Ship Operator
of the Year

Armateur
intérieur et côtier
de l'année



CANADA STEAMSHIP LINES
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, Julie Gedeon, 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

www.maritimemag.com

M⁷⁶ SUMMARY SOMMAIRE

CHRONIQUES / COLUMNS

- 5** PREMIÈRE BORDÉE / FIRST WATCH
Leo Ryan
- 11** FORUM
Barry Prentice
- 17** ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE / ATLANTIC HORIZONS
Tom Peters
- 20** ÉCHOS DU PACIFIQUE / PACIFIC HORIZONS
Leo Quigley
- 23** ÉCHOS D'EUROPE / EUROPE HORIZONS
Bruce Barnard
- 27** ALLIANCE VERTE / GREEN MARINE
David Bolduc

Et aussi / And more...

- 81** JOURNAL
- 94** LA PAGE DE L'AGGIMQ
- 95** CALENDAR OF EVENTS
CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS
- 96** ANNONCEURS / ADVERTISERS

30 **M** DOSSIER

SHORTSEA SHIPPING

TMCD: TRANSPORT MARITIME COURTE DISTANCE

Julie Gedeon
Leo Ryan
Leo Quigley

SUBSTANTIAL UNTAPPED
OPPORTUNITIES

DE BELLES OCCASIONS
INEXPLOITÉES



54 **M** DOSSIER

MIDWEST

RISING STRATEGIC MARKET UN MARCHÉ STRATÉGIQUE CONVOITÉ

Leo Ryan • Bill Beck



68

PROJECT CARGO FACING STRONG HEADWINDS

CARGAISONS SPÉCIALES UNE CONJONCTURE DIFFICILE



Kathlyn Horibe



COUVERTURE / COVER

*Ocean Group's integrated tug and barge **Mega Motti** loaded with sawdust heads towards the Port of Trois-Rivières.*

Le tandem **Mega Motti** du Groupe Océan fait route vers le port de Trois-Rivières avec une cargaison de sciure de bois.

Photo: Jean Hémond

M20
ANS/YEARS

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





Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Les détails de la stratégie maritime du Québec presque finalisés

Le gouvernement libéral élu le printemps dernier s'emploie à remplir son engagement électoral et il est en train de préparer une vaste stratégie maritime québécoise qui fera du fleuve Saint-Laurent une porte logistique continentale concurrentielle et un portail de prédilection pour le commerce transatlantique appelé à s'intensifier dans les prochaines années.

M. Jean D'Amour, ministre québécois délégué aux Transports et à l'Implantation de la stratégie maritime, déclarait le 10 février au cours d'une conférence à Montréal que les derniers détails de ce plan pour construire le «Québec de demain» seraient connus d'ici juin. Agissant comme modératrice à cette conférence organisée par l'hebdomadaire *Les Affaires*, M^{me} Nicole Trépanier, présidente de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES), a salué le projet qui, à ses yeux, «sera bénéfique non seulement à l'industrie maritime, mais à l'économie de tout le Québec».

Il reste à voir si on pourra trouver les milliards de dollars d'investissements publics et privés requis. Les négociations tendues du gouvernement Couillard avec le secteur public à l'hiver et au printemps sont un des facteurs qui peuvent avoir un impact sur le budget consacré à la stratégie maritime et à la relance du Plan Nord.

C'est peut-être le dernier conférencier, Frank Geerkens, ambassadeur du Port d'Anvers, qui a le mieux résumé les énormes défis quand il a exhorté à voir au-delà du maritime.

Le grand projet couvre un large éventail de domaines

Quebec Maritime Strategy details approaching completion

A Liberal government that came to power last spring is carrying through with its promise during the election campaign to develop an unprecedented comprehensive Quebec Maritime Strategy seeking to transform the St. Lawrence waterway into a competitive gateway of choice for continental logistics and for trans-Atlantic trade in the coming years.

Jean D'Amour, Quebec Minister for Transport and the Implementation of Maritime Strategy, told a Feb. 10 conference in Montreal that details of the "Quebec of tomorrow" blueprint would be outlined by June. Acting as moderator of the conference staged by the business weekly *Les Affaires* was Nicole Trépanier, President of the St. Lawrence Economic Development Council (SODES). She hailed "not just a project for the maritime industry but the whole economy of Quebec."

Whether the billions of dollars of public and private investments required will be found remains to be seen. Such factors as the Couillard Government's tense negotiations this winter and spring with the public sector could have an impact on the budgetary dimension of the maritime blueprint as well as on a revival of the Plan Nord.

Perhaps summing up the various major challenges was Frank Geerkens, Ambassador of the Port of Antwerp, the last speaker at the conference, who emphasized: "Think beyond the maritime!"



The conference in Montreal on Quebec Marine Strategy attracted many maritime industry representatives.

La conférence sur la stratégie maritime du Québec a attiré de nombreux représentants des milieux maritimes à Montréal.



Pictured with Nicole Trépanier from SODES, Minister for Transport Jean D'Amour spoke on the some of the main priorities of a first-ever Quebec Marine Strategy blueprint to be outlined by June.

Le ministre délégué aux Transports Jean D'Amour, que l'on voit ici avec M^{me} Nicole Trépanier de la SODES, a évoqué quelques-unes des principales priorités de la toute première stratégie maritime du Québec dont les détails seront connus en juin.

allant des infrastructures portuaires et services intermodaux jusqu'à la création de pôles logistiques. Il est nécessaire pour répondre à l'intensification éventuelle des échanges commerciaux que devrait générer l'accord de libre-échange Canada-Union européenne dont la ratification est attendue en 2016.

De plus, l'agrandissement du canal de Panama va probablement augmenter le flux de marchandises entre l'Asie et la côte est de l'Amérique du Nord. Les pouvoirs publics québécois veulent que le corridor du Saint-Laurent puisse concurrencer les ports de la côte est des États-Unis, lesquels cherchent à accroître considérablement leur capacité pour accaparer la plus grande part possible du trafic supplémentaire.

Une trentaine de ports qui manutentionnent annuellement 110 millions de tonnes de marchandises bordent le fleuve Saint-Laurent, lequel donne directement accès au cœur industriel de l'Amérique du Nord. Parmi eux, le Port de Montréal, premier pour le trafic conteneurisé, et celui de Sept-Îles, le plus important portail de transit de minerai de fer du continent, qui est appelé à profiter des efforts qui seront déployés pour relancer le Plan Nord malgré les bas prix actuels des matières premières.

M. D'Amour a répété à la conférence que le gouvernement provincial voulait créer 30 000 nouveaux emplois d'ici 2030 en investissant 3 milliards de dollars dans des infrastructures, des aménagements intermodaux et d'autres projets (ports, chantiers navals et transport maritime courte distance, etc.)

The grand scheme covers a broad range of areas ranging from port infrastructures and intermodal services to creating logistics hubs.

It is motivated in part by the prospect of increased commercial exchanges expected to be generated by a Canada-European Union free trade agreement that could be ratified by 2016.

In addition, the enlargement of the Panama Canal promises to boost the flow of goods between Asia and the East Coast of North America. And the Quebec authorities want the St. Lawrence corridor to be competitive with various U.S. ports on the eastern seaboard carrying out substantial capacity improvements to capture some of the traffic.

Some 30 ports handling 110 million tonnes of cargo annually are situated on the St. Lawrence River, which provides direct access to the North American heartland. These include Montreal, a leading container port, and Sept-Îles, the continent's largest iron ore gateway which is destined for bigger things under efforts aiming to bolster Plan Nord objectives despite current depressed commodity prices.

Addressing the conference, Mr. D'Amour reiterated the provincial government's plans to create 30,000 new jobs between now and 2030 by investing C\$3 billion in infrastructure, intermodal improvements and other projects encompassing ports, shipyards and shortsea coastal activities.

The establishment of eight so-called "industrialo-port zones" and a large logistics cluster in the Greater Montreal region are envisaged.

The government scenario also assumes that private investors will be prepared to invest up to an additional \$4 billion over the next 15 years.



Taking part in a panel discussion on how maritime strategy can support the industry were from left to right Gaétan Boivin from the Port of Trois-Rivières, Martin Fournier from the St. Lawrence Shipoperators, Alain Pilote from Transport Desgagnés, and Anne Legars from the Shipping Federation of Canada.

En plein débat sur la manière dont une stratégie maritime pourrait appuyer l'industrie, de gauche à droite, Gaétan Boivin du Port de Trois-Rivières, Martin Fournier des Armateurs du Saint-Laurent, Alain Pilote de Transport Desgagnés et Anne Legars de la Fédération maritime du Canada.



Congrès annuel de l'AAPC , Montréal vous attend du 29 septembre au 1^{er} octobre 2015.
Inscrivez-vous dès maintenant ! AACPC2015.CA

ACPA Annual Conference, come to Montreal from September 29 to October 1, 2015.
Register now! ACPA2015.CA

La création de huit «zones industrialo-portuaires» et d'une importante grappe logistique dans le Grand Montréal est envisagée.

Pour le gouvernement, la matérialisation de ce scénario est tributaire de la volonté d'investisseurs privés d'investir de leur côté 4 milliards supplémentaires d'ici 15 ans.

Le ministre a noté que diverses initiatives étaient déjà en chantier aux ports de Montréal, Sept-Îles et Contrecoeur et il a souligné la mise en service du premier traversier propulsé au gaz naturel liquéfié en Amérique du Nord.

M. D'Amour a dévoilé des plans pour créer initialement huit zones industrialo-portuaires – dont une première vague dans les tout prochains mois. À cet égard, il a évoqué Valleyfield, un pôle logistique en plein essor près de Montréal.

Pour encourager les armateurs québécois de paquebots de croisière ou de cargos, le budget de 2014-2015 prévoit un amortissement fiscal supplémentaire de 50 % pour la construction et la rénovation de navires.

«Passer de la parole aux actes» et établir des «conditions gagnantes»

Éric Tétrault, président de Manufacturiers et exportateurs du Québec (MEQ), et Claude Comtois, professeur de géographie à l'Université de Montréal et spécialiste de la logistique, ont fait des interventions remarquées.

Pour M. Tétrault, il faut créer une chaîne d'approvisionnement et une chaîne logistique qui vont nous permettre d'exporter en plus grande quantité et à moindre coût. Au fond, c'est à la fois très simple et très complexe. Il faut, comme on dit en anglais, «to walk the talk», passer de la parole aux actes.

À ses yeux, il n'y a pas de temps à perdre, notamment parce que le Canada devance actuellement les États-Unis dans la négociation d'un accord de libre-échange avec l'Union européenne.

Selon le professeur Comtois, il reste beaucoup à faire pour doter le Québec d'infrastructures de calibre mondial comme en Chine et en Europe. Il estime qu'il faudrait que le gouvernement consacre chaque année au moins 250 millions de dollars canadiens d'argent frais à l'expansion et l'amélioration d'infrastructures et à l'addition d'équipements comme des postes d'accostage polyvalents, faute de quoi, cela ne serait pas crédible.

Le professeur Comtois a fait observer que la majorité du transport sur le fleuve Saint-Laurent se fait de point à point, principalement vers des destinations outremer – alors que sur le Rhin en Europe et sur le fleuve Yangtse en Chine, on fait surtout du cabotage entre ports. Selon lui, il y a un



Frank Geerkens, Ambassador of the Port of Antwerp, stresses importance of taking a broad approach.

Frank Geerkens, ambassadeur du Port d'Anvers, souligne l'importance d'adopter une approche inclusive.

Already in motion, the minister noted, were various undertakings at the ports of Montreal, Sept-Îles, and Contrecoeur as well as the first ferry in North America that will be powered by natural gas.

Mr. D'Amour disclosed plans to initially create eight "industrialo-port zones" - with a first wave to be launched in the coming months. In this regard, he pointed to Valleyfield, a growing logistics hub near Montreal.

To encourage Quebec shipowners, including cruise and cargo carriers, the 2014-2015 budget accords an additional capital cost allowance of 50% for the con-

struction and renovation of vessels.

'Walking the talk' and finding 'winning conditions'

Expressing some candid thoughts were Eric Tétrault, President of Manufacturers and Exporters Quebec (MEQ) and Claude Comtois, geography and logistics professor at the Université de Montréal.

"We need to create a supply chain and a logistics chain that will enable us to export in greater quantities at lower cost. Basically, it is as simple and as complicated as that," said Mr. Tétrault. "As the saying goes in English, we will have to walk the talk."

He suggested there was no time to be lost, notably with Canada presently ahead of the United States in negotiating a free trade deal with the European Union.

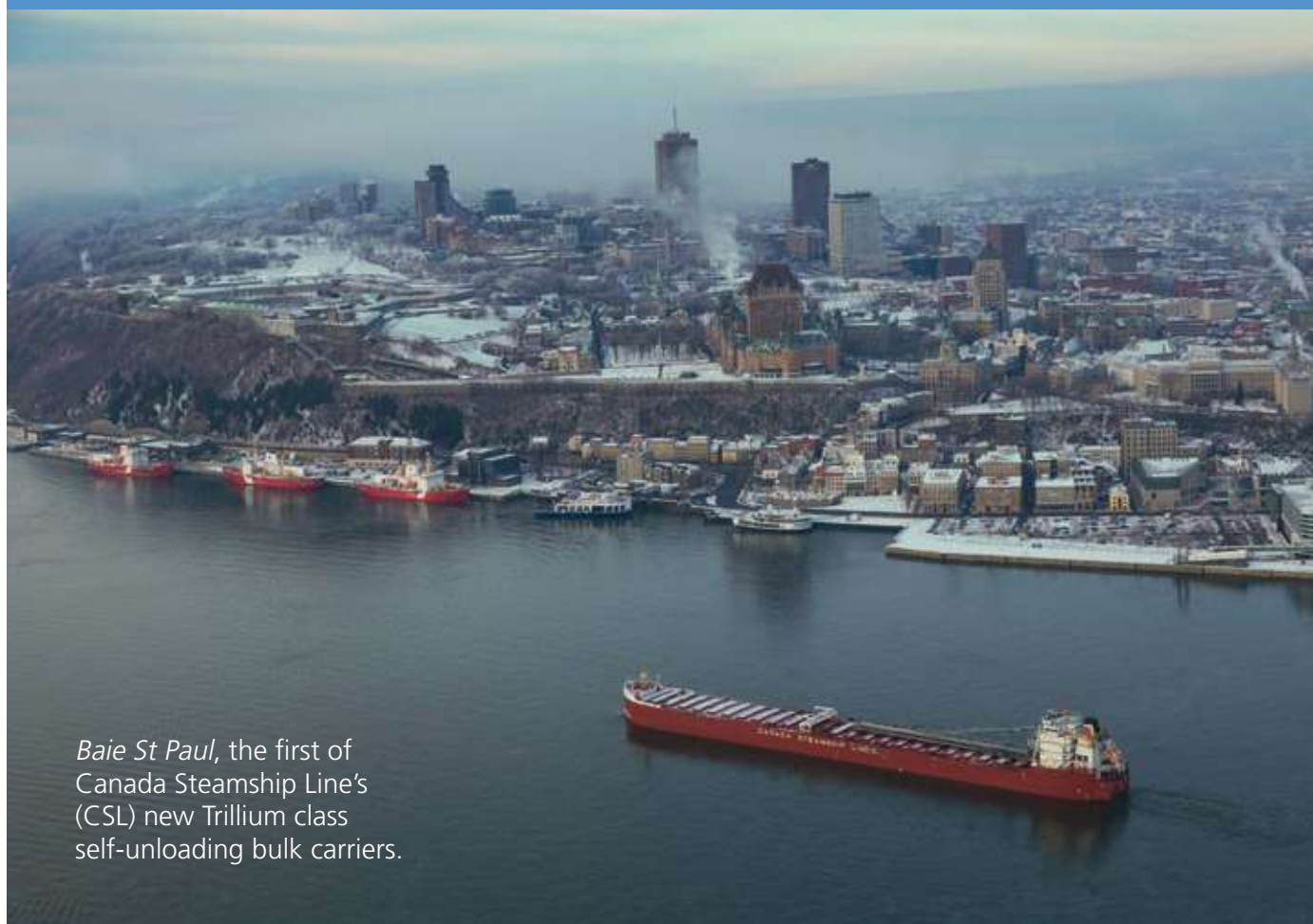
According to Prof. Comtois, a heavy assignment lies ahead for bringing Quebec infrastructure up to world standards as seen in China and Europe. He affirms that at least C\$250 million in fresh government funding should be allocated annually for expanding and improving certain infrastructures and adding such features as multi-task berths. "Otherwise, it will not be credible."

Prof. Comtois observed that most of the traffic on the St. Lawrence River is from point to point, mainly with overseas destinations – whereas on the Rhine in Europe and on the Yangtse River in China "it is essentially cabotage between ports. In reality there is a lack of intra-port marriages (on the St. Lawrence). There needs to be more ferries and more commercial exchanges between ports on the underutilized St. Lawrence system."

Providing design, construction and in-service support

LR is meeting the concept, design, construction and in-service challenges to support innovation in the bulk carrier sector.

As a world leading classification society with Global Technology Centres in Southampton and Singapore we are at the forefront of ship and machinery design. And with qualified people in almost every country, we are never too far away.



Baie St Paul, the first of Canada Steamship Line's (CSL) new Trillium class self-unloading bulk carriers.

Discover more at www.lr.org/marine



Lloyd's Register
Marine

Working together
for a safer world

manque de mariages intra-ports (sur le Saint-Laurent) et il faudrait plus de traversiers et d'échanges commerciaux inter-ports dans le réseau sous-utilisé du Saint-Laurent.

D'autres intervenants ont soulevé des points fondamentaux, notamment Alain Pilotte, vice-président, Initiatives stratégiques à Logistec Arrimage, qui a félicité le gouvernement du Québec pour son initiative, mais en précisant que celui-ci ne peut pas tout faire seul, il faut la contribution du fédéral et des municipalités également.

M. Pilotte a souligné que l'établissement des «conditions gagnantes» passait par une évaluation minutieuse de l'état des infrastructures afin de voir si elles peuvent répondre à la demande.

Gaétan Boivin, PDG de l'Administration portuaire de Trois-Rivières, a déclaré que les transporteurs maritimes considèrent le camionnage comme un concurrent. Il aimerait plutôt que le camionneur devienne client. Cela aurait l'avantage de réduire le nombre de camions sur les routes dans la région du Saint-Laurent.

Pour Anne Legars, VP de la Fédération maritime du Canada, la politique maritime devrait viser à attirer de plus importants volumes de fret dans les ports canadiens, y compris ceux du Saint-Laurent. Selon elle, ce qui fait la différence pour les transporteurs internationaux, c'est l'ensemble des infrastructures logistiques de surface.

Martin Fournier, DG, Armateurs du Saint-Laurent, a insisté sur le besoin de transférer au mode maritime une partie du fret transporté par les camions grâce à l'expansion du transport maritime courte distance. Il a insisté sur le potentiel de la région de la Côte-Nord dans le contexte du Plan Nord. «Le marché est là, le volume est là.»

Pour Serge Le Guellec, PDG de Transport Desgagnés, il ne faut pas négliger le développement du tourisme dans l'analyse des perspectives de transport maritime commercial.

Les participants à la conférence ont conclu que la stratégie maritime devra absolument inclure des projets d'expansion des infrastructures portuaires. Sylvie Vachon, PDG du Port de Montréal, et Mario Girard, PDG du Port de Québec, ont exposé leurs priorités respectives à cet égard.

De son côté, Claude Mailloux, directeur général du Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime (CSMOIM) de Québec, a indiqué qu'une stratégie maritime ne doit pas oublier la valorisation des carrières maritimes, surtout compte tenu des graves pénuries mondiales d'officiers supérieurs et de personnel navigant. Il a notamment souligné les possibilités inexploitées pour les femmes qui ne représentent que 5 % de la main-d'œuvre maritime active. **M**



Claude Mailloux stresses the need to promote careers in a marine sector facing mounting personnel shortages worldwide.

Claude Mailloux insiste sur la nécessité de valoriser les carrières maritimes compte tenu des pénuries de personnel de plus en plus aiguës qui handicapent le secteur maritime un peu partout dans le monde.

Amongst other speakers making key points, Alain Pilotte, Vice-President Strategic Initiatives at Logistec Stevedoring, commended the Quebec government for its initiative. "But one can't work alone, but with the federal government and municipal authorities as well."

Mr. Pilotte stressed that closely assessing the state of infrastructures to determine how they respond to demand will be part of the "winning conditions." Gaetan Boivin, President of the Trois-Rivières Port Authority, said that "maritime carriers see trucking as a competitor. What I would like to see is for the trucker to become the customer. Advantages to be gained would be to

help reduce the number of trucks on roads in the St. Lawrence region."

Anne Legars, Vice-President of the Shipping Federation of Canada, said maritime policy should focus on attracting greater cargo volume to Canadian ports, including those on the St. Lawrence. "What makes the difference for international carriers is the whole surface logistics infrastructure."

Martin Fournier, Executive Director of the St. Lawrence Shipoperators, stressed the need for transferring shipments from trucks to the marine mode through more shortsea services. He singled out the potential of the Côte Nord region in the context of the Plan Nord. "The market is there, the volume is there."

Serge Le Guellec, President and General Manager of Transport Desgagnés, said that in looking at future commercial shipping prospects there are opportunities that should not be missed to develop tourism.

Participants in the conference agreed that projects to expand port infrastructure will need to represent a crucial component of maritime strategy. Commenting in this regard on their respective priorities were Sylvie Vachon, President and CEO of the Port of Montreal, and Mario Girard, President and CEO of the Port of Québec.

For his part, Claude Mailloux, Executive Director of the Human Resources Sectorial Committee of the Maritime Industry (CSMO) in Québec City stated that a maritime strategy should not fail to encompass the promotion of careers in the marine industry, especially in light of growing significant shortages worldwide of senior officers and navigation personnel. He pointed, for instance, to "unexploited opportunities for women," who presently account for just 5% of the workforce in the marine sector. **M**



Barry Prentice

Les dirigeables-cargos peuvent jouer un rôle essentiel dans l'Arctique

Plus les années passent, plus il devient évident que les moyens de transport actuels ne permettent pas de faire face aux problèmes croissants que connaît le Nord canadien. Il convient assurément d'examiner des solutions complémentaires.

Environ 70 % de la masse terrestre du Canada est dépourvue d'accès routiers ou ferroviaires. La fourniture de biens essentiels aux collectivités autochtones éloignées et l'exploitation des ressources sont tributaires de routes de glace, d'opérations estivales de ravitaillement maritime et de petits avions. Le réchauffement des températures prolonge peut-être la saison de desserte maritime de l'Arctique, mais il réduit aussi dangereusement la période au cours de laquelle les routes de glace sont carrossables.

Une année ou l'autre, les routes de glace peuvent devenir impraticables avant que tous les approvisionnements nécessaires ne soient livrés. Les changements climatiques ont également un effet sur les infrastructures. La fonte du pergélisol détériore les bandes d'atterrissage et certaines sections des quelques routes d'accès carrossables en toute saison dans le Nord.

Les distances sont énormes, les marchés, restreints, et les possibilités de retour à charge, généralement inexistantes. Les obstacles sont nombreux et redoutables: fondrières, affleurements rocheux, mauvais drainage, pergélisol et multiples passages à gué.

A cargo airship such as the Varialifter with a 50-ton payload could play an important role in delivering vital supplies to remote communities on a year-round basis.

Un dirigeable-cargo comme le Varialifter qui a une charge utile de 50 tonnes pourrait jouer un rôle important pour livrer en toute saison des approvisionnements vitaux aux collectivités éloignées.

Cargo airships could play vital role as Arctic problems worsen

As the years go by, it has become increasingly obvious that existing transportation systems cannot address the mounting problems of Northern Canada. Surely it is time to look at complementary alternatives.

Approximately 70 percent of Canada's landmass has neither road, nor rail access. Remote aboriginal communities and resource developments depend on ice roads, summer sealifts and small airplanes for crucial supplies. While warmer temperatures may extend the Arctic sealift period, the ice road season has been precariously reduced.

In any year, ice roads can become impassable before all requested supplies are delivered. Climate change is also affecting existing infrastructure. Melting permafrost threatens airstrips and sections of the few all-weather road links in the North.

Distances are vast, markets are thin and generally no backhaul loads exist. The formidable terrain encompasses muskeg, rock outcrops, poor drainage, permafrost and many water crossings.

Obtaining environmental approval is difficult and land claims issues can drag on for decades. The costs of converting ice roads to all-weather roads are



L'obtention du visa environnemental est ardue et il existe parfois des revendications territoriales dont le règlement traîne en longueur depuis plusieurs décennies. Le coût de la conversion des routes de glace en routes praticables toutes saisons est exorbitant. Une route de gravier constructible pour un demi-million de dollars le kilomètre dans le sud du Canada peut coûter en moyenne 3 millions de dollars le kilomètre dans le Nord. Le Manitoba construit 2 200 km de routes de glace chaque année et l'Ontario, 3 000 km. Uniquement pour convertir ces réseaux en routes de gravier toutes saisons, il pourrait en coûter 15 milliards de dollars, sans compter les coûts d'entretien de déneigement.

Le seul moyen de transport qui fonctionne toute l'année dans le Nord, c'est l'avion, mais il s'agit surtout de petits appareils qui utilisent des bandes d'atterrissage en gravier. Il en coûterait si cher pour prolonger et paver ces pistes rudimentaires afin qu'elles puissent accueillir les gros avions à réaction qu'on n'a même jamais osé examiner cette option.

Les coûts de l'inaction sont énormes...

L'inaction a cependant un prix tout aussi considérable. Les aliments coûtent de 2,5 à 3 fois plus cher dans le Nord que dans le reste du Canada. Le chômage est chroniquement élevé. Les habitations sont surpeuplées et délabrées, sans plomberie ni eau potable le plus souvent. Les conditions de vie dans certaines collectivités ont entraîné une épidémie de diabète, une recrudescence de la tuberculose ainsi que des maux sociaux allant du suicide à l'alcoolisme.

Les coûts pour le Trésor public du maintien des populations septentrionales sont importants et croissants – et rien ne permet de prévoir la fin de cette escalade.

Dans les années 1930, de grands dirigeables rigides traversaient l'Atlantique à 80 milles à l'heure avec des cargaisons de 70 tonnes et ils fournissaient des services passagers réguliers. Les progrès accomplis en ingénierie, dans les moteurs et dans les systèmes de contrôle, ainsi que l'arrivée des ordinateurs et des matériaux composites permettent aujourd'hui de construire des dirigeables-cargos bien plus fiables et performants.

On ne pourrait par exemple imaginer de nos jours un dirigeable qui dépendrait d'équipes au sol pour manier les câbles. Les dirigeables modernes atterriraient de façon autonome et chargeraient et déchargeraient leurs cargaisons par maintenance horizontale.

Les dirigeables-cargos sont la solution idéale pour le transport toutes saisons dans le Nord. Leur empreinte est minimale, il ne leur faut qu'une surface plane pour atterrir et ils peuvent transporter de grosses charges lourdes. Ils sont aussi relativement abordables et durables.

Les dirigeables-cargos ne brûleraient que le tiers du carburant d'un avion de même taille et ils coûtent bien moins cher à construire. Ainsi, le prototype Varialifter d'une charge utile de 50 tonnes (voir photo) qu'une société britannique a mis au point coûte 50 millions de livres sterling – moitié moins qu'un avion comparable. Un dirigeable tout aluminium, d'une durée commerciale estimée de 40 ans, est idéal pour contenir de l'hélium avec un minimum de perte.

Une approche fédérale proactive donnerait confiance aux entreprises

Il existe toutefois un obstacle important à la mise en service d'une nouvelle génération de dirigeables-cargos: le manque

énorme. Gravel roads that could be built for half a million dollars per kilometer in southern Canada, can average \$3 million per kilometer in the North. Each year Manitoba builds 2,200 kms of ice roads and Ontario builds 3,000 kms. Just to convert these networks to all-weather gravel roads could cost \$15 billion, not to mention maintenance and snow clearing costs.

The only year-round transportation in the North is by air, but this is mainly done with small aircraft using gravel landing strips. The cost of extending and paving runways, and using larger jet aircraft is so high that no analysis of this option has even been undertaken.

Costs of doing nothing immense...

But the costs of doing nothing are also immense. Food prices in the North are 2.5 to 3 times more than in the rest of Canada. Unemployment is chronically high. Housing is crowded and dilapidated, most without plumbing or potable water. Living conditions in some communities have led to an epidemic of diabetes, rising incidence of tuberculosis, and social ills ranging from suicide to alcoholism.

The costs to the Treasury of maintaining northern populations are large and growing with no end in sight.

In the 1930s, large rigid airships were able to cross the Atlantic Ocean at 80 mph, carry up to 70 tons, while maintaining regular passenger schedules. With advances in engineering, computers, engines, composite materials and control systems, modern cargo airships could be built to much higher standards and performance.

For example, no current airship designs envision ground crews holding ropes. Modern airships would land autonomously and cargo would be rolled on and off.

Cargo airships are ideally suited for year-round northern transportation. They have a minimal footprint, require only a flat space to land and can carry large heavy loads. They are also relatively affordable and sustainable.

Cargo airships would burn only one-quarter of the fuel of a similar sized airplane, and are less expensive to build. For example the Varialifter prototype with a 50-ton payload (see photo) created by a British company is priced at £50 million pounds sterling - less than half the cost of an equivalent airplane. An all-aluminum airship, with an estimated commercial life of 40 years, is ideal for containing helium with a minimum loss.

Proactive federal approach would spur business confidence

However, there is a fundamental problem confronting a new generation of cargo airships: the lack of business confidence. Investors are leery about investing in this technology when the federal government has notably failed to update its regula-

tory framework or send any signal that it might support an airship program.

A 2013 report by the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure recommended an airship "pilot project" and that Transport Canada should support the development of international regulations for airships. The bureaucracy has so far completely ignored the Committee's wishes.

Instead, the federal government continues to dole out \$60 million annually for the Nutrition North Program (NNP) to subsidize the cost of food transportation. And Northerners continue to complain that with \$20+ jugs of milk, \$28 cabbage and \$65 chicken, they see little evidence that the NNP subsidy exists.

Since coming to power in 2006, the Conservative government of Prime Minister Harper has shown strong interest in Arctic issues. Budget demands have unfortunately scaled down original ambitious plans. No one can guarantee that cargo airships will solve all of our problems in the North, but without a transportation solution, we can guarantee that the problem of high food prices will never be solved. **M**

Professor of Supply Chain Management at the University of Manitoba, Barry Prentice has been an impassioned advocate of the airship concept for a number of years.

de confiance des entreprises. Les investisseurs hésitent à mettre de l'argent dans cette technologie, d'autant que le gouvernement fédéral n'a pas actualisé son cadre réglementaire ni envoyé de signaux indiquant qu'il pourrait appuyer un programme de dirigeables.

Un rapport de 2013 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités recommande l'implantation d'un «projet pilote» de dirigeables et encourage Transports Canada à soutenir l'élaboration d'une réglementation internationale relative aux dirigeables. La bureaucratie a jusqu'ici fait la sourde oreille à ces recommandations.

Le gouvernement fédéral continue plutôt de saupoudrer annuellement 60 millions de dollars pour le programme Nutrition Nord Canada (NNC) afin de subventionner le coût du transport des aliments. Et les habitants du Nord continuent de se plaindre qu'avec un litre de lait qui coûte au moins 20 \$, un chou, 28 \$ et un poulet 65 \$, l'effet des subventions du NNC n'est guère apparent.

Dès son accession au pouvoir en 2006, le gouvernement conservateur du premier ministre Harper a montré un vif intérêt pour les questions arctiques. Malheureusement, les impératifs budgétaires ont forcé à réviser à la baisse les ambitieux plans initiaux. Nul ne peut garantir que les dirigeables-cargos résoudraient tous les problèmes du Nord, mais à défaut de solution, il est certain que le problème du prix élevé des aliments ne sera jamais résolu. **M**

Professeur en gestion de la chaîne logistique à l'Université du Manitoba, Barry Prentice est, depuis plusieurs années, un fervent partisan du dirigeable.

AVIS DE NOMINATIONS / NOTICE OF APPOINTMENTS

M. Gordon Bain, président et M. Jacques Tanguay, premier vice-président et directeur général d'Océan, sont fiers d'annoncer les nominations suivantes au sein de son équipe de direction. Ces dernières s'inscrivent dans le cadre d'un changement organisationnel visant à soutenir la croissance des activités d'Océan.

Mr. Gordon Bain, President and Mr. Jacques Tanguay, First Vice President and General Manager of Ocean, are proud to announce the following appointments to its management team. The latter are part of an organizational change to support the growth of Ocean activities.



Vice-président exécutif Initiatives stratégiques et développement

M. Réjean Verreault se concentrera sur la croissance d'Océan. À cet effet, il orchestrera les initiatives stratégiques avec le développement des affaires.

Executive Vice-President Strategic Initiatives and Development

Mr. Réjean Verreault will focus on Ocean growth. To this end, he will orchestrate strategic initiatives with business development.



Directeur principal Développement des affaires et relation client

M. Benoit Lafrenière sera responsable de la direction de l'équipe de développement des affaires pour Océan Remorquage et Océan Navigation.

Senior Director Business Development and Client Relation

Mr. Benoit Lafrenière will be responsible for the management of the business development team for Ocean Towing and Ocean Navigation.



Directeur principal - Opérations

M. Patrick Chabot dirigera les opérations de remorquage portuaire offertes par les compagnies de remorquage au Québec, en Ontario et à Terre-Neuve-et-Labrador.

Senior Director - Operations

Mr. Patrick Chabot will manage towing operations offered by the towing companies in Quebec, Ontario and Newfoundland-and-Labrador.

Océan, une importante société québécoise dans le domaine maritime, opère à partir de plusieurs places d'affaires sur le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs. Océan compte aujourd'hui quelque 750 employés et est l'un des plus importants fournisseurs de solutions maritimes au Canada.

Ocean, a major Quebec society in the maritime industry, operates from several business locations on the St. Lawrence River and Great Lakes. Ocean counts about 750 employees and is one of the largest providers of maritime solutions in Canada.

OCEAN

WWW.GROUPOCEAN.COM

50 YEARS

CELEBRATING 50 YEARS
OF CARING FOR YOUR CARGO



Albany, NY
Burns Harbor, IN

Cleveland, OH
Eastport, ME

Hamilton, ON
Lake Charles, LA

Milwaukee, WI
Port Manatee, FL

Tampa, FL
Thorold, ON



FMT

DELIVERING A HIGHER STANDARD



fmtcargo.com | 704.714.4644

There's one word that best describes Federal Marine Terminals: Experience. FMT started as a small operation in Chicago in 1965 and in 50 years, has grown into a multi-terminal cargo-handling company with a sterling reputation in North America.

Back then, land at 95th Street on the Calumet River was purchased, an old coal dock was resurfaced, sheds were refurbished, forklifts and mobile cranes rented, and in no time, FMT Chicago was born. The company, a division of Fednav Limited headquartered in Montreal, has a sales office in Charlotte, and operates twelve facilities in the US and Canada in the Great Lakes and East and Gulf Coast areas, employing 65 management and administrative employees and 800 to 1200 longshore employees. FMT handles various commodities that include general cargo, dry bulk, various steel products, wind components, alloys, forest products, and project cargo.

Aside from its 50-year history, several other factors distinguish FMT and have facilitated its growth. Strategic locations of FMT terminals allow for its presence in ports where the Fednav suite—including its shipowning and chartering, liner, and logistic services—do business. FMT offers stevedoring and terminal handling for all types of dry cargo, employing specialized and efficient equipment and proprietary software for cargo and terminal management. A strong management team is supported by a well-trained and safety-oriented labour force that cares

for the cargo in its custody. With solid values, award-winning environmental excellence recognition, and a focus on customers, employees, and the community, FMT has lived up to its high standards in reliable, safe, and efficient cargo handling for five decades.

The cornerstone of the company's operations is built on the establishment of long-term relationships with business partners and with its labour force. The guiding principles that have led to the success of FMT are tried and true: concentrating on niche markets, providing consistently excellent service, and maintaining strict safety norms and guidelines.

These enduring values are paying off. 2014 proved to be an outstanding year with over 9.3 million tonnes of cargo handled by FMT.



Other recent newsworthy mentions include an anniversary trio of celebrations in Cleveland last November for FMT (50 years), FALLine, the company's liner service (55 years), and Fednav (70 years). Additionally, the Port of Indiana-Burns Harbor recently recorded the highest shipments in its 44-year history where FMT is the port's terminal operator.

Looking forward, FMT will continue to actively seek opportunities for growth, whether by increasing business in current locations or adding new ones, while falling back on its exemplary operating principles, remaining flexible and versatile, and ensuring that its work force stays current with safety and security procedures and technological improvements.

According to FMT chairman, Paul Pathy, FMT shows its commitment to servicing the ports in which each terminal operates, be it on the Atlantic coast or the heartland of America. "Each FMT terminal is an integral part of the services that the company offers. Together, delivering a higher standard is not only a promise, but the hallmark of the Fednav group of companies."

Although experience defines Federal Marine Terminals, its mission is to continuously look for new growth opportunities while improving procedures and services. By increasing its presence in North American ports and treating customers like business partners, FMT looks forward to the next 50 years of handling cargo.

Available on
subscription, CD
or as a download

IAMSAR

IMSBC

MARPOL

v19

ISM

IMDG



THE
IMO-Vega
DATABASE



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

DNV·GL

IMO INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION
PUBLISHING



Tom Peters

Saint John veut plus de conteneurs

Le Port de Saint John (N.-B.) dans la baie de Fundy entre dans une nouvelle ère. Il est notoire que ce port manutentionne de gros volumes de vrac sec et de vrac liquide, complétés par une certaine quantité de marchandises diverses et de conteneurs.

Quelque 28 millions de tonnes métriques de fret y transitent au total annuellement, mais les conteneurs y prennent de plus en plus d'importance ces dernières années grâce à deux lignes maritimes, Tropical et MSC, qui y font escale. Le trafic conteneurisé est passé de 51 000 EVP en 2012 à près de 90 000 EVP en 2014 – un bond impressionnant de 73 %.

Même si, de nos jours, 90 000 EVP ce n'est rien d'exceptionnel pour la majorité des ports à conteneurs, l'augmentation est suffisante pour que le PDG du Port de Saint John Jim Quinn et son équipe se penchent sérieusement sur ce que le Port peut faire de plus pour attirer des conteneurs et ce qu'il peut offrir aux lignes maritimes et aux propriétaires de cargaisons.

La direction estime que le secteur des conteneurs est prometteur à Saint John et elle projette donc d'investir 205 millions de dollars en sept ans pour la réfection et l'agrandissement du terminal à conteneurs Rodney dans la partie ouest. Les travaux seraient financés par le fédéral et la province, ainsi que par le Port.

Le projet comprendra un agrandissement majeur du terminal, une nouvelle gare de triage intermodale capable de recevoir un train de 12 000 pieds, l'augmentation de la capacité de manutention et un nouveau portail semi-automatisé d'accueil des camions qui multipliera par trois le nombre de voies de circulation dans les deux sens.

Le chenal principal sera dragué jusqu'à une profondeur de 10 mètres à marée basse, contre 8,4 mètres actuellement. Les abords du quai seront aussi dragués afin de porter la profondeur de 12,2 à 15,2 mètres.

Le terminal est exploité par Logistec de Montréal et selon M. Quinn, le Port est en pourparlers avec l'exploitant au sujet d'équipement de quai, des grues et du matériel connexe. «On veut avoir l'équipement nécessaire pour répondre aux exigences des clients», a-t-il déclaré.

Accueillir de plus grands navires pour élargir la base de clients

Et quel type de clientèle Saint John veut-il attirer ou s'attend-il à recevoir dans les prochaines années?

«Nous voulons attirer les navires de 340 à 360 mètres, qui sont essentiellement les plus grands navires que vous

Saint John eyes bigger container role

The Port of Saint John, NB is entering a new era. The Bay of Fundy port has been more commonly regarded as a gateway handling a lot of dry and liquid bulk cargos, some break bulk and containers.

Annual throughput is approximately 28 million metric tonnes. But in more recent years the container side of the business has been climbing steadily with two lines calling the port, Tropical and MSC. Container growth has gone from over 51,000 TEUs in 2012 to nearly 90,000 in 2014 - an impressive 73% increase.

Now 90,000 TEUs for most container ports is not a big deal. But the increase is enough for Port Saint John President and CEO Jim Quinn and his staff to take a serious look at what the port can do more in the container business and what it can offer shipping lines and cargo owners.

Port management estimates there is a bigger future in containers for Saint John and so is putting the best feet forward with a plan to spend \$205 million over the next seven years upgrading and expanding the west side Rodney container terminal. Funding for the proposed project will need to come from the federal and provincial governments as well the port.

The project will include a major extension of the terminal itself, a new intermodal yard capable of handling a 12,000-foot train, increased TEU capacity plus there will be a new semi-automated truck entrance that will triple the number of lanes in and out.

The main harbour channel will be dredged to 10 metres at low tide from the present 8.4 metres. Dredging will also take place at dockside to a depth of 15.2 metres from the current 12.2 metres.

The terminal is operated by Logistec of Montreal, and Mr. Quinn says the port is in discussions with the operator regarding ondock equipment, cranes and the like. "Their commitment is they will have the equipment that will be required in response to the clients' demands," he said.

Expanding customer base to larger ships

And what type of clients is Saint John looking for or expecting in the coming years?

"We are looking at 340 metre to 360 metre ships which essentially is the largest ship you will ever see in Saint John. That is about a 12,000 TEUs vessel.



Thanks notably to the growing presence of Mediterranean Shipping Company container ships, the Port of Saint John is eyeing a summit of 100,000 TEUs in 2015.

Grâce en particulier à la présence croissante des porte-conteneurs de la Mediterranean Shipping Company, le Port de Saint John espère manutentionner un sommet de 100 000 EVP en 2015.

APSI

ne verrez jamais à Saint John. On parle de navires d'environ 12 000 EVP. C'est un objectif pour le futur, car nous continuons de nous bâtir une clientèle», a indiqué M. Quinn.

Toutefois, à plus court terme, il pense à ce que dans l'industrie on considère comme les «chevaux de trait de l'avenir», c'est-à-dire des navires de 6 000 à 8 500 EVP.

Maintenant, la question est de savoir ce que Saint John pourrait offrir pour attirer d'autres lignes maritimes et plus de fret. Après tout, la concurrence est vive pour les conteneurs dans les Maritimes et elle risque de devenir encore plus féroce.

Le Port de Sydney au Cap-Breton veut construire un terminal à conteneurs et devenir un pôle de transbordement de conteneurs pour les grands navires et Maher Melford songe à construire un terminal ultra-moderne dans le détroit de Canso.

Par ailleurs, il ne faut pas oublier le port bien établi de Halifax, qui est depuis longtemps considéré comme un port discrétionnaire par les grands armements internationaux. Peut-on craindre que Saint John soit aussi classé comme un port «discrétionnaire»?

En interview, M. Quinn a poliment refusé de commenter le modèle d'affaires du Port de Halifax. «Je vais plutôt réserver mes commentaires pour mon propre modèle d'affaires», a-t-il déclaré.

Il a évoqué la congestion dans les ports de la côte est des États-Unis – qui nuit à la fluidité du mouvement des marchandises sur les quais, sur les routes – dans tous les modes de transport. Saint John, affirme-t-il, représente dans l'Est une bonne solution de rechange pour les expéditeurs et les propriétaires des marchandises.

That is something downstream as we continue to build business over time,” Mr. Quinn said.

But what he sees on the more immediate horizon are ships which have been described as “the workhorses of the future” which the industry is saying will be in the 6,000 TEU to 8,500 TEU range.

Now the question is what does Saint John feel it has to offer that will attract more lines and more cargo? After all, there is competition in the Maritimes now for container cargo and that competition could get even stiffer.

The Port of Sydney on Cape Breton wants to build a container terminal and act as a container transshipment hub for the big ships and there are plans by Maher Melford to build an ultra-modern terminal in the Strait of Canso.

Then there is the well-established Halifax factor. Although Halifax has long been categorized as a discretionary port by major lines, is there a concern Saint John may be lumped into that ‘discretionary’ category?

In an interview, Mr. Quinn politely chose not to comment on the Port of Halifax and its business model “but I will comment on mine,” he said.

Mr. Quinn alluded to the congestion at U.S. East Coast ports - with that congestion encompassing the movement of cargo to and from docks along congested highways and other transportation modes. Saint John, he affirms, offers Eastern options to shippers and cargo owners.

He points to the port's closeness to the highly populated northeastern U.S. and central Canada, on-dock rail that connects the shortline railway

(New Brunswick Southern) to four, Class 1 railroads. In addition, the port has access to a relatively uncongested highway system to the U.S. and central Canada.

“So things like that are things that cargo owners are interested in looking at. How do I get my cargo to the marketplace?” he said. By moving cargo over Saint John to northeast U.S. markets, Mr. Quinn is convinced the Saint John option would be quicker than some U.S. ports which would add shelf life to products.

Prof. Hermann Boschken from the University of New Brunswick recently suggested that the port should seek to become a major Atlantic load centre to take advantage of European trade under a free trade horizon plus growing business from the South and Southeast Asia. Such objectives obviously figure in the port’s expansion plans to provide the necessary equipment and infrastructure. **M**

Il fait valoir la proximité du port avec les régions très peuplées du Canada central et du nord-est des États-Unis, la présence sur les quais de voies ferrées reliant le chemin de fer de courte ligne (New Brunswick Southern) à quatre chemins de fer de catégorie 1. En outre, le Port a accès à un réseau routier relativement peu congestionné le reliant aux États-Unis et au Canada central.

«Ce sont des atouts intéressants pour les propriétaires de marchandises qui recherchent les meilleurs moyens de faire parvenir leurs marchandises aux marchés.» M. Quinn est convaincu que pour atteindre les marchés du nord-est des États-Unis, le transit par Saint John est plus rapide que par plusieurs ports des États-Unis, un gain de temps qui augmente la durée utile des produits.

Le professeur Hermann Boschken de l’Université du Nouveau-Brunswick conseille à Saint John de chercher à s’établir comme port pivot sur l’Atlantique afin de profiter à la fois de l’intensification des échanges avec l’Europe qu’entraînera l’accord de libre-échange et de la croissance des trafics en provenance de l’Asie du Sud-Est et du Sud. Les plans d’expansion du Port en vue de fournir les infrastructures et les équipements nécessaires tiennent évidemment compte de ces objectifs. **M**



MARINE HALL
OF EXCELLENCE

THE CHAMBER OF MARINE COMMERCE
IS PLEASED TO INTRODUCE

THE MARINE HALL OF EXCELLENCE

Celebrating outstanding leadership and direction
in marine commerce



Learn More/Nominate an Inductee at
www.marineexcellence.com



Leo Quigley

Le soutien accordé à l'industrie maritime de la côte Ouest devra être pris en compte au scrutin fédéral de 2015

Les prochaines élections fédérales doivent avoir lieu le 19 octobre, mais le premier ministre Stephen Harper pourrait causer une surprise en les déclenchant plus tôt. Pendant l'ère Harper, l'industrie maritime de la Colombie-Britannique a été choyée grâce, notamment, à l'inauguration d'une très attendue route pour les camions qui relie l'autoroute transcanadienne à Deltaport pour accélérer la circulation des exportations et importations entre les pays du littoral du Pacifique, le Canada et même les États-Unis.

De plus, la Ville de Prince Rupert, dont l'économie était sur la pente descendante, a reçu une généreuse contribution d'Ottawa, de la province et de l'industrie pour construire son premier terminal à conteneurs, lequel a vu les volumes de fret qui y transitent augmenter si vite qu'une expansion est déjà nécessaire.

L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique a obtenu l'appui financier et moral du gouvernement fédéral, des gouvernements provinciaux et des sociétés de l'Ouest canadien. Toutefois, cette initiative englobe surtout des projets d'infrastructures auxquels la majorité des électeurs est peu sensible et elle a eu mauvaise presse à cause du lobbying de certains groupes d'intérêt.

Cependant, et c'est tout à leur crédit, Ottawa, les provinces des Prairies et l'industrie ont fait la sourde oreille au flot de critiques et ont uni leurs efforts pour améliorer et compléter les infrastructures de l'Ouest canadien afin de répondre aux besoins suscités par l'intensification constante du commerce avec les pays du Pacifique.

Ils ont aussi collaboré pour participer à plusieurs missions commerciales, conférences et rencontres destinées à faire connaître le Canada aux gouvernements et entreprises asiatiques, pour attirer des investissements chez nous et intensifier les échanges avec le Canada. Et ils y ont réussi malgré la vive concurrence de bien d'autres pays, notamment les États-Unis et l'Australie.

Nul doute que le gouvernement Harper aurait pu recueillir beaucoup plus d'appui populaire chez les électeurs s'il avait plutôt dépensé 1,5 milliard de dollars pour des garderies, des logements sociaux et des mesures environnementales qui lui auraient valu de grands titres élogieux. Mais il a plutôt choisi d'investir une quantité considérable de deniers publics dans des projets qui donnent au Canada une longueur d'avance dans les milieux d'affaires internationaux.

Bolstering West Coast marine industry merits special focus in 2015 federal vote

Canada's next federal election is scheduled to be held October 19, although Prime Minister Stephen Harper could surprise us all and call it earlier. During the Harper era, British Columbia's maritime industry has fared very well with notably a badly needed truck highway having been built from the Trans Canada Highway to Deltaport to speed up the movement of export/import traffic between the Pacific Rim, Canada and, to some extent, the United States.

In addition the City of Prince Rupert, which was on the economic downslide, received a generous contribution from Ottawa, as well as from the provincial government and industry, for its first container terminal, and one that has seen cargo handlings rapidly increase to a point where expansion is already needed.

The Asia Pacific Gateway and Corridor Initiative has received the financial and moral support of the federal government, provincial governments and corporations across Western Canada. However, consisting of mostly infrastructure projects that are not on the radar screens of most voters, it has received some negative media attention thanks to lobbying from special interest groups.

To their credit Ottawa, the Prairie Provinces and industry have managed their way through the volley of criticism and pulled together to upgrade much of Western Canada's infrastructure, and build new infrastructure to meet the challenges of ever-increasing trade with the Pacific Rim.

They have also worked together to take part in numerous trade missions, conferences and meetings to introduce Canada to Asian businesses and governments, and to encourage them not only to invest in Canada but to increase trade with Canada. And they've achieved this amidst strong competition from many other countries, including the U.S. and Australia.

Unquestionably, the Harper government could have gained considerably more popular support among voters by contributing \$1.5 billion instead to daycare centres, more housing for the homeless and environmental initiatives that capture favourable headlines. But it chose instead to invest considerable taxpayer dollars into projects that give Canada a leg-up in the international business community.



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





Port Metro Vancouver plays a leading role in the evolution of Canada's West Coast as a Pacific Gateway with a North American dimension.

Port Metro Vancouver joue un rôle clé dans l'évolution de la côte Ouest du Canada en tant que Porte du Pacifique qui a une dimension nord-américaine.
Port Metro Vancouver

Port Metro Vancouver

Ces investissements dans le Corridor de l'Asie-Pacifique et d'autres grands projets, tels que le contrat pour la construction, au chantier naval Seaspan sur la côte nord de l'île de Vancouver, de navires non destinés au combat, y compris des navires hauturiers de science halieutique et océanographique, des navires de soutien interarmées, des navires polyvalents, des patrouilleurs hauturiers et un brise-glace polaire dont on avait un urgent besoin, ont non seulement consolidé la base industrielle de Vancouver, mais ils ont aussi permis à la ville de recouvrer sa réputation de grand centre de construction navale sur le littoral du Pacifique.

Lorsqu'ils se présenteront aux boîtes de scrutin, beaucoup se demanderont: «Qu'est-ce que de nouvelles routes et de grands navires représentent pour moi?»

Lors d'une allocution prononcée devant le Vancouver Board of Trade en novembre dernier, Robin Silvester, PDG de Port Metro Vancouver (PMV), faisait valoir que la chaîne d'approvisionnement du Port fournit de l'emploi à plus de 100 000 personnes au Canada et génère annuellement 6,1 milliards de dollars en salaires.

PMV est de loin le plus grand port du Canada et la santé économique de Vancouver repose largement sur le Port.

Les familles qui dépendent des industries du bois, de la pêche, des mines, de l'agriculture et de la fabrication doivent leur gagne-pain au Port.

L'an dernier, le Port a encore battu des records pour les volumes manutentionnés et il est certain que la croissance des pays du Pacifique ne ralentira pas et Vancouver doit se donner les moyens d'y faire face.

Malheureusement, un groupe de maires du Lower Mainland, dont le maire de Vancouver lui-même, s'opposent résolument à toute expansion du Port. Nous connaissons la position du gouvernement Harper, nous savons qu'il juge important de consolider la position du Canada en tant que nation commerciale, mais ni le chef libéral Justin Trudeau ni Thomas Mulcair du Nouveau Parti démocratique ne se sont encore prononcés sur cette question si importante pour l'avenir de la Porte canadienne du Pacifique. Selon nous, il s'agit d'un sujet trop important pour être balayé sous le tapis. **M**

These investments in the Asia Pacific Corridor and other major projects, such as the contract to build non-combat vessels at Seaspan Shipyard on Vancouver's North shore, that will include Offshore Fisheries Science Vessels, Offshore Oceanographic Science Vessels, Joint Support Ships, Multi-Tasked Vessels, Offshore Patrol Vessels and a badly needed Polar Icebreaker, have strengthened not only Vancouver's industrial base but a renewal of the city's reputation as a major shipbuilding centre on the Pacific Rim.

Come election time, the question for some will be, "What do new highways and big ships mean to me?"

Speaking to the Vancouver Board of Trade last November, Robin Silvester, President and CEO of Port Metro Vancouver, pointed out that the port's supply chain employs over 100,000 people across Canada and generates \$6.1 billion annually in wages.

It is, indeed, by far the largest port in Canada and Vancouver's roots are deeply imbedded in the port.

Families who rely on British Columbia's lumber, fishing, mining, agriculture and manufacturing industries depend upon the port for their livelihood.

Last year the port, once again, broke records for the amount of traffic it handled and, clearly, growth throughout the Pacific Rim is not slowing and will have to be matched by Vancouver's ability to handle this increased traffic.

Unfortunately, there is a group of Mayors in the Province's Lower Mainland, including the Mayor of Vancouver himself, who have been staunchly opposing port expansion. While we know how the Harper government feels about supporting Canada's position as a trading nation, we have yet to hear from Liberal leader Justin Trudeau or Thomas Mulcair of the New Democratic Party on this issue as it affects the future of Canada's Pacific gateway. From where we sit, it's too important an issue to be ignored. **M**



Bruce Barnard

Croissance des intérêts canadiens dans les infrastructures portuaires

La rentabilité des terminaux attire de nouveaux investisseurs agressifs

La vente récente de la société Terminaux Montréal Gateway a mis en relief l'attrait puissant qu'exercent les secteurs portuaires sur les investisseurs qui sont séduits par les prévisions optimistes de croissance du fret et par les marges d'exploitation rondes des exploitants de terminaux.

Début mars, un consortium dirigé par Fiera Axium Infrastructure de Montréal a acquis de Morgan Stanley Infrastructure Partners pour environ 650 millions de dollars canadiens – soit 16 ou 17 fois les bénéfices avant intérêt, impôt et amortissement (BAIIA) – le deuxième exploitant de terminaux à conteneurs du Canada.

Par cette transaction, la société Terminaux Montréal Gateway redevenait sous propriété canadienne. En effet, Morgan Stanley en possédait depuis 2007 une participation initiale de 80 % qu'elle avait acquise de l'armement allemand Hapag-Lloyd qui en avait lui-même hérité en prenant le contrôle de CP Navigation deux ans plus tôt.

Cette transaction est typique de celles qui impliquent actuellement des outsiders de l'industrie. Et selon la revue de 2014 des exploitants mondiaux de terminaux à conteneurs préparée par Drewry Maritime Research, de nouveaux investisseurs dynamiques vont continuer d'affluer dans un secteur qui séduit par l'accélération du trafic et une excellente rentabilité.

Selon le cabinet-conseil londonien, le débit portuaire conteneurisé mondial atteindra les 840 millions de conteneurs équivalents 20 pieds (EVP) en 2018 et c'est en Afrique et en Chine que la croissance sera la plus rapide. Cela représente un taux de croissance annuel moyen de 5,6 % dans les cinq prochaines années, ce qui est supérieur aux 3,4 % de 2013.

«L'excellente performance financière du secteur et la croissance accélérée attirent de nouveaux venus sur le marché et suscitent une recrudescence d'activité du côté des ports pour conteneurs», a déclaré Neil Davidson, analyste principal chez Drewry. «Les investisseurs financiers sont particulièrement actifs à l'heure actuelle, séduits par des marges BAIIA de 20 à 45 %.»

Growing Canadian stakes in port infrastructures

Aggressive new global investors attracted to profitable terminal operations

The recent sale of Montreal Gateway Terminals highlighted the powerful pull of the waterfront for financial investors attracted by bullish cargo growth forecasts and plump operating margins amongst terminal operators.

A consortium led by Montreal-based Fiera Axium Infrastructure acquired Canada's second largest container facility from Morgan Stanley Infrastructure Partners for around \$C650 million, 16 to 17 times its earnings before interest, tax, depreciation and amortization, in early March.

The deal in fact returns Montreal Gateway Terminals to Canadian ownership. Morgan Stanley bought an initial 80 percent stake in 2007 from German ocean carrier Hapag-Lloyd which had inherited the facility in its takeover of CP Ships two years earlier.

Such a deal is typical of current transactions involving industry outsiders. And aggressive new investors will continue to pile into a sector boasting accelerating traffic and strong profitability, according to Drewry Maritime Research's Global Container Terminals Operators Review 2014.

Global container port throughput will top 840 million 20-foot equivalent units [TEUs] by 2018, with Africa and China growing the fastest, according to the London-based shipping consultancy. This represents an average annual growth rate of 5.6 percent over the next five years, an improvement on the 3.4 percent posted in 2013.

"The sector's strong financial performance and accelerating growth is encouraging new market entrants and renewed M&A activity in the container ports sector," said Neil Davidson, Drewry's senior analyst. "Financial investors are particularly active at present, attracted by EBITDA margins of between 20 percent and 45 percent."

Certains de ces investisseurs sont des habitués des affaires dans les ports, comme JP Morgan Asset Management, propriétaire majoritaire de Noatum Ports en Espagne, Deutsche Asset Management d'Allemagne qui possède des intérêts dans le Port de Liverpool et le gestionnaire de fonds britannique Arcus Infrastructure Partners, qui pilote Forth Ports au Royaume-Uni. depuis 2011.

Des investisseurs canadiens se sont aussi bâtis des portefeuilles assez importants dans les ports, particulièrement au R.-U.

La filiale d'investissement en infrastructures d'OMERS, Borealis, détient dans Associated British Ports une participation de 33,3 % obtenue parce qu'elle faisait partie d'un consortium dirigé par Goldman Sachs qui a acquis pour 2,8 G£ en 2006 le propriétaire de 21 ports manutentionnant le quart du trafic maritime du R.-U.

La société torontoise Brookfield Asset Management a acheté de Babcock & Brown Infrastructure d'Australie en 2009 la deuxième société portuaire du R.-U, PD Ports, spécialisée dans la manutention du vrac, dans une transaction qui englobait aussi Dalrymple Bay Coal Terminal du Queensland.

En fait, il y a de meilleures affaires dans les pipelines – Goldman Sachs et la compagnie d'assurances Prudential songent à se délester de leur participation commune de 33,3 % dans Associated British Ports.

Les transporteurs maritimes réduisent leurs intérêts dans les terminaux

L'implication croissante d'investisseurs financiers s'est accompagnée d'une réduction des intérêts des transporteurs maritimes dans les terminaux. La Mediterranean Shipping Co., deuxième armement conteneurisé mondial, a cédé 35 % de sa branche d'exploitation portuaire Terminal Investments à la société Global Infrastructure Partners de Manhattan pour environ 1,9 milliard de dollars et China Merchant Holdings a payé 400 millions d'euros à l'armement français CMA-CGM pour une participation de 49 % dans les activités portuaires de Terminal Link.

L'attrait du secteur a été mis en évidence par APM Terminals, la compagnie du Groupe Maersk qui a le mieux performé en 2014 avec un rendement de 14,7 % du capital investi, ce qui est supérieur aux 11,6 % de Maersk Line, laquelle a pourtant fait les manchettes avec des bénéfices nets annuels records de 2,3 milliards. APM Terminals, qui exploite 64 terminaux dans le monde, a aussi profité

Some financial investors are old hands in the ports business, like JP Morgan Asset Management, the majority owner of Spain's Noatum Ports, Germany's Deutsche Asset Management which has a stake in the port of Liverpool and Britain's Arcus Infrastructure Partners, which has been running the UK's Forth Ports since 2011.

Canadian investors have also built up sizeable port portfolios, particularly in the UK.

Pension fund investor Borealis has a 33.3 percent stake in Associated British Ports, acquired as part of a Goldman Sachs-led consortium which paid £2.8 billion in 2006 for the owner of 21 ports handling a quarter of the UK's seaborne traffic.

Toronto-based Brookfield Asset Management bought PD Ports, the UK's second largest port company which focuses on bulk cargoes, from Australia's Babcock & Brown Infrastructure in a deal in 2009 that also included the Dalrymple Bay Coal Terminal in Queensland.

Indeed, there are more deals in the pipeline – Goldman Sachs and insurer Prudential are looking to offload their joint 33.3 percent holding in Associated British Ports.

Ocean carriers scaling down stakes in terminals

The growing involvement of financial investors has been flanked by the downsizing of ocean carrier stakes in terminals. Mediterranean Shipping Co., the world's second largest container line, offloaded a 35 percent stake in its port operating arm Terminal Investments to Manhattan-based Global Infrastructure Partners for around \$1.9 billion and China Merchant Holdings paid 400 million euros for a 49 percent stake in French carrier CMA CGM's Terminal Link port business.

The sector's lure was highlighted by APM Terminals which was the best performing Maersk Group company in 2014 with a 14.7 percent return on capital invested, ahead of the 11.6 percent at Maersk Line which grabbed the headlines with a record \$2.3 billion net profit for the year. APM Terminals, which operates 64 terminals across the globe, also posted a 36 percent increase in invested capital since the second quarter of 2012 – second

Strong financial performance and accelerating growth is spurring new market entrants and renewed mergers and acquisition activity in the container ports sector.

Drewry Maritime Research

Une excellente performance financière et une croissance accélérée attirent de nouveaux venus sur le marché et stimulent les fusions et acquisitions dans le secteur des ports pour conteneurs.

Drewry Maritime Research

GROUPE ROBERT,

VOTRE PARTENAIRE POUR LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

YOUR SUPPLY CHAIN PARTNER



Transport général et spécialisé

General and Specialized Transportation

Centres de distribution

Distribution Centers

Solutions logistiques

Logistics Solutions



Montreal

Service des ventes
Sales Department
514.521.1011
800.263.0022

Toronto

Service des ventes
Sales Department
909.564.5550 ext. 3563
800.300.9683

robert.ca

LES SOCIÉTÉS
LES MIEUX
AU CANADA
GÉRÉES

ROBERT

d'une augmentation de 36 % du capital investi depuis le second trimestre de 2012 – n'étant devancée que par Maersk Drilling – et elle a bon espoir d'atteindre sa cible de 1 milliard de bénéfice net d'exploitation après impôt en 2016.

Même si les investisseurs affluent, ils demeurent des acteurs juniors comparativement aux exploitants qui se concentrent sur les ports et qui bâtissent des réseaux mondiaux privilégiant les marchés émergents, particulièrement en Afrique, en Amérique centrale et en Amérique du Sud. Selon Drewry, PSA International de Singapour dominait le marché avec 8,2 % du tonnage total de mouvements de conteneurs en 2013, suivi de Hutchison Port Holdings de Hong Kong (7 %), APM Terminals (5,5 %) et DP World de Dubaï (5,1 %).

En 2018, ce sont Hutchison et APM Terminals qui vont se disputer la première place, prédit Drewry.

Par ailleurs, il convient de surveiller China Merchant Holdings et Bolloré de France qui ont gonflé leurs portefeuilles, de même qu'Yilport de Turquie et Gultainer des Émirats arabes unis, qui grimpent au classement. **M**

only to Maersk Drilling – and is confident it will hit its target of a \$1 billion net operating profit after tax in 2016.

While financial investors are piling into the business, they remain junior players compared to the dedicated port operators which are building global networks with an emphasis on emerging markets, particularly in Africa and Central and South America. Singapore's PSA International was the market leader with an 8.2 percent share of total container throughput in 2013, according to Drewry, followed by Hong Kong-based Hutchison Port Holdings at 7 percent, APM Terminals, 5.5 percent, and Dubai's DP World, 5.1 percent.

By 2018, Hutchison and APM Terminals will be vying for top spot, Drewry forecasts.

Meanwhile, watch out for China Merchant Holdings and France's Bolloré which have been pumping up their portfolios, and Turkey's Yilport and United Arab Emirates-based Gultainer, which are climbing up the rankings. **M**

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



**David Bolduc**

Green Marine Executive Director
Directeur général de l'Alliance verte

Élargissement et rayonnement du programme

Quelques mois sont à peine écoulés qu'on peut déjà prévoir que l'année 2015 sera à marquer d'une pierre blanche pour l'Alliance verte! Le programme environnemental a remporté, en février à Houston, le Prix d'excellence environnementale aux Lloyd's List North American Maritime Awards.

Ces prix sont octroyés par un panel de juges, experts de l'industrie, tels que les présidents de la Fédération maritime du Canada et de la Chamber of Shipping of America ainsi que des représentants de l'American Bureau of Shipping.

Être récipiendaire d'un prix aussi prestigieux est un grand honneur pour nous, d'autant plus qu'il est octroyé par nos pairs. C'est une reconnaissance importante et significative et ce sont nos participants qui méritent d'être reconnus et félicités pour les efforts extraordinaires – et volontaires – qu'ils mettent en œuvre pour améliorer leur performance environnementale. Ce sont eux qui ont ouvert la voie au succès de l'Alliance verte.

Ce prix témoigne également de la pertinence et de la crédibilité du programme à travers l'Amérique du Nord. L'Alliance verte connaît en effet une croissance rapide et le nombre de participants à notre programme de certification environnementale a presque triplé depuis notre lancement 2007: on compte maintenant 90 participants et ça continue de grimper!

Amélioration continue pour tous

Tout comme ses participants qui évaluent leur performance chaque année, l'Alliance verte aussi se soumet à un processus d'amélioration continue. Les indicateurs de rendement sont réévalués chaque année par les comités consultatifs formés de représentants de l'industrie maritime, des gouvernements, du secteur académique et des groupes environnementaux. D'autres indicateurs sont aussi sur la table à dessin, notamment en ce qui a trait à la gestion des déchets pour les ports et terminaux et au bruit sous-marin. Des groupes de travail se penchent sur ces dossiers afin de développer

Enhancing the environmental program's scope and reach

It's only spring, but 2015 is already turning out to be a remarkable year for the Green Marine organization. The environmental certification program received the Lloyd's List North American Maritime Award for Environmental Excellence on February 18 in Houston.

The awards are determined by industry experts, such as the presidents of the Chamber of Shipping of America and the Shipping Federation of Canada, as well as representatives from the American Bureau of Shipping. Obtaining peer acknowledgement is truly rewarding. It recognizes the numerous hours that our participants, partners, supporters and staff have dedicated to making our environmental program a leading example of genuine industry-driven sustainability in partnership with key stakeholders. Their commitment has paved the way for the program's success.

This award is also a testimony to the relevance and credibility of our environmental program. It will help to further strengthen our already steadily increasing membership. Green Marine has almost tripled the number of the participants in the program since its inception in 2007, with the latest count being 90!

Continuous improvement for all

Just as the companies that participate in the program strive to improve their environmental performance every year, Green Marine also has a continual improvement process. The program's environmental performance indicators undergo annual review by advisory committees composed of industry stakeholders, government policymakers, scientific/academic experts, and the representatives of environmental groups. They ensure the indicators take into account new regulations and continue to be of utmost relevance.

New indicators are likewise considered regularly to tackle additional issues, such as port and terminal garbage management and underwater noise. Working groups are formed to assess each issue and develop per-



des indicateurs à 5 niveaux, qui s'ajouteront aux 11 indicateurs actuels qui touchent, entre autres, les espèces aquatiques, les émissions atmosphériques polluantes, les eaux huileuses, les conflits d'usage et le leadership environnemental. Chacun des indicateurs encourage les participants de l'Alliance verte à mettre en œuvre des actions concrètes pour réduire leur empreinte environnementale.

GreenTech 2015

C'est dans cet esprit de gestes tangibles et de résultats mesurables que se déroulera le huitième colloque annuel de l'Alliance verte, du 27 au 29 mai 2015 à Seattle, sous le thème «Développement durable: l'industrie maritime à l'œuvre». Notre rendez-vous annuel s'est taillé une réputation enviable à titre de lieu d'échanges, de partage de connaissances et d'accès à l'information à la fine pointe de la technologie. Le programme est déjà en ligne et propose des présentations concernant



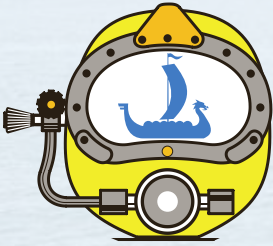
formance indicators for each of the program's five levels ranging from regulatory requirements to leadership and excellence. Upon review and acceptance, the new criteria will be added to the 11 existing indicators that address aquatic invasive species, air pollutants, oily water, community impacts, and other issues. Each indicator encourages Green Marine participants to take concrete actions to measurably reduce their environmental footprint.

GreenTech 2015

It's with this spirit of tangible results that Green Marine will hold its yearly conference on the U.S. West Coast for the first time. GreenTech 2015 will take place May 27-29 in Seattle. The theme of our eighth annual conference is: Sustainability at work in marine transportation.

GreenTech has earned an enviable reputation in terms of the opportunities it creates for sustainability networking, information-sharing, and learning about

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



SODERHOLM

www.SoderholmMaritime.com

24 Hour Emergency Response

Over 30 years experience

Ship Inspections – In Water Surveys
Surveys in Lieu of Drydocking

Recognized by
Lloyd's Register of Shipping and DNV GL

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

U/W Video
U/W Thickness Measurements

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

Leif Soderholm, President and General Manager
lsoderholm@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

OVER 20 YEARS OF EXCELLENCE

PLUS DE 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

les enjeux émergents comme le bruit sous-marin, les solutions pratiques pour améliorer la qualité de l'air dans les ports, l'efficacité énergétique des navires, des études de cas sur de nouvelles technologies ainsi que le partage d'initiatives inspirantes.

Également au programme, une conférence de Bernice Notenboom, journaliste et aventurière, qui viendra parler de sa traversée de l'Arctique en ski de fond. Cette expérience a inspiré son documentaire *The Arctic March*. Nous nous sommes aussi associés avec le port de Seattle pour organiser une visite industrielle des installations portuaires en bateau. La croisière, commanditée par le Port de Seattle, aura lieu le vendredi après-midi, à la fin du colloque.

Seattle se révèle une destination idéale pour notre rassemblement annuel: surnommée «The Emerald City» pour sa verdure abondante, la ville abrite aussi le 6^e plus grand port des États-Unis. La cérémonie de remise des certificats de l'Alliance verte aura lieu à l'Aquarium de Seattle, un endroit réputé dans le domaine de la conservation marine. Le programme et le formulaire d'inscription sont accessibles sur le site Web du colloque à l'adresse www.allianceverte.org/greentech.

Au plaisir de vous accueillir à Seattle! 

cutting-edge technology. The presentations will cover various topics of strong current interest to the marine transportation sector, including the emerging issue of underwater noise, practical solutions to improve air quality at ports, greater energy efficiency for ships, case studies involving new sustainability-related technologies, and inspiring conservation initiatives.

Also on the agenda is a presentation by Bernice Notenboom, an adventurous journalist who will share her skiing trek across the Arctic. She has captured some of her adventure in her documentary titled, *The Arctic March*.

The Port of Seattle is sponsoring a cruise tour of the port's industrial facilities. The cruise will take place Friday afternoon right after the conference sessions end.

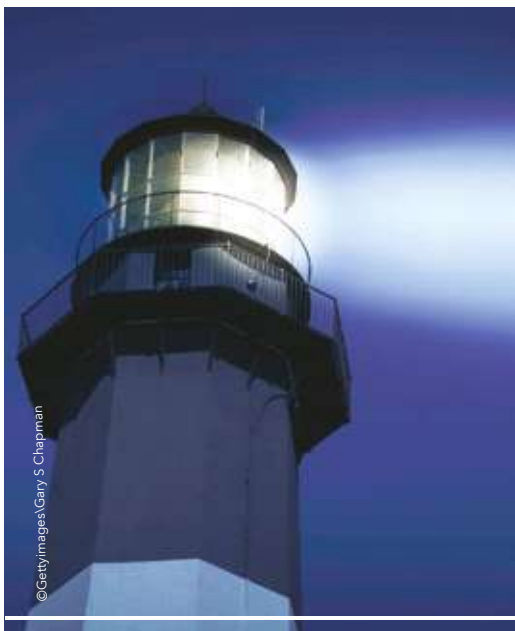
As the sixth largest U.S. port welcoming 800,000-plus cruise passengers yearly and nicknamed the Emerald City for all its greenery, Seattle is the perfect GreenTech destination. The certification ceremony for all our certified participants will take place at the Seattle Aquarium, renowned for its marine conservation. The program's schedule and registration are both available on line at www.green-marine.org/greentech

We look forward to seeing you in Seattle! 

SAFER, SMARTER, GREENER

DNV·GL

NAVIGATING COMPLEXITY



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

DNV GL global services: Classification • Verification

- Operational performance • ECO solutions
- Environmental performance • Safety and risk control

CONTACT US

DNV GL New York
DNV GL Halifax
DNV GL St. John's
DNV GL Montreal
DNV GL Vancouver
DNV GL Ottawa

newyork@dnvgl.com
halifax@dnvgl.com
st.johns@dnvgl.com
montreal@dnvgl.com
vancouver@dnvgl.com
ottawa@dnvgl.com

www.dnvgl.com

SHORTSEA TMCD



Une conférence organisée par les Armateurs du Saint-Laurent aura lieu les 13 et 14 mai pour démystifier le transport maritime courte distance (TMCD) au bénéfice de clients éventuels. Le symposium d'une journée et demie accompagné d'une visite du Port de Montréal vise à faire connaître les avantages économiques et environnementaux du TMCD aux expéditeurs qui utilisent surtout le camion et le train.

«Il est important que le TMCD devienne plus visible et plus accessible pour les expéditeurs et les planificateurs logistiques», affirme le directeur général Martin Fournier. «La conférence permettra aux expéditeurs d'avoir un aperçu de la logistique, y compris les contrats et les assurances, ainsi que des nouvelles réussites en TMCD et ils

The St. Lawrence Shipoperators is holding a conference May 13-14 to demystify shortsea shipping (SSS) to potential customers. The day-and-a-half symposium/tour at the Port of Montreal is designed to encourage shippers that primarily use truck and rail services to find out about SSS and its economic and environmental advantages.

“It’s important for SSS to become more visible and accessible to shippers and logistical planners,” says Executive Director Martin Fournier. “It will give shippers the opportunity to obtain an overview of the logistics, including contracts and insurance, learn about successful new projects, ask questions, watch a ship unload, find what commodities are

Montreal conference part of major effort to bolster mode's advantages

Conférence à Montréal pour faire connaître les avantages du TMCD

Julie Gedeon

As an example of embracing opportunities, McKeil Marine last year moved loads of salt from Windsor, Ontario to Munro, Michigan in a typical tug-and-barge operation.

Bon exemple d'une entreprise qui sait profiter des occasions, McKeil Marine a fait transporter l'an dernier par ses tandems remorqueur-barge des cargaisons de sel de Windsor (Ont.) à Munro, Michigan.

pourront poser des questions, assister au déchargement d'un navire, connaître les marchandises transportées par les différents armateurs et manutentionnées par les différents ports et ils pourront en prime faire la tournée des installations du Port de Montréal à bord d'un bateau de croisière.»

Les expéditeurs auront l'occasion pendant un cocktail de parler directement avec les représentants des armateurs, des ports et des entreprises de manutention.

On peut définir sommairement le TMCD comme le transport sur toutes les routes maritimes côtières et intérieures qui sont en concurrence avec le transport terrestre. Les Armateurs du Saint-Laurent ont réalisé une étude pour évaluer le potentiel du TMCD sur le Saint-Laurent peu

moved by shipowners and handled by different ports, and touring the Port of Montreal facilities aboard a cruise boat.”

An exhibition cocktail will enable shippers to speak directly with the representatives of shipowners, ports and stevedoring companies.

SSS is broadly defined as all inland and coastal maritime routes in competition with land transportation. The St. Lawrence Shipoperators conducted a study to examine the future potential of SSS within the St. Lawrence River shortly after the Charest government announced le Plan Nord for developing energy, mining and tourism in Quebec's northern regions.



McKeil Marine



Algoma Central Corporation's new Equinox class ships have fully integrated exhaust gas scrubbers.

Les nouveaux navires de la classe Equinox d'Algoma Central Corporation ont des épurateurs des gaz d'échappement entièrement intégrés.

après l'annonce par le gouvernement Charest de la création du Plan Nord pour la mise en valeur des ressources énergétiques, minières et touristiques du Nord québécois.

L'étude de faisabilité de 2012 analyse les aspects financiers et logistiques du transfert au mode maritime d'une partie des marchandises que transportent actuellement chaque année au Québec 120 000 camions par la route 138 sur la Côte-Nord. La perspective devrait intéresser les expéditeurs désireux de réduire leurs coûts de transport et de rendre leurs chaînes d'approvisionnement plus vertes.

Elle peut aussi intéresser les entreprises de camionnage qui ont de la difficulté à embaucher des conducteurs de grands routiers. Le TMCD dégage moins d'émissions dans l'atmosphère, réduit la congestion sur les routes et diminue l'usure de l'infrastructure de transport. Un seul navire avec une pleine cargaison retire environ 1 000 camions des routes.

Le transfert modal ne sera toutefois économiquement faisable que si les armateurs disposent d'un mécanisme pour regrouper les marchandises afin de remplir les navires au maximum de leur capacité. «Nous avons également constaté que les expéditeurs sont réticents au changement parce qu'ils connaissent mal le TMCD et jugent le transfert compliqué», indique M. Fournier.

La conférence vise à faire connaître le TMCD et à augmenter son capital de confiance chez les consommateurs. Pour ce faire, on veut présenter de l'information, faire connaître les intervenants dans l'industrie et préciser de qui

The 2012 feasibility study looked at the financial and logistical aspects of transferring some cargo now transported by 120,000 trucks yearly along Highway 138 on Quebec's North Shore to maritime vessels. The prospect should hold interest for shippers that want to lower transportation costs and further green their supply chains.

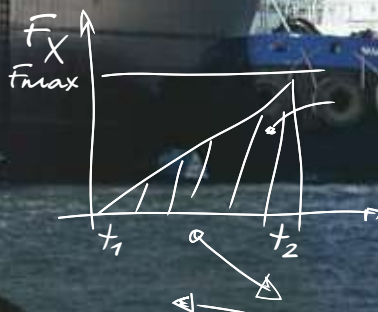
The possibilities may likewise appeal to trucking companies finding it difficult to hire long-haul drivers. SSS offers lower air emissions, reduced highway congestion, and less wear-and-tear on transportation infrastructure. When fully loaded, one vessel takes approximately 1,000 trucks off the road.

A modal shift would only be economically feasible, however, if the shipowners have a mechanism for consolidating cargo to fill vessels to capacity. "We also discovered that shippers are reluctant to switch modes because they're unfamiliar with SSS and view it as complicated," Mr. Fournier says.

The conference aims to build knowledge and trust by presenting information, such as who's who in the industry, and who is legally responsible for each leg of a cargo's journey. The conference is part of a larger strategy to make shippers, truckers, as well as students in logistical educational programs, more familiar with SSS advantages.

For shipment consolidation, the Quebec Short-sea Shipping Council has asked the Port of Hamilton

ASSISTING THE GREAT



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

(Hyp. : variation force)

GROUPOCEAN.COM

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

OCEAN
MARINE INGENUITY

relève juridiquement chaque segment du trajet d'une cargaison. La conférence s'inscrit dans le cadre d'une stratégie plus vaste pour informer des avantages du TMCD les expéditeurs et les camionneurs, de même que les étudiants des programmes d'enseignement logistique.

En ce qui concerne le regroupement des envois, la Table québécoise du transport maritime courte distance a demandé au Port de Hamilton d'élargir la portée de son excellent site MarineGateway.net. Celui-ci invite les expéditeurs à se connecter s'ils ont des marchandises à expédier et demande aux transporteurs maritimes courte distance de se manifester s'ils ont de la place libre sur leurs navires.

La façon de procéder est expliquée simplement par des vidéos. «Nous espérons mettre bientôt en ligne un site semblable pour tous les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs», mentionne M. Fournier.

L'industrie profite des nouvelles occasions

L'industrie profite de nouvelles possibilités. Les remorqueurs et les barges de McKeil Marine, par exemple, ont transporté l'an dernier sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent une partie de la récolte exceptionnelle de céréales en allant chercher des cargaisons d'aluminium pour un client régulier.

«À la fin de l'année dernière, nous avons aussi transporté deux cargaisons de sel de Windsor (Ont.) jusqu'à Munro, Michigan», a déclaré Brent Kinnaird, directeur du Marketing chez McKeil Marine. «La distance à parcourir n'était pas grande, mais il était certainement plus efficace de transporter ce sel par bateau plutôt que par camion ou par train.»

Les remorqueurs et les chalands de McKeil ont aussi l'avantage de pouvoir entrer dans les ports secondaires peu profonds pour livrer les marchandises plus près de leur destination finale.

C'est aussi vrai pour le Groupe Océan, dont les remorqueurs et les chalands ont transporté des cargaisons d'écorce et de sciure entre une scierie de Port-Cartier, Trois-Rivières et Port Hawkesbury (N.-É.). «Les 15 voyages pour les 125 000 tonnes auraient nécessité 3 500 chargements de camion de 45 pieds», note Philippe Filion, directeur des Affaires publiques et du développement des affaires. «Nos services permettent à nos clients de faire ces envois avec le quart du millage, du carburant et des émissions du transport routier.»

Il devrait y avoir des mesures incitatives fiscales pour les routes «plus vertes»

Les Armateurs du Saint-Laurent voudraient que ces choix environnementaux soient récompensés. «Le gouvernement offre une remise à l'achat d'une voiture hybride», constate M. Fournier. «Pourquoi n'aurions-nous pas droit à un encouragement fiscal pour choisir une route de transport plus verte?»

La lourdeur de la législation menace de freiner le TMCD au lieu de l'encourager. «Actuellement, par exemple, il y a une possibilité d'intervention de deux gouvernements nationaux, de différents organismes fédéraux ainsi que d'États et de provinces qui ont des règlements différents pour la gestion des eaux de ballast», souligne Stephen Brooks, président de la Chambre de commerce maritime.

to expand its successful MarineGateway.net portal. The site invites shippers to log into the online system if they have cargo to ship, and shortsea carriers to report when they have excess capacity aboard vessels so transportation matches can be made.

The onsite videos simply explain the process. “We hope to soon have a similar online site for all the ports throughout the St. Lawrence and Great Lakes,” Mr. Fournier says.

Industry embracing new opportunities

The industry is embracing new opportunities. The tug-and-barge operations at McKeil Marine, for example, transported some of last year's bumper grain harvests down the Great Lakes to the St. Lawrence on its way to pick up aluminum shipments for a regular client.

“Late last year we also moved two loads of salt from Windsor, Ont., to Munro, Mich.,” says Brent Kinnaird, McKeil Marine's Marketing Manager. “It wasn't a great distance, but was definitely more efficient to move those volumes by water rather than by road or rail.”

McKeil's tug-and-barge operations also offer the advantage of being able to enter secondary ports with shallower drafts to deliver cargo closer to its ultimate destination.

The same is true of Ocean Group. One of its tug-and-barge projects has involved transporting bark and sawdust between a Port-Cartier sawmill, Trois-Rivières and Port Hawkesbury, N.S. “The 15 trips for the 125,000 tonnes would require 3,500 45-foot truckloads,” notes Philippe Filion, Director of Public Affairs and Business Development. “Our services enable our client to make these shipments with one-quarter of the mileage, fuel and emissions of road transport.”

Tax incentives for ‘greener’ routes should exist

The St. Lawrence Shipoperators would like to see those environmental choices rewarded. “The government offers a rebate when you buy a hybrid car,” Mr. Fournier notes. “So why not have a tax incentive for taking a greener transportation route?”

Instead of encouraging SSS, extensive legislation has threatened to hamper it. “Right now, for instance, there's the possibility two national governments, different federal agencies, as well states and provinces all having different regulations for ballast water management,” Stephen Brooks, President of the Chamber of Marine Commerce, points out. “However, we are optimistic about a bill that would harmonize American regulations under the U.S. Coast Guard's rules.”

Mr. Brooks cited the \$7 billion currently being invested by Canadian shipowners in fleet renewal after the removal of the 25-per-cent import duty on new vessels as an example of the positive effects of eliminating unnecessary impediments.

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



CSL's new Trillium class self-unloaders are 75% more efficient than traditional bulkers.

Les nouveaux autodéchargeurs de classe Trillium de CSL sont 75 % plus efficaces que les vraquiers conventionnels.

«Nous sommes toutefois optimistes quant à l'adoption d'un projet de loi qui harmoniserait les différentes réglementations américaines en vertu des règles de l'U.S. Coast Guard.»

M. Brooks a cité comme exemple des effets positifs de l'élimination d'obstacles inutiles les 7 milliards de dollars investis par les armateurs canadiens pour renouveler leur flotte après l'élimination du droit de 25 % prélevé à l'importation de navires neufs.

Les armateurs canadiens s'efforcent de faire mieux connaître le TMCD aux organismes de réglementation nationaux et internationaux. On veut que les circonstances particulières des navires de navigation intérieure et des caboteurs soient prises en compte lors de la préparation de nouveaux règlements.

Afin de se faire entendre, des associations et des entreprises de TMCD du Canada, d'Italie, de Grèce, du Japon, du Royaume-Uni et de 25 autres pays ont formé en février dernier le Groupe d'experts sur le transport maritime courte distance sous l'égide de la Chambre internationale de la marine marchande (CIMM). Les adhérents sont nombreux, car on estime qu'au moins 77 millions de tonnes brutes de marchandises sont transportées chaque année par TMCD.

L'utilité du transport maritime courte distance est démontrée par les faits comme en témoignent des rapports comme celui que le Research and Traffic Group (RTG) a préparé pour CSL. «Il est déterminé que sans la présence de nos

Canadian shipowners are working towards achieving a better understanding of SSS by national and international regulators. The goal is to have the unique circumstances of inland and coastal vessels taken into account prior to introducing new regulations.

In order to ensure their voice is heard, SSS-involved companies and associations from Canada, Italy, Greece, Japan, the United Kingdom and 25 other nations formed a Shortsea Shipping Panel as part of the International Chamber of Shipping (ICS) this past February. The membership is significant with SSS conservatively estimated as responsible for transporting 77 million gross tonnes of cargo annually.

Shortsea shipping is being factually substantiated by reports such as the one conducted by the Research and Traffic Group (RTG) for CSL. "It determined that if our ships weren't operating in the Great Lakes and St. Lawrence, it would cost governments an additional \$7 billion in roads, bridges and other transportation infrastructure over the 20-year lifespan of a ship," says Kirk Jones, vice-president of Sustainability, Government Industry Affairs at CSL and an ISC board member. "In terms of noise, pollution and



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

navires sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent, il en coûterait 7 milliards de plus pour l'entretien de routes, de ponts et d'autres infrastructures de transport dans les 20 ans de vie utile d'un navire», affirme Kirk Jones, VP, Développement durable, affaires industrielles et gouvernementales à CSL et membre du conseil d'administration de la CIMM. «En ce qui concerne le bruit, la pollution et la congestion – à peu près tous les types d'empreintes – le transport maritime l'emporte clairement sur les modes terrestres et pourtant notre industrie passe virtuellement sous le radar quand il s'agit de l'élaboration de politiques d'encouragement.»

Les solutions de rechange écologiques

L'industrie ne veut pas contourner la législation, mais plutôt obtenir l'établissement des exigences les plus judicieuses pour les exploitants de TMCD. Par exemple, l'industrie a réussi à abaisser les émissions de soufre en implantant sur plusieurs années dans la flotte des Grands Lacs une nouvelle technologie de réduction des émissions au lieu d'être forcée d'opter pour un coûteux carburant pauvre en soufre.

Les nouveaux navires Equinox d'Algoma prouvent qu'il est possible de réduire graduellement les émissions moyennes de la flotte. Chaque navire neuf est ou sera doté d'un épurateur des gaz d'échappement intégré qui – selon la certification du Lloyd's Register – élimine 97 % du soufre du carburant marin ordinaire.

«Notre compagnie est capable de répondre aux exigences des zones de contrôle des émissions (ZCE) en brûlant du mazout lourd moins coûteux au lieu d'un carburant dont le soufre a été éliminé», note Wayne Smith, premier VP, Secrétaire commercial.

Les nouveaux vraquiers sont 45 % plus efficaces que leurs prédécesseurs pour la consommation de carburant et les émissions par tonne mille de cargaison grâce à des moteurs plus évolués, au dessin de leur coque et à d'autres caractéristiques écoénergétiques.

Un avertissement aux organismes de réglementation

Des intervenants réclament maintenant des assouplissements à la réglementation ZCE pour les caboteurs. «Nous avons démontré que nous pouvions avoir un impact aussi négligeable sur la qualité de l'air côtier en utilisant du carburant à faible teneur en soufre à partir de 50 milles marins des côtes plutôt que des 200 milles exigés», d'expliquer M. Jones.

Celui-ci fait partie des porte-parole de l'industrie qui réclament que soit modifié l'Indice nominal d'efficacité énergétique (EEDI) pour tenir compte des circonstances du transport en eaux intérieures. «Nos nouveaux autodéchargeurs de la classe Trillium sont 75 % plus efficaces que le vraquier traditionnel et n'ont besoin ni de chariots élévateurs à fourche ni de grues diesel supplémentaires pour le chargement et le déchargement au port.

«La formule actuelle qui tient compte des heures de mer, de la vitesse et du volume les considère pourtant comme 20 % moins efficaces – ce qui pourrait nous pénaliser si des taxes sur le carbone étaient instaurées.»

Les armateurs canadiens ont également souligné la nécessité d'augmenter l'exemption de poids pour les navires de TMCD dans certains règlements internationaux. «Nos

congestion – just about every footprint – the clear winner is marine transportation over land modes and yet our industry goes virtually unrecognized when it comes to encouraging policy development.”

Environmentally friendly alternatives

The industry doesn't want to skirt legislation but to establish the requirements that make the most sense for SSS operators. An example is the industry's success in lowering sulphur emissions by implementing new emission-reduction technology over a set period of years within the Great Lakes fleet, rather than being forced to switch to expensive low-sulphur-content fuel.

Algoma's new Equinox ships demonstrate the advantages of averaging the reduction of the fleet's emissions over time. Each new vessel has or will have a fully integrated exhaust gas scrubber certified by Lloyd's Register as removing 97 per cent of a regular marine fuel's sulphur content.

“Our company is able to meet the Emissions Control Area requirements using less expensive heavy oil fuel instead of fuel that has to have its sulphur removed,” notes Wayne Smith, Algoma's Senior Vice-president – Commercial.

The new bulk carriers are 45 per cent more efficient in terms of fuel consumption and emissions on a cargo tonne/mile basis compared to their predecessors as a result of better engines, hull design and other energy-efficient features.

Wake-up calls for regulators

Flexibility in current legislation is now being sought in the ECA regulations for coastal vessels. “We've shown that we can have the same negligible impact on coastal air quality if we use low-sulphur fuel within 50 nautical miles offshore as opposed to the required 200-mile distance,” Mr. Jones explains.

He is among industry officials leading the call for changes to the Energy Efficiency Design Index (EEDI) to take inland circumstances into consideration. “Our new Trillium self-unloaders are 75 per cent more efficient than a traditional bulker and don't require supplemental diesel cranes and forklifts to load and unload at port.

“But the current sea-hour speed/volume formula deems it as 20% less efficient – a ratio that could penalize us if carbon taxes are introduced.”

Canadian shipowners have likewise pointed out the need to increase the exemption weight for SSS vessels for some international regulations. “Our Canadian representatives agreed to 20,000 gross registered tonnes as the cut-off for shortsea vessels without realizing that many of our ships weigh up to 30,000 GRT,” Mr. Jones recalls. “We face a 30-per-cent penalty under the current formula if a carbon tax is applied.”

Shortsea shippers also hope to have ballast water regulations for inland waterways reconsidered.

PORT OF | PORT DE TORONTO | TORONTO

*Your direct link to the heart
of the city and beyond*

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 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.

OWNED AND OPERATED BY :
PROPRIÉTAIRE ET EXPLOITANT :

PORTS

TORONTO

PortsToronto.com

représentants canadiens ont accepté 20 000 tonnes-registre comme limite pour les navires de TMCD sans penser que beaucoup de nos bateaux pèsent jusqu'à 30 000 tonnes», rappelle M. Jones. «Nous risquons une pénalité de 30 % selon la formule actuelle si une taxe sur le carbone est instaurée.»

Les transporteurs maritimes courte distance espèrent également que la réglementation des eaux de ballast pour les eaux intérieures sera réexaminée. «Les derniers essais dans le cadre de la Great Ships Initiative (au Northeast-Midwest Institute) montrent qu'il existe un filtre de ballast efficace à 97 %», indique M. Jones. «Ce système de filtration qui coûte environ 1 million de dollars devrait suffire pour empêcher les espèces aquatiques envahissantes (EAE) déjà présentes ici de se propager dans d'autres lacs ou cours d'eau.»

Si le législateur acceptait ce filtre – surtout vu l'efficacité pour prévenir l'introduction de nouvelles EAE du rinçage à l'eau de mer par les navires qui pénètrent dans le fleuve Saint-Laurent – les armateurs économiseraient environ 5 millions de dollars par navire.

«CSL transporte à elle seule 30 millions de tonnes (en Amérique du Nord) de marchandises annuellement – presque autant que tous les autres transporteurs de la Voie maritime – et pourtant, la compagnie a souvent semblé invisible pour les régulateurs», affirme M. Jones. «Ceux-ci doivent se rendre compte qu'ils risquent de nuire à leurs propres réseaux de cabotage.» **M**

“Some of the latest testing by the Great Ships Initiative (at the Northeast-Midwest Institute) indicates there's a ballast filter that's 97-per-cent effective,” Mr. Jones indicates. “That approximately \$1 million filtration system ought to suffice to prevent aquatic invasive species (AIS) that have already been introduced here from being spread to other lakes or rivers.”

The approach – especially given the effectiveness of saltwater flushing by ships entering the St Lawrence River to prevent the introduction of new AIS – would save shipowners approximately \$5 million per domestic vessel.

“CSL alone transports 30 million tonnes (in North America) of cargo annually – almost as much as all of the Seaway carriers – and yet it has often seemed invisible to regulators,” Mr. Jones asserts. “They need to recognize that they are potentially compromising their own feeder systems.” **M**



Paul Bressley

Vessels from Lower Lakes Towing are frequent users of the Great Lakes/Seaway system.

Les navires de Lower Lakes Towing sont de fréquents utilisateurs du réseau Grands Lacs-Voie maritime.



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





Pierre Terrien

*The trailing suction hopper dredger, **Ocean Traverse Nord**, is the only one of its kind in Eastern Canada and was built in Canada by Ocean Groupe.*

La drague aspiratrice en marche **Ocean Traverse Nord** est la seule de son espèce dans l'Est du Canada et a été construite au Canada par Groupe Océan.

CETA: shortsea marine industry draws battle lines

AECG: l'industrie du TMCD cerne les enjeux

Leo Ryan

Alors que l'Accord économique et commercial global (AECG) Canada-Union européenne est rendu à l'étape de la ratification, étape qui devrait se prolonger jusqu'à la fin de 2016, les milieux maritimes locaux s'opposent toujours catégoriquement à certaines dispositions de cet accord. Ils réclament au moins une plus grande réciprocité et certaines «modifications judicieuses» à la législation canadienne sur le cabotage.

Robert Lewis-Manning, président de l'Association des armateurs canadiens (AAC), rappelle qu'un groupe de travail a été créé avec le ministère des Affaires étrangères, du

With the Canada-European Union Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA) in midst of a ratification stage expected to stretch well into 2016, the domestic marine industry is continuing to voice strong opposition to certain features – pressing, at least, for greater reciprocity and some “smart amendments” to Canadian cabotage legislation.

Robert Lewis-Manning, President of the Canadian Shipowners' Association (CSA), recalls that a working group has been formed with the Department

Commerce et du Développement (MAECD) et Transports Canada «pour contribuer aux modifications qui pourraient être apportées à l'avenir».

«Nous voulons informer les responsables pour que les modifications apportées soient judicieuses et n'aient pas pour effet de marginaliser involontairement le secteur canadien du transport maritime courte distance (TMCD).»

À son avis, il faudrait apporter des modifications à la Loi sur le cabotage et à la Loi sur la marine marchande du Canada.

Dans une lettre rédigée la fin de 2014, le Syndicat international des marins canadiens (SIU) portait sans ménagement à l'attention du premier ministre Harper une campagne intitulée «Stop CETA from sinking our ships» (Empêchons l'AECG de couler nos navires) qui faisait suite à la création de la Coalition maritime canadienne et Chaîne logistique.

Le président du SIU du Canada, Jim Given, y écrit notamment: «Cet accord aura un impact négatif important sur toute l'industrie maritime canadienne en ouvrant le commerce intérieur aux transporteurs étrangers et en infirmant notre législation sur le cabotage.»

«Même si l'AECG est bon pour l'économie canadienne, on ne doit pas permettre que soit précarisée notre capacité de transport maritime courte distance que notre industrie maritime, nos syndicats et le gouvernement se sont ensemble efforcés de bâtir pour nous permettre de relever les défis uniques du transport maritime intérieur au Canada», déclarait un comité parlementaire l'an dernier.

Les armateurs canadiens ont, dans les toutes dernières années, investi pour acquérir 14 navires modernes, efficaces et écologiques d'une valeur de plus de 700 millions de dollars qui permettront de contribuer à la prospérité que devrait apporter l'AECG, note l'AAC. La flotte de 86 navires des membres de l'AAC transporte quelque 53 millions de tonnes de fret annuellement, surtout sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent.

L'AAC s'inquiète d'un manque présumé de transparence dans les négociations de l'AECG ainsi que de la possibilité que l'accès au commerce entre ports canadiens soit accordé à des transporteurs de l'Union européenne qui emploient une main-d'œuvre internationale bien moins payée, ne paient pas d'impôt au Canada, n'emploient pas de travailleurs canadiens et ne sont pas assujettis aux normes rigoureuses de sécurité et d'exploitation que Transports Canada impose aux navires armés sous pavillon canadien.

Les navires de TMCD exploités sous pavillon canadien sont spécialement conçus pour naviguer dans les eaux intérieures et côtières du Canada et pour répondre aux exigences canadiennes.

«Incapable de quitter le Canada et de concurrencer des transporteurs internationaux dont les coûts d'exploitation sont moins élevés, la flotte intérieure canadienne dont les équipages sont canadiens, qui appartient à des Canadiens et



Robert Lewis-Manning seeks "smart amendments" to cabotage laws.

Robert Lewis-Manning demande que des « modifications judicieuses » soient apportées aux lois sur le cabotage.

of Foreign Affairs, Trade and Development (DFATD) and Transport Canada "to support the amendments that will happen in the future.

"By doing so, we are aiming to educate officials that they make smart amendments that do not unintentionally marginalize Canadian shortsea shipping."

In his view, this would imply changes to the Coastguard Act and the Canada Shipping Act."

In a bluntly-worded letter to Prime Minister Harper late in 2014, the Seafarers' International Union of Canada (SIU) escalated a campaign to "Stop CETA from sinking our ships." This followed the creation of the Can-

adian Maritime and Supply Chain Coalition.

In particular, SIU President Jim Given states: "This agreement will have a severe negative impact on Canadian Seafarers and the Canadian Marine industry as a whole by opening domestic trade to foreign carriers, doing away with our Cabotage Laws."

"While the CETA deal is good for the Canadian economy, it cannot be allowed to jeopardize the Canadian shortsea shipping capacity that the domestic marine industry, labour and the government have collectively developed to meet Canada's unique domestic shipping challenges," told a parliamentary committee last year.

Canadian domestic ship owners have, in the past few years, invested in 14 modern high-efficiency and eco-friendly vessels worth over \$700 million, which are positioned to play a part in the prosperity that CETA will bring, the CSA notes. The CSA fleet of 86 vessels carries some 53 million tonnes of cargo annually, primarily on the Great Lakes/St. Lawrence waterway.

The CSA has expressed concern over an alleged lack of transparency in the CETA negotiations and the fact that access to trades between Canadian ports may be given to EU carriers who employ international labour at much lower rates, do not pay Canadian taxes or employ Canadian workers and are not regulated to rigorous Transport Canada safety and operating standards for Canadian flag vessels.

Canadian-flag shortsea shipping vessels are specially designed for Canada's inland and coastal waters and to meet Canadian requirements.

"Unable to leave Canada and compete against cheaper international competition, the Canadian crewed, Canadian owned and regulated Canadian flagged domestic fleet will be hurt if Canadian cabotage rules are reduced to allow any international vessels access to Canadian markets," Mr. Lewis-Manning

qui est soumise aux règlements du Canada sera en difficulté si les règles canadiennes concernant le cabotage sont assouplies pour donner accès au marché canadien à des navires étrangers», d'affirmer M. Lewis-Manning. «Nos marins possèdent des connaissances locales uniques qui garantissent que les eaux canadiennes sont traversées en toute sécurité, respectées et protégées. Nous devons faire en sorte que ces emplois restent au Canada.»

Pour contrer certaines critiques, le ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement fait valoir que l'AECG va contribuer à la croissance de toute l'industrie canadienne du transport maritime grâce à une intensification des échanges commerciaux. Et il ajoute: «L'AECG mettra les entreprises canadiennes de transport maritime sur un pied d'égalité avec leurs concurrentes et les règlements en matière de sécurité et de prévention de la pollution qui s'appliquent actuellement aux navires étrangers exploités au Canada continueront de s'appliquer, de même que les exigences auxquelles sont assujettis les étrangers travaillant à bord de ces navires.»

Deux questions brûlantes

Deux dispositions de l'AECG sont particulièrement controversées: la première permettrait à tout transporteur intéressé de l'UE d'offrir un service de cabotage entre Halifax et Montréal et la seconde ouvrirait le marché canadien aux fournisseurs de services de dragage de l'UE.

Un récent document fédéral sur l'AECG présumait fausement qu'aucun armateur canadien ne fournit actuellement de services de cabotage entre Halifax et Montréal. Or, Oceanex de St. John, transporte des conteneurs sur cette route depuis des années.

Oceanex a écrit l'automne dernier à Ottawa pour s'opposer à l'ouverture du cabotage prévue dans l'AECG. Subséquemment, la chef de la Politique maritime et des affaires réglementaires au ministère des Transports, Louise Laflamme, a voulu remettre les pendules à l'heure. Dans une allocution à la Conférence Autoroute H₂O à Toronto en novembre, elle a précisé que la clause ne s'appliquait qu'aux transporteurs immatriculés dans l'UE qui transportent des importations et des exportations internationales. «Les cargaisons intérieures qui restent sur le marché canadien ne sont pas visées par l'AECG.»

Le Groupe Océan évoque de sérieux problèmes d'«équité» concernant le marché du dragage

La raison donnée pour ouvrir le marché canadien du dragage aux entreprises de l'UE, c'est que les fournisseurs canadiens n'auraient pas une capacité suffisante. Le Groupe Océan de Québec s'inscrit en faux contre cette perception et il dénonce vigoureusement cette disposition.

Jean-Philippe Brunet, vice-président exécutif, Affaires corporatives et juridiques, soutient que même si le Groupe Océan comprend le désir d'Ottawa de développer de nouveaux marchés en Europe pour augmenter les échanges, l'ouverture aux Européens du relativement petit marché canadien du dragage aura des répercussions considérables – notamment en «détruisant l'équilibre des forces».

«Les compagnies comme la nôtre ont beaucoup investi pour répondre aux besoins des gouvernements et des ports du Canada. En 2011-2012 par exemple, nous avons dépensé 25 millions de dollars pour avoir à Québec une drague aspiratrice en marche. Nous avons fait construire cette drague parce que Travaux publics et Services gouvernementaux Canada nous a

has affirmed. “Our mariners possess unique local knowledge that ensures that Canadian waters are safely transited, respected and protected. We need to ensure that these jobs remain in Canada.”

Countering some of the criticism, the Department of Foreign Affairs, Trade and Development Canada has argued that CETA will help the Canadian industry grow due to an increase in trade. In addition: “CETA will ensure a level playing field for Canadian shipping companies and existing safety, security and pollution-prevention regulations that apply to foreign vessels operating in Canada will continue to apply, as will requirements applied to foreign nationals working on these vessels.”

Two hot button issues

Two of the most controversial features of CETA revolve around one provision that would allow any interested EU carrier to potentially offer a feeder service between Halifax and Montreal and another provision opening the Canadian market to EU dredging service providers.

In a recent form, a federal document on the CETA accord made the erroneous assumption that no Canadian shipowner currently provides feeder services between Halifax and Montreal. For a number of years, St. John's-based Oceanex has been transporting containers on this very same route.

In this regard, Oceanex sent a letter last fall to Ottawa against opening cabotage in CETA. Subsequently, Transport Canada's head of marine policy and regulatory affairs, Louise Laflamme, sought to put matters in a somewhat different perspective. Addressing the Highway H₂O Conference in Toronto in November, she said the provision was restricted to EU-registered carriers transporting international import or export cargo. “Domestic cargos that stay in the Canadian market are not captured by CETA.”

Ocean Group raises serious dredging market 'fairness' matters

The rationale for opening up the Canadian waterway dredging market to EU enterprises is based on perceived insufficient capacity by Canadian suppliers alone. Protesting strongly against this provision has been Quebec City-based Ocean Group.

Jean-Philippe Brunet, Executive Vice President, Corporate and Legal Affairs, says that while Ocean Group appreciates Ottawa's desire to develop new markets in Europe to increase trade, the opening of the relatively small Canadian dredging market to Europeans will have a profound impact – notably “altering the balance of power.”

“Companies such as ours have made major investments in order to meet the needs of governments and ports in Canada. For example, we invested 25 million dollars in 2011-2012 to build a trailing suction hopper dredge in Quebec. This dredge was built after we were awarded the maintenance dredging contract for the Traverse du Nord by Public Works and Government Services Canada.”

We Are Short Sea Shipping



Part of a 35 billion dollar industry, Canada's short sea shipping fleet has been proudly and safely operating on Canada's Great Lakes, St. Lawrence Waterway, East Coast and Arctic for decades, connecting domestic, continental and international trade.

Canada's short sea shipping fleet is uniquely constructed for these Canadian waters and by law must be crewed by highly skilled Canadian mariners. This reliable and safe Canadian flag fleet is ready to help Canada grow sustainably. The Canadian Shipowners Association is working with the Government of Canada to build Canada's short sea shipping industry. **Canadian ships, Canadian crew, Canadian prosperity.**

We Are The Canadian Shipowners Association

www.shipowners.ca



CANADIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION

We are Short Sea Shipping

350 Sparks Street, Suite 1208 Ottawa, ON Canada K1R 7S8  **@canshipowners**

adjudé le contrat de dragage d'entretien de la Traversée du Nord.»

M. Brunet souligne que les quatre plus grandes compagnies de dragage du monde sont européennes, et qu'elles se partagent ensemble plus de 80 % du marché mondial. «Au Canada, les rares contrats d'importance permettent aux entreprises de dragage canadiennes d'amortir le coût de leur équipement, ce qui, par ricochet, limite les frais pour l'exécution de petits contrats.

«Il faut absolument à nos entreprises de dragage une base équitable pour qu'elles puissent concurrencer ces nouveaux acteurs. Il est essentiel que l'ouverture de nos marchés n'ouvre pas une brèche dans nos bonnes pratiques canadiennes, ce qui donnerait un avantage concurrentiel injuste aux compagnies de dragage européennes.

«En ce sens, ce qu'on exige des navires et des équipages canadiens doit aussi être exigé des navires et équipages étrangers. L'équité est encore plus importante compte tenu du fait que l'AECG n'ouvre pas réciproquement le marché du dragage européen aux compagnies canadiennes», précise en conclusion M. Brunet. **M**



Jean-Philippe Brunet evokes major reciprocity issue.

Jean-Philippe Brunet dénonce l'absence de réciprocité.

Mr. Brunet points out that the four largest dredging companies in the world are European – and, between them, they share more than 80% of the world market. “In Canada, the few contracts of importance allow Canadian dredgers to amortize the costs of their equipment which, in turn, limits the charges for the execution of smaller contracts.

“To enable Canadian dredgers to compete against these new players, an equitable basis is essential. It is essential that the opening of our market does not give rise to a breach in good Canadian practices, which would provide an unfair competitive advantage to European dredgers.

“In this sense, what is required for ships and Canadian crews should also be required by foreign ships and crews. The issue of fairness is even more important in light of the fact that CETA does not reciprocally open the European dredging market to Canadian companies,” Mr. Brunet emphatically concludes. **M**

Passez de l'idée à l'innovation !



Services :

Conception et prototypage | Développement logiciel
Études et analyses | Tests et essais

Expertise :

Génie maritime | Navigation | Transport maritime
Interventions sous-marines et hyperbares | Sécurité et sécurité maritime
Technologies environnementales

www.imar.ca



WE DELIVER ON TIME, EVERY TIME!

JOHN J. CARRICK

McAsphalt Marine Transportation Limited (MMTL) specializes in providing marine transportation that goes the extra mile. We pride ourselves in offering our customers the safest, most environmentally friendly and efficient means of transportation "on time, every time". Operating two Articulated Tug/Barge (ATB) units, the "Everlast/Norman McLeod" and the "Victorious/John J. Carrick", on the Great Lakes, St. Lawrence Seaway and Eastern Seaboard.

MMTL is dedicated to transporting your high heat, black oil products right to your facility. Visit us at mcasphalt.com to find out what we can do for you.





Seaspun

Ferry services represent an important feature in the lives of many people on Canada's west coast.

Les traversiers offrent un service important dans la vie de nombreux habitants de la côte Ouest du Canada.

Ferry operators showing the way on the West Coast

Les exploitants de traversiers donnent l'exemple sur la côte Ouest

Leo Quigley

Était-il prudent de situer la capitale de la Colombie-Britannique sur une île? Cela demeure une source de discussions permanentes, surtout dans la cité continentale de New Westminster sur les rives du Fraser, autrefois destinée à devenir le centre administratif et politique de la province.

Alors qu'il semblait pratiquement assuré que New Westminster deviendrait la capitale de la Colombie-Britannique lors de la fusion en 1866 de la «Colonie de l'île de Vancou-

Whether locating British Columbia's capital city on an island was a prudent decision or not is a continuing debate, particularly in the Mainland city of New Westminster on the banks of the Fraser River that was once destined to become the administrative and political centre of the province.

While New Westminster seemed to be well on its way to becoming the capital city of British Columbia when the "Colony of Vancouver Island" and the "Col-

ver» et de la «Colonie de la Colombie-Britannique», ce fut Victoria, à l'extrémité sud de l'île de Vancouver, que la Chambre d'assemblée choisit plutôt comme capitale de la nouvelle colonie fusionnée de la Colombie-Britannique. Pour certains historiens, ce fut un marché de dupes.

Il est certain que le trajet de 70 km de Vancouver (Tsawwassen) jusqu'à Victoria par le détroit de Georgia et la passe Active est coûteux et représente un poste important dans les notes de frais des fonctionnaires, politiciens et gens d'affaires qui doivent se rendre pour affaires du continent à la capitale, par traversier, avion ou hélicoptère.

En fin de compte, ce sont les contribuables qui en font les frais, quand ces dépenses ne viennent pas amputer les bénéfices nets des compagnies britannico-colombiennes, provoquant une hausse des prix à la consommation.

Bien sûr, les traversiers génèrent des revenus touristiques, mais le transport quotidien des produits de consommation nécessaires du continent sur l'île de Vancouver, principalement par camion, a un coût.

BC Ferries et Seaspans Corporation exploitent des traversiers pour camions sur les routes maritimes reliant Vancouver, Victoria et la ville intermédiaire de Nanaimo. Il s'agit largement de trafic routier de débarquement et BC Ferries transporte des passagers, des camions et des remorques routières.

Pour les entreprises établies sur l'île de Vancouver, les petites îles du détroit de Georgia et la Sunshine Coast continentale, les services de traversiers sont vitaux pour les affaires et des centaines de collectivités et de familles de la côte ouest du Canada ne pourraient s'en passer.

Les exploitants de traversiers comprennent l'importance de ces routes maritimes ainsi que les conséquences des tempêtes qui immobilisent les traversiers, des problèmes mécaniques ou de la hausse des prix du carburant diesel qui fait grimper les prix du transport et ils sont aussi conscients de l'importance cruciale de l'approvisionnement des collectivités côtières en vivres, matériaux de construction, fournitures médicales et autres marchandises indispensables.

La propulsion au GNL

Pour des raisons autant économiques qu'environnementales, BC Ferries et Seaspans Ferries envisagent aujourd'hui de doter de la propulsion au GNL les nouveaux traversiers qui vont bientôt entrer en service.

Steve Roth, vice-président de Seaspans Ferries, a déclaré au *Maritime Magazine* que les nouveaux traversiers de Seaspans auront des groupes propulsifs bicom bustibles, capables de brûler du diesel ou un mélange diesel-gaz naturel, ce qui réduira les émissions de gaz d'échappement (oxyde d'azote, CO₂, SOx), améliorera la performance et diminuera les coûts de fonctionnement.

Les deux nouveaux traversiers qui devraient entrer en service à l'automne de 2016 seront construits sous contrat par le chantier naval Sedef d'Istanbul en Turquie. S'il est nécessaire d'impartir le contrat à l'extérieur, c'est que le chantier naval complètement rénové de Seaspans à Vancouver est accaparé à temps plein par la construction

of British Columbia" were amalgamated in 1866, Victoria, on the southern tip of Vancouver Island, was somehow handed the title as capital city for the new, larger, colony of British Columbia by the House of Assembly through what some historians claim was sheer trickery.

Clearly, the 70 km trip from Vancouver (Tsawwassen) across the Strait of Georgia and through Active Pass to Victoria is expensive and a major item on the expense accounts of most civil servants, politicians and businessmen who must travel between the Mainland to the capital for business reasons, some by BC Ferries, some by plane and some by helicopter.

These expenses, of course, are either paid by taxpayers or from the bottom lines of companies based in British Columbia, increasing prices to consumers.

However, while the ferries do generate revenue from tourism there is also an added expense that is created by the flow of consumer products that, of necessity, are moved daily from the Mainland to Vancouver Island, mostly by truck.

Both, BC Ferries and Seaspans Corporation operate truck ferries on the marine highways between Vancouver, Victoria and the mid-island city of Nanaimo. Much of it is drop-off ro-ro traffic, with BC Ferries carrying passengers as well as trucks and truck trailers.

To businesses on Vancouver Island, smaller islands in the Strait of Georgia and the Mainland's Sunshine Coast ferries are the lifelines for business and, in turn, for hundreds of communities and families on Canada's West Coast.

Ferry operators understand the importance of these marine highways and the impact of storms that shut down ferry systems, mechanical problems or rising diesel fuel prices that impact fares and the critical importance of freight such as groceries, fuel, building materials and medical supplies needed by coastal communities.

Adding LNG power

For economic and environmental reasons, both BC Ferries and Seaspans Ferries are now looking at adding LNG power to new ferries that will be coming on stream in the near future.

Steve Roth, Vice President, Seaspans Ferries told *Maritime Magazine* that Seaspans's new ferries will have dual fuel capabilities, capable of running on diesel or a diesel/natural gas mix (battery hybrids) that will reduce both exhaust emissions (NOx, CO₂, SOx), improve performance and reduce operating costs.

The two new ferries, scheduled to start coming on stream in the autumn of 2016, will be constructed under contract with Sedef Shipyard, Istanbul, Turkey. The reason for contracting the work out is the fact that Seaspans's completely refurbished shipbuilding facility in Vancouver has a full schedule for its shops, building a variety of non-combat vessels

de navires non destinés au combat pour la Marine royale canadienne et la Garde côtière canadienne.

SPÉCIFICATIONS DES NOUVEAUX TRAVERSISERS DE SEASPAN

Longueur hors tout – 148,9 m
Longueur à la flottaison – 145,2 m
Largeur – 26 m
Creux – 7,0 m
Tirant d'eau maximal – 4,25 m
Vitesse maximale – 16 nœuds
Nombre de remorques – 59
Déplacement maximal – 6 750 tonnes
Type de propulsion – azimutale

Seaspan Ferries possède actuellement trois navires rouliers autopropulsés et quatre ensembles remorqueur-chaland articulés.

«Notre fournisseur de GNL sera juste en face de notre terminal (sur le fleuve Fraser) à l'usine de GNL de Fortis», a déclaré M. Roth.

À l'annonce de l'accord, FortisBC a déclaré vouloir fournir un montant de 5 millions de dollars à titre d'encouragement à l'investissement pour les deux navires en question, décision rendue possible par l'entrée en vigueur du règlement gouvernemental sur la réduction des gaz à effet de serre.

Le ministre de l'Énergie et des Mines, Bill Bennett, a déclaré: «Avec l'expansion de l'usine de GNL Tilbury de FortisBC qui est maintenant commencée, j'espère voir la signature d'autres ententes du genre dans les mois et les années à venir.»

for the Royal Canadian Navy and Canadian Coast Guard a program.

SEASPAN'S NEW FERRY SPECIFICATIONS

Length overall – 148.9 m
Length at water line – 145.2 m
Beam – 26 m
Depth – 7.0 m
Max draft – 4.25 m
Max speed – 16 knots
Number of trailers – 59
Max displacement – 6750 tonnes
Propulsion type – Azimuthing Drives

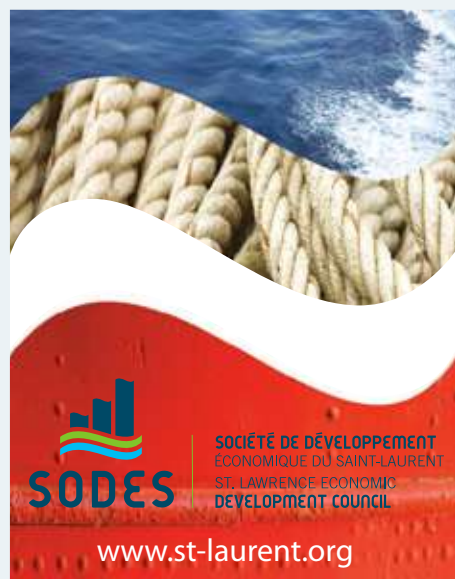
At present Seaspan Ferries operates three ro-ro self propelled vessels and four articulated tug and barge units.

"The supplier for our LNG will be right across the street from our terminal (on the Fraser River) at the Fortis LNG plant," Mr. Roth said.

At the announcement of the agreement, FortisBC said it will provide \$5 million in incentive funding toward the two new vessels, made possible by the creation of the government's Greenhouse Gas Reduction regulation.

Energy and Mines Minister, Bill Bennett, said: "With the expansion of FortisBC's Tilbury LNG facility now underway, I look forward to seeing more agreements like this in the months and years ahead."

To meet increased market demand for LNG, FortisBC recently broke ground on a \$400-million



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!

expansion of its Tilbury LNG facility in Delta which will add 1.1 million gigajoules of LNG storage and approximately 34,000 gigajoules of liquefaction capacity per day. In addition to the Fortis plant, the Municipality of Delta also includes Canada's largest container terminal, Deltaport, the Tsawwassen ferry terminal, Fraser Surrey Docks, Westshore Terminals coal exporting facility and a recently opened Boundary Bay Industrial Park warehouse located at Boundary Bay Airport.

Mr. Roth said growth in the company's ferry operations is closely linked to growth on Vancouver Island which is roughly one percent a year.

He said the arrival of the new dual power ferries will require some modification of Seaspan's terminals both on the island and the Fraser River.

"As a result of the new ferries coming in, we will require the modification of our terminals because the new ferries are longer and beamier than our existing equipment," he said. "It also creates issues at the two Nanaimo terminals, so we're consolidating the operations of those two terminals into Duke Point - so we'll have a larger terminal and newly built facility at Duke Point." 

Pour répondre à la demande accrue de GNL, FortisBC a récemment mis en chantier, au coût de 400 millions de dollars, un projet avant-gardiste d'expansion de son usine de GNL de l'île Tilbury à Delta qui va ajouter 1,1 million de gigajoules de capacité d'entreposage et environ 34 000 gigajoules de capacité de liquéfaction de GNL par jour. En plus de l'usine Fortis, on trouve dans la municipalité de Delta le plus grand terminal à conteneurs du Canada, Deltaport, la gare maritime Tsawwassen, Fraser Surrey Docks, le terminal d'exportation de charbon Westshore Terminals et un terminal récemment inauguré dans le parc industriel de Boundary Bay à l'aéroport de Boundary Bay.

Selon M. Roth, l'expansion des opérations de traversier de la compagnie est étroitement lié à la croissance sur l'île de Vancouver, laquelle est d'environ un pour cent par année.

Il a indiqué que les nouveaux traversiers bicom bustibles obligeraient à modifier les terminaux de Seaspan sur l'île et sur le Fraser. «Les nouveaux traversiers vont nous forcer à adapter nos terminaux parce qu'ils sont plus longs et plus larges que ceux que nous avons actuellement, a-t-il déclaré. Comme il faudrait aussi modifier les deux terminaux de Nanaimo, nous allons regrouper leurs activités à Duke Point, ce qui nécessitera la construction d'un nouveau grand terminal à Duke Point.» 

Call us first!
514-640-3138



**URGENCE
MARINE INC.**

Since 1981...



**24 HOURS
A DAY**



**7 DAYS
A WEEK**



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

• Washing water disposal certificate

URGENCE MARINE INC.

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

Montréal (Québec) H1B 5K1

Fax: 514-640-4509

marine@urgencemarine.com



www.urgencemarine.com



Traverse RDL

The Traverse Rivière-du-Loup Saint-Siméon Ferry on the St. Lawrence River offers full meal service on its crossings from mid-June to mid-September.

Le traversier Rivière-du-Loup-Saint-Siméon sur le Saint-Laurent offre un service complet de restauration à bord de la mi-juin à la mi-septembre.

Canada's ferry operators seek amended criteria to benefit from the New Building Canada Plan

Les exploitants de traversiers réclament la modification des critères d'admissibilité au Nouveau Plan Chantiers Canada

Leo Ryan

L'Association canadienne des opérateurs de traversiers (ACOT) exhortait récemment Infrastructure Canada et le ministre Denis Lebel à modifier le Nouveau Plan Chantiers Canada pour rendre admissibles les projets mixtes de transport de marchandises et de passagers sur courtes distances.

Présenté comme «le plus vaste et le plus long plan fédéral d'infrastructure de l'histoire canadienne», le programme fédéral laisse de côté un segment important du secteur du transport au Canada, affirme l'ACOT.

The Canadian Ferry Operators Association (CFOA) recently urged Infrastructure Canada and Minister Denis Lebel to amend the New Building Canada Plan to permit shortsea projects that combine the transportation of goods and passengers to be eligible for funding.

Presented as the "largest and longest infrastructure plan in our nation's history," the federal programme largely ignores a significant portion of Canada's transportation sector, the ferry association affirmed.

Selon l'Association, cela démontre une méconnaissance des besoins d'infrastructures au Canada.

Les traversiers transportent annuellement 55 millions de passagers partout au pays et ils sont partie intégrante de l'infrastructure du Canada.

À beaucoup d'égards, les traversiers sont indispensables à une foule de Canadiens, soutient l'ACOT, en se fondant sur les arguments suivants:

- **Collectivités isolées.** Dans plusieurs régions isolées, les traversiers sont le seul moyen de transport de marchandises et de personnes ainsi que d'accès à des services médicaux d'urgence.
- **Transport en commun.** Dans bien des endroits du Canada, les traversiers sont intégrés au système de transport en commun municipal et amènent quotidiennement les gens à leur travail et les étudiants à l'école.
- **Création d'emplois.** Les exploitants de traversiers emploient plus de 9 000 personnes au pays. Ils comptent investir plus d'un milliard de dollars d'ici cinq ans pour renouveler ou améliorer leurs flottes, ce qui va créer d'autres emplois.

«Des porte-parole d'Infrastructure Canada ont confirmé que les projets de transport en commun urbain et de transport de marchandises seraient admissibles au financement du Nouveau Plan Chantiers Canada», a indiqué l'ACOT.

«L'exploitation de traversiers principalement axée sur le transport de passagers hors de centres urbains n'aurait pas droit aux fonds du programme, a fait dsavoir l'ACOT. «Nous savons que le transport de marchandises est vital pour notre collectivité, mais le transport de personnes ne peut pas être laissé de côté.»

«Les Canadiens savent bien que les traversiers sont nécessaires au Canada, ils relient collectivités, familles et personnes. Et ces liens ne se terminent pas aux limites de la ville. Les contribuables et les passagers des traversiers ne comprennent pas que le ministre Denis Lebel d'Infrastructure Canada réserve le soutien gouvernemental aux projets intra-urbains et au transport de marchandises.» **M**

According to CFOA, this demonstrates insufficient understanding of Canada's infrastructure needs.

Moving 55 million passengers annually and operating in all corners of our country, the ferry sector is an integral part of Canada's infrastructure.

In many ways, ferries are essential to many Canadians, CFOA said, citing the following factors:

- **Remote Communities.** For some isolated regions, ferries are the only means for transporting goods and people and accessing emergency medical services.
- **Public Transit.** Many ferries in Canada are a component of public transit systems in municipalities, bringing people to work and students to school daily.
- **Job Creation.** Ferry operators employ more than 9,000 people across the country. They plan to invest more than \$1 billion to renew/upgrade their fleets over the next 5 years, creating even more jobs.

“Officials at Infrastructure Canada have confirmed that projects related to urban transit and transportation of goods could be eligible for funding through New Building Canada Plan,” CFOA noted.

“Any ferry operation mainly centered on passengers and located outside of an urban centre would not be eligible for funding through this program. While we understand that the transportation of goods is vital to our community, the transportation of people cannot be ignored,” CFOA stressed.

“Canadians recognize the need for ferries in Canada; they link communities, families and people. And those links don't end at a city's limits. Taxpayers and ferry passengers fail to understand why Infrastructure Canada Minister, Denis Lebel, has limited government support to only projects inside urban centres and that transport goods, exclusively,” the CFOA said. **M**

2015 TRAVERSE

Rivi re-du-Loup
Saint-Simon

Courriel: ferry@traverserdl.com
Tarifs: 418 862-5094
Administration: 418 862-9545

 Retrouvez-nous
sur Facebook

www.traverserdl.com



POUR UNE TRAVERSÉE DE 1^{RE} CLASSE

Vous voyagez dans l'Est du Québec? Profitez du plus beau raccourci à bord du *N.M. Trans-Saint-Laurent*. Une traversée de 65 minutes en compagnie de véritables professionnels qui ont à cœur votre confort et votre sécurité.

- Capacité d'embarquement: 100 véhicules et 399 personnes;
- De 2 à 4 départs par jour à heures fixes, du 2 avril au 3 janvier;
- Embarquement basé selon le rang d'arrivée (aucune réservation acceptée).





Aerial view of Chicago, the great Midwest commercial and intermodal hub which is at the forefront of the region's current economic recovery.

Vue aérienne de Chicago, le grand pôle intermodal et commercial du Midwest qui est le fer de lance de la reprise économique dans la région.

Pour les importateurs et exportateurs, les chemins de fer transcontinentaux, les lignes de navigation, les entreprises de camionnage et plusieurs ports canadiens, le Midwest constitue en permanence une cible prioritaire. C'est encore plus vrai ces jours-ci alors que de nouvelles commandes de fabrication et des ventes d'automobiles records génèrent une croissance économique approchant les 3 % dans des États comme le Minnesota et l'Illinois, qui abritent la puissante plaque tournante multimodale et commerciale qu'est Chicago.

Les statistiques du commerce Canada-Midwest en témoignent. Les échanges bilatéraux dépassent les 200 milliards de dollars par année. Et le Canada représente

For importers and exporters, transcontinental railways, shipping lines, trucking operators and several Canadian ports, the Midwest, at all times, is high up on the radar screen. This is even more so, these days, as new factory orders and record auto sales are sparking economic growth approaching 3% in such states as Minnesota and Illinois, home to the powerful commercial and multimodal hub of Chicago.

The Canada-Midwest trade figures tell part of the story. This bilateral trade exceeds \$200 billion annually. And Canada represents more than one third of the Midwest's annual international trade.

A strategic market targeted by Canadian ports and transportation providers

Un marché stratégique que ciblent les fournisseurs de transport et les ports canadiens

Leo Ryan

plus du tiers du commerce international annuel du Midwest.

Deux milliards de dollars de marchandises franchissent chaque jour le 49^e parallèle, pour une bonne part en provenance ou à destination de la région du Midwest.

«Le Canada est sans contredit le plus important partenaire commercial des États-Unis en général et de la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent en particulier», a déclaré David Ulrich, directeur exécutif de l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent, organisation basée à Chicago. «Le flux de marchandises entre Detroit et Windsor représente à lui seul l'un des

Some \$2 billion worth of goods transit the 49th Parallel each day, with the Midwest region accounting for a significant volume.

“Canada is clearly the most important trading partner with all of the United States, but especially the Great Lakes and St. Lawrence region,” says David Ulrich, Chicago-based Executive Director of the Great Lakes and St. Lawrence Cities Initiative. “The flow of goods between Detroit and Windsor alone is one of the highest traffic corridors for trade in the world. Our economies are interdependent, whether it be goods, services, energy, tourism or many other forms of commerce.”

corridors commerciaux les plus achalandés du monde. Nos économies sont interdépendantes, qu'il s'agisse de biens, de services, d'énergie, de tourisme ou d'une foule d'autres objets de commerce.»

Environ 30 % du commerce total entre le Canada et les États-Unis passe par le corridor Windsor-Détroit. Plus de 8 000 camions traversent quotidiennement le pont Ambassador entre Windsor et Détroit, ce qui crée d'énormes embouteillages. Par bonheur, on vient de franchir le dernier obstacle financier empêchant la construction longtemps retardée d'un second pont international qui va beaucoup alléger la congestion.

La région du Midwest, constituée de 12 États, compte pour le cinquième du PIB des États-Unis. Elle comprend l'Illinois, l'Indiana, l'Iowa, le Kansas, le Michigan, le Minnesota, le Missouri, le Nebraska, le Dakota du Nord et le Dakota du Sud, l'Ohio et le Wisconsin. Le Michigan est le principal partenaire commercial du Canada parmi les États du Midwest.



Tony Boemi of the Port Montreal reports that the Midwest and other markets are all up so far this year.

Selon Tony Boemi du Port de Montréal, le Midwest et les autres marchés sont tous en croissance jusqu'ici cette année.

Grâce à leurs excellentes liaisons intermodales, les ports de Montréal, Halifax et Prince Rupert accueillent un volume substantiel d'échanges conteneurisés, particulièrement avec le Midwest. Si le CP et le CN relient tous deux Montréal au Midwest, seul le CN offre un service de trains à deux niveaux à partir des ports de Halifax et Prince Rupert. Avec l'inauguration récente d'un terminal intermodal à Salaberry-de-Valleyfield, le transporteur étasunien CSX est également entré sur ce marché où la concurrence est vive.

«Le Midwest représente environ 17 % du tonnage conteneurisé global du Port de Montréal», a déclaré au *Maritime Magazine* Tony Boemi, vice-président, Croissance et développement.

About 30% of total Canada-U.S. trade passes through the Windsor-Detroit corridor. And more than 8,000 trucks cross the Ambassador Bridge between Windsor and Detroit every day – causing long line-ups. Fortunately, the last financial hurdle was recently reached to build a long-stalled second international bridge that will considerably alleviate congestion.

Consisting of 12 states, the Midwest region alone accounts for one fifth of U.S. GDP. These are the states of Illinois, Indiana, Iowa, Kansas, Michigan, Minnesota, Missouri, Nebraska, North Dakota, Ohio, South Dakota and Wisconsin. Among the Midwest states, Michigan is Canada's leading trading partner.

Thanks to excellent intermodal links, the ports of Montreal, Halifax and Prince Rupert generate substantial container business in particular with the Midwest. While in the rail sector, CP and Canadian National Railway link Montreal to the Midwest, CN offers the sole direct doublestack service from the ports of Halifax and Prince Rupert. With the recent launching of an intermodal terminal at Salaberry-de-Valleyfield, U.S. carrier CSX has also entered an increasingly competitive market.

“For the Port of Montreal, the Midwest represents about 17% of our overall container tonnage,” Tony Boemi, Vice-President of Growth and Development, told *Maritime Magazine*.

In 2014, this translated into 2.1 million tonnes out of total of 12.6 million tonnes (1.4m TEUs) in container cargo. Automotive products constitute the big volume export items to Europe, while pharmaceuticals and machinery dominate the import shipments from Europe.

Despite the harsh winter and heavy ice conditions on the St. Lawrence River, Mr. Boemi said the growth pattern was continuing in the early months of 2015. “All our markets our up, including in the Midwest. With the low Canadian dollar, exports are increasing to Europe, the Mediterranean and Asia.”

In January, Canada's biggest port in the North Atlantic trade received funding of nearly \$44 million in support of infrastructure development projects estimated at \$132 million for boosting cargo-handling capacity, deepening vessel berths, and improving truck traffic flows.

In March, the port's position was further consolidated when a Canadian consortium led by Fiera Axium Infrastructure announced the purchase of Montreal Gateway Terminals – largest container operator in Montreal – from Morgan Stanley Infrastructure Partners.

“These are local players with a long-term perspective and a commitment to regional economic development,” commented MGT chief executive Michael Fratianni.

A prominent player among trucking firms serving the Port of Montreal, is Groupe Robert, whose fleet of 1,250 tractors and 3,500 trailers covers all of North America. Quebec and Ontario are the principal short-haul markets, but the company's reach extends to such Midwest states as Illinois, Michigan, Ohio, Pennsylvania and Indiana. It combines marine container transport



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



CN freight train pictured here in Iowa as part of the Canadian railway's substantial network in the Midwest region.

Le train de marchandises du CN que l'on voit ici en Iowa fait partie de l'important réseau de la compagnie dans le Midwest.

En 2014, cela représentait 2,1 millions sur un total de 12,6 millions de tonnes (1,4 M EVP) de fret conteneurisé. Les produits automobiles forment le gros des exportations vers l'Europe, tandis que les produits pharmaceutiques et les machines prédominent dans les importations.

Selon M. Boemi, malgré l'hiver rigoureux et les conditions de glace difficiles sur le Saint-Laurent, la croissance a persisté dans les premiers mois de 2015. «On enregistre des augmentations sur tous nos marchés, y compris le Midwest. La faiblesse du dollar canadien stimule les exportations vers l'Europe, la région méditerranéenne et l'Asie.»

En janvier, le principal port du Canada pour le commerce via l'Atlantique Nord a reçu une subvention de près de 44 millions de dollars pour des projets d'expansion de ses infrastructures évalués à 132 millions de dollars qui vont permettre d'augmenter la capacité de manutention de fret, de draguer les postes d'amarrage et d'améliorer la fluidité de la circulation des camions.

En mars, la position du Port a été consolidée quand un consortium canadien dirigé par Fiera Axiom Infrastructure de Montréal a annoncé que Morgan Stanley Infrastructure Partners lui avait cédé la société Terminals Montréal Gateway (TMG) – le plus gros exploitant de terminaux à conteneurs de Montréal.

«Il s'agit d'acteurs locaux qui ont une vision à long terme et se préoccupent du développement économique régional», a commenté Michael Fratianni, chef de la direction de TMG.

Le Groupe Robert, dont les 1 250 tracteurs et 3 500 remorques routières sillonnent toute l'Amérique du Nord, est un acteur dominant parmi les entreprises de camionnage qui desservent le Port de Montréal. Le Québec et l'Ontario sont les principaux marchés à courte distance, mais la compagnie dessert aussi des États du Midwest comme l'Illinois, le Michigan,

with TruckLoad (TL) and Less-than-TruckLoad (LTL) services.

“We handle about 50% of the imports coming from Europe to Montreal,” Gilbert Duquette, Vice-President Sales and Business Development, told *Maritime Magazine*. “Because of the weak Canadian dollar, we expect to handle more freight to the United States than last year.”

“Generally speaking, Midwest cargo represents about 12% of containerized exports through the Port of Halifax and, in recent years, about 22% of containerized imports,” indicated George Malec, Vice-President Business Development and Operations of the Halifax Port Authority. Last year, the Nova Scotia port handled a total of 400,000 TEUs of container cargo.

A current major focus, stressed Mr. Malec, is to develop a stronger distribution network. “This is supported by over \$100 million in infrastructure investment since 2011 that is being used to develop trade. We see opportunities on the horizon with CETA (Canada-European Union free trade agreement) and the overall move to larger vessels.”

Prince Rupert eyes increased penetration

The Port of Prince Rupert is Canada's second largest west coast Port, and the closest North American port to Asia. Its deep natural harbour is capable of handling the world's largest ships, and the direct connection to CN's North American rail network offers extensive reach across the continent including key natural resource, manufacturing and distribution centres.

Within Prince Rupert's port complex is the Fairview Container Terminal. In the seven years since its conversion from a struggling breakbulk handling operation in 2007, traffic through Prince Rupert's Fairview Container Terminal has grown at the fastest pace of any such terminal in North America. In 2014, the terminal handled almost 620,000 TEUs, an increase of 12 per cent over 2013 volumes. Fairview's current container-hand-



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





Groupe Robert

A major regular presence at the Port of Montreal, Groupe Robert anticipates trucking increased freight volume with the United States.

Très présent de façon régulière dans le port de Montréal, le Groupe Robert prévoit que ses camions vont transporter plus de marchandises en provenance et à destination des États-Unis.

l'Ohio, la Pennsylvanie et l'Indiana. Elle offre aussi bien le transport maritime de conteneurs que du transport par camion de charges complètes et de charges partielles.

«Nous manutentionnons environ 50 % des importations qui arrivent d'Europe à Montréal», a déclaré au *Maritime Magazine* Gilbert Duquette, vice-président aux Ventes et au Développement des affaires. «En raison de la faiblesse du dollar canadien, nous nous attendons à manutentionner plus de fret destiné aux États-Unis que l'an dernier.»

«En général, les marchandises du Midwest représentent quelque 12 % des exportations conteneurisées qui transitent par le Port de Halifax et, ces dernières années, 22 % environ des importations conteneurisées», a indiqué George Malec, VP, Développement commercial et Exploitation à l'Administration portuaire de Halifax. L'an dernier, ce port de la Nouvelle-Écosse a manutentionné au total 400 000 EVP de fret conteneurisé.

Une des priorités courantes, selon M. Malec, c'est de développer un solide réseau de distribution. «Dans ce but, nous avons investi depuis 2011 plus de 100 millions de dollars dans les infrastructures afin de développer le commerce. Nous pensons que l'avenir est prometteur à cause de l'AECG (accord de libre-échange entre le Canada et l'Union européenne) et de l'entrée en service de navires de plus en plus gros.»

Prince Rupert veut augmenter sa pénétration

Le Port de Prince Rupert est le deuxième plus grand port de la côte ouest du Canada et le port nord-américain

ling capacity is approximately 850,000 TEUs annually.

Approximately 60% of the imported goods through Fairview Container Terminal are bound for the Midwest.

“In 2014 that equated to 240,000 TEUs destined for markets like Chicago and beyond to Memphis, carrying a range of high-value consumer goods,” noted Shaun Stevenson, the port's Vice-President of Trade Development.

The Midwest also plays an important role in Prince Rupert's containerized export volumes. While domestic lumber and forestry products from British Columbia are the leading export through Fairview Container Terminal, nearly 40% of Fairview's containerized exports originate from the Midwest. The majority of these containers are stuffed with agri-food products like distilled dry grains, soy products and other specialty crops.

“A recently announced \$200-million expansion plan will accommodate future growth in container traffic to and from key markets and distribution centres in the Midwest,” said Don Krusel, President and CEO of the Prince Rupert Port Authority. “The newly expanded Fairview Container Terminal will have an annual capacity for 1.3 million TEUs once completed in mid-2017.”

CN significantly expands its regional presence

Speaking in Chicago recently to Midwest rail shippers, Claude Mongeau, CN President and CEO, said today's CN's substantial investments in its U.S. Midwest operations, particularly the former Elgin, Joliet and

le plus proche de l'Asie. Son havre naturel en eau profonde peut accueillir les plus grands navires du monde et le réseau ferré nord-américain du CN auquel il est directement raccordé conduit loin à l'intérieur du continent, y compris à des centres de fabrication et de distribution et à des ressources naturelles clés.

On trouve dans le port de Prince Rupert le terminal à conteneurs Fairview. Au cours des sept années écoulées depuis la conversion en 2007 de cet ancien terminal de manutention de divers en difficulté, le terminal à conteneurs Fairview de Prince Rupert a connu une augmentation du trafic plus rapide que tout autre terminal d'Amérique du Nord. En 2014, on y a manutentionné près de 620 000 EVP, 12 % de plus qu'en 2013. La capacité de manutention annuelle de Fairview est actuellement d'environ 850 000 EVP.

Quelque 60 % des marchandises importées qui transitent par le terminal à conteneurs Fairview sont destinées au Midwest.

«En 2014, cela équivalait à 240 000 EVP de biens de consommation à valeur élevée destinés à des marchés comme Chicago et jusqu'à Memphis», a noté Shaun Stevenson, VP du Développement commercial du Port.

Le Midwest tient aussi une place importante pour les volumes d'exportations conteneurisées à Prince Rupert. La majeure partie des exportations expédiées par le terminal à conteneurs Fairview est constituée de bois de sciage et de produits forestiers locaux de la Colombie-Britannique, et 40 % des exportations conteneurisées via Fairview proviennent du Midwest. La majorité de ces conteneurs sont remplis de produits agroalimentaires comme des grains distillés à sec, des produits de soja et d'autres cultures spéciales.

«Un plan d'expansion de 200 millions de dollars récemment annoncé permettra de répondre à la croissance future du trafic conteneurisé en provenance et à destination de centres de distribution et de marchés clés du Midwest », a déclaré Don Krusel, PDG de l'Administration portuaire de Prince Rupert. «Quand les travaux d'agrandissement seront achevés au milieu de 2017, le terminal à conteneurs Fairview aura une capacité annuelle de 1,3 million d'EVP.»

Le CN accroît de façon importante sa présence régionale

Au cours d'une allocution récente à Chicago devant des expéditeurs ferroviaires du Midwest, le PDG du CN, Claude Mongeau, a déclaré que les sommes considérables investies par le CN dans ses opérations du Midwest des États-Unis, spécialement dans l'ex-Elgin, Joliet et Eastern Railway (EJ&E), permettent de maintenir la fluidité dans le réseau et aident le chemin de fer à répondre à la demande accrue de services marchandises tout en libérant de la capacité ferroviaire pour les autres chemins de fer dans Chicago.

La présence substantielle du CN dans le Midwest découle d'une série d'acquisitions et d'investissements qui lui ont permis d'étendre son réseau au sud, au nord et à l'ouest de Chicago, de même qu'autour de la ville. Le CN a investi depuis cinq ans plus d'un milliard de dollars dans ses opérations du Midwest.

KVH INDUSTRIES
MINI-VSAT
BROADBAND

Experience the Power of One Découvrez la puissance du Numéro 1



Hardware

TracPhone® Vip-series – award-winning SATCOM systems with built-in network management

Matériel

La série TracPhone et le service associé Mini-Vsat Broadband – Gagnant du prix SATCOM utilisant la modulation à spectre étalé, technologie sophistiquée. Innovante, rapide et fiable pour la navigation Internet, la gestion de courriels, l'accès sécurisé aux réseaux d'entreprises ou le partage de fichiers.

DELIVERED BY
KVH
IP-MobileCast

Content Delivery

IP-MobileCast – a unique multicasting service that delivers content directly to your vessel

Diffusion de contenu

IP-MobileCast – un service de multidiffusion unique qui fournit des contenus directement au navire

Only one company delivers one integrated end-to-end solution. Une seule société vous offre une solution intégrée complète.

Rich Content

Licensed news, sports, movies, TV, and music, plus training, weather, and charts, delivered to onboard devices

Riche Contenu

Actualités, sport, cinéma, télévision, musique, conditions météorologiques et formation en ligne. Tout cela livré à bord



Connectivity

mini-VSAT Broadband – the No. 1 maritime VSAT network offers global coverage

Connectivité

mini-VSAT à large bande – Le réseau VSAT maritime numéro 1 vous offre une couverture mondiale riche en contenu multimédias

Connectivity and Content

Giving you the power to deliver the bandwidth your operations demand, keep your crew happy, and manage your budget... all at the same time.

Connectivité et contenu

Donnez-vous le pouvoir de fournir un bande passante rapide pour vos opérations en gérant votre budget tout en rendant votre équipage heureux.

Learn more about industry-leading VSAT, training, weather, charts, and entertainment at:

Pour en savoir plus sur nos services, formation, conditions météorologiques VSAT, Cartographie et plate-forme de divertissement :

Esterline

CMC Electronics

navcommsales@cmcelectronics.ca

www.cmcmarineelectronics.ca

1-800-565-2099

Le CN emploie aujourd'hui 5 400 personnes dans le Midwest, dont environ 1 400 vivent et travaillent dans la région de Chicago. Comme à peu près 25 % de son trafic marchandises touche la ville de Chicago, le CN se concentre sur l'efficacité du réseau et le service à la clientèle et il privilégie une collaboration étroite avec d'autres transporteurs de marchandises et de passagers.

Selon M. Mongeau, l'acquisition de l'EJ&E en 2009 a transformé les opérations du CN dans cette plaque tournante nord-américaine des affaires. La solution EJ&E permet un raccordement sans coupure avec les cinq lignes ferroviaires du CN qui pénètrent dans Chicago ainsi que d'éviter les corridors ferroviaires intra-urbains congestionnés. Il s'agit d'un avantage évident pour le CN, mais cela permet aussi de libérer de la capacité pour d'autres transporteurs de la Belt Railway de Chicago et de l'Indiana Harbor Belt – ce qui profite à l'ensemble du réseau ferroviaire du Grand Chicago.

Pour M. Mongeau, le «J» aide le CN à faire face à l'augmentation du trafic qui a été rapide dans toutes les unités fonctionnelles depuis cinq ans tant au Canada qu'aux États-Unis. «Presque 30 % des tonnes-milles payantes du CN sont aux États-Unis, de sorte que ce pays est clairement un marché important pour le CN.»

«Le trafic frontalier entre les États-Unis et le Canada est aussi un marché important pour le CN – le trafic vers le nord a connu une croissance plus rapide que le fret vers

Eastern Railway (EJ&E), are keeping its network fluid, helping the railroad accommodate increased demand for its freight services, and freeing up rail capacity inside Chicago for other railroads.

CN's substantial presence in the U.S. Midwest follows a series of acquisitions and investments that have extended its network reach south, north and west of Chicago, as well as around the city. In the past five years, CN has invested well over one billion dollars in its Midwest operations.

CN today has 5,400 employees in the Midwest, roughly 1,400 of whom live and work in the Chicago region. With roughly 25 per cent of its freight traffic touching the city, CN's Chicago focus is on network efficiencies, close collaboration with other freight and passenger carriers, and delivering solid customer service.

Mr. Mongeau said the acquisition of the EJ&E in 2009 "has transformed our operations in North America's business rail hub. The EJ&E solution allows us to seamlessly connect our five rail lines entering Chicago and to avoid congested inner city rail corridors. This is a clear gain for CN, but it also frees up capacity for other carriers on the Belt Railway of Chicago and Indiana Harbor Belt - a benefit for the entire greater Chicago rail network."

Mr. Mongeau said the "J" is helping CN accommodate rising traffic, which has been growing



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

Dilts Piston Hydraulics Inc.

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

Serving the Hydraulic needs of the Marine industry since 1988



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

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



Visit us on-line

strongly across all business units for the past five years in both Canada and the United States. "Almost 30 per cent of CN's revenue ton-miles are in the United States, so the U.S. is clearly an important market for CN."

"Transborder U.S.-Canada traffic is also a major market for CN - our northbound traffic has grown faster than southbound freight over the past five years. As such, we play an important role in moving U.S. exports to both Canada and offshore destinations."

For its part, Canadian Pacific's network serves such Midwest centres as Chicago, Minneapolis, Duluth and Detroit.

Shipping lines cover the market

Meanwhile, vessels from Algoma Central Corporation and Canada Steamships Line call regularly at Midwest Great Lakes ports as does the fleet of Lower Lakes Towing.

Montreal-based Fednav's FALLine has for more than five decades been providing direct liner service between Northern Europe, St. Lawrence and Great Lakes ports.

And the number of foreign-flag operators engaged in the region's trades is rising. They include Polsteam, Canfornav, Wagenborg and Amsterdam's Spliethoff Group which this spring has doubled its Cleveland Europe Express liner container/breakbulk service to two calls monthly. 

le sud depuis cinq ans. Le CN joue un rôle important pour le transport des exportations étasuniennes vers le Canada et les destinations outre-mer.»

Quant à lui, le réseau du Canadien Pacifique dessert des centres du Midwest comme Chicago, Minneapolis, Duluth et Detroit.

Des lignes maritimes desservent le marché

Par ailleurs, les navires d'Algoma Central Corporation et de CSL comme ceux de Lower Lakes Towing font régulièrement escale dans des ports de la région du Midwest des Grands Lacs.

FALLine de la montréalaise Fednav offre depuis une cinquantaine d'années un service régulier direct entre le nord de l'Europe, le Saint-Laurent et les ports des Grands Lacs.

De plus, le nombre d'armateurs étrangers qui commercent dans la région est en hausse. Pensons ici entre autres à Polsteam, Canfornav, Wagenborg et au Groupe Spliethoff d'Amsterdam qui a doublé ce printemps la fréquence de son service régulier de transport de divers et de conteneurs, le Cleveland Europe Express, qui offre maintenant deux escales par mois. 



**Merci à nos partenaires
pour leur inestimable contribution
au succès de l'événement
du 26 mars 2015!**

Partenaire prestige et présentateur officiel



Partenaires or



Partenaires argent



Partenaires bronze



Partenaire média



Bienvenue à bord!
est organisé par le
**Comité sectoriel de
main-d'œuvre de
l'industrie maritime**
www.csmoim.qc.ca



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

Avec la participation
financière de la
**Commission des
partenaires du
marché du travail**





Aerial view of the Port of Milwaukee which had a banner year in steel shipments in 2014.

Vue à vol d'oiseau du port de Milwaukee qui a connu une année exceptionnelle pour les cargaisons d'acier en 2014.

MIDWEST FOCUS

Surging steel imports the big story at U.S. ports

PLEINS FEUX SUR LE MIDWEST

Fait marquant dans les ports des É.-U.: la forte augmentation des importations d'acier

Bill Beck

Cinq ans après les bas-fonds économiques de la «Grande récession», les États du Midwest riverains des Grands Lacs sont en pleine relance. Le taux de chômage est revenu aux niveaux pré-récession, les ventes d'automobiles sont les meilleures depuis le début des années 2000 et les marchés immobiliers sont florissants de Duluth-Superior à Oswego.

Five years after the bottom of the economy of the Great Recession, the Great Lakes states in the U.S. Midwest are well on their way to recovery. Unemployment rates are back to pre-recession levels, automotive sales are the best they've been since the early 2000s, and housing markets from Duluth-Superior to Oswego are strong.



Ports of Indiana

*Fednav's **Federal Nakagawa** entering the Port of Burns Harbor with a large load of steel from Europe.*

Le **Federal Nakagawa** de Fednav entre dans le port de Burns Harbor avec un gros chargement d'acier provenant d'Europe.

Les ports étasuniens des Grands Lacs ont accueilli des volumes records de fret en 2014 et prévoient des résultats comparables en 2015. Une poussée des expéditions à l'été et à l'automne a permis aux ports de rattraper le retard causé par le début tardif de la saison de navigation. On craignait que la couverture de glace sur les cinq Grands Lacs ne retarde encore cette année le début de la navigation, mais on a connu dans les 10 premiers jours de mars des températures dépassant les 60 degrés aussi loin au nord que la rive nord du lac Supérieur, ce qui permettait aux milieux maritimes d'espérer une fonte rapide des glaces avant la fin du mois.

Il y a toutefois un secteur de l'économie de la région étasunienne des Grands Lacs pour qui les nouvelles ne sont pas aussi bonnes. L'industrie régionale du fer et de l'acier souffre de la force de la devise américaine qui n'a pas atteint pareils sommets depuis près de 15 ans. Début mars, le dollar continuait de grimper par rapport à presque toutes les devises du monde et il approchait de la parité avec l'euro pour la première fois depuis 2003.

La force du dollar, associée à la surcapacité mondiale de production de fer et d'acier, exerçait des pressions sans précédent sur les prix des produits de base. Les prix mondiaux du minerai de fer ont plongé de plus de la moitié depuis le troisième trimestre de 2014 et les prix de l'acier marchand des États-Unis ont commencé à chuter, les aciéries cherchant à égaler la concurrence étrangère. Depuis le

Ports across the U.S. Great Lakes reported cargo records in 2014 and expecting similar results in the 2015 season. Last year's navigation season on the Great Lakes got off to a late start, but a surge of shipments through the summer and fall allowed ports to post strong results. Ice across all five Great Lakes was expected to impede the start of shipping again this year, but temperatures in the 60s as far north as the North Shore of Lake Superior during the first 10 days of March had many in the maritime commerce community hoping for a quick ice-out by the end of the month.

One sector of the U.S. Great Lakes economy, however, has not been sharing in the positive economic news. The region's iron and steel industry is struggling with a U.S. dollar that has not been at such strong levels in nearly 15 years. In early March, the dollar continued its climb against just about every world currency, nearing parity with the Euro for the first time since 2003.

The strong dollar, coupled with global overcapacity of iron and steel, has put unprecedented pressure on commodity prices. Global iron ore prices have plummeted by more than half since the third quarter of 2014, and prices for U.S. finished steel have started to come down sharply as steelmakers move to meet foreign competition. Since the first of

Premier de l'an, la ferraille – autre matière première importante de nos aciéries – a baissé de plus de 150 \$ la tonne et ne vaut plus que la moitié de son prix de la fin de 2014.

Un dollar fort encourage la consommation d'acier étranger. L'acier marchand et les brames d'acier importés occupaient, aux États-Unis en 2014, 28 % du marché; en janvier, cette part avait grimpé à 33 % de la consommation américaine.

L'augmentation rapide des importations d'acier marchand et de brames d'acier dans les derniers mois a commencé à faire très mal aux producteurs d'acier étasuniens. L'American Iron & Steel Institute (AISI) et la Steel Manufacturers Association (SMA) soulignent toutes deux que la surabondance croissante d'acier marchand d'outre-mer qui arrive aux États-Unis représente une menace réelle pour leurs membres. Et toute chute de production des aciéries étasuniennes se traduira par une baisse correspondante de la demande de minerai de fer produit au pays.

C'est déjà ce que l'on voit dans la région riche en fer du Mesabi Range au Minnesota. En février, Magnetation, jeune compagnie qui traite des fines de minerai naturel dans l'Iron Range, a annoncé qu'elle fermait son usine n° 1 près de Keewatin au Minnesota, mettant en chômage 49 travailleurs. En mars, US Steel a fermé pour une durée indéterminée son usine de traitement de taconite Keetac à Keewatin, mettant à pied plus de 400 travailleurs. La production annuelle de Keetac est de 6 millions de tonnes de boulettes de taconite et elle est entièrement consommée par les aciéries du Midwest. La perte des six millions de tonnes produites à Keetac devrait se traduire par une baisse d'environ 15 % des 40 millions de tonnes de boulettes transportées chaque année depuis les districts ferri-fères du Minnesota et du Michigan vers les aciéries étasuniennes de l'extrémité inférieure des Grands Lacs.

Les aciéries et les hauts fourneaux du nord de l'Indiana et de l'est de l'Iowa tournent aussi au ralenti pour tenter d'ajuster la production à la consommation.

Les ports des Grands Lacs par où transitent les marchandises et l'acier importés d'Europe ont connu une année record. «Ce fut une année extraordinaire, merci à nos sociétés portuaires ainsi qu'aux aciéries et aux entreprises qui utilisent notre port», a déclaré Rich Cooper, PDG des Ports of Indiana. Le Port d'Indiana-Burns Harbor – l'un des trois ports qui relèvent de M. Cooper – a manutentionné en 2014 plus de cargaisons que n'importe quelle autre année depuis l'ouverture de ce port du lac Michigan en 1970. «L'acier destiné au secteur manufacturier a été un facteur clé de la croissance du trafic. En 2013, le Port a manutentionné son volume d'acier le plus élevé depuis 2006, il a doublé ce total en 2014 et avec la force persistante du dollar, il est légitimement permis de croire que les cargaisons d'acier importé vont continuer d'augmenter pendant la saison de navigation 2015.»

D'autres ports des Grands Lacs ont profité de l'augmentation spectaculaire de l'entrée de cargaisons d'acier marchand. Le Port de Milwaukee a rapporté des volumes totaux d'acier parmi les plus élevés des dernières décennies. Au Port de Toledo-Lucas County, les importations de sel, d'acier et de fonte brute d'outre-mer ont afflué avec régula-

the year, ferrous scrap – another major feedstock for domestic steelmakers – has dropped more than \$150 a ton, about half what it was late last year.

The strong dollar encourages the consumption of foreign steel. Finished steel and steel slabs accounted for 28 percent of market share in the U.S. in 2014; in January, that number jumped to 33 percent of U.S. consumption.

The surge of imported finished steel and slabs in recent months has begun to take away business from domestic steel producers. Both the American Iron & Steel Institute (AISI) and the Steel Manufacturers Association (SMA) are pointing out that the growing glut of finished steel coming into the U.S. from overseas is a real threat to their members. And any drop in production by U.S. mills will mean a corresponding drop in demand for domestically-sourced iron ore.

That's already happening on the iron rich Mesabi Range of Minnesota. In February, Magnetation, a start-up company that is processing natural ore fines on the Iron Range, announced it was closing its Plant No. 1 near Keewatin, Minnesota, idling 49 workers. In March, US Steel indefinitely closed its Keetac taconite processing plant at Keewatin, laying off more than 400 workers. Keetac's annual production is 6 million tons of taconite pellets, all of which are consumed by steelmakers in the Midwest. The six million tons produced at Keetac would translate into a drop of about 15 percent of the 40 million tons of pellets hauled each year from the Minnesota and Michigan iron ranges to U.S. steelmakers on the lower end of the Great Lakes.

Steel mills and blast furnaces from northern Indiana to eastern Iowa are also idling operations in an attempt to match capacity with consumption.

Great Lakes ports that are handling inbound steel and import cargoes from Europe have been enjoying a banner year. "It was a terrific year thanks to our port companies, steelmakers and businesses that use our port," said Rich Cooper, CEO for the Ports of Indiana. The Port of Indiana-Burns Harbor – one of three that Cooper oversees – handled more shipments in 2014 than in any year since the port on Lake Michigan opened in 1970. "Steel going into the manufacturing sector was a key driver for the increase in the port's shipments. In 2013, the port handled its highest volume of steel shipments since 2006; it doubled that performance in 2014, and with the continuing strong dollar, there's little reason to suppose import steel shipments won't increase again during the 2015 navigation season."

Other Great Lakes ports benefited from the dramatic increase in inbound finished steel shipments. The Port of Milwaukee reported one of the highest tonnage of steel shipments in recent decades. At the Port of Toledo-Lucas County, import of salt, steel and pig iron from overseas arrived with regularity throughout the 2014 season. The Detroit/Wayne County Port Authority noted strong late season inbound shipments of steel and aluminum products. The Port of Oswego



Port of Cleveland

The Fortunagracht of Dutch carrier Spliethoff, which can accommodate container and general cargo, is pictured here unloading last year at the Port of Cleveland.

La photo montre le Fortunagracht de l'armement néerlandais Spliethoff, qui peut transporter des conteneurs et des marchandises diverses, en train de décharger sa cargaison l'an dernier au port de Cleveland.

rité pendant toute la saison 2014. La Detroit/Wayne County Port Authority a noté l'arrivée en fin de saison de grandes quantités de produits d'aluminium et d'acier. Le Port d'Oswego a également manutentionné un volume bien plus considérable de produits d'aluminium ouvrés arrivant d'outre-mer.

Spliethoff ajoute une 2^e escale au service Cleveland-Europe Express

Les milieux maritimes des Grands Lacs surveillent de près au Port de Cleveland un partenariat novateur entre ce port du lac Érié et le Groupe Spliethoff d'Amsterdam. En avril 2014, le Port et Spliethoff ont inauguré le premier service express de lignes régulières à horaire fixe entre les Grands Lacs et l'Europe.

Le PDG du Port, William D. Friedman, a déclaré: «La mise en route du service a été difficile, mais nous nous y attendions.» À sa première saison complète, le partenariat a rapporté des pertes de 3 millions de dollars, presque cinq fois plus que les prévisions. Les partenaires ont pourtant décidé de doubler la mise et d'ajouter une deuxième escale mensuelle au service dès l'ouverture du réseau Voie maritime du Saint-Laurent-Grands Lacs le 2 avril 2015.

Compte tenu des possibilités d'augmentation du trafic du fret en 2015, l'entreprise peut encore rapporter des dividendes. Le *Cleveland Plain Dealer* a souligné dans un éditorial: «Friedman et son équipe amènent le Port en eaux inconnues. Et qui peut savoir avec certitude ce que l'avenir nous réserve?» **M**

also handled a much larger volume of inbound finished aluminum from overseas.

Spliethoff adds 2nd call to Cleveland-Europe Express service

At the Port of Cleveland, an innovative partnership between the Lake Erie port and Amsterdam-based Spliethoff Group is being watched closely by the Great Lakes maritime community. In April, 2014, the port and Spliethoff launched the Great Lakes' only regularly scheduled express liner service to Europe.

Port President & CEO William D. Friedman said "launching the liner service has been challenging, but we knew that when starting." In its first full season, the partnership reportedly lost \$3 million, nearly five times what had been initially projected. But the partners have doubled down on the concept, expanding the liner service from one to two port calls a month, effective with the 2015 opening of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system on April 2.

With the potential for increased inbound cargo in 2015, the venture may pay dividends yet. In an editorial, the *Cleveland Plain Dealer* pointed out: "Friedman and his crew are taking the port into uncharted waters. And that may be exactly where the future is." **M**

PROJECT CARGO

Some bright spots in difficult market outlook

CARGAISONS SPÉCIALES

Quelques aspects encourageants dans un marché aux perspectives plutôt sombres

Kathlyn Horibe

*Photo shows the first cargo moved through Richmond Terminals
at the Port of Halifax following redevelopment.*

La photo montre la première cargaison manutentionnée aux
terminaux Richmond du port de Halifax après le réaménagement.

Avec la dégringolade du prix du baril de pétrole à 45 \$ en mars, l'année s'annonce difficile pour le marché des colis lourds et des cargaisons spéciales. La baisse de 50 % en un an a forcé la Petroleum Services Association of Canada (PSAC) à ramener ses prévisions pour 2015 à 7 650 puits forés, une baisse de 24 % par rapport à octobre 2014.

«L'effondrement des prix du pétrole des dernières semaines semble là pour durer», a déclaré Mark Salkeld, président et chef de la direction de la PSAC. «La correction [des prévisions] a créé une onde de choc qui s'est propagée dans tout le Canada. Notre industrie n'est pas la seule à en souffrir. Une pression énorme s'exerce sur les compagnies de services pour qu'elles réduisent leurs frais malgré leurs marges minimales.»

Dans *Hellenic Shipping News*, Justin Archard écrit: «[...] il est difficile de prédire à quel point le choc pétro-

With oil prices tumbling to \$45 a barrel in March, it could be a tough year ahead globally for the heavy life/project cargo market. The 50% drop in a year forced the Petroleum Services Association of Canada (PSAC) to revise its 2015 forecast to 7,650 wells drilled, a 24% decrease from October 2014.

“The rapid decline of oil prices over recent weeks is taking hold,” said Mark Salkeld, PSAC president and CEO. “The impacts of the current downturn (in forecast) have sent ripple effects throughout Canada, this is not just effecting our industry negatively. There is enormous pressure on services companies to cut costs even in the face of slim margins.”

In *Hellenic Shipping News*, Justin Archard wrote “...it is hard to say whether or not the oil price shock will have a sting in its tail....uncertainty remains as the only constant and will, in my view, continue to damp-





lier sera dommageable [...] l'incertitude demeure la seule constante et, selon moi, elle va continuer de décourager le financement des projets d'immobilisation et des navires dans le segment du transport polyvalent et de cargaisons spéciales.» Justin Archard est administrateur délégué, Asie-Pacifique et Océanie, chez SAL Heavy Lift Singapore Pte Ltd.

Brent Kinnaird, directeur du Marketing chez McKeil Marine, a déclaré: «Cette année, nous prévoyons que le marché sera déprimé pour les colis lourds ainsi que dans l'offshore et l'exploitation des sables bitumineux. Cela s'explique principalement par le prix du pétrole et le coût des matières premières comme le nickel, le zinc, l'aluminium, le cuivre – tout ce qui touche l'exploitation minière.» McKeil Marine est une entreprise familiale active sur les Grands Lacs, le Saint-Laurent, la côte Est et dans l'Arctique canadien.

en investment in capital projects and ships in the MPV/project carrier segment.” Archard is managing director, Asia Pacific and Oceania, SAL Heavy Lift Singapore Pte Ltd.

Brent Kinnaird, Marketing Manager, McKeil Marine, said, “This year, we foresee challenges in heavy lift in the offshore market and oil sands projects. The main reasons are oil prices and the cost of commodities such as nickel, zinc, aluminum, copper—all related to mining.” The family-owned and operated business operates throughout the Great Lakes, St. Lawrence River, the east coast and Canadian Arctic.

Hard hit by collapsing oil prices have been Kitimat's LNG projects. Only three of a “probable” 14 mega-developments were given the green light by the province. Shell's joint venture LNG Canada project is forecast to start up by 2021, Chevron/Woodside Petroleum by 2023

Les projets de GNL à Kitimat sont parmi ceux que l'effondrement des prix du pétrole a durement touchés. Trois mégaprojets de développement seulement sur 14 «probables» ont reçu le feu vert de la province. LNG Canada, coentreprise de Shell, devrait démarrer en 2021, Chevron/Woodside Petroleum, en 2023 et le gazoduc Pacific Trail de Chevron/Apache, en 2024. Deux petits projets iront aussi de l'avant, Douglas Channel, une entreprise belge-franco-japonaise, et Woodfibre du groupe indonésien RGE.

Sur une note plus réjouissante, le producteur aurifère québécois Mines Richmond, après avoir levé de nouveaux capitaux, va intensifier l'exploration à sa mine Island Gold du nord de l'Ontario. Mines Richmond a deux mines plus petites qui sont en production dans le nord-ouest du Québec. La situation semble encourageante dans le Nord également à cause de la croissance des investissements dans le secteur minier.

Selon la note de conjoncture de l'automne 2014 du Conference Board of Canada, la croissance économique au Nunavut, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Yukon va augmenter à 5,3 % cette année. «Les analyses de rentabilité de nombreux projets miniers dans le Nord demeurent favorables pour le moyen et le long terme», a déclaré Marie-Christine Bernard, directrice associée, Prévisions provinciales et territoriales.

Dans le Canada atlantique, l'avenir est prometteur grâce à trois mégaprojets manufacturiers, miniers et d'exploitation pétrolière et gazière en mer et sur terre qui sont assortis localement d'investissements dans les réseaux de transport, l'infrastructure et les biens commerciaux.

En ce qui concerne l'énergie éolienne, il y a eu en 2014 une augmentation de 44 % des installations après quelques années difficiles. Le Global Wind Energy Council prévoit une croissance cumulative moyenne de 12 à 14 % de 2015 à 2018. L'an dernier, le Canada a établi un nouveau record de 1 871 mégawatts alors que le marché étasunien récupérait avec 4 854 mégawatts après le «nadir de 2013».

La côte du Pacifique

Grâce au développement des ressources naturelles, Port Metro Vancouver a manutentionné en 2014 1,5 million de tonnes métriques de cargaisons spéciales, contre 1,07 million l'année précédente, un bond de 40,2 %. Ces cargaisons venues principalement de Chine, du Japon et de Corée étaient destinées à de grands projets de production d'énergie, de pipelines, d'exploitation minière, de production pétrochimique et de construction générale dans l'Ouest canadien.

L'investissement dans les infrastructures est aussi en plein essor. Le Port, Ottawa, la province et l'industrie ont investi au total plus de 9 milliards de dollars. Les améliorations des routes et des voies ferrées étaient particulièrement destinées au transport de cargaisons spéciales liées à des projets. «Port Metro Vancouver connaît actuellement la plus importante période d'investissement dans les infrastructures de son histoire», a indiqué Doug Mills, représentant principal de compte, Développement commercial.

M. Mills déclarait récemment au *Maritime Magazine*: «Nous attendons d'ici quelques mois une annonce du gouvernement provincial concernant la création d'un corridor de

and Chevron/Apache's Pacific Trail Pipeline in 2024. Also moving ahead are two smaller scale projects, Douglas Channel, a Belgium/France/Japan endeavour, and Indonesian RGE Group's Woodfibre.

On a brighter note, Quebec-based gold producer Richmond Mines, after raising new capital, will expand exploration of its Northern Ontario Island mine. It has two smaller producing mines in north-western Quebec. It looks promising in the North as well due to more investment in the mining sector.

According to the Conference Board of Canada's Autumn 2014 Territorial Outlook, overall economic growth in Nunavut, the Northwest Territories and the Yukon will climb to 5.3% this year. "The business case for many of the mining projects in the North in the medium- to long-term remains good," said Marie-Christine Bernard, Associate Director, provincial and territorial forecast.

In Atlantic Canada, the region is showing promise with 13 offshore and onshore oil and gas, mining and manufacturing mega-projects that are being matched by investment locally in transportation systems, infrastructure and commercial property.

As for wind energy, installations grew by 44% in 2014 after a rough couple of years. The Global Wind Energy Council projected cumulative growth would average 12% to 14% from 2015 to 2018. Last year, Canada set a new record of 1,871 megawatts, while the US market recovered from "2013's nadir" with 4,854 megawatts.

Pacific coast developments

Natural resource development sectors helped Port Metro Vancouver record total project cargo volumes of 1.5 million metric tonnes in 2014 compared to 1.07 million metric tonnes the previous year, a 40.2% increase. Originating primarily from China, Japan and Korea, these cargoes were destined to major projects in energy, pipelines, mining, petrochemical production and general construction across western Canada.

Infrastructure investment is also booming. Total investments by the port, the federal and provincial governments and industry stakeholders exceed \$9 billion. Specific to project cargo are improvements in road and rail. "Port Metro Vancouver is currently undergoing the largest investment period into infrastructure in its history," said Doug Mills, Senior Account Representative, Trade Development.

Mr. Mills recently informed *Maritime Magazine* that "in the next few months, we're expecting an announcement from the provincial government about creation of a heavy lift corridor for pre-approved truck configurations between the port, the British Columbia /Alberta border and a route into northeast BC."



FEDNAV

DELIVERING A HIGHER STANDARD
AU-DELÀ DES ATTENTES



BRIDGING THE GAP PONT ENTRE DEUX MONDES

FALLine offers over 40 sailings a year from Europe to ports in the Saint Lawrence and Great Lakes.
FALLine offre plus de 40 voyages par année de l'Europe vers les ports dans le Saint-Laurent et les Grands Lacs.

www.fednav.com



Port Metro Vancouver

An announcement is expected soon on a proposed heavy lift corridor for pre-approved truck configurations between Port Metro Vancouver, the BC/Alberta border and a route into northeastern British Columbia.

Une annonce est attendue sous peu concernant un corridor de transport de charges lourdes par des camions aux configurations préapprouvées. Ce corridor relierait Port Metro Vancouver, la frontière C.-B./Alberta et une route vers le nord-est de la C.-B.

transport de charges lourdes pour camions aux configurations préapprouvées. Ce corridor relierait le port, la frontière entre la Colombie-Britannique et l'Alberta et une route vers le nord-est de la C.-B.»

La création d'un corridor de transport de charges lourdes comporte plusieurs avantages, a expliqué M. Mills. Les configurations de camion seraient prédéterminées en fonction du parc de remorques et de matériels existants, ce qui réduirait à moins de 24 heures le temps requis pour l'approbation et la délivrance des permis. «Les charges maximales permises seraient de 125 tonnes métriques», a déclaré M. Mills. «Dans une prochaine phase, nous pensons créer un corridor de 300 tonnes métriques avec délai d'approbation de quatre ou cinq jours ouvrables.»

De plus, Port Metro Vancouver s'attend à ce que plusieurs projets soient annoncés cette année concernant le GNL, le pétrole, le développement pétrochimique et l'exploitation des sables bitumineux de même que l'hydroélectricité et l'énergie éolienne.

En janvier, l'AAL Singapore a fait sa première escale à Squamish Terminals avec un gros arrivage de pâte. Le ter-

There are several advantages to a heavy lift corridor, he explained. Based on existing equipment and trailer inventory, truck configurations will be pre-engineered, allowing for permit turnaround and approval within 24 hours. "This would be based on loads up to 125 metric tonnes," Mr. Mills said. "Our next phase will be to work toward a 300-metric-tonne corridor with approvals expected within four to five business days."

In addition, Port Metro Vancouver expects several projects will be announced this year for LNG, oil, petrochemical and oil sands development and hydro-electric and wind energy.

In January, AAL Singapore made its inaugural call at Squamish Terminals with a major consignment of pulp. The deep-water breakbulk terminal is located at Howe Sound north of the Port of Vancouver. After discharging its load, the ship owned by global breakbulk/heavy lift operator AAL, which is committed to expanding its footprint in North America, continued on its regular North Asia-North America West Coast liner schedule.

ARCTIC SEALIFT

YOU CAN DEPEND ON

“RELIABLE”

“OUTSTANDING”

“ ★ ★ ★ ★ ★ ”

“FLEXIBLE SCHEDULES AND EXPERT PLANNING”

“INUIT OWNERSHIP AND EMPLOYMENT”



Succeed with **NEAS**



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

Reserve now

1 877 225-6327

Reserve online

www.NEAS.ca

minal de divers en eau profonde est situé dans la baie Howe au nord du Port de Vancouver. Après avoir déchargé sa cargaison, le navire, propriété du transporteur international de divers-colis lourds AAL déterminé à accroître sa présence en Amérique du Nord, a poursuivi sa route sur son parcours régulier à horaire fixe entre le nord de l'Asie et la côte ouest de l'Amérique du Nord.

Ports des Grands Lacs

Le Port de Hamilton a manutentionné l'an dernier 14 000 tonnes métriques de pales d'éoliennes, de composantes de centrales électriques, de tuyaux et de câbles métalliques.

Bruce Wood, PDG de l'Administration portuaire de Hamilton, a déclaré: «Grâce à l'étroite connexion du Port avec l'industrie manufacturière de la région, les cargaisons spéciales et les cargaisons manufacturières ont constitué un des points forts pour la saison.»

Il a ajouté: «L'année 2014 a aussi été bonne pour l'acier marchand en raison de la demande locale de l'industrie de la construction automobile.» Plus d'un demi-million de tonnes d'acier marchand ont transité par Hamilton l'an dernier, 68 % de plus que la moyenne quinquennale. Les volumes d'acier marchand devraient continuer d'être bons en 2015.

Kiewit-Kvaerner Contractors, au nom d'ExxonMobil, a conclu un contrat avec McKeil Marine afin que cette dernière fournisse un soutien à la construction de la structure gravitaire du champ pétrolifère Hebron. McKeil a fourni 15 barges pour l'exploitation du pétrole marin dans la baie de la Trinité à Terre-Neuve. En partenariat avec Malaspina, McKeil a conçu et construit neuf de ces barges en respectant des dimensions bien précises. Le projet de trois ans se termine cette année.

«Cette année, ce sont les secteurs de l'éolien et de la production d'électricité qui alimenteront le transport de cargaisons spéciales, car on envisage la mise à niveau de vieilles centrales», a précisé M. Kinnaird.

Dernière nouvelle qui aura des répercussions sur le transport de cargaisons spéciales et de colis lourds sur les Grands Lacs: l'Administration portuaire d'Oshawa (APO) a annoncé au début d'avril que l'embranchement ferroviaire attendu depuis longtemps était terminé et que les trains pouvaient désormais circuler sur le quai est.

Le CN a remis en état et amélioré l'embranchement d'origine qui lui appartenait. McAsphalt Industries et l'Administration portuaire d'Oshawa se sont associés pour prolonger l'embranchement jusqu'au quai est à l'intérieur du port. Le prolongement comprend 300 pieds supplémentaires de voies spéciales pour chargements exceptionnels.

«Le Port d'Oshawa est désormais complètement intermodal», a déclaré la PDG de l'APO Donna Taylor. L'autoroute 401 n'est qu'à 2 km du port, ce qui rend l'accès et la sortie rapides et efficaces. Le Port peut accueillir n'importe quel navire qui peut circuler sur la Voie maritime et le CN peut desservir le Port autant pour les cargaisons ordinaires que pour les cargaisons exceptionnelles.

Le terminal Keefer du Port de Thunder Bay a manutentionné une variété de cargaisons spéciales en 2014, y compris un volumineux stator, des pièces d'éoliennes et des granulés de bois. La première cargaison de granulés de bois est arrivée en septembre à bord d'un navire de Wagenborg Shipping et elle a été rapidement suivie de deux autres.

Great Lakes ports

Project cargo shipments last year at the Port of Hamilton totalled 14,000 metric tonnes of windmill blades, power plant components, steel cables and pipes.

Bruce Wood, President and CEO, Hamilton Port Authority, said, "The port's strong connection with the region's manufacturing industry helped to make manufacturing and project cargo one of the season's strengths."

He added, "Finished steel also enjoyed a strong year in 2014 driven by demand in the domestic automotive manufacturing industry." More than half a million tonnes of finished steel transited Hamilton last year, exceeding its five-year average by 68%. Finished steel is expected to continue to be strong through 2015.

Hamilton-based McKeil Marine, contracted by Kiewit-Kvaerner Contractors on behalf of Exxon-Mobile, supported construction of the Hebron Project Gravity Based Structure by supplying 15 barges for the offshore oil project in Newfoundland's Trinity Bay. In partnership with Malaspina, McKeil designed, engineered and built nine of the barges to exacting size specifications. The three-year project winds up this year.

"This year, project cargo opportunities will originate from the wind turbine and power generation sectors as some of the old power plant facilities are looking to upgrade facilities," Mr. Kinnaird said.

In a new development with implications for project and heavy lift cargo on the Great Lakes, the Oshawa Port Authority announced in early April that the long awaited rail spur to the east wharf was completed and ready for traffic.

The original CN rail spur which ran into property north of the Port has been refurbished and upgraded by CN. McAsphalt Industries and the Oshawa Port Authority partnered to extend the spur into the Port onto the east wharf including an additional 300 feet of special dimensional move track.

"The Port of Oshawa is now fully intermodal," said Donna Taylor, President and CEO of the Oshawa Port Authority. Highway 401 is just 2 kilometres from the Port, making access and egress fast and efficient. The Port can accommodate any vessel that can transit the Seaway System and CN rail can serve the port for regular and oversized cargo.

The Port of Thunder Bay's Keefer Terminal handled a variety of project cargoes in 2014, including a shipment of large stator and wind energy parts and wood pellets. The port's first-ever load of wood pellets arrived in September aboard a Wagenborg Shipping vessel and two more shipments soon followed.

Shipped in one-tonne bags, the pellets were offloaded in bundles by Keefer's mobile harbour crane, processed on-site and trucked to Thunder Bay Hydro's Mission Island generating station. Later that month, two dozen windmill blades were discharged from Dutch-flagged MV *Morgenstond I* of C.T. Drent



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

CN Rail service to east wharf complete.

**Oshawa Spur and Dimensional Move Track
opened for business April 2, 2015**

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

Expédiés en sacs d'une tonne, les granulés ont été déchargés en paquets par une grue portuaire mobile du Keefer, traités sur place et transportés par camion jusqu'à la centrale de Thunder Bay Hydro à Mission Island. Plus tard ce même mois, deux douzaines de pales d'éoliennes ont été déchargées du navire hollandais *MV Morgenstond I* de C.T. Drent Beheer B.V., à destination du parc éolien de Bow Lake près de Sault Ste. Marie.

En novembre, un des navires du Groupe Spliethoff a livré une cargaison de pièces d'éoliennes fabriquées en Europe et destinées à l'Ouest canadien. Cette saison, le Groupe d'Amsterdam veut lancer sur les Grands Lacs un service mensuel avec escales à Thunder Bay selon la demande.

Évoquant le fait que l'on continue d'investir dans l'éolien dans l'Ouest canadien, le PDG Tim Heney a déclaré: «L'Administration portuaire de Thunder Bay estime que les cargaisons du secteur éolien sont un créneau de choix pour 2015. Et ce créneau est encore plus prometteur pour 2016 en raison des importants projets de production d'énergie éolienne annoncés.»

En 2014, l'Administration portuaire de Thunder Bay (APT) a dépensé plus d'un million de dollars pour améliorer les infrastructures à Keefer, le terminal de manutention de divers du Port. Le gros des sommes était destiné à un projet de remise aux normes et de réfection du revêtement de cinq acres de toiture du plus grand hangar à marchandises. Les travaux devaient s'échelonner sur deux ans.

Selon M. Heney, l'APT va continuer de rénover ses actifs à Keefer en 2015. «Nous dépenserons environ 250 000 \$ qui seront répartis entre l'achat de nouvel équipement de manutention et les travaux d'amélioration du quai.»

Le Port de Toronto a manutentionné 489 tonnes métriques de cargaisons spéciales en 2014, beaucoup moins que les 13 559 tonnes de 2013. En raison des fluctuations de l'acier l'an dernier, aucun navire n'a accosté à Toronto avec une cargaison de ce métal.

Un navire toutefois est arrivé avec des transformateurs électriques japonais. Le capitaine du Port, Angus Armstrong, a déclaré: «Des transformateurs électriques, c'était une nouveauté pour nous.»

Il a ajouté: «L'industrie de la construction de Toronto, de même que d'autres projets qui requièrent des marchandises à valeur élevée comme des locomotives, des éoliennes et des composantes de centrales électriques, vont continuer de fournir des occasions d'affaires au Port.»

Ports de la côte Est

À Halifax, les marchandises non conteneurisées, cargaisons spéciales comprises, étaient en hausse de 20,5 % par rapport à l'année précédente. Ce qui a beaucoup contribué à cette augmentation, c'est le transbordement en décembre des 675 000 barils de pétrole brut d'un pétrolier à la dérive au large des côtes de la Nouvelle-Écosse.

Désarmé, l'*Australian Spirit* de la Teekay Corp a dû faire un appel d'urgence à Halifax. «L'intervention immédiate et efficace de toute la collectivité portuaire montre

Beheer B.V. destiné pour le Bow Lake Wind Project near Sault Ste. Marie.

In November, one of Spliethoff Group's vessels delivered a load of wind turbine parts from Europe destined for Western Canada. This season, the Amsterdam-based operator plans a monthly Great Lakes service that will include calls at Thunder Bay according to cargo demand.

With investment in wind energy continuing to take place in Western Canada, Tim Heney, President and CEO, said, "Thunder Bay Port Authority views wind energy cargo as a major opportunity in 2015. Things look even brighter next year with some big wind energy projects on the horizon."

In 2014, Thunder Bay Port Authority spent over \$1 million on infrastructure upgrades at Keefer, the port's general cargo facility. The major component was completing a two-year project to upgrade and resurface five acres of roofing on the largest cargo shed.

Mr. Heney said that Thunder Bay Port Authority will continue to upgrade its assets at Keefer in 2015. "There's approximately \$250,000 allocated between the purchase of new marine cargo handling equipment and wharf upgrade work."

The Port of Toronto recorded 2014 project cargo volumes of 489 metric tonnes, a considerable drop compared to 13,559 metric tonnes in 2013. Due to fluctuations in steel last year, no vessels carrying the commodity docked at Toronto.

However, one arrived transporting power transformers from Japan, Harbour Master Angus Armstrong said. "Power transformers were a new element for us."

He added, "Toronto's construction industry, coupled with other projects requiring high-value cargo such as locomotives, windmills and power plant components, will continue to provide opportunities for the port."

East coast ports

In Halifax, non-containerized cargo, which includes project cargo, was up 20.5% year over year. Contributing significantly to that jump was the transfer of 675,000 barrels of crude oil from a tanker drifting off the Nova Scotia coast in December.

After losing steerage, Teekay Corp.'s *Australian Spirit* had to make an emergency call in Halifax. "The immediate and thorough response by the entire port community during that situation shows the advantage of ports like Halifax that are multi-faceted marine service ports that can accommodate a wide variety of circumstances," said Karen Oldfield, president and CEO, Halifax Port Authority.

The first cargo to move through the recently upgraded Richmond Multipurpose Terminals was two cranes in October destined for the Ultra Hall Production Building under construction at Halifax Shipyard. These bridge cranes are part of Irving Shipbuilding's \$300-million plus investment to prepare the shipyard to build Canada's new naval combat vessels starting in September 2015. Each of the cranes weighs 250 tonnes, can lift up to 200 tonnes and, at 47 metres high and 55



Mark Beale

NEAS vessels call regularly at the Port of Valleyfield to load dimensional and project cargo for delivery to remote Arctic communities.

Les navires de NEAS escalent régulièrement à Valleyfield pour prendre des cargaisons spéciales ou exceptionnelles destinées à des localités arctiques.

bien l'avantage de ports polyvalents comme Halifax qui offrent des services maritimes variés et qui peuvent faire face à des situations très diverses», a déclaré Karen Oldfield, PDG de l'Administration portuaire de Halifax.

La première cargaison à transiter en octobre par les terminaux polyvalents Richmond après leur rénovation comprenait deux ponts roulants destinés à l'Ultra Hall Production Building en construction au chantier maritime de Halifax. L'achat de ces ponts roulants a été rendu possible par les 300 millions de dollars qu'Irving Shipbuilding a investis pour préparer le chantier naval à construire, à compter de septembre 2015, de nouveaux navires de combat pour le Canada. Chaque pont roulant pèse 250 tonnes, peut soulever jusqu'à 200 tonnes et ses dimensions de 47 mètres de hauteur sur 55 mètres de largeur lui permettent de couvrir presque la totalité de la hauteur et de la largeur du nouvel édifice.

Dans le Canada atlantique, le potentiel de croissance des cargaisons spéciales est énorme en raison des 122 milliards de dollars de mégaprojets prévus pour la région. Un de ces projets, c'est la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale déjà lancée au chantier naval tout près des terminaux Richmond, à laquelle s'ajoutent des projets énergétiques interprovinciaux, sans oublier l'exploitation pétrolière et gazière en mer et des projets d'extraction minière.

«Bon nombre de ces projets sont rendus au stade où ils ont besoin de matériel et d'équipement, a indiqué

metres wide, almost reaches the full height and width of the new building.

In Atlantic Canada, the growth potential in project cargo is tremendous thanks to \$122 billion in mega-projects planned for the region. One such project is the National Shipbuilding Procurement Strategy now underway at the shipyard next to Richmond Terminals as well as inter-provincial energy projects, offshore oil and gas development and mineral extraction.

"Many of these projects are now at the stage where material and equipment is required," Ms. Oldfield said. "Because Halifax is a deep water port with unencumbered infrastructure, shippers are able to move large project pieces through Halifax that may be unable to get through other ports. That's why mining equipment destined for western parts of Canada often arrives in Halifax by ship and is transported nationally by rail."

Most of the project cargo moving through the port originates in Europe.

The Port of Saint John recorded no project cargo volumes in 2014. But future opportunities for the port, resulting from regional developments in the oil and gas sector, will be numerous.

In February, Spanish energy giant Repsol filed a plan with the National Energy Board (NEB) for a LNG terminal. The liquefaction plant would be constructed next to the existing Canaport LNG terminal Repsol owns jointly with Irving Oil. The terminal,



A multi-purpose vessel operated by Dutch niche carrier, Spliethoff, unloads project cargo at the Port of Thunder Bay.

Un navire polyvalent armé par le transporteur de niche néerlandais Spliethoff décharge des cargaisons spéciales au port de Thunder Bay.

APT/B

M^{me} Oldfield. Comme Halifax est un port en eau profonde dont les infrastructures ne sont pas saturées, les expéditeurs peuvent y faire transiter des cargaisons spéciales surdimensionnées que d'autres ports ne pourraient pas accueillir. C'est ce qui explique que de l'équipement minier à destination de l'Ouest canadien arrive souvent par bateau à Halifax pour être ensuite transporté par train dans le reste du pays.»

Le gros des cargaisons spéciales qui transitent par le port vient d'Europe.

Le Port de Saint John n'a pas manutentionné de volumes appréciables de cargaisons spéciales en 2014, mais les futurs projets pétroliers et gaziers régionaux fourniront de nombreuses occasions.

En février, le géant espagnol de l'énergie Repsol a déposé à l'Office national de l'énergie (ONE) des plans pour la construction d'un terminal méthanier. L'usine de liquéfaction serait construite à côté du terminal méthanier Canaport, qui appartient conjointement à Repsol et à Irving. Le terminal, qui pourrait être achevé et en exploitation vers 2020, exporterait cinq millions de tonnes de GNL pendant 25 ans.

Une autre proposition déposée à l'ONE est le projet d'oléoduc Énergie Est de TransCanada. Transformé pour transporter du pétrole brut au lieu du gaz naturel, l'oléoduc de 4 600 kilomètres acheminerait quotidiennement 1,1 million de barils de pétrole depuis l'Alberta et la Saskatchewan jusqu'aux raffineries de Saint John, Montréal et Québec. Irving bâtirait un terminal de 300 millions de dollars à ses installations de Canaport pour exporter le pétrole arrivant par l'oléoduc.

En ce qui concerne le Projet d'énergie marémotrice dans la baie de Fundy du FORCE (Fundy Ocean Research Center for Energy), quatre câbles sous-marins ont été installés dans le passage Minas l'automne dernier. Les câbles, d'une longueur combinée de 11 kilomètres, ont une capacité totale de

which could be up and running by 2020, would export five million tonnes of LNG for a 25-year term.

Another proposal filed with the NEB is the TransCanada Energy East Pipeline project. Converted from natural gas to transport crude oil, the proposed 4,600-kilometre pipeline would carry 1.1-million barrels of oil daily from Alberta and Saskatchewan to refineries in Saint John, Montreal and Quebec City. Irving Oil would build a \$300-million terminal at its Canaport facility to export oil from the pipeline.

As for the Fundy Force Tidal Energy Project in the Bay of Fundy, four underwater power cables were installed in Minas Passage in the fall of last year. The cables, with a combined length of 11 kilometres, have a total capacity of 64 megawatts, equivalent to the power needs of 20,000 homes at peak tidal flows. Though the Bay of Fundy is now wired for power, the project is not expected to reap any benefits until 2017.

Jim Quinn, President and CEO, said, "Port Saint John is not only well positioned to be the port of choice for mega-projects in the region but also possesses the experienced suppliers and skill sets to move heavy lift and project cargoes."

Arctic horizons

Overall, the 2014 shipping season saw NEAS complete 13 return sailings with five vessels making over 100 stops serving mines and remote communities, including 10 stops in Iqaluit and three in Kuujuaq. To meet the growth in demand, NEAS added a fifth vessel, MV Erasmusgracht, to its fleet.

Contributing to significant increases in NEAS volumes were major projects such as the \$142.4-million Canadian High Arctic Research Station scheduled to open in 2017 in Cambridge Bay, the Glencore Wind Turbine Energy Project at Nunavik's Raglan mine site and the Iqaluit International Airport Project. The \$77-million

64 mégawatts, assez pour alimenter 20 000 maisons au maximum du flot. Même si les câbles sont déjà installés dans la baie de Fundy pour la production d'électricité, le projet ne devrait pas être pleinement opérationnel avant 2017.

Le PDG Jim Quinn a déclaré: «Le Port de Saint John n'est pas seulement bien placé pour être le port de choix des mégaprojets dans la région, mais il mise aussi sur des fournisseurs expérimentés et sur les compétences requises pour la manutention des cargaisons spéciales et des colis lourds.»

L'Arctique

Pendant la saison de navigation 2014, NEAS a réalisé 13 allers-retours avec 5 navires qui ont fait au-delà de 100 escales pour desservir des mines et des collectivités isolées, y compris 10 arrêts à Iqaluit et trois à Kuujuaq. NEAS a ajouté un cinquième navire, le MV Erasmusgracht, à sa flotte pour répondre à l'augmentation de la demande.

Si les volumes de NEAS ont augmenté de façon significative, c'est grâce à de grands projets comme la Station de recherche de 142,4 millions de dollars du Canada dans l'Extrême-Arctique qui devrait ouvrir à Cambridge Bay en 2017, le Glencore Wind Turbine Energy Project à la mine Raglan du Nunavik et le projet d'aéroport international à Iqaluit. Cet aéroport de 77 millions de dollars aurait des aires de trafic agrandies, une piste améliorée, une nouvelle aérogare, des systèmes d'éclairage et une caserne de pompiers.

Pendant la saison 2014, le gouvernement fédéral a continué de majorer énormément les droits de services maritimes exigés des navires de réapprovisionnement de l'Arctique, y compris ceux de la flotte de NEAS. NEAS estime que les droits fédéraux de services maritimes exigés de ses navires sont aujourd'hui 600 % plus élevés que la moyenne nationale et au moins 230 % supérieurs au taux moyen que le gouvernement fédéral exige des navires étrangers.

Interrogée sur la raison pour laquelle les droits sont plus élevés pour les navires de réapprovisionnement de l'Arctique, Suzanne Paquin, présidente et chef de la direction de NEAS, a déclaré: «C'est la question que nous avons posée au gouvernement fédéral. Nous avons réussi à obtenir un moratoire de quatre ans en 2008, mais le gouvernement avait besoin d'argent et il nous a inclus dans son plan de recouvrement des coûts. Nous pensons qu'il n'y a pas eu d'effort sérieux pour traiter de cette question concernant l'Arctique.»

Elle a ajouté: «Ils aiment dire que l'Arctique est exempté, mais c'est faux. La vérité, c'est que Kuujuaq paie des droits et pas Iqaluit. C'est discriminatoire. Pourquoi? Personne n'a été capable de répondre à cette question. Il n'existe aucune raison d'intérêt public valable ou défendable et c'est contraire aux politiques et objectifs généraux du gouvernement dans le Nord tout comme à la Stratégie pour le Nord.» 

airport project includes expanded aprons, an upgraded runway, a new terminal, lighting systems and firefighting services building.

Over the 2014 season, the federal government continued to significantly increase marine fees charged on Arctic resupply vessels, including the NEAS fleet. NEAS estimates federal marine service fees on these vessels are now 600% more than the national average and over 230% more than the average rate charged by the federal government on international vessels.

As to why the fees are higher for Arctic resupply ships, Suzanne Paquin, NEAS President and CEO, said, "That has been our question to the federal government. We were able to secure a moratorium in 2008 for four years, but because the government needed funds they included us in their cost recovery plan. We believe there was no serious initiative to address this issue in the Arctic."

She added, "They like to say that the Arctic is exempt but that is untrue. The truth is Kuujuaq pays fees and Iqaluit does not. It's discriminatory. Why? No one has been able to answer this question either. It is not supported by any sound or defensible public interest grounds and contrary to the government's larger policies and objectives in the North such as the Northern Strategy." 

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





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.hwyl2o.com

JOURNAL

La nouvelle saison de la Voie maritime débute sur une note optimiste

Seaway opens new season on optimistic note

Même si le dégel printanier n'avait pas encore fait fondre l'épaisse couche de glace dans certaines parties de cette grande voie de navigation nord-américaine, la 57^e saison de la Voie maritime du Saint-Laurent s'est ouverte le 2 avril dans un climat d'optimisme.

Au cours de la cérémonie tenue à l'écluse de Saint-

Lambert à Montréal, Terence Bowles, président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), a dit espérer une répétition des excellents résultats de 2014, année où un sommet post-récession de près de 40 millions de tonnes de fret a été manutentionné sur la Voie

Although the spring thaw had not yet melted away the heavy ice blanket in parts of the North American waterway, the 57th season of the St. Lawrence Seaway opened on an upbeat note on April 2.

At the ceremony at the St. Lambert Lock in Montreal, Terence Bowles,

President and CEO of the St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC), expressed the hope of seeing a repeat of the strong results of 2014, when the Seaway handled a post-recession high of nearly 40 million tonnes of cargo. This included 12 million tonnes of grain, the highest volume in



*The newly-built **CWB Marquis**, owned by the former Canadian Wheat Board and operated by Algoma Central Corporation, was the first ship to pass through the St. Lambert Lock in Montreal on April 2.*

Le tout nouveau CWB Marquis, propriété de l'ex-Commission canadienne du blé et exploité par Algoma Central Corporation fut le premier navire à franchir l'écluse de Saint-Lambert à Montréal le 2 avril.

Leo Ryan

maritime. Ce total incluait 12 millions de tonnes de céréales, le volume le plus élevé depuis plus d'une décennie grâce à une poussée de fin de saison.

Toutefois, l'épais couvert de glace persistant sur les lacs Supérieur et Érié a été lourd de conséquences, obligeant les lignes maritimes à retarder leur entrée active sur la Voie maritime. Plusieurs douzaines des 80 navires de la flotte intérieure canadienne ont dû patienter plusieurs semaines dans leurs lieux d'hivernage.

Selon M. Bowles, la demande de transport maritime de céréales sera encore forte en 2015, car l'activité maritime générale pourrait être stimulée par les perspectives encourageantes dans l'économie américaine et les signes de reprise économique en Europe, notamment en Allemagne et en France. «Il y a des raisons d'être optimiste.»

Le premier navire à franchir l'écluse de Saint-Lambert a été le tout nouveau **CWB Marquis** qui transportait une cargaison de 29 000 tonnes de minerai de fer destiné à l'aciérie d'ArcelorMittal à Hamilton. Le **Marquis** a ensuite mis le cap sur Thunder Bay pour y charger du grain. (Le **CWB Marquis** s'est échoué à 35 km de Montréal, non loin de Beauharnois, après avoir heurté un gros bloc de glace. L'accident n'a cependant pas eu de conséquences trop fâcheuses, car deux remorqueurs d'Océan ont réussi à libérer le navire en 30 minutes le 3 avril. Une première inspection n'a pas révélé d'avaries.)

Il s'agit du premier de deux navires que la Commission canadienne du blé (CCB) a commandés après la restructuration rendue nécessaire par la perte de son monopole en 2012. Ces deux bâtiments sont gérés et exploités par Algoma Central Corporation. Le deuxième, le **CWB Strongfield**, a appareillé pour la Chine plus tôt ce printemps.

Le président de la CCB, Ian White, s'est dit «ravi» qu'un navire de la CCB ait été le premier à entrer dans le



Leo Ryan

CWB's Ian White is bullish about growth prospects in global grain markets.

Ian White de la CCB est enthousiaste concernant les perspectives de croissance des marchés mondiaux des céréales.

tronçon Montréal-lac Ontario de la Voie maritime. Il a ajouté que grâce à ses nouveaux navires et à ses terminaux de Thunder Bay et Trois-Rivières, la CCB pourrait pénétrer rapidement des marchés en Europe, au Moyen-Orient et en Afrique, «tout en maximisant les rentrées d'argent des producteurs agricoles».

En interview, M. White a aussi évoqué «la possibilité d'ouvrir des débouchés en Indonésie, au Japon et en Chine pour des céréales de spécialité et du blé de haute qualité».

Les perspectives d'exportation de minerai de fer, un produit majeur pour la Voie maritime depuis longtemps, demeurent ternes. Allister Paterson, président de CSL, a expliqué: «La chute des prix mondiaux du minerai de fer ne permet tout simplement plus de concurrencer des producteurs à faible coût comme l'Australie et le Brésil.»

Un deuxième hiver rigoureux consécutif a retardé d'une semaine l'ouverture de la Voie maritime. Malgré leurs capacités limitées, les brise-glaces des garde-côtières canadiennes et étasuniennes ont fait de leur mieux pour dégager les chenaux. Les opérations des États-Unis sur les Grands Lacs ont été compliquées par une panne mécanique qui a immobilisé

more than a decade, following a late season surge.

However, a heavy ice cover still omnipresent on Lake

Superior and Lake Erie was a significant factor inducing shipping lines to delay active entry into the waterway. As a result, several dozen vessels in the Canadian domestic fleet of some 80 ships were not expected to move from their winter parking spots for several weeks.

Mr. Bowles said that grain shipping will remain strong in 2015 while overall marine activity could be strengthened by the current more robust outlook in the U.S. economy and signs of economic recovery in Europe, notably in Germany and France. «These are causes for optimism.»

The first vessel through the St. Lambert Lock was the newly-built **CWB Marquis**, carrying a load of 29,000 tonnes of iron ore destined for the ArcelorMittal steel factory in Hamilton before proceeding to Thunder Bay to pick up grain. (The **CWB Marquis** ran aground near Beauharnois, 35 km from Montreal, after being hit by a heavy ice floe. But it turned out to be a minor incident as two Ocean tugboats freed the ship in 30 minutes on April 3, with no immediate damages reported.)

Two ships ordered by the restructured Canadian Wheat Board after losing its marketing monopoly in 2012 are managed and operated by Algoma Central Corporation. The second vessel, the **CWB Strongfield**, departed from China earlier this spring.

CWB President Ian White said he was «thrilled» that a CWB ship was first into the Seaway's Montreal-Lake Ontario section. He added that the new vessels, together with its terminals in Thunder Bay and Trois-Rivières, allow CWB to penetrate markets in Europe, the Middle East and Africa quickly – «and at the same time get the best returns for farmers.»

In an interview, Mr. White also alluded to «the potential of expanding markets in Indonesia, Japan and China for specialty grains and high quality wheat.»

The outlook for iron ore exports, long a staple commodity for Seaway shipping, remains lacklustre. Explained Allister Paterson, President of Canada Steamship Lines: «With the plunge in world iron ore prices, it is just not possible to compete with such low cost producers as Australia and Brazil.»

The opening of the Seaway was delayed by one week due to the second harsh winter in succession. With limited capacity, Canadian and U.S. Coast Guard icebreakers did their best to clear channels. The U.S. efforts on the Great Lakes became still

pendant plus d'une semaine le **Mackinaw**, leur plus gros brise-glaces.

Par ailleurs, des groupes de défense de l'industrie et la Chambre du commerce maritime (CCM) d'Ottawa pressent le gouvernement fédéral d'augmenter considérablement la flotte de

brise-glaces de la Garde côtière. Le président de la CCM, Stephen Brooks, a déclaré: «Il est malheureux que nous devions composer avec un système entièrement régi par l'offre et qui est trop peu sensible aux besoins de l'industrie.»

more challenging after the biggest U.S. ice-breaker, the **Mackinaw**, had to cease operations for over a week due to a mechanical problem.

Meanwhile, industry advocacy entities, the Chamber of Marine Commerce (CMC) in Ottawa has been urging the federal government

to considerably expand the fleet of Coast Guard ice-breaking vessels. CMC President Stephen Brooks remarked: "It is unfortunate that we are dealing with a system that is supply-driven and not sufficiently driven by industry needs."



*The recent arrival of the Trillium Class **CSL St-Laurent** marked the final step of an historic newbuild program for the Montreal-based shipping line.*

L'arrivée récente du navire de classe Trillium **CSL St-Laurent** marquait la dernière étape d'un programme mémorable de nouvelles constructions pour la société maritime montréalaise.

L'arrivée du **CSL St-Laurent** marque la fin du programme Trillium

Le dernier de six laquiers de classe Trillium de la Canada Steamship Lines, le vraquier de 36 363 TPL **CSL St-Laurent**, a accosté dans le port de Montréal le 12 février 2015, au terme de son voyage inaugural entamé en Chine en décembre 2014.

L'arrivée du navire mar-

que la dernière étape du mémorable programme de nouvelles constructions qui a permis à CSL d'ajouter depuis 3 ans 11 autodéchargeurs et vraquiers ultramodernes à ses flottes du Canada et des Amériques.

«C'est vraiment un moment historique pour CSL

CSL St-Laurent completes Trillium program

The last of Canada Steamship Lines' six Trillium Class Great Lakes vessels, the 36,363 DWT bulk carrier **CSL St-Laurent**, docked in the Port of Montreal on February 12, completing her maiden voyage that began in China in December 2014.

Its arrival marked the final step in an historic newbuild program totalling 11 state-of-the-art self-unloaders and bulk carriers for CSL's Canadian and Americas fleets in the last three years.

"This is a truly historic moment for CSL and our

et sa clientèle des Grands Lacs», a souligné le président de Canada Steamship Lines, Allister Paterson.

«Le **CSL St-Laurent** et les autres navires de la classe Trillium sont le fruit des efforts et de l'ingéniosité d'une multitude d'employés, de partenaires et de fournisseurs qui ont mené à bien le programme de nouvelles constructions, de la conception jusqu'à la livraison, avec le soutien des gouvernements canadien et québécois. Cet investissement de CSL entraînera des gains importants au chapitre de l'efficacité de la navigation et de la responsabilité environnementale sur les Grands Lacs, de même que la création de centaines d'emplois maritimes très bien rémunérés pendant des décennies.»

Selon un communiqué de presse, l'achèvement et l'intégration des six navires de la classe Trillium permet à CSL de disposer de la flotte la plus moderne des Grands Lacs.

Parmi les innovations intégrées, mentionnons une technologie de motorisation

et un dessin de coque qui optimisent le rendement du carburant et réduisent les émissions atmosphériques, de même que des systèmes évolués de manutention qui limitent la poussière et les résidus de cargaison.

Le **CSL St-Laurent** rejoint son navire-jumeau, le **CSL Welland**, arrivé plus tôt cette année, et quatre laquiers autodéchargeurs de classe Trillium (le **Baie St. Paul**, le **Baie Comeau**, le **Thunder Bay** et le **Whitefish Bay**), tous destinés à la navigation sur les Grands Lacs. À leur entrée en service au début de la saison 2015 de la Voie maritime, les deux vraquiers sont destinés à desservir le marché des produits agricoles.

Le programme de nouvelles constructions Trillium de CSL a aussi produit trois autodéchargeurs Panamax pour CSL Americas (le **Rt. Hon. Paul E. Martin**, le **CSL Tecumseh** et le **CSL Tacoma**) ainsi que deux autres navires de même classe et de même conception pour la société norvégienne Torvald Klaveness.

customers within the Great Lakes" said Allister Paterson, President of Canada Steamship Lines.

"**CSL St-Laurent** and all Trillium Class ships represent the labour and ingenuity of a vast number of employees, partners and suppliers who saw CSL's newbuild program through from design to delivery, as well as the support of the Canadian and Quebec governments. This investment by CSL represents major gains in shipping efficiencies and environmental responsibility in the Great Lakes, along with hundreds of high paying sailing jobs for decades to come."

The successful completion and integration of the six Trillium Class ships establishes CSL as operating the most modern fleet on the Great Lakes, said a press release.

Innovations include the latest engine technology and

hull design to increase fuel efficiency and reduce air emissions, as well as state-of-the-art cargo handling systems to minimize dust and cargo residue.

CSL St-Laurent has joined her sister bulk carrier, **CSL Welland**, that arrived earlier this year and four Trillium Class self-unloading Lakers (**Baie St. Paul**, **Baie Comeau**, **Thunder Bay** and **Whitefish Bay**), all dedicated to Lakes trades. The two bulkers were destined to serve the agricultural commodities market upon entering service at the start of the 2015 shipping season on the St. Lawrence Seaway.

The Trillium newbuild program also produced three Panamax self-unloaders for CSL Americas (**Rt. Hon. Paul E. Martin**, **CSL Tecumseh** and **CSL Tacoma**) and two other vessels of the same class and design for Norway-based Torvald Klaveness.

La CCM crée le Temple de l'excellence de l'industrie maritime

La Chambre de commerce maritime binationale (CCM) annonçait récemment la création du Temple de l'excellence de l'industrie maritime destiné à souligner les contributions exceptionnelles à la promotion des échanges et du commerce maritime au Canada et aux É.-U.

Selon un communiqué de presse de la CCM, «la réussite des deux pays comme nations commerçantes, depuis leur émergence en tant qu'économies et démocraties prospères jusqu'à aujourd'hui, est largement attribuable au rôle vital du commerce maritime».

Les exploits de nos premiers pionniers maritimes sont documentés dans de nombreux musées, mais le Temple de l'excellence de l'industrie maritime permettra de faire connaître les accomplissements de personnalités contemporaines dont l'influence et les réalisations passent parfois inaperçues, spécialement en dehors de l'industrie.

Stephen Brooks, président de la Chambre de commerce maritime, explique: «À l'instar de ce qui existe pour nos athlètes, nos artistes et nos aviateurs, ce "panthéon de la renommée" permettra de

CMC creates Marine Hall of Excellence award

The bi-national, Ottawa-based Chamber of Marine Commerce recently announced the creation of a Marine Hall of Excellence award to honor those who have made significant contributions to advance marine trade and commerce in Canada and/or the United States.

"Both countries owe a large amount of their success as trading nations to the vital role of marine commerce, from their emergence as prosperous economies and democracies to the present day," stated a CMC press release.

While the exploits of early marine pioneers are documented in many museums, the Marine Hall of Excellence will provide an opportunity to promote the accomplishments of more recent leaders whose direction and accomplishments sometimes go unrecognized, especially outside of industry, the CMC said.

Stephen Brooks, President of the Chamber of Marine Commerce, explains: "Just like our athletes, entertainers and aviators, this 'hall of fame' will recognize talented leaders

reconnaître les mérites de ceux qui ont contribué au succès du transport maritime et à la réussite de nos deux grandes nations. Le Temple de l'excellence de l'industrie maritime prêterait voix et personnalité à une industrie dont les étonnantes péripéties sont restées trop longtemps ignorées du public.»

La Chambre accepte maintenant la candidature de personnes méritantes de tout secteur d'activité dont la clairvoyance, l'ascendant et la détermination ont eu un impact considérable et produit des résultats tangibles significatifs dans le domaine du commerce maritime.

Les premières intronisations au Temple de l'excellence de l'industrie maritime auront lieu plus tard cette année au cours d'une cérémonie qui sera organisée à l'issue d'un processus de sélection mené par le conseil d'administration de la CCM. Les intronisés se verront remettre un prestigieux trophée, œuvre d'un artisan, ainsi qu'une épinglette représentant un des symboles les plus connus en marine, la rose des vents. Les profils et réalisations des intronisés seront également mis en valeur dans le domicile virtuel du Temple, <http://excellencemaritime.com>, ainsi que dans le cadre d'autres efforts de marketing.

who have helped shape the success of shipping and our two great nations. The Marine Hall of Excellence will lend voice and personality to an industry that has some amazing stories that have remained under the public radar for far too long.”

The Chamber is accepting nominations for potential inductees who can come from any profession but who must have demonstrated vision, leadership and direction resulting in important impacts and significant tangible results for the world of marine commerce.

The first inductees into the Marine Hall of Excellence will be honored at a ceremony later this year following a selection process undertaken by the Chamber of Marine Commerce board of directors. Inductees receive a prestigious, hand-crafted award as well as a lapel pin, featuring one of the most recognizable marine symbols, the compass rose. Inductee profiles and achievements will also be showcased at the Marine Hall of Excellence's virtual home <http://marineexcellence.com/> and through other marketing efforts.



A recent comprehensive study underlined the tremendous investments being made in asset renewal and infrastructure to enhance the competitiveness of the North American waterway.

Une étude récente met en lumière les investissements massifs faits dans le renouvellement des actifs et les infrastructures afin de rendre la voie de navigation nord-américaine plus concurrentielle.

APT

Réseau Saint-Laurent–Grands Lacs: 7 milliards pour le transport et les infrastructures

Une étude exhaustive récemment publiée révèle que plus de 7 milliards de dollars (\$CA) sont consacrés dans les secteurs publics et privés

au renouvellement des actifs et à l'amélioration des infrastructures du réseau binational des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

\$7 billion invested in Great Lakes-St. Lawrence shipping and infrastructure

A recently-released comprehensive, upbeat survey revealed that more than C\$7 billion is being spent on asset renewal and infrastructure im-

provements in both public and private sectors in the bi-national Great Lakes-St. Lawrence system.

The investment survey, compiled by maritime

L'étude, réalisée par le cabinet d'experts-conseils spécialisé en commerce maritime Martin Associates of Lancaster (PA) quantifie les capitaux investis pour les navires, ports et terminaux et les infrastructures maritimes dans la grande voie de navigation Saint-Laurent-Grands Lacs. Plus de 600 entités au Canada et aux États-Unis ont été contactées.

L'étude, commandée par une coalition d'intervenants canadiens et étasuniens des milieux maritimes des Grands Lacs, a été rendue publique en janvier par la Chambre de commerce maritime (CCM) d'Ottawa et l'American Great Lakes Ports Association (AGLPA).

Plus de 4,8 milliards ont été investis dans le système de navigation entre 2009 et 2013, et 2,3 autres milliards sont déjà engagés pour des améliorations à apporter de 2014 à 2018. Les deux tiers des capitaux (67 %) proviennent de compagnies privées et 33 %, des gouvernements.

Parmi les investissements les plus considérables, on peut citer les 4,1 milliards de dollars que les propriétaires de navires canadiens, américains et étrangers consacrent au plus important renouvellement qu'aient connu en 30 ans les flottes des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Cinquante-six pour cent (2,3 milliards) de ces investissements proviennent d'armateurs canadiens.

À la fin de la période de 10 ans, les gouvernements fédéraux du Canada et des É.-U., par l'intermédiaire de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation respectivement, auront consacré près de 1 milliard pour moderniser les infrastructures et la technologie des écluses – ce qui aura fait subir à la Voie maritime sa plus profonde transformation en cinquante ans. De plus, les ports et les terminaux des Grands Lacs et du Saint-Laurent investissent collectivement plus de 1,8 milliard pour moderniser leurs

quais, leurs équipements, leurs installations et leurs liaisons intermodales.

Selon la CCM, l'amélioration significative du climat réglementaire est une des raisons de cet afflux de dépenses en capital. Elle cite à titre d'exemple la levée, par le gouvernement canadien, du droit de 25 % perçu à l'importation de navires à l'étranger. La décision de l'État de New York de ne pas adopter des normes inatteignables de traitement des eaux de ballast qui auraient pratiquement chassé les transporteurs de la Voie maritime du Saint-Laurent constitue également un facteur important.

«Ces investissements privés et publics représentent un formidable vote de la confiance en l'avenir des Grands Lacs et de la Voie maritime, un couloir de transport qui permet des échanges commerciaux de 35 milliards de dollars et soutient 227 000 emplois au Canada et aux É.-U.», a déclaré le président de la CCM Stephen Brooks.

«Les résultats de l'étude confirment ce que les milieux maritimes des Grands Lacs soupçonnent depuis longtemps: les entreprises sont optimistes quant à l'avenir de l'économie de la région», a déclaré le directeur général de l'AGLPA Steve Fisher. «Des centaines de sociétés ont pris individuellement la même décision – dégager du capital de risque pour le réinvestir dans l'industrie maritime des Grands Lacs.»

«Les investissements dépassant les 4 milliards de dollars faits de part et d'autre de la frontière pour acquérir ou moderniser des navires prouvent que l'industrie maritime est toujours, et pour longtemps, un moteur économique essentiel en Amérique du Nord», a déclaré Mark Barker, président d'Interlake Steamship Company.

Selon Mark Pathy, président et cochef de la société montréalaise Fednav, les sommes investies dans de nouveaux navires écoénergétiques, plus verts, montrent bien que Fednav a foi en l'avenir du transport

trade consultants Martin Associates of Lancaster, Pennsylvania, quantifies capital spending on ships, ports and terminals and waterway infrastructure in the Great Lakes-St. Lawrence waterway. More than 600 entities in Canada and the United States were contacted.

The survey was commissioned by a coalition of U.S. and Canadian Great Lakes maritime industry stakeholders, and released in January by the Ottawa-based Chamber of Marine Commerce (CMC) and the American Great Lakes Ports Association (AGLPA).

In excess of \$4.8 billion has been invested in the navigation system from 2009-2013 and another \$2.3 billion is committed to improvements from 2014-2018. Two-thirds of the capital (67 per cent) was invested by private companies with 33 per cent coming from government funding.

Amongst the most significant investments, Canadian, American and international ship owners are spending \$4.1 billion on the biggest renewal of the Great Lakes-St. Lawrence fleets in 30 years – of which 56 per cent (\$2.3-billion) comes via Canadian ship owners.

The Canadian and U.S. federal governments, through respectively The St. Lawrence Seaway Management Corporation and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation, have dedicated close to \$1 billion to modernize the Seaway's lock infrastructure and technology over the 10-year period – the Seaway's most significant transformation in five decades. And Great Lakes and St. Lawrence River ports and terminals are also collectively investing more than \$1.8 billion on expanding their docks, equipment, facilities

and intermodal connections.

The Chamber of Marine Commerce indicates that a significantly improved regulatory climate has contributed to the flurry of capital expenditures, citing the Canadian government's lifting of the 25 per cent foreign vessel import duty as a prime example. New York State's decision to not move ahead with unachievable standards for ballast water treatment systems, which would have effectively blocked carriers from passing through the St. Lawrence Seaway, was also an important factor.

“These private and public investments are a tremendous show of confidence in the future of the Great Lakes – Seaway, a transportation gateway facilitating \$35 billion in trade and supporting 227,000 jobs in Canada and the U.S.” noted CMC President Stephen Brooks.

“The survey results quantify what the Great Lakes maritime industry has long suspected – that businesses are bullish on the future of the region's economy,” said AGLPA Executive Director Steve Fisher. “Hundreds of individual companies have independently made the same decision – to risk capital and reinvest in the Great Lakes maritime industry.”

“To have capital investments total more than \$4 billion on both sides of the border for new ships and vessel upgrades is proof that the industry continues to be a vital part of the economic engine for North America for the long term,” said Mark Barker, President of Interlake Steamship Company.

“Our investment in new fuel-efficient, greener ships underscores Fednav's commitment to the bright future of international shipping on

maritime international sur les Grands Lacs. Plus important transporteur maritime au long cours utilisant la Voie maritime, Fednav prendra livraison, entre mai et novembre de cette année, de 6 d'une série de 27 nouveaux navires commandés dans le cadre d'un grand renouvellement de la flotte entamé en 2012.

Terence Bowles, président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, a déclaré: «Le Canada et les É.-U. ont besoin de réseaux de transport de calibre mondial pour que leurs industries demeurent concurrentielles à l'échelle planétaire.»

the Great Lakes," said Mark Pathy, President and Co-CEO of Montreal-based Fednav Limited. Largest ocean-going user of the waterway, Fednav is to accept delivery of six additional vessels between May and November of this year as part of a series of 27 new ships within the framework

of a major fleet renewal that began in 2012.

Terence Bowles, CEO of The St. Lawrence Seaway Management Corporation stated: "Canada and the U.S. need world-class transportation systems for their industries to remain competitive on a global stage."

Logistec augmente beaucoup la capacité de Termont

Logistec Corporation a annoncé à la fin de mars que Terminal Termont inc. avait signé un bail à long terme avec l'Administration portuaire de Montréal (APM) pour la gestion de son nouveau terminal Viau. Le site réaménagé comprendra un quai multiservice pour les porte-conteneurs, deux grues postpanamax dernier cri, un portail automatisé d'entrée et de sortie de camions, un service intermodal efficace avec desserte ferroviaire sur place et un parc à conteneurs haute densité.

«Le Port de Montréal est une porte d'entrée stratégique pour le transport maritime conteneurisé en Amérique du Nord. Le développement de cette nouvelle capacité est bénéfique non seulement pour Termont, pour MSC et pour le Port, mais aussi pour Montréal, le Québec et le Canada. Grâce à ses réseaux intermodaux, le Port de Montréal est un important facilitateur du commerce international. L'espace additionnel que procurera le nouveau terminal Viau permettra à Termont de fournir des services de manutention efficaces et rapides aux clients actuels et futurs du Port et d'appuyer ainsi MSC dans l'expansion des services qu'il offre au Port de Montréal», a déclaré Madeleine Paquin, présidente du conseil

de Terminal Termont inc. et présidente et chef de la direction de Logistec Corporation.

Le terminal Viau sera exploité par Termont Montréal inc. En plus de ses activités existantes au terminal Maisonneuve, Termont superviser les activités quotidiennes du nouveau terminal Viau, tout en fournissant des services de manutention de marchandises et de conteneurs, de gestion des stocks et de transbordement sur des camions ou des wagons des réseaux du CN et du CP.

La construction du terminal Viau se réalisera en deux phases: la première créera une capacité de manutention supplémentaire de 350 000 EVP d'ici 2016; la seconde ajoutera 250 000 EVP, pour donner au nouveau terminal une capacité totale de 600 000 EVP.

Termont investira environ 42 millions de dollars sur deux ans pour l'acquisition de nouvel équipement destiné au terminal Viau, incluant deux portiques postpanamax de transbordement navire-quai, cinq grues-portiques sur pneumatiques, six gerbeurs à conteneurs, des stations électriques pour conteneurs réfrigérés ainsi qu'une variété de tracteurs, remorques et chariots élévateurs. Afin de soutenir les activités de Termont pendant la première phase

Logistec substantially boosting Termont container capacity

Logistec Corporation announced in late March that Termont Terminal Inc. has signed a long-term lease agreement with the Montréal Port Authority to manage its new Viau Terminal. The redeveloped site will include a full-service berth for container vessels, two state-of-the-art post-Panamax cranes, a modern automated truck-marshalling gate, an efficient intermodal service using on-terminal rail operations, and a high-density container yard.

"The Port of Montréal is a strategic gateway for container shipping in North America. The development of this new capacity is not only good for Termont, MSC, and the Port, but also for Montréal, Québec, and Canada, said Madeleine Paquin, Chair of Termont Terminal and President and CEO of Logistec Corporation. "With its intermodal networks, Montréal is a key facilitator for international trade. The new Viau terminal will provide Termont with the additional space it needs to deliver quick turnaround times and efficient cargo handling services to the Port of Montréal's current and future customers, and thus support MSC as it

continues to grow its services through the Port of Montréal,"

The Viau Terminal will be operated by Termont Montréal Inc. In addition to its existing business at the Maisonneuve Terminal, Termont will oversee day-to-day activities at the new Viau facility, and provide cargo and container handling, inventory management, and transloading to truck or rail via CN and CP rail lines.

Construction of the Viau Terminal will be completed in two phases, the first of which will create container-handling capacity for an additional 350,000 TEUs by 2016. The second phase will provide facilities for another 250,000 TEUs, for a total of 600,000 TEUs at the new facility.

Termont will be investing approximately \$42 million in new equipment at the Viau Terminal over a two-year period. This includes two new ship-to-shore post-Panamax cranes, five rubber-tire gantry cranes, six reach stackers, electrically-powered reefer stations, and a variety of tractors, trailers and lifters. During construction of the first phase, Logistec has



APM

Termont Montreal has signed a long-term lease with the Port of Montreal to operate the new Viau container terminal scheduled to open in the fall of 2016.

Termont Montréal a signé un bail à long terme avec le Port de Montréal pour l'exploitation du nouveau terminal à conteneurs Viau dont l'inauguration est prévue pour l'automne 2016.

de la construction, Logistec a prêté sa toute nouvelle grue portuaire mobile LHM 600.

«Termont fonctionne actuellement au maximum de sa capacité. En 2014, l'entreprise a manutentionné plus de 500 000 EVP. Ce projet nous permettra de gérer efficacement plus d'un million d'EVP de trafic conteneurisé et de répondre ainsi aux besoins générés par la croissance de notre clientèle», a déclaré Julien Dubreuil, DG de Termont Montréal inc. «Compte tenu de l'entrée en vigueur de l'accord de libre-échange

entre le Canada et l'Union européenne l'an prochain, cette expansion nous permettra également de préserver notre compétitivité et d'offrir à notre clientèle un délai d'exécution rapide.»

«Je suis extrêmement heureuse que le futur terminal Viau soit exploité par Termont, un excellent partenaire du Port de Montréal depuis 1987», a déclaré Sylvie Vachon, présidente-directrice générale de l'APM. «Je suis certaine que ce projet qui ajoutera une capacité annuelle de 600 000 EVP sera une réussite.»

made its newly purchased LHM 600 mobile harbour crane available to support Termont's activities.

“Termont is currently operating at full capacity and handled over 500,000 TEUs in 2014. This project will allow us to efficiently handle well over one million TEUs of container traffic and accommodate customer growth,” said Julien Dubreuil, General Manager of Termont Montréal Inc. “With Canada's free trade agreement with the European Union

coming into effect next year, this expansion will also help us maintain our competitiveness and provide quick turnaround for our clientele.”

“I am extremely pleased that the future Viau Terminal will be operated by Termont, a great partner for the Port of Montreal since 1987,” said Sylvie Vachon, President and CEO of the Montréal Port Authority. “I am sure that this project will be a great success, adding a capacity of 600,000 TEUs annually.”



PortsToronto

Aerial view showing the Port of Toronto and the adjacent Billy Bishop Airport that are integrated into the new branding of PortsToronto.

Vue aérienne du port de Toronto et de l'aéroport Billy-Bishop voisin qui sont intégrés à la nouvelle image de marque de PortsToronto.

L'Administration portuaire de Toronto devient PortsToronto

L'Administration portuaire de Toronto (APT) a récemment décidé de changer de nom pour PortsToronto. Conçus par Ariad Communications, le nouveau nom et la nouvelle architecture de marque visent à affirmer l'image de marque de l'organisme en renforçant son lien avec ses entreprises consommatrices – à savoir l'Aéroport Billy-Bishop de Toronto, le Port de Toronto et la Marina de l'avant-port – et ils reflètent mieux son orientation et ses priorités.

Créé en 1911 sous le nom de Commissaires du havre de Toronto (CHT), l'organisme a été rebaptisé Administration portuaire de Toronto en 1999 dans le cadre d'une vaste stratégie de restructuration fédérale visant à moderniser l'administration et l'exploitation des ports canadiens. L'activité maritime est principalement axée sur les cargaisons en vrac, les marchandises diverses et les croisières.

«Nous comptons plus d'un siècle d'histoire et de contribution à l'aménagement du secteur riverain et au financement d'infrastructures pour les Torontois, a déclaré le PDG de PortsToronto, Geoffrey Wilson. Nous entamons avec PortsToronto un excitant nouveau chapitre au cours duquel nous voulons poursuivre l'exploitation du très prospère Aéroport Billy-Bishop, inaugurer le tunnel piétonnier d'accès à l'Aéroport, assurer la croissance du Port de Toronto et du transport maritime, gérer la populaire Marina de l'avant-port et étudier les nouvelles possibilités de réinvestissement de nos bénéfices dans la ville par l'aménagement d'infrastructures et par des initiatives communautaires.»

«Les études préalables au changement de nom ont fait ressortir deux grands éléments: en premier lieu ni le nom d'administration portuaire de Toronto ni son abréviation anglaise courante, TPA, n'avaient

Toronto Port Authority rebrands as PortsToronto

The Toronto Port Authority (TPA) recently rebranded itself PortsToronto. Created by Ariad Communications, the new PortsToronto name and brand architecture is designed to drive increased awareness and understanding of the organization by strengthening the connection to its consumer businesses – specifically Billy Bishop Toronto City Airport, the Port of Toronto and the Outer Harbour Marina – and thus better reflect the direction and priorities of the organization.

Established in 1911 as the Toronto Harbour Commissioners (THC), the Toronto Port Authority was given its name in 1999 as part of a broader federal government restructuring strategy to modernize the administration and operation of Canadian ports. Marine activity focuses on

bulk cargo, breakbulk and cruise ship calls.

“Our organization has over a century of history and a legacy of building the waterfront and investing in infrastructure to serve Torontonians,” said Geoffrey Wilson, CEO of PortsToronto. “We are beginning an exciting new chapter with PortsToronto as we look at continuing to operate the very successful Billy Bishop Airport, opening our new pedestrian tunnel to the airport, growing the Port of Toronto and shipping business, managing the popular Outer Harbour Marina, and exploring new opportunities to invest our profits back into the city through infrastructure development and community initiatives.”

“Research conducted to inform the rebranding process indicated two key points: First, the Toronto Port Authority name,

d'écho dans la population. En fait, l'abréviation était souvent confondue avec celles d'autres organisations comme la Toronto Police Association, la Toronto Parking Authority et la Toronto Paramedics Association. De plus, nous souhaitons que notre entreprise travaille dans un esprit de collaboration, de transparence et

de partenariat. L'abandon du mot 'administration' constitue donc une décision délibérée qui incarne notre désir de coopérer avec d'autres organismes, gouvernements et parties prenantes, ainsi qu'avec la collectivité, à des initiatives profitables pour la ville».

or TPA as it was often abbreviated, was not resonating with the public. In fact the letters TPA were often confused with other organizations such as the Toronto Police Association, Toronto Parking Authority, Toronto Paramedics Association and others. Second, there was the expressed desire to have the

organization work collaboratively, transparently and in partnership. Jettisoning the word 'authority' is an intentional move that personifies our mandate to work together with stakeholders, agencies, governments and the community on initiatives that benefit the city."

Reprise du transport maritime de vrac solide

Selon le dernier numéro du *Dry Bulk Forecaster* publié par Drewry Consultants de Londres, la croissance vigoureuse du commerce, l'expansion modérée de la flotte et l'entrée en service de nouveaux navires éconergétiques devraient entraîner une reprise du transport maritime de vrac solide dans la seconde moitié de 2015.

«Nous prévoyons que les tarifs vont demeurer sous pression au premier trimestre de 2015», a déclaré Rahul Sharan, analyste principal chez Drewry pour le secteur du vrac solide. «Ensuite toutefois, les profits reprendront à mesure que les navires modernes éconergétiques remplaceront peu à peu la génération précédente. C'est une des raisons qui expliquent le redressement des tarifs moyens d'affrètement en 2014 par rapport à 2013, malgré les pressions dues à la surcapacité.»

Les navires modernes commandent des tarifs plus élevés en raison de leurs atouts environnementaux et de leur rendement énergétique supérieur. Selon Drewry, l'âge moyen des porteurs de vrac solide a baissé de 12 à 9 ans depuis 2011, ce qui est l'un des facteurs qui ont contribué à soutenir les tarifs d'affrètement dans un marché généralement déprimé.

Drewry estime que le commerce maritime de vrac solide

a connu une croissance de 8,3 % en 2014, grâce à la forte demande de minerai de fer et à un bond de 20 % des expéditions de grain. Les livraisons de nouveaux navires ont diminué en 2014, car la faiblesse du marché a incité les armements à retarder leurs commandes, ce qui a limité à 5,3 % la croissance de la flotte en 2014 (6,2 % en 2013).

Les ajouts de capacité à la flotte de porteurs de vrac solide seront probablement freinés par la conversion de commandes de porteurs de vrac solide en commandes de pétroliers et par la diminution soutenue des nouvelles livraisons.

«Nous nous attendons à une certaine accélération des livraisons en 2015 malgré un carnet de commandes modérément rempli, à cause surtout d'une plus forte diminution par rapport à 2014, indique le rapport. Toutefois, malgré l'incertitude qui règne dans l'économie mondiale, nous prévoyons que 2015 sera une autre année où la demande de vrac solide excédera l'offre. Ces perspectives favorables sur le plan de la capacité, associées à l'afflux de navires éconergétiques modernes, permettent d'espérer un redressement du marché du transport maritime de vrac solide dans la seconde moitié de 2015.»

Recovery in dry bulk shipping market forecast

Strong trade growth, moderating fleet development and deployment of new fuel efficient vessels are expected to spark a recovery in the dry bulk shipping market in the second half of 2015, according to the latest edition of the *Dry Bulk Forecaster* released by London-based Drewry Consultants.

"We expect rates to remain under pressure through the first quarter of 2015," said Rahul Sharan, Drewry's dry bulk lead analyst. "However, thereafter earnings will recover as modern fuel efficient ships gain employment at higher rates relative to older ships. This is one of the reasons why average charter rates recovered in 2014 compared to 2013, despite continuing capacity pressure."

Modern vessels command higher rates due to their superior fuel efficiency and environmental credentials, relative to older units. Drewry says that since 2011 the average age of the dry bulk fleet has declined from 12 to 9 years which is one of several factors that has helped to support charter rates in an otherwise weak market.

Drewry estimates that the dry bulk shipping trade increased by 8.3% in 2014, supported by strong iron ore demand and a 20% leap in grain trade. New vessel deliveries declined in 2014 as owners deferred orders in light of a weak market which limited 2014 fleet growth to 5.3% compared with 6.2% in 2013.

Future capacity additions to the dry bulk fleet are likely to be checked by the conversion of some existing dry bulk orders to tankers, and continued slip-page with new deliveries.

"We expect to see some acceleration in 2015 deliveries despite a moderating orderbook, thanks largely to increased slip-page from 2014," the report said. "However, despite the uncertainty surrounding the global economy, we anticipate that 2015 will be another year in which dry bulk demand outpaces supply. This more favourable capacity outlook coupled with the influx of modern fuel efficient ships points to a recovery in the dry bulk shipping market in the second half of 2015."



Port Metro Vancouver

Canada's largest port posted record volumes of container, bulk and total tonnage in 2014.

Le plus grand port du Canada a enregistré des records pour les conteneurs, le vrac et le tonnage total en 2014.

PMV fracasse des records

Port Metro Vancouver (PMV), le plus grand port et la porte du Pacifique du Canada, a enregistré en 2014 des volumes records de conteneurs et de vrac manutentionnés, de même qu'un sommet pour le tonnage total, grâce à la vigueur persistante du commerce maritime avec l'Asie, surtout la Chine.

Les terminaux du port ont manutentionné 140 millions de tonnes de fret, 3 % de mieux qu'en 2013. Les importations ont augmenté de 4,1 %, à 29 millions de tonnes, et les exportations, de 3,3 % pour atteindre 111 millions de tonnes.

«Le Port a connu une autre année record pour les volumes de fret, afin de répondre aux besoins d'une économie canadienne vigoureuse ainsi qu'au

désir grandissant à l'international de commercer avec le Canada, a déclaré Robin Silvester, PDG de PMV. Je suis fier de nos initiatives environnementales avant-gardistes, de notre mobilisation communautaire et des projets d'infrastructures que nous avons réalisés cette année pour harmoniser croissance et qualité de vie locale.»

Les volumes conteneurisés ont atteint 2,9 millions d'EVP, une augmentation de 3,1 %, et la croissance aurait été encore meilleure sans les trois semaines de grève des camionneurs en mars. La congestion des ports de la côte ouest des É.-U. a incité les expéditeurs à dérouter sur Vancouver des cargaisons conteneurisées destinées aux États-Unis, ce qui a entraîné une hausse de 6 %

Port Metro Vancouver shatters records

Port Metro Vancouver (PMV), Canada's largest port and Pacific gateway, posted record volumes in container, bulk and total tonnage in 2014 thanks to continuing brisk maritime trade with China-led Asia.

The port's terminals handled 140 million tonnes of cargo, up three per cent from 2013. Import cargo rose 4.1 per cent to 29 million tonnes, and exports rose 3.3 per cent to 111 million tonnes.

"The port had another record year for cargo volumes, illustrating the demands created by a growing Canadian economy and increasing international desire for Canadian trade," said Robin Silvester,

President and Chief Executive Officer, PMV. "I'm proud of the leading-edge environmental initiatives, community engagement and infrastructure projects we have completed this year to help balance this continued growth with our local quality of life."

Container volumes rose 3.1 per cent to 2.9 million TEUs and would have grown even stronger without a three-week container trucker strike in March. Severe U.S. West Coast congestion spurred a six per cent increase in inbound container cargo as shippers diverted some of their U.S.-bound boxes through Vancouver. A 4 per cent growth in container cargo is fore-

des entrées de fret conteneurisé. Les dirigeants de PMV prévoient une augmentation de 4 % du fret conteneurisé en 2015.

Les volumes de vrac ont augmenté de 5,3 % par rapport à 2013, grâce à une hausse substantielle des exportations de grain due à une récolte exceptionnelle. La forte demande internationale a fait bondir de 18 % les exportations de blé et de 31 % les exportations de canola. Les volumes de charbon

sont restés élevés, car la demande dans plusieurs marchés émergents a compensé la baisse dans les marchés traditionnels. Les volumes de potasse ont atteint un nouveau sommet de 7,5 millions de tonnes, 14 % de plus que l'année précédente.

Le secteur des croisières est resté dynamique, PMV a reçu 812 095 croisiéristes dans 243 escales de 29 paquebots, contre 812 398 croisiéristes dans 235 escales de 29 paquebots en 2013.

cast for 2015 by PMV port officials.

Bulk volumes increased by 5.3 per cent over 2013, with substantial increases in grain exports after a bumper crop year and strong international demand spurred an 18 per cent increase in exports of wheat and 31 per cent increase for canola. Bulk coal volumes remained strong as volumes increased in several emerging markets

from more traditional markets. Bulk potash reached a new record of 7.5 million tonnes, a 14 per cent increase from the previous year.

The cruise passenger numbers also remained strong, as PMV welcomed 812,095 passengers on 243 calls by 29 vessels, compared with 812,398 passengers on 235 calls by 29 vessels for the 2013 season.

Quatre fois plus de transport de fret à l'échelle mondiale d'ici 2050

Selon les Perspectives des Transports pour 2015 du Forum international des transports (FIT), les volumes de fret international auront plus que quadruplé (multiplicateur de 4,3) entre 2010 et 2050 par suite des changements dans la structure du commerce mondial, alors que la distance moyenne de transport, tous modes confondus, aura augmenté de 12 %.

Le rapport en question émane du FIT, organe de recherche et de réflexion de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) basée à Paris.

Les émissions de CO₂ produites par le transport de fret augmenteraient de 290 % d'ici 2050. Le fret deviendra la source principale d'émissions de CO₂ dans le transport de surface, dépassant le transport de passagers.

«L'augmentation prévisible du fret international représente un défi sans précédent pour les réseaux de transport du monde entier», a déclaré le secrétaire général du FIT, José Viegas.

«L'intensification des contraintes de capacité dans les transports peut freiner la croissance économique».

«La multiplication par quatre des émissions de CO₂ imputables au fret peut grave-

ment compromettre les efforts d'atténuation des changements climatiques.»

Selon le rapport, le volume de fret maritime atteindra 256,4 milliards de tonnes/km en 2050, comparativement à 60 milliards en 2010. Le fret total, aérien, routier, ferroviaire et maritime, passera de 70,9 à 307 milliards de tonnes/km.

La route du Pacifique Nord va surpasser la route de l'Atlantique Nord en tant que plus important corridor de transport de fret en volume (tonnes/km). Sa croissance sera de 100 points de pourcentage plus rapide que celle de la route de l'Atlantique Nord pour atteindre 75 milliards de tonnes/km contre les 65 milliards de tonnes/km de la route de l'Atlantique Nord. En 2010, 17,6 milliards de tonnes/km ont emprunté la route de l'Atlantique Nord contre 15,8 milliards pour la route du Pacifique Nord.

Le corridor de l'océan Indien connaîtra une croissance importante; le volume de fret y quadruplera pour atteindre les 53 milliards de tonnes/km.

En outre, les volumes de fret intra-africain (+715 %) et intra-asiatique (+403 %) vont afficher une croissance particulièrement importante d'ici 2050.

Global freight transport to quadruple by 2050

In the face of shifting global trade patterns, international freight transport volumes will have grown more than fourfold (factor 4.3) between 2010 and 2050, while average transport distance across all modes will increase 12%, according to the ITF Transport Outlook 2015.

The report is produced by the International Transport Forum, a think tank affiliated to the Paris-based Organization for Economic Cooperation and Development.

CO₂ emissions from freight transport are projected to grow by 290% by 2050. Freight will replace passenger traffic as main source of CO₂ emissions from surface transport.

"The foreseeable increase in global freight represents an unprecedented challenge for the world's transport systems", said ITF Secretary-General José Viegas.

"Increasing capacity constraints in transport can act as a brake on economic growth," he said.

"A quadrupling of freight emissions can ser-

iously undermine climate change mitigation," he added.

The report estimates that sea freight volume will attain 256.4 billion tonne-km in 2050 versus 60 billion tonne-km in 2010. Total freight by air, road, rail and sea will move from 70.9 billion tonne-km to 307 billion tonne-km.

The North Pacific route will surpass the North Atlantic as the world's busiest trading corridor in terms of freight volume (in tonne-km), growing 100 percentage points faster than the North Atlantic to reach 75 billion tonne-km compared to 65 billion tonne-km for the North Atlantic. In 2010, the North Atlantic accounted for 17.6 billion tonne-km and the North Pacific 15.8 billion tonne-km.

The Indian Ocean corridor will see large growth, with freight volume quadrupling to 53 billion tonne-km.

In addition, Intra-African (+715%) and intra-Asian (+403%) freight volumes will see particularly strong growth to 2050.

Fednav acquiert six laquiers hauturiers en 2015

Fednav limitée ajoutera à sa flotte cette année six nouveaux laquiers hauturiers commandés de la société Sumitomo et du chantier naval Oshima au Japon. Selon l'entreprise montréalaise de transport maritime de vrac, ces navires dotés des caractéristiques les plus évoluées pour la protection de l'environnement augmenteront substantiellement la capacité de sa flotte des Grands Lacs.

La livraison des six bâtiments, qui font partie d'une série de 29 navires neufs (dont 14 laquiers) qui se sont greffés à la flotte de Fednav depuis janvier 2012, s'échelonnara de mai à novembre.

Tout comme le **Federal Baltic** que l'on voit sur la photo en cale sèche, ces navires sont construits avec des cales cubiques qui conviennent mieux à une variété de marchandises diverses comme l'acier et les cargaisons spéciales. Ils sont aussi conçus afin de rationaliser les opérations en réduisant le temps et les efforts nécessaires pour limiter la quantité de résidus de cargaison, ce qui améliorera l'efficacité des escales.

«Cette commande montre bien que nous sommes résolus à conserver notre position de chef de file du transport maritime international sur les Grands Lacs», déclarait à la signature du contrat Paul Pathy, président et cochef de la direction.

Les vraquiers de 34 000 tonnes, polyvalents et convenant bien au commerce international, sont adaptés aux dimensions de la Voie maritime du Saint-Laurent et ils sont spécialement équipés pour naviguer dans la glace.

Fednav exploite près de 100 navires, qu'elle af-

frète ou qui lui appartiennent, et elle possède la plus importante flotte de navires de cote glace au monde, des bâtiments capables d'affronter les conditions hivernales exigeantes de la Voie maritime du Saint-Laurent, de la mer Baltique et de l'Arctique.

Tout comme les 6 laquiers commandés précédemment au chantier d'Oshima, ces navires consommeront 28 % moins de carburant et produiront 28 % moins d'émissions que ceux que Fednav avait fait construire au même chantier il y a 10 ans et qui étaient déjà parmi les plus éconergétiques de leur époque.

Les moteurs moins gourmands en carburant émettront 33 % moins d'oxyde d'azote. Tous les navires seront classés «NAVIRE PROPRE» (CLEAN-DESIGN) par la société de classification DNV, a indiqué Fednav.



Like the previous six lakers ordered at Oshima shipyard, the highly flexible new vessels will be well suited to the international trades.

Comme les six laquiers précédemment commandés au chantier naval Oshima, les nouveaux navires, très polyvalents, seront bien adaptés au commerce international.

Fednav adding six ocean-going lakers in 2015

Fednav Limited is slated to add six new ocean-going laker vessels to its fleet this year. Ordered with Sumitomo Corporation and Oshima Shipyard in Japan, the environmentally advanced vessels will add substantial capacity to the company's Great Lakes-capable fleet of ships.

The six additional vessels are to be delivered between May and November as part of a series of 29 new ships (of which 14 are Lakers) added to Fednav's fleet since January 2012.

These vessels, such as the **Federal Baltic** shown in photo in dry dock, are being built with "box" holds, better suited to a variety of general cargo like steel and project cargo. Their design will also streamline operations, minimizing time

and effort to reduce cargo residues and will result in more efficient port calls.

"This order by Fednav demonstrates our clear goal to remain the leader in international Great Lakes shipping," said Paul Pathy, Fednav President and Co-CEO, when the contract was signed in 2013.

Highly flexible vessels well suited to international trades, the 34,000-ton bulk carriers are adapted to the dimensions of the St. Lawrence Seaway and are specially equipped for navigating in ice.

Fednav currently operates close to 100 owned and chartered vessels and has the largest fleet of ice-class vessels in the world. They are capable of navigating through demanding winter conditions along the St. Lawrence Seaway, in the Baltic Sea, and in the Arctic.

Like the previous six lakers ordered at the Oshima shipyard, the new ships will consume 28% less fuel and produce 28% fewer emissions than vessels built by the same shipyard for Fednav ten years ago - ships already among the most efficient of their time.

The fuel-efficient engines will also reduce nitrogen oxide emissions by approximately 33%. All of the vessels will receive the CLEAN-DESIGN notation from the DNV classification society, said Fednav.

La page de l'AGGIMQ

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

www.aggimq.ca

Journée de la rencontre 2015

À pied d'œuvre depuis la veille, votre comité a débuté la journée vers 7 h 30 pour pouvoir vous accueillir à l'assemblée générale qui a commencé à 10 h, au son de notre cloche traditionnelle. Notre rendez-vous annuel s'est tenu cette année le 21 février, à Lévis, au Centre des congrès. Une trentaine de membres étaient présents à cette rencontre qui fut suivie par un petit dîner-buffet dans le décor superbe de la suite du Président.

Notre conférencier invité cette année fut M. Claude Mailloux du Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime (CSMOIM). Sa présentation Power Point peut être consultée sur notre site www.aggimq.ca, vous en trouverez le lien dans la section «Nouvelles».

C'est à 18 h que nous nous sommes réunis à nouveau dans le grand hall du Centre des congrès pour le cocktail. Sourires et accolades étaient au rendez-vous, et bien du bla-bla... qui s'est continué tout au long du banquet qui a débuté vers 19 h.

Avant de faire place à la danse, nous avons procédé à la remise des bordées d'or (gradués 1965) et d'argent (gradués 1990). Vous pouvez voir les photos des récipiendaires sur notre site Internet dans la section «GALERIE PHOTOS». Eh oui, ils n'étaient pas nombreux! Qu'à cela ne tienne, nos stars de la soirée ont représenté leur promotion avec fierté, la tête pleine de beaux souvenirs.

Nous avons des prix de présence qui ont fait quelques heureux: il s'agissait de six cartes cadeaux d'une valeur de 50 \$ échangeables dans différents commerces présents à la grandeur du Québec.

C'est ensuite jusqu'à 1 heure du matin que nous avons pu nous défouler au rythme de la musique de notre disc-jockey.

La suite du Président

Pour ceux qui désiraient discuter après le banquet, la suite du Président a su les contenter. Ouverte à minuit, notre splendide suite fut remplie de convives jusqu'aux petites heures du matin, comme à l'habitude. Située au dernier niveau de l'hôtel, elle comportait deux étages,

dont le dernier situé sur le toit de l'édifice. De grandes fenêtres panoramiques nous donnaient une vue presque à 360° sur la ville. Et, avantage non négligeable, nous n'avions pas de voisins, ce qui nous permettait de profiter de la rencontre jusqu'aux petites heures du matin sans remords!

Une prochaine rencontre...

Nous sommes déjà à penser à notre prochaine rencontre en 2016 qui doit avoir lieu de nouveau dans la région de Québec. Si vous avez aimé le dernier emplacement, ou si vous avez des commentaires à nous faire, n'hésitez pas à nous en faire part en nous écrivant à info@aggimq.ca.

L'an prochain, nous célébrerons celles et ceux qui ont gradué en 1991 (argent), 1966 (or), et se pourrait-il que nous ayons des bordées de diamant (1956)? Si vous avez gradué dans ces années, faites le tour de vos confrères et consœurs pour assurer une rencontre mémorable en cette occasion très spéciale!

Et les photos?

En plus des photos de nos bordées 2015, on peut voir les photos la mosaïque de graduation de nos jubilaires, ainsi que celles du banquet, qui sont disponibles sur notre site Internet www.aggimq.ca. Notez que pour visualiser les photos du banquet, vous devez être inscrit sur le site.

Vous trouverez aussi, sur la page d'accueil de notre site, le lien vers notre nouvelle page Facebook, qui vous permettra de ne rien manquer des dernières publications (emplois, nouvelles, photos, etc.).

Pour devenir membre...

Nous ne demandons plus de coupon de cotisation, la fiche de membre est sur le serveur de notre site, il nous suffit de la mettre à jour au besoin. La cotisation 2015 est de 50 \$ (75 \$ pour un couple de gradués). Il suffit d'envoyer le chèque (avec votre nom et année de graduation) au 53, Saint-Germain Ouest, Rimouski, G5L 4B4. Pour toute question, écrivez-nous à info@aggimq.ca. Réponse rapide assurée!!!



CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

13 et 14 MAI

TMCD, tourné vers l'avenir

Gare maritime Iberville

Montréal, QC, Canada

anne-marie.desmeules@asl-sls.org

18 au 21 MAI

Breakbulk Europe

Antwerp Expo

Antwerp, Belgium

www.breakbulk.com

19 au 21 MAI

9th Portsecure Conference & Expo

Hotel Hyatt Regency

Montréal, QC, Canada

www.portsecure.ca

24 au 26 MAI

CTRF 50th Annual Conference

Marriott Chateau Champlain

Montreal, QC, Canada

www.ctrf.ca

27 au 29 MAI

GREEN TECH 2015

Renaissance Seattle Hotel

Seattle, WA, USA

www.green-marine.org

10 au 12 JUIN

Congrès national de l'AGCA 2015

Halifax, NS, Canada

www.scmanational.ca

13 au 15 SEPTEMBRE

**Conférence de l'Association canadienne
des opérateurs de traversiers**

Marriott Pinnacle Hotel

Vancouver, BC, Canada

info@cfoa.ca

16 et 17 SEPTEMBRE

Halifax Port Days

Cunard Centre

Halifax, NS, Canada

www.portofhalifax.ca

29 SEPTEMBRE au 1^{er} OCTOBRE

57^e AGA et Conférence de l'AACP

Repousser les frontières

Hotel Westin

Montréal, QC, Canada

acpa2015@port-montréal.com

MAY 13-14

Shortsea Shipping, Current and Future

Iberville Passenger Terminal

Montreal, QC, Canada

anne-marie.desmeules@asl-sls.org

MAY 18-21

Breakbulk Europe

Antwerp Expo

Antwerp, Belgium

www.breakbulk.com

MAY 19-21

9th Portsecure Conference & Expo

Hyatt Regency Hotel

Montreal, QC, Canada

www.portsecure.ca

MAY 24-26

CTRF 50th Annual Conference

Marriott Chateau Champlain

Montreal, QC, Canada

www.ctrf.ca

MAY 27-29

GREEN TECH 2015

Renaissance Seattle Hotel

Seattle, WA, USA

www.green-marine.org

JUNE 10-12

SCMA 2015 National Conference

Halifax, NS, Canada

www.scmanational.ca

SEPTEMBER 13-15

Canadian Ferry Operators Conference

Marriott Pinnacle Hotel

Vancouver, BC, Canada

info@cfoa.ca

SEPTEMBER 16-17

Halifax Port Days

Cunard Centre

Halifax, NS, Canada

www.portofhalifax.ca

SEPTEMBER 29-OCT. 1

57th ACPA AGM and Conference

Pushing the limits

Westin Hotel

Montreal, QC, Canada

acpa2015@port-montréal.com

If you wish to suggest an event to be inserted in the calendar, please contact lryan@maritimemag.com
Si vous désirez proposer un événement pour insertion dans le calendrier, prière de contacter lryan@maritimemag.com

ANNONCEURS



ADVERTISERS

AAC – ASSOCIATION DES ARMATEURS CANADIENS	45
ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	Couverture extérieure arrière
CCM – CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME	19
CMC ELECTRONICS	61
CSEM – CENTRE DE SIMULATION	
ET D'EXPERTISE MARITIME	Couverture intérieure arrière
CSMOIM – COMITÉ SECTORIEL DE LA MAIN-D'ŒUVRE	
DE L'INDUSTRIE MARITIME	63
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	80
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT	Couverture intérieure arrière
DNV GL	29
DILTS PISTON HYDRAULICS	62
EMPIRE STEVEDORING.....	37
FMT – FEDERAL MARINE TERMINALS.....	14, 15
FEDNAV	71
GROUPE CSL.....	1
GROUPE DESGAGNÉS	Couverture intérieure avant
GROUPE NEAS	73
GROUPE ROBERT	25
IMQ/INNOVATION MARITIME	46
LLOYD'S REGISTER CANADA	9
LOWER LAKES TOWING	59
MGT – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY	57
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	47
MCKEIL MARINE	41
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE	62
OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE	16
OCEAN	13, 33
PORT DE MONTRÉAL	7
PORT DE SEPT-ÎLES	4
PORT DE THUNDER BAY	79
PORT DE TORONTO	39
PORT DE TROIS-RIVIÈRES	35
PORT OF OSHAWA	75
PORT OF PRINCE RUPERT	21
SIMEC – SOCIÉTÉ D'INTERVENTION MARITIME EST DU CANADA	28
SODES – SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT	50
SHIPPHOTOS.COM	62
SODERHOLM MARITIME SERVICES	28
TERMONT MONTRÉAL	26
TRAVERSE RIVIÈRE-DU-LOUP – SAINT-SIMÉON	53
URGENCE MARINE	51

ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	Back cover
CMC – CHAMBER OF MARINE COMMERCE.....	19
CMC ELECTRONICS	61
CSA – CANADIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION	45
CSL GROUP	1
CSMOIM – HUMAN RESOURCES SECTORIAL COMMITTEE	
OF THE MARITIME INDUSTRY	63
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS	Inside back cover
DNV GL	29
DILTS PISTON HYDRAULICS	62
ECRC – EASTERN CANADA RESPONSE CORPORATION	28
EMPIRE STEVEDORING.....	37
FMT – FEDERAL MARINE TERMINALS	14, 15
FEDNAV	71
GROUPE DESGAGNÉS	Inside front cover
GROUPE ROBERT	25
IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION.....	16
IMQ/INNOVATION MARITIME	46
LLOYD'S REGISTER CANADA	9
LOWER LAKES TOWING	59
MGT – MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP	57
MSRC – MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE	Inside back cover
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	47
MCKEIL MARINE	41
NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE	62
NEAS GROUP	73
OCEAN	13, 33
PORT OF MONTREAL	7
PORT OF OSHAWA	75
PORT OF PRINCE RUPERT.....	21
PORT OF SEPT-ÎLES.....	4
PORT OF THUNDER BAY.....	79
PORT OF TORONTO.....	39
PORT OF TROIS-RIVIÈRES	35
SODES – ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL.....	50
SHIPPHOTOS.COM	62
SODERHOLM MARITIME SERVICES	28
TERMONT MONTREAL	26
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION	80
TRAVERSE RIVIÈRE-DU-LOUP – SAINT-SIMÉON	53
URGENCE MARINE	51

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)