

No 78

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

**FOCUS ON RISING
NORTH ATLANTIC TRADE**

**PLEINS FEUX SUR LE COMMERCE
NORD-ATLANTIQUE**

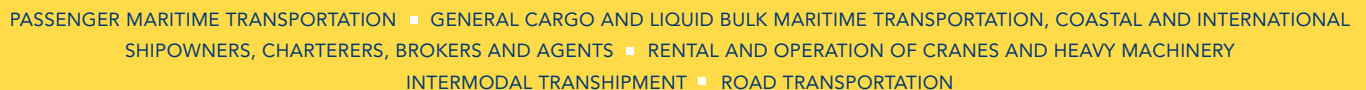
**ASIA-PACIFIC
LOGISTICS HORIZONS
ASIE-PACIFIQUE
PERSPECTIVES LOGISTIQUES**

**PROFIL/PROFILE
GROUPE ROBERT**

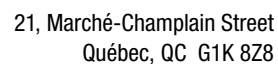
M20
ANS/YEARS

8,95 \$





**Groupe
Desgagnés Inc.**



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, Carroll McCormick, 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

M 78 SUMMARY SOMMAIRE

CHRONIQUES / COLUMNS

5 PREMIÈRE BORDÉE / FIRST WATCH
Leo Ryan

12 ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE / ATLANTIC HORIZONS
Tom Peters

15 ÉCHOS DU PACIFIQUE / PACIFIC HORIZONS
Leo Quigley

19 ÉCHOS D'EUROPE / EUROPE HORIZONS
Bruce Barnard

22 CHAMBER OF SHIPPING OF BRITISH COLUMBIA
Stephen Brown

Et aussi / And more...

81 JOURNAL

94 LA PAGE DE L'AGGIMQ

95 CALENDAR OF EVENTS
CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

96 ANNONCEURS / ADVERTISERS

24 **M** DOSSIER

FOCUS ON RISING NORTH ATLANTIC TRADE

PLEINS FEUX SUR LE COMMERCE NORD-ATLANTIQUE

Leo Ryan / Tom Peters / Bruce Barnard



56 **M** DOSSIER

ASIA-PACIFIC LOGISTICS HORIZONS

ASIE-PACIFIQUE PERSPECTIVES LOGISTIQUES

Leo Quigley



66 PROFIL/PROFILE

GROUPE ROBERT

Carroll
McCormick



73

Maritime Simulation and Resource Centre (MSRC)

10 ANS
YEARS

Centre de simulation et d'expertise maritime (CSEM)

Leo Ryan



COUVERTURE / COVER

This aerial photo symbolizes the important role that the Port of Montreal plays in a robust North Atlantic trade, notably in container cargo, that is sparking new services and infrastructure expansion on Canada's East Coast.

Cette photo aérienne symbolise le rôle important du Port de Montréal dans un commerce nord-atlantique vigoureux, notamment pour le fret conteneurisé, ce qui se traduit par de nouveaux services et de meilleures infrastructures sur la côte est du Canada.

Photo: Montreal Port Authority

M20
ANS/YEARS



EXPO+CONFERENCE

FEBRUARY 17+18, 2016

PALAIS DES CONGRÈS DE MONTRÉAL, QC

CARGOLOGISTICSCANADA.COM

THE ENTIRE SUPPLY CHAIN UNDER ONE ROOF

L'ENSEMBLE DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE SOUS UN MÊME TOIT !

100+
SPEAKERS
CONFÉRENCIERS

3,000
ATTENDEES
PARTICIPANTS

5
STREAMS
THÈMES

50,000+
SQ. FT. OF EXHIBITS
PI² D'EXPOSITION



PORT
PRODUCTIVITY
SUMMIT

COMMODITIES
& COLD-CHAIN
SUMMIT

DISTRIBUTION
LOGISTICS
SUMMIT

GLOBAL
TRADE

TECHNOLOGY

REGISTRATION IS OPEN!

La période d'inscription est maintenant ouverte !

cargologisticscanada.com/register

Register with code **EB30MM** before Jan. 14 to get discounted price and a chance to win free hotel accommodation.

Inscrivez-vous avec le code **EB30MM** avant le 14 janvier pour profiter de tarifs réduits et avoir la chance de gagner un hébergement gratuit de deux nuits à l'hôtel.

PRESENTING SPONSOR



PLATINUM SPONSOR



GOLD SPONSORS



VIP LOUNGE SPONSOR



CLC-CAFÉ SPONSOR



SUPPORTED BY





Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

L'AAPC et les défis de l'adaptation aux réalités contemporaines

À la 57^e conférence annuelle et AGA de l'Association des Administrations portuaires canadiennes (AAPC) dont le Port de Montréal a été l'hôte du 29 septembre au 1^{er} octobre, les communications et les discussions ont porté sur la nécessité pour les dirigeants des ports canadiens de sortir des sentiers battus pour rester compétitifs dans un monde moderne en évolution rapide. Tenue sous le thème général de «Repousser les frontières», la conférence a permis à des groupes d'experts de se pencher sur des sujets d'actualité tels que les forces qui façonnent le paysage logistique, la fonction de valorisation des ports, l'expansion du commerce maritime, les défis de la concertation publique et la vertigineuse montée en influence des médias sociaux. L'événement a aussi été rehaussé par la présence à la cérémonie d'ouverture d'un conférencier surprise qui ne figurait pas dans le programme officiel.

Ce personnage de premier plan, c'est le premier ministre du Québec Philippe Couillard qui, après avoir résumé les

ACPA Annual Conference assesses challenges of changing world

Hosted by the Port of Montreal on Sept. 29-Oct. 1, the 57th Annual Conference and AGM of the Association of Canadian Port Authorities featured presentations and discussions encouraging port executives across Canada to think outside the box to remain competitive in today's fast-changing world. Within the context of an overall theme of Pushing The Limits, business panels reviewed such topical developments as the forces driving the logistics landscape, the value-adding role of ports, expanding maritime trade, the special challenges of community relations and the tremendous surge of social media. The event also had a surprise speaker at the opening ceremony of a prominent figure who was not on the official program.

Appearing for the ceremony was Québec Premier Philippe Couillard, who after summing up the highlights of the province's Maritime Strategy also toured



Sylvain Giguère

Québec Premier Philippe Couillard, in the middle, made a special visit to the ACPA conference in Montreal. He is flanked by ACPA Chair Bernie Dumas from the Nanaimo Port Authority, Montreal Mayor Denis Coderre, Sylvie Vachon, President and CEO of the Port of Montreal, and ACPA President Wendy Zatylny.

Le premier ministre du Québec Philippe Couillard, au centre, a fait une visite spéciale à la conférence de l'AAPC à Montréal. Il est flanqué ici du président du conseil de l'AAPC Bernie Dumas de l'Administration portuaire de Nanaimo, du maire de Montréal Denis Coderre, de Sylvie Vachon, présidente-directrice générale du Port de Montréal et de la présidente de l'AAPC, Wendy Zatylny.

principaux éléments de la stratégie maritime de la province, a fait la tournée des divers stands du salon professionnel jumelé à la conférence. La grande importance que le Québec accorde à l'industrie maritime était aussi mise en relief par la participation dans un groupe d'experts du ministre délégué aux Transports et à l'Implantation de la stratégie maritime, Jean D'Amour.

«Notre gouvernement est un allié de l'industrie maritime», a déclaré le premier ministre Couillard, qui a aussi fait remarquer que le Québec était la seule province canadienne à s'être dotée d'une approche intégrée en matière de stratégie maritime.

Le premier ministre a rappelé que le plan, qui comporte des investissements publics et privés de 9 milliards de dollars sur 15 ans, vise à faire du Québec un «méga-pôle du commerce transatlantique».

Éric Fournier, producteur exécutif et partenaire fondateur de Moment Factory (et auparavant avec le Cirque du Soleil et Bombardier), a présenté une description complète des environnements multimédias modernes. Cette présentation accompagnée de visuels saisissants a fait ouvrir de grands yeux à bien des délégués.

Il a souligné que tous les référentiels sont aujourd'hui bouleversés. Le travail, c'est vraiment de réunir les gens. Une partie des difficultés avec la nouvelle génération, c'est que tous veulent avoir accès à tout. Et même dans les environnements les plus complexes, la créativité doit avoir son mot à dire.

Le professeur Claude Comtois de l'Université de Montréal s'est focalisé sur les changements importants dans le commerce maritime et sur les chaînes logistiques mondiales du vrac dont les ports canadiens doivent tenir compte.

Il a notamment évoqué les conséquences sur des ports comme Sept-Îles de la baisse importante des importations chinoises de minerai de fer et autres, alors que la Chine cherche parallèlement à diversifier ses sources d'approvisionnement en investissant dans des projets d'extraction du minerai de fer en Afrique et en Amérique du Sud.

Le professeur Comtois reconnaît que les ports canadiens investissent massivement depuis quelques années pour augmenter leur capacité, mais à ses yeux, c'est bien peu de chose

the various booths at the accompanying trade show. The strong Québec support of the maritime industry was further underscored by the participation in a panel of Jean D'Amour, Minister for Transport and the Implementation of the Maritime Strategy.

“Our government is an ally of the maritime industry,” Premier Couillard declared while noting that “Québec is the only Canadian province to have an integrated approach on maritime strategy.”

He recalled that the 15-year plan entailing public and private investments of \$9 billion seeks to transform Québec into “a mega-hub of transatlantic trade.”

Eric Fournier, Founding Partner and Executive Producer of Moment Factory (and formerly with the Cirque du Soleil and Bombardier) offered what was for many delegates an eye-opening profile, complete with striking screen visuals, of today's multi-media environments.

“All references,” he stressed, “are turning upside down. The job in life is really to bring people together. Part of the challenge of the new generation is that they want to have access to everyone. And even in the most complex of environments, creativity must have a say.”

Professor Claude Comtois from the Université de Montréal zeroed in on significant changes in global bulk logistics chains and seaborne trade that Canadian ports should take into consideration.

In particular, he singled out the impact on such ports as Sept-Îles of the major decline in China's imports of iron ore and other commodities. At the same time, China has been investing in iron ore projects in Africa and South America to diversify its supplies.

While acknowledging that Canadian ports have invested heavily to increase capacity in recent years, Prof. Comtois said these investments have paled in comparison to the giant infrastructure investments in China. “Innovation in dry bulk logistics is non-negotiable.”

Among other recommendations, Prof. Comtois said that further dredging should be carried out on



The key role of ports in the logistics chain was underlined by a panel comprising, from left to right, Robert Histon of Terex Port Solutions; Andrew Penfold from Ocean Shipping Consultants; Frank Gaerkens, Ambassador of the Port of Antwerp; and moderator Mike Ircha.

Le rôle clé des ports dans la chaîne logistique a été analysé par un groupe d'experts comprenant, de gauche à droite, Robert Histon de Terex Port Solutions; Andrew Penfold d'Ocean Shipping Consultants; Frank Gaerkens, ambassadeur du Port d'Anvers; et le modérateur Mike Ircha.

An LNG-fuelled future in Canada

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

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

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



Find out more at www.lr.org/ropax



Lloyd's Register
Marine

Working together
for a safer world

en regard des sommes gigantesques que la Chine consacre à ses infrastructures. «L'innovation dans la logistique du vrac solide n'est pas négociable.»

Il recommande notamment de draguer les chenaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal pour rendre le Port accessible à de plus grands navires.

À l'heure actuelle, Montréal reçoit des porte-conteneurs de 4 400 EVP et pourrait accueillir des navires post-Panamax de 6 000 EVP. On prévoit cependant que les porte-conteneurs de 8 000 EVP seront bientôt la norme sur la côte est de l'Amérique du Nord en raison de l'expansion du canal de Panama.

En ce qui concerne les ports de la côte Ouest, Bill Ralph, économiste maritime chez R.K. Johns Associates, a souligné qu'environ 80 navires d'une capacité moyenne de 10 000 EVP y font des rotations hebdomadaires.

Pour Andrew Penfold, directeur du cabinet britannique d'analyse du marché Ocean Shipping Consultants Ltd, la fourniture d'infrastructures en eaux profondes compétitives est cruciale pour garantir la position concurrentielle d'un port, de même que sa capacité à accueillir les plus grands navires d'une route particulière. «Par exemple, remplacer un navire de 12 000 EVP par un porte-conteneurs de 18 000 EVP pour le transport maritime sur les routes Asie-Europe permet actuellement une économie de 90 \$US le conteneur de 40 pieds.»

Accroître la pénétration des marchés

Comment une administration portuaire peut-elle accroître sa pénétration des marchés internationaux et de l'arrière-pays?

Sur ce plan, M. Penfold affirme qu'il est surtout essentiel d'avoir de bonnes installations maritimes capables de satisfaire aux besoins actuels et futurs – p. ex. profondeur d'eau, grues, équipements, etc.

En second lieu, il faut mettre en place des droits portuaires «ciblés».

En troisième lieu, l'administration portuaire doit être flexible sur le plan commercial pour suivre l'évolution des marchés et il lui faut adapter la structure de ses baux aux besoins des exploitants de terminaux.

Quatrièmement, il faut fidéliser les marchandises par des investissements – pas seulement dans les accès routiers et ferroviaires, mais aussi dans les centres de distribution et terminaux intérieurs.

Pour sa part, le spécialiste canadien de la sûreté et du renseignement Michel Juneau-Katsuya a affirmé que l'espionnage d'entreprise était devenu un problème de sécurité majeur. «Nous sommes passés de la confrontation militaire à la confrontation économique. Les entreprises se disputent la même part de marché.»

Laurence Benn, ingénieur principal chez OMC International, a donné un aperçu des nombreuses données requises pour mesurer les risques pour la navigation et leur atténuation en ce qui concerne la profondeur d'eau sous quille (niveau d'eau, courants, vents et marées).

Rendez-vous à Thunder Bay en septembre prochain

Le Port de Thunder Bay à l'extrémité du lac Supérieur sera l'hôte de la prochaine conférence et AGA de l'AAPC du 12 au 14 septembre 2016. Le Port de Thunder Bay, qui possède la plus grande capacité d'entrepôt du grain en Amérique du Nord, est le premier port d'exportation du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime. 

the St. Lawrence River channels to Montreal so that the port can accommodate larger ships.

In container shipping, Montreal at present accommodates vessels of up to 4,400-TEU capacity and could handle post-Panamax vessels up to 6,000 TEUs. But “workhorse” ships in the 8,000 TEU range are soon expected to become the norm on the East Coast of North America with the expansion of the Panama Canal.

As far as the West Coast was concerned, Bill Ralph, Maritime Economist with R.K. Johns Associates, pointed out that some 80 ships with average 10,000 TEU capacity are calling at the region's ports on weekly rotations.

Provision of deepwater and competitive infrastructure is central to the competitive position of a port along with the ability to berth the largest vessels on a particular trade, commented Andrew Penfold, Director of UK-based Ocean Shipping Consultants Ltd. “For example, there is a current shipping cost saving of around US\$96 per 40-ft container by switching from a 12,500 TEU to future 18,000 TEU plus vessels on the Asia-Europe trades.”

Extending market reach of ports

How can a port authority extend its hinterland and international market reach?

Here, Mr. Penfold says, first of all, it is “vital to ensure correct marine facilities are available for current and future needs – i.e. water depth, cranes, equipment, etc.”

Secondly, one should provide “targeted port dues initiatives.”

Thirdly, a port authority should be commercially flexible amidst changing markets and adapt lease structures to the needs of the terminal operators.

Fourthly, anchor cargo by supporting investments – not just in road and rail but also inland terminals and distribution centres.

Turning to other subjects, Canadian security and intelligence specialist Michel Juneau-Katsuya affirmed that corporate espionage has emerged as a dominant security issue. “We are moving from military to economic confrontation. We have interests fighting for the same market share.”

Laurence Benn, Senior Engineer with OMC International, outlined the many information details required in measuring navigational risk mitigation for vessel under-keel clearance ranging from water levels to currents, wind, and tides.

Onto Thunder Bay next September...

At the tip of Lake Superior, Thunder Bay will play host to the next ACPA Conference and AGM on Sept. 12-14, 2016. Possessing North America's largest grain capacity, the Port of Thunder Bay is the leading export port on the Great Lakes/Seaway System. 

THE GREAT LAKES & ST. LAWRENCE
SEAWAY SYSTEM



**SAVE
TIME &**

**SAVE
MONEY**



DIRECT ACCESS
INTO ALL OF
NORTH AMERICA



TRADING IN
OVER 50
GLOBAL MARKETS



BULK, BREAK BULK,
LIQUID &
SPECIAL CARGO



SEAMLESS SUPPLY
CHAIN WITH A
CONNECTED NETWORK

SHIPPING SIMPLIFIED

EUROPE
TO
U.S. MID-WEST

**5+ DAYS
FASTER**

U.S. MID-WEST
TO
NORTH AFRICA

SHIP WITH US TODAY

CALL HWY H₂O 1-905-641-0309

LET'S CONNECT:

HWYH2O@SEAWAY.CA

[@HWYH2O](https://twitter.com/HWYH2O)

WWW.HWYH2O.COM





This is not where you want to discover your gear isn't waterproof.

With a wide range of new and exclusive work and safety apparel by top brands like Dakota, companies all across the country count on Imagewear. From transport fleets to transit systems, we can outfit your entire workforce from head to toe with high performance work apparel and footwear, uniforms and branded attire designed for Canadian weather. Visit imagewear.ca or call 1-(844) 359-9466 to find out more.

imagewear
a division of **Mark's**



Tom Peters

Le passage de grands navires porte-conteneurs profite à Halifax

L'arrivée, début août, des deux plus grands navires porte-conteneurs à avoir jamais mouillé dans le Port de Halifax avait de quoi réjouir au plus haut point la communauté portuaire locale. Les réjouissances auront toutefois été de courte durée pour Ceres, qui exploite le terminal de l'anse Fairview et qui dessert l'Alliance G6, qui vient d'ajouter quelques-uns de ces grands navires à sa flotte.

Les deux grands navires en question – mais il y en eu d'autres depuis – étaient le **Budapest Express** de Hapag-Lloyd, d'une capacité de 8 749 EVP (équivalent vingt pieds), et le **Vivaldi** de CMA CGM, d'une capacité de 8 238 EVP.

Hapag-Lloyd fait partie de l'Alliance G6, qui a ajouté un point de partance depuis Halifax à son Service AZX (Asia Suez Express), assuré par 11 navires, dont sept d'une capacité supérieure à 8 000 EVP, les quatre autres affichant une capacité de quelque 7 500 EVP chacun.

Le **Budapest Express** est arrivé chez Ceres le 7 août, chargé de marchandise importée, et il a pu passer sous le pont Macdonald. Toutefois, à son voyage de retour, et après avoir débarqué une partie de sa cargaison à Halifax et dans certains ports de la côte Ouest américaine, le navire émergeait davantage de l'eau, ayant à son bord moins de marchandises destinées à l'étranger.

Selon une source étroitement associée au Port, Hapag-Lloyd, souhaitant éviter les problèmes de tirant d'air par rapport au pont, a décidé de prendre à son bord des marchandises à l'exportation chez Halterm, le terminal situé dans la partie sud du port et concurrent de Ceres qui n'a pas à composer avec des problèmes de pont.

Depuis que le **Budapest Express** a été détourné sur Halterm, un deuxième navire de la desserte d'AZX a aussi été redirigé vers le terminal sud, et on prévoyait en rediriger un troisième au même terminal le 13 septembre.

Sans problème de pont, Halterm a le vent dans les voiles

La même source nous a appris que d'autres gros navires de même capacité sont appelés à être ainsi redirigés, en attendant d'être chargés de marchandises destinées à l'exportation qui leur donneront la calaison requise pour passer librement sous le pont. Le pont fait l'objet de travaux visant à en rehausser le tablier d'environ sept pieds, mais ces travaux dureront encore quelques mois.

Toujours selon la même source, comme les navires du Service AZX sont redirigés sur Halterm plutôt que de passer par Ceres, il a fallu prendre certains conteneurs frigorifiques chez Ceres et les livrer par camion à Halterm, sans que l'on sache toutefois aux frais de qui.

Halifax benefits from bigger container ships

The arrival in early August of the two largest container vessels ever to call of the Port of Halifax had the local port community grinning from ear-to-ear. However, Ceres, which operates the Fairview Cove Terminal and services the G6 Alliance which has added some of these big ships, quickly had the smile wiped from its face.

The two ships that called, and subsequently more since then, were Hapag-Lloyd's **Budapest Express** with a capacity of 8,749 TEU (twenty foot equivalent units) and CMA CGM's **Vivaldi** with a 8,238 TEU capacity.

Hapag-Lloyd is part of the G6 Alliance which has added an outbound call in Halifax on its AZX Service (Asia Suez Express). There are 11 vessels in the AZX string, seven are over 8,000 TEU capacity and four are approximately 7,500 TEUs each.

The **Budapest Express** arrived at Ceres on Aug. 7 loaded with import cargo and was able to get under the Macdonald Bridge. However, on the return leg of the trip, after unloading cargo in Halifax and at some U.S. coast ports, the ship was sitting higher in the water because of less export cargo heading overseas.

According to a source close to the port, Hapag-Lloyd didn't want to risk air draft issues with the bridge and decided to load export cargo at Halterm, the port's southend terminal that does not have any bridge issues and is a competitor of Ceres.

Since the **Budapest Express** was diverted to Halterm, a second vessel in AZX was also diverted to the southend terminal and a third was scheduled for Sept. 13.

Halterm scores with no bridge issues

The source said diversion of these bigger vessels will likely continue until they get more export cargo and sit lower in the water to slide under the bridge. The bridge is undergoing a re-decking and during that work will be raised approximately seven feet. But this work will take several months to complete.

The source also said that because AZX Service vessels were being worked at Halterm and not Ceres, a number of reefer containers had to be trucked across town from Ceres to Halterm. There was no information on who was picking up that cost.

Neither Ceres nor Halterm responded to email inquiries on the issue.



With a capacity of 8,238 TEUs, the CMA CGM Vivaldi berthed at Halterm container terminal in Halifax in August.

Le **Vivaldi** de CMA-CGM, d'une capacité de 8 238 EVP, a accosté en août au terminal Halterm de Halifax.

Steve Farmer

Ni Ceres ni Halterm n'ont répondu aux questions qui leur ont été soumises par courriel à ce sujet.

Halterm peut également se vanter d'avoir obtenu que l'armateur CMA CGM ajoute Halifax à sa Ligne Columbus, qui passe par le canal de Suez. CMA CGM fait partie de l'Alliance Ocean Three, avec l'United Arab Shipping Company (UASC) et China Shipping. Précisons au passage que l'UASC prévoit une escale à Halifax pour un navire de 9 200 EVP, dans la deuxième moitié du mois de septembre.

Auparavant, les plus gros navires porte-conteneurs faisant escale à Halifax étaient de la catégorie de 7 500 EVP, et étaient également issus de l'Alliance G6.

L'arrivée de navires de plus grande capacité n'a rien d'inattendu. Depuis des années déjà, l'industrie annonce que l'avènement de navires toujours plus grands d'une capacité atteignant et même dépassant les 20 000 EVP sur les lignes de transport les plus actives reléguera les navires de catégorie inférieure vers des lignes commerciales plus modestes, et que le phénomène se répercutera jusqu'aux échelons inférieurs de l'industrie, par effet d'entraînement.

L'arrivée de ces grands navires est dans contredit une bouffée d'air frais pour le Port de Halifax, qui a connu un déclin du trafic de marchandises en 2014 (400 063 EVP) par rapport à 2013 (442 173), mais aussi au premier semestre de l'année en cours, par rapport à la même période en 2014.

«Voilà une nouvelle encourageante pour toute la communauté portuaire, car une capacité d'exportation accrue permet d'entrevoir de belles perspectives de croissance économique», nous dit Lane Ferguson, de l'Autorité portuaire de Halifax.

James Frost, un consultant en transport maritime de Halifax, dit espérer «voir le vent tourner», grâce à ces services nouveaux et à cette capacité accrue, mais aussi en raison du fait que de plus gros navires font maintenant escale à Halifax, ce qui semble de bon augure pour les projets de

Halterm scored another coup by getting CMA CGM to add Halifax to its Columbus Loop through the Suez. CMA CGM is part of the Ocean Three Alliance with United Arab Shipping Company (UASC) and China Shipping. As a side note, UASC was scheduled to bring a 9,200 TEU vessel into Halifax in the later part of September.

Prior to these vessels, the largest container ships calling Halifax were in the 7,500 TEU range and also part of the G6.

The arrival of the bigger ships was not an unexpected event. The industry has been saying for years that as larger ships are built, now in the 20,000 plus TEU range, and deployed to the busiest trade lanes, those new ships would bump smaller vessels to other trade lanes, again replacing smaller vessels and so on down the line. Call it a trickle down effect or cascading, a term widely used to explain the pattern.

The arrival of the ships certainly brought some positive news to the Port of Halifax which experienced declining container cargo in 2014 (400,063 TEUs) compared to 2013 (442,173) plus declines in the first half of this year compared to the first half of 2014.

"This is a positive development for the entire port community due to the increased export capacity and potential for economic growth," said the Halifax Port Authority's Lane Ferguson.

Marine consultant James Frost of Halifax, said "hopefully the tide has turned," as the port now has some additional services and capacity. Also, now that the bigger ships are starting to call Halifax, is this a good sign for proposed terminals in Sydney and Melford in the Strait of Canso?



*The arrival of Hapag-Lloyd's 8,749 TEU **Budapest Express** symbolized the new era of bigger ships calling at Halifax.*

L'arrivée du **Budapest Express** de 8 749 EVP d'Hapag-Lloyd est symbolique de la nouvelle ère des grands navires à Halifax.

Steve Farmer

terminaux envisagés pour Sydney et Melford, dans le détroit de Canso.

Melford garde l'œil ouvert...

Richie Mann, un relationniste chez Maher Melford, affirme que la venue de navires encore plus grands sur la côte Est paraît de bon augure pour son projet et il s'attend à en voir arriver encore davantage dans notre région une fois que le pont Bayonne à New York aura vu sa hauteur sous tablier atteindre les 215 pieds d'ici quelques années.

Selon M. Mann, les sociétés de transport chercheront à réaliser des économies dans les coûts de manutention dans les terminaux; or, Melford compte précisément, grâce à son terminal, accueillir ces navires de grande capacité et offrir un service de manutention de marchandises d'une grande efficacité.

Ces gros navires requièrent la présence d'une structure à terre efficiente pour que puissent se réaliser les économies d'échelles pour lesquelles ces navires ont précisément été construits, de dire M. Mann. De ce point de vue, Melford ne peut que se réjouir de la venue de ces gros navires; et d'ajouter M. Mann: «Je pense que les transporteurs n'auront d'autre choix que de se tourner vers nous».

Il reste à savoir quand le terminal verra le jour. Le projet dépendra de l'engagement d'un grand transporteur; dans l'intervalle, le terminal Melford restera ce qu'il est: un projet.

Sydney nourrit aussi le projet d'un éventuel terminal automatisé, mais là encore, le projet ne saurait se réaliser sans le concours d'investisseurs.

D'ici là, Halifax, et en particulier Halterm, terminal en eau profonde déjà doté d'une infrastructure terrestre efficace et qui n'a pas à composer avec la présence d'un pont, demeure l'escale incontournable sur la côte est du Canada pour les gros navires porte-conteneurs. **M**

Melford still in the wings...

Richie Mann, a spokesman with Maher Melford, affirms the bigger ships coming to the East Coast are a good sign for his project and expects even larger ships will come to this region once the Bayonne Bridge in New York, is raised to 215 feet within the next few years.

The way Mr. Mann sees it, terminal handling costs are going to be an area where shipping lines are going to be looking to save money and the aim of Melford, will be a terminal purpose-built to handle these big ships and offer a very efficient cargo handling environment.

The big carriers need an efficient landside structure to achieve the economies of scale for which they were built, says Mr. Mann. So the arrival of the ships bodes well for Melford and if the terminal is built and can offer the efficiencies these carriers are looking for, "I think the carriers won't have any choice but to look at us," he said.

However, when will the Melford terminal be built? It all depends on a major cargo commitment from a carrier and until that happens Melford will remain a project on paper.

Sydney's plans for what appears to be an automated terminal, are also just that, plans, as they look for investors to move the project forward.

In the meantime, Halifax, and in particular Halterm with its efficient on-dock infrastructure, lots of deep water and no bridge issues, is the only game in town on Canada's East Coast for the larger box ships. **M**



Leo Quigley

Le visage de l'Ouest change

Des changements spectaculaires et irréversibles ont modifié le visage des Prairies canadiennes depuis 10 ans, et pas toujours pour le mieux.

Le réseau de collecte du grain a fondu et les silos en bois ont cédé la place à de gigantesques terminaux en béton; les lignes secondaires ont disparu partout dans les Prairies, laissant les villes et villages sans chemin de fer; les puissantes coopératives céréalières appartenant aux producteurs agricoles ne sont plus que des reliques du passé; la diversité des cultures offerte aux agriculteurs a connu une croissance exponentielle; l'omniprésence de l'Internet a ouvert l'ère de l'instantanéité des communications; la Commission canadienne du blé, figure paternelle de l'industrie, a été fermée, et pire encore, les jeunes ne sont plus intéressés à reprendre l'exploitation familiale.

Comme Kyle Jeworski, président et chef de la direction de la succursale nord-américaine de Viterro, déclarait en interview, l'objectif pour le réseau de manutention et de transport ne doit pas être uniquement d'augmenter la capacité d'entreposage, mais aussi d'améliorer la «vélocité» de tout le système, y compris les procédés de chargement et de déchargement.

Des changements profonds ont été opérés dans l'intérêt des clients canadiens ainsi que pour affronter la concurrence des autres pays qui ont toujours la capacité de produire des aliments, et les coûts sont élevés.

La capacité ferroviaire a été beaucoup améliorée

Ainsi, le porte-parole du CN, Mark Hallman, affirme: «Les dépenses en immobilisations brutes du CN dans les quatre provinces de l'Ouest entre 2010 et 2014, y compris les sommes consacrées à l'entretien du réseau et à l'expansion de la capacité pour faire face à la croissance du trafic, ont totalisé près de 3 milliards de dollars. Ces investissements ont amélioré la fluidité du trafic dans la région, y compris pour les marchandises conteneurisées qui transitent par les ports de Prince Rupert et Vancouver.

«Pour améliorer la capacité du réseau, on a notamment aménagé des tronçons à double voie et prolongé des voies d'évitement pour qu'elles puissent accueillir des trains de 12 000 pieds efficaces et productifs.»

Les dépenses du CP pour améliorer la vélocité ont probablement été du même ordre que celles du CN, ce qui porte le total à environ 6 milliards de dollars en quatre ans.

Bien sûr, les trains continuent d'avoir des retards normaux lorsque les températures tombent à 30 degrés au-dessous zéro, mais chemins de fer, les compagnies

The changing face of the West

Dramatic and irreversible change has swept over the Canadian Prairies in the past decade and not all of it is healthy.

The grain gathering system has shrunk as iconic, wooden grain elevators have given way to large, concrete terminals; branch lines have disappeared throughout the Prairies, leaving towns and villages without a railroad; powerful farmer owned grain co-ops have become relics of the past; the variety of crops available to farmers has multiplied exponentially; communications using the internet have become all-invasive and instantaneous; the Canadian Wheat Board, the father figure of the industry, has been shuttered and, worst of all, young people are no longer interested in operating the family farm.

As Kyle Jeworski, Viterro's President and CEO for North America once said in an interview, the goal for the handling and transportation network must not only be to improve storage capacity but to improve the "velocity" of the entire system, including the loading and unloading process.

Massive changes have been made in the interest of serving Canada's customers and competing successfully against other countries that still have the capacity to grow food, and the costs have been high.

Massive rail capacity improvements

For example, Mark Hallman, spokesperson for CN Rail says: "CN's gross capital expenditures in the four Western Canada provinces between 2010 and 2014, including funds for maintaining the existing network and expanding capacity to accommodate traffic growth, totalled close to \$3 billion. These investments have benefited flows of traffic moving to and from this region, including containerized goods transiting the ports of Prince Rupert and Vancouver.

"Network capacity improvements include sections of double track and extended sidings capable of accommodating efficient and productive 12,000-foot trains."

CP Rail's expenditures on improving the velocity have most likely matched CN's, bringing the total to roughly \$6 billion in four years.

In spite of delays that normally occur at railways when temperatures hit 30 below, the railways, grain companies and governments are investing heavily in the transportation system and "velocity" is improving.

However, during this sea change, farmers in the West have also grown older, from an average of years



CN's gross capital expenditures in Western Canada totaled nearly \$3 billion between 2010 and 2014.

Les dépenses brutes en immobilisations du CN ont atteint près de 3 milliards de dollars dans l'Ouest canadien entre 2010 et 2014.

céréalières et les gouvernements continuent d'investir massivement dans le réseau de transport et la «vélocité» s'améliore.

Toutefois, alors que s'opéraient ces changements radicaux, les agriculteurs de l'Ouest vieillissaient. Leur moyenne d'âge est passée de 49,9 ans en 2001, à 54 ans. Selon les données du recensement de 2011, la superficie moyenne des exploitations agricoles a augmenté, passant en Saskatchewan de 1 449 acres en 2006 à 1 668 acres en 2011.

Le système de classement des grains que les agriculteurs canadiens considéraient comme le meilleur du monde avant l'instauration par Ottawa du «libre choix en matière de commercialisation» est aujourd'hui réévalué par la Commission canadienne des grains, en consultation avec les clients du Canada et de l'étranger – une réévaluation qui a jusqu'ici débouché sur des plans pour modifier 25 grades de grain afin de répondre à la demande des minoteries et d'autres acheteurs finaux.

La jeune génération se désintéresse de l'agriculture

Toutefois, le problème qui semble loin d'être réglé, c'est que les agriculteurs de l'Ouest canadien abandonnent un à un leurs exploitations à cause de leur âge et que la jeune génération soit n'est pas intéressée à prendre la relève, soit ne peut se permettre de reprendre une entreprise où le risque est élevé et qui exige énormément de travail et d'importantes injections de capitaux.

49.9 years of age in 2001 to an average age of 54 years. Farms have grown larger according to the 2011 census, from 1,449 acres in Saskatchewan in 2006 to 1,668 acres in 2011.

The grain grading system that was believed by Canadian farmers to be the world's best prior to the introduction of "marketing freedom" by Ottawa is now being reviewed by the Canadian Grain Commission with input from domestic and export customers – a review that has, so far, resulted in plans to alter 25 grades of grain to meet the demands of millers and other end buyers.

Young generation losing interest in farm operations

But, the problem that seems to remain unresolved is the fact that Western Canadian farmers are leaving their farms due to age and the next generation either isn't interested in taking it over or can't afford to take over a high risk, labour intensive business requiring major capital inputs.

And, so far, even though we are in the midst of a so-called green and organic food revolution, no practical solution seems to exist to this problem.

The question is: How do we get an advocate of sustainable or organic farming to actually take

Et pour l'instant, même si nous sommes au beau milieu de ce qu'on qualifie de révolution des pratiques écologiques et de l'alimentation biologique, il ne semble pas y avoir de solution pratique à ce problème.

La question est la suivante: comment convaincre un tenant de l'agriculture durable ou biologique de reprendre et d'exploiter une ferme de 1 000 acres dans les Prairies où le plus proche voisin est parfois à des milles de distance et alors qu'une seule tempête de grêle, une infestation d'insectes ou une maladie des cultures peut détruire ses récoltes (son gagne-pain)?

Une des solutions qui paraît la plus réaliste, c'est d'encourager des immigrants ou des investisseurs d'outre-mer à investir dans les exploitations agricoles de l'Ouest, ce qui, à nos yeux, s'apparente à un retour à une période révolue de l'histoire des Prairies alors que d'immenses exploitations agricoles comme le ranch Matador près de Moose Jaw en Saskatchewan étaient, au tournant du siècle, exploitées contre rémunération pour le compte de propriétaires anglais. Est-ce un progrès? **M**

over owning and operating a 1,000 acre farm on the Prairies where your closest neighbour could be miles away and your crops (livelihood) could be destroyed by a single hailstorm, insect infestation or crop disease?

One of the solutions that seems to keep bubbling to the top is to encourage overseas investors/immigrants to invest in Western farms which, from where we sit, seems to be a return to an earlier period in Prairie history when very large farms such as the Matador ranch near Moose Jaw, Saskatchewan, were operated by "remittance men" at the turn of the century on behalf of owners in England. This is progress? **M**

Une variété de cours uniques

INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC

CFMU

CENTRE DE FORMATION AUX MESURES D'URGENCE



Cours offerts au CFMU : **Matelot de pont** | **Matelot de salle des machines**
Inscription en cours | Début des programmes automne 2015



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

SHIPS' ROUTEING

2015 EDITION



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



Bruce Barnard

La bataille des canaux: c'est tout bénéfique pour l'industrie maritime

Le «nouveau» canal de Suez ne fait déjà plus les manchettes quelques semaines à peine après que les dirigeants mondiaux se sont réunis pour la somptueuse cérémonie d'inauguration d'un canal parallèle de 45 milles de longueur, pompeusement présenté comme «le cadeau du peuple égyptien au monde».

La voie de navigation élargie n'est pas non plus un grand sujet de conversation dans les milieux maritimes, confrontés qu'ils sont à des problèmes plus pressants dont les moindres ne sont pas la baisse du trafic marchandises et l'effondrement des tarifs, surtout sur les lignes régulières Asie-Europe qui représentent les deux tiers du trafic conteneurisé du canal.

L'industrie anticipe plutôt l'ouverture des nouvelles écluses du canal de Panama prévue pour avril 2016. Celle-ci aura beaucoup plus d'impact sur le transport maritime de conteneurs, car elle permettra au canal d'accueillir des navires de 14 000 EVP (5 000 EVP actuellement).

Un canal de Panama élargi sera bien mieux placé pour récupérer la majorité des services de transport tout-marin de conteneurs entre l'Asie et la côte est des États-Unis qui ont été déroutés vers la voie de navigation égyptienne où les limites de capacité étaient moins contraignantes.

Il est certain que l'expansion du canal de Suez profitera à la marine marchande, mais il est bien moins certain que l'Égypte récoltera des dividendes du projet de 8,5 milliards de dollars – et qui sait quand cela pourrait se produire.

Le nouveau canal permet les traversées dans les deux sens et réduit de 18 à 11 heures la durée du transit, mais la vitesse n'est plus une considération déterminante pour les transporteurs Asie-Europe qui optent pour l'exploitation à vitesse réduite de leurs navires pour éponger les surplus croissants de capacité dus au déploiement d'une armada de navires géants.

La capacité du «nouveau» canal est portée à 97 navires par jour, mais cela ne gonfle pas les recettes pour autant, car le canal était déjà sous-exploité par rapport à sa capacité quotidienne de 78 navires depuis la chute du trafic maritime mondial due à la crise financière en 2009. Le tonnage a augmenté, mais le nombre de navires franchissant le canal est de 20 % inférieur à 2008 tandis que les recettes font du surplace. C'est pourquoi l'Autorité du canal de Suez a, pour une deuxième année d'affilée, gelé la plupart des péages en 2015.

Battle of the canals: a win-win for global shipping

The “new” Suez Canal is already “old” news just weeks after world leaders attended the lavish inauguration of a 45 mile-long parallel channel grandiosely billed as “the Egyptian people’s gift to the world”.

The expanded waterway isn’t a big talking point in the shipping industry either as it confronts more immediate issues, not least shrinking traffic and slumping freight rates, particularly on the Asia-Europe liner trade, which accounts for two thirds of the canal’s container traffic.

The industry is instead looking ahead to the opening of the Panama Canal’s new locks scheduled for April 2016 that will have a much bigger impact on container shipping as it will be able to handle vessels of 14,000 TEUs capacity compared with 5,000 TEUs at present.

An enlarged Panama Canal will be in a much stronger position to win back many of the all-water container services between Asia and the US East Coast that have switched to the Egyptian waterway due its capacity restraints.

There’s no doubt the expansion of the Suez Canal is benefiting shipping – but it’s much less certain whether – or when – Egypt will reap dividends from the \$8.5 billion project.

The channel enables two-way transits, cutting the sailing time through the canal from 18 hours to 11 hours, but speed is no longer a major issue for Asia-Europe carriers which are slow steaming their ships to soak up relentlessly rising surplus capacity as an armada of ultra large vessels are deployed on the route.

The “new” canal’s capacity has increased to 97 ships a day, but that won’t boost its revenues as it has been operating below its previous daily capacity of 78 vessels since the global financial crisis triggered a slump in global shipping traffic in 2009. While tonnage has increased, the number of vessels transiting the canal is 20 percent below its 2008 levels while revenues have stalled. That’s why the Suez Canal Authority froze most tolls in 2015 for the second year running.

Selon Drewry Maritime Research, «l'impressionnant projet du nouveau canal de Suez va augmenter la capacité, améliorer les temps de transit et réduire les retards, notamment parce que le canal sera probablement utilisé par beaucoup moins de navires que ne le prévoyaient les parrains du projet». Ce point de vue est partagé par la majorité des observateurs de l'industrie, puisque les volumes de fret demeurent en régression sur les principaux couloirs commerciaux qui alimentent le canal.

Tout cela explique le scepticisme généralisé qui a accueilli la prétention du Caire selon laquelle l'expansion allait augmenter les recettes annuelles du canal à 13,5 milliards de dollars en 2020 contre 5,5 milliards en 2014, ce qui correspond à un taux de croissance annuel de 10 % dans une période où le trafic diminue sur toutes les grandes routes Asie-Europe.

Si les armateurs ont publiquement fait l'éloge du canal élargi, ils pressent également le gouvernement égyptien d'honorer sa promesse et de creuser un nouveau chenal d'accès méditerranéen pour éliminer les bouchons à l'entrée nord du canal. Un nouveau canal latéral était censé être inauguré en 2012, mais le projet a été mis en attente pendant les troubles du printemps arabe. APM Terminals affirme que le terminal à conteneurs du canal de Suez dans lequel elle possède une participation majoritaire est déjà exploité presque au maximum de sa capacité et ne pourra pas accueillir plus de trafic sans un nouveau canal latéral.

Entre-temps, tous les yeux sont tournés vers le canal de Panama depuis la découverte de fissures dans une nouvelle écluse de l'entrée du Pacifique, découverte qui pourrait retarder l'ouverture du canal élargi prévue pour avril prochain – avec déjà près de 20 mois de retard sur l'échéancier.

Il est toutefois certain que le «nouveau» canal de Panama aura un impact plus grand et plus instantané que l'élargissement du canal de Suez sur les lignes de navigation et les exploitants portuaires. L'armement français CMA/CGM a signé un contrat lui accordant la concession du terminal à conteneurs de Kingston en Jamaïque dont il veut faire un pôle de transbordement des Caraïbes pour la voie de navigation élargie. Les armateurs de navires-garages comme Hoegh Autoliners et WWL offriront des services mondiaux plus flexibles, car leurs navires géants capables de transporter 8 500 véhicules pourront franchir le canal de Panama dès l'an prochain.

On s'attend aussi à ce que le canal de Panama élargi déploie beaucoup d'efforts pour récupérer une partie du trans-

“The impressive New Suez Canal project will improve capacity, transit times and reduce delays, not least because it will likely be used by far fewer vessels than expected by its sponsors,” says Drewry Maritime Research, a view shared by most industry watchers as cargo volumes on key canal trades, continue to decline.

This has fuelled widespread scepticism over Cairo's claim that the expansion will boost the canal's annual revenues to \$13.5 billion in 2023 from \$5.5 billion in 2014, an annual growth rate of 10 percent at a time when traffic is shrinking on the all important Asia-Europe trades.

While ship-owners have publicly praised the expanded canal, they are pressing the Egyptian government to make good its pledge to dig a new Mediterranean access channel to remove bottlenecks at its northern entrance. A new side channel was due to open in 2012 but the plans were frozen during the turmoil of the Arab Spring. APM Terminals says its majority-owned Suez Canal Container Terminal is operating close to capacity and will not be able to handle more traffic without a new side channel.

Meanwhile, all eyes are on the Panama Canal following the discovery of cracks in a new lock at its Pacific entrance that could delay the opening of the enlarged waterway planned for next April – nearly 20 months behind schedule.

But the “new” Panama Canal is sure to have a bigger and more immediate impact on shipping lines and port operators than the expanded Suez Canal. French carrier CMA CGM has signed a 30-year operating concession for Jamaica's Kingston Container Terminal which it plans to use as a Caribbean transshipment hub for the enlarged waterway. Carriers like Hoegh Autoliners and WWL will be able to operate more flexible pan-global services as their giant vessels carrying up to 8,500 vehicles will be able to transit the Panama Canal from next year.

The enlarged Panama Canal is also expected to mount a major effort to win back some of the all-water services between Asia and the US East Coast that have migrated to the Suez Canal route by cut-

The enlarged Panama Canal is expected to mount a major effort to win back some of the all-water services between Asia and the US East Coast that have migrated to the Suez Canal route by cutting tolls for the larger container vessels it will be able to handle.

On s'attend aussi à ce que le canal de Panama élargi déploie beaucoup d'efforts pour récupérer une partie du transport tout-maritime entre l'Asie et la côte est des États-Unis qui a migré vers le canal de Suez.



Panama Canal Authority

Upon scheduled completion in 2016, the new locks of the Panama Canal will be able to accommodate container ships of 14,000 TEU capacity.

Lorsque l'agrandissement sera terminé en 2016, les nouvelles écluses du canal de Panama pourront accueillir des porte-conteneurs de 14 000 EVP.

port tout-maritime entre l'Asie et la côte est des États-Unis qui a migré vers le canal de Suez. Pour ce faire, on réduira les péages des grands porte-conteneurs que Panama pourra désormais accueillir. Selon la firme-conseil Alphaliner, la part de marché du canal de Panama qui a augmenté en raison de la congestion des ports de la côte du Pacifique des États-Unis au début de l'année est passée de 90 % environ (avant 2008) à un creux de 48 % en 2014. Et le canal de Suez a continué d'accroître sa part de marché selon les chiffres fournis par le Transpacific Stabilization Agreement, forum qui représente 16 transporteurs des routes Asie-côte ouest des États-Unis.

Deux cent quatre-vingt-dix-sept mille quatre cent cinquante-six EVP ont transité par la voie de navigation égyptienne dans le deuxième trimestre de l'année en cours contre 241 371 EVP par le canal de Panama. Comparativement, l'écart était de 238 941 EVP contre 226 516 EVP au cours de la même période en 2014.

Ainsi donc, peu importe qui remportera la bataille des canaux, le réel vainqueur sera l'industrie du transport maritime, qui paiera moins pour obtenir plus. **M**

ting tolls for the larger container vessels it will be able to handle. Its share of this market, which has grown due to the congestion at US Pacific coast ports earlier in the year, slumped from around 90 percent prior to 2008 to a low of 48 percent in 2014, according to Alphaliner, an industry consultant. And the Suez Canal has continued to grow its market share, according to figures from the Transpacific Stabilization Agreement, which represents 16 carriers on the Asia-west coast US trade.

The Egyptian waterway handled 297,456 TEUs in the second quarter of this year while the Panama Canal handled 241,371 TEUs, compared with a gap of 238,941 TEUs vs. 226,516 TEUs in the same period in 2014.

So whoever wins the battle of the canals, the real victor will be the shipping industry which will be paying less for more **M**



Stephen Brown

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

Le Partenariat transpacifique: incontournable pour le Canada

Nous continuons d'avoir du mal à suivre la multitude de projets d'investissements proposés dans la Porte canadienne de l'Asie-Pacifique et à nous assurer que le travail préliminaire requis est fait pour assurer leur réussite. Celle-ci dépendra en partie de la croissance naturelle du commerce avec les économies asiatiques, mais aussi de la signature de nouveaux accords de libre-échange. Depuis 2006, le Canada en a signé avec 38 pays, pour un total de 43, ce qui représente plus de la moitié de l'économie mondiale.

Pour notre industrie maritime, le défi est de tenir sa boule de cristal bien propre pour pouvoir anticiper les conséquences de l'essor soutenu des échanges sur la capacité de nos ports, de nos routes et de nos chemins de fer, sur l'approvisionnement en main-d'œuvre, sur nos initiatives de formation et sur les pressions du développement durable dans nos chaînes d'approvisionnement.

L'initiative «Port 2050» de Port Metro Vancouver est un exemple parmi d'autres de pensée critique à long terme. Tout comme notre aéroport international primé YVR, nos ports doivent être proactifs et ne pas se contenter de faire du rattrapage.

Faire du rattrapage signifie essentiellement se retrouver à la traîne et ne vous y trompez pas, la nouvelle Northwest Seaport Alliance, qui regroupe les ports de Seattle et Tacoma, aura tôt fait de venir manger dans le râtelier de la Colombie-Britannique si on lui en laisse le loisir.

Tout accord commercial nécessite des concessions mutuelles – l'Accord économique et commercial global (AECG) conclu avec l'Union européenne ne fait pas exception. Nous savons bien qu'il n'enthousiasme guère certains collègues de l'industrie maritime au pays, mais de nombreux exemples prouvent que moins de protection économique est synonyme de nouveaux investissements et stimule l'innovation et la croissance. L'accord de libre-échange visionnaire signé en juin dernier obligera assurément l'Australie et la Chine à surmonter d'énormes obstacles, mais les deux pays ont assez de jugeote pour voir les avantages à long terme qu'ils vont en retirer.

Trans-Pacific Partnership's huge importance for Canada

We continue to be challenged in keeping pace with the diversity of proposed investments in Canada's Asia-Pacific Gateway and in ensuring that the ground work is laid to ensure their success. That success will in part stem from the natural growth in trade with the economies of Asia but also with the conclusion of additional free-trade agreements. Since 2006, Canada has concluded FTAs with 38 countries, bringing the total to 43, thereby representing more than half of the global economy.

The challenge for our marine industry is to keep our crystal ball dusted in order to forecast the impacts of relentlessly growing trade on our ports, road and rail capacity, labor supply, training initiatives and the challenges of sustainable development across our supply chains.

Port Metro Vancouver's "Port 2050" initiative is just such an example of long term critical thinking. Like our award winning international airport, YVR, our ports need to be ahead of the curve, not playing catch-up.

Catching up essentially translates to having been left behind and make no mistake, the newly formed Northwest Seaport Alliance comprising the ports of Seattle and Tacoma is out to eat British Columbia's lunch if they can shape the menu.

Every trade agreement requires give and take – the Comprehensive Economic Trade Agreement (CETA) with the European Union being no exception. We recognize that some of our marine industry colleagues across the country are less than enthusiastic but there are many examples where reductions in economic protection spur new investment, innovation and growth. The visionary Free Trade Agreement signed in June this year between Australia and China will for sure place some enormous challenges before both countries but both are equally savvy enough to understand the long term benefits that will accrue.

Chez nous cependant, le gros morceau, c'est le Partenariat transpacifique. Et il est absolument essentiel que le Canada y adhère. Pour y parvenir, il y a aussi des obstacles à aplanir, notamment l'inclusion de restrictions aux exportations de bois d'œuvre de la C.-B. et l'assouplissement du système de gestion de l'offre qui protège de la concurrence étrangère notre système de gestion des approvisionnements de lait de transformation de 6 milliards de dollars au moyen de droits d'importation de près de 300 % sur certains produits. Voici les enjeux:

- les 12 pays de l'Asie-Pacifique qui participent aux négociations regroupent près de 800 millions de personnes;
- leur PIB combiné est d'environ 27,5 mille milliards de dollars;
- ils représentent environ 40 % du PIB mondial;
- ils comptent pour le tiers de tout le commerce mondial;
- la production économique du Canada pourrait augmenter de 10 milliards de dollars d'ici 2025.

Regardons les choses en face, la question des restrictions sur les exportations de bois d'œuvre devrait être réglée depuis longtemps et s'accrocher au statu quo n'a économiquement aucun sens. Et c'est la même chose pour la gestion de l'offre de lait de transformation. À cause de ce système, la taille du troupeau moyen est de 80 bêtes chez nous comparativement à 413 en Nouvelle-Zélande. Depuis l'abolition des subventions et l'abandon de la protection dans les années 1980, l'industrie laitière de la Nouvelle-Zélande a connu une croissance phénoménale et représente aujourd'hui 7 % du PIB du pays et le tiers de tous les revenus d'exportation.

Il faut donc décider quel pays nous voulons: un pays à l'économie libéralisée ou un pays qui maintient une protection sélective équivalant ni plus ni moins à des subventions. Peu importe la décision, le transport maritime international va adapter sa structure commerciale, les navires vont continuer de grossir et nos ports de s'agrandir et nous allons tous continuer à nous inquiéter de notre productivité tandis que les défaitistes vont continuer de contester notre existence même.

Les opinions sont partagées quant à savoir si nous sommes l'industrie qui peut se vanter de la plus longue survie, mais que ce soit ou non le cas, nous sommes là pour rester et nous avons un dossier de réussite dont nous pouvons être fiers. **M**

However, the really big fish out there is the Trans-Pacific Partnership and the huge importance for Canada in becoming a signatory. Here, too, there are difficulties to overcome, not least the inclusion of long standing restrictions on BC log exports and the supply management system which protects our \$6 billion dairy supply management system from foreign competition by imposing import tariffs of close to 300% on some products. Here are the stakes:

- The 12 Asia -Pacific countries involved in negotiations represent almost 800 million people
- Combined GDP of around \$27.5 trillion
- Around 40% of global GDP
- Around a third of all world trade
- A projected \$10 billion increase in Canada's economic output by 2025

Let's face it, restrictions on log exports should have gone out with the dodo bird and clinging to them makes no economic sense whatsoever. As for the dairy supply management system, this has resulted in Canadian farmers having an average herd size of 80 cows compared to New Zealand's 413. Since the abolition of subsidies and protection in the 1980s, New Zealand's dairy industry has grown out of all recognition and today accounts for 7% of the nation's GDP and a third of all export income.

So it comes back to what we want as a country - an open trading economy or one of selective protection which at the end of the day amounts to pure subsidization. Whatever the decision, international shipping will adapt its trading patterns, ships will continue to get bigger, our ports will continue to expand and we will all continue to agonize over productivity while the naysayers will continue to oppose our very existence.

Opinion is divided as to whether we are the world's longest surviving industry but whether we are or not, we are here to stay and collectively have a record of success to be proud of. **M**

It comes back to what we want as a country – an open trading economy or one of selective protection which at the end of the day amounts to pure subsidization.

Il faut donc décider quel pays nous voulons: un pays à l'économie libéralisée ou un pays qui maintient une protection sélective équivalant ni plus ni moins à des subventions.

Focus on North Atlantic Trade

Current trends bolster opportunities on Canada's East Coast

Pleins feux sur le commerce dans l'Atlantique Nord

L'avenir est prometteur sur la côte est du Canada

Leo Ryan • Tom Peters

The Port of Antwerp plays a major role in maritime trade between Canada and Northern Europe.

Le Port d'Anvers joue un rôle de premier plan dans le commerce maritime entre le Canada et l'Europe du Nord.



Les navires-porte-conteneurs qui sillonnent l'Atlantique sont de plus en plus gros et les lignes maritimes développent leurs services entre l'Europe et l'Amérique du Nord. Ce sont de bonnes nouvelles, surtout pour Montréal et Halifax, principaux ports de transit des marchandises générales sur la côte est du Canada et ceux-ci investissent beaucoup dans les infrastructures pour relever les multiples nouveaux défis.

Containerships crossing the Atlantic are getting larger and larger and shipping lines are expanding their services between Europe and North America. This is all good news especially for Montreal and Halifax, Canada's leading general cargo ports on the East Coast that are responding to various new challenges with substantial infrastructure investments.



Aerial view of the Port of Montreal, Canada's leading gateway for North Atlantic trade.

Vue aérienne du port de Montréal, principale porte d'entrée canadienne du commerce sur l'Atlantique Nord.

En dépit du dérapage récent de l'économie canadienne durement frappée par l'effondrement des prix mondiaux du pétrole et la morosité économique qui touche presque tous les 28 pays de l'Union européenne, les expéditeurs demeurent optimistes des deux côtés de l'Atlantique au sujet des perspectives commerciales à long terme. Et l'une des grandes raisons de cet optimisme, c'est la ratification éventuelle de l'accord de libre-échange Canada-UE (l'Accord économique et commercial global [AECG]), prévue pour 2016.

«MSC possède déjà l'espace et la capacité nécessaires pour faire face à l'intensification du commerce qui s'annonce», a déclaré Sokat Shaikh, président et directeur général de Mediterranean Shipping Company (Canada) inc. (MSC), en interview avec le *Maritime Magazine* (voir autre article).

L'Union européenne est le second partenaire commercial du Canada après les États-Unis. En 2014, les exportations canadiennes vers ce marché de plus de 500 millions de consommateurs ont augmenté de 16,4 % pour atteindre 40,4 milliards de dollars, tandis que les importations s'accroissaient de près de 9 %, à 49 milliards. Les provinces de l'Est, Québec et Ontario en tête, sont à l'origine des quatre cinquièmes des exportations canadiennes. La Grande-Bretagne (G-B), l'Allemagne, les Pays-Bas et la France sont en tête de liste pour les flux commerciaux bilatéraux.

L'an dernier, le Port de Montréal a manutentionné un total record de 30,4 millions de tonnes de marchandises et

Despite the recent slide of the Canadian economy hit by the sharp plunge in world oil prices and the lacklustre performance of all but a few of the 28 member countries of the European Union, shippers on both sides of the Atlantic remain bullish on long-term trade prospects. And high up on the radar screen remains the potential of the Canada-EU free trade agreement (CETA) awaiting ratification, possibly by 2016.

“MSC is ready with the space and capacity to accommodate the expected increased trade,” declared Sokat Shaikh, President and CEO of Mediterranean Shipping Company (Canada) Inc., during an interview with *Maritime Magazine* (see separate report).

The European Union is Canada's most important trading partner after the United States. In 2014, Canadian exports to this market of over 500 million people rose by 16.4% to \$40.4 billion while imports climbed by nearly 9% to \$49 billion. The easternmost provinces, led by Ontario and Quebec, account for four fifths of the Canadian exports. The UK, Germany, The Netherlands and France top the list in the two-way trade flows.

Last year, the Port of Montreal handled a record 30.4 million tonnes of total cargo as well as a record 1.4 million TEUs thanks to an increase of 4.2% in box throughput still dominated by Northern Europe trade.



STRATÉGIE MARITIME

MESSAGE DU MINISTRE DÉLÉGUÉ AUX TRANSPORTS ET À L'IMPLANTATION DE LA STRATÉGIE MARITIME



Depuis le 29 juin dernier, le Québec s'est doté d'un nouveau levier de développement économique : la Stratégie maritime. Déjà, son effet stimulant se fait sentir sur notre économie et sur la vitalité de nos régions. Il faut dire que l'industrie maritime et celle du tourisme ainsi que les milieux environnementaux et scientifiques étaient prêts à l'accueillir.

Le temps était tout indiqué pour l'élaboration d'une stratégie favorisant une exploitation efficiente de notre territoire maritime. Tout d'abord, la hausse de l'achalandage observée sur le Saint-Laurent, ces dernières années, nécessitait qu'on agisse pour assurer la sécurité de la navigation et pour faire face aux pressions croissantes exercées sur les différents écosystèmes.

La sécurité du transport maritime constitue une facette importante de la vision de notre gouvernement. La 15^e Journée maritime québécoise, le 27 octobre, se déroule d'ailleurs sous le thème Transporter en toute sécurité. Cette journée constitue une occasion unique de partage de connaissances visant à mettre en pratique l'une des grandes orientations environnementales de notre Stratégie maritime : la gestion des risques liés au transport maritime. Nous prenons la chose très au sérieux, et je suis heureux de constater que l'industrie en fait aussi sa priorité. Pour cette raison, nous avons élaboré plusieurs mesures concrètes, notamment le soutien à la recherche et l'acquisition de connaissances, la volonté de création d'un organisme spécialisé en interventions d'urgence environnementale aux Îles-de-la-Madeleine, l'organisation d'un atelier d'experts sur la sécurité du transport maritime, et j'en passe.

Par ailleurs, pourquoi ne pas tirer profit de notre situation géographique stratégique? Nous faisons donc le pari – un pari éclairé par la science et le savoir-faire d'une industrie maritime solide – de tirer profit des possibilités infinies liées à notre espace maritime, et ce, pour les communautés riveraines, côtières et l'ensemble du Québec.

Grâce à la collaboration indispensable de nos partenaires du milieu maritime, le premier plan d'action de la Stratégie est déjà en œuvre et ses bénéfices se font sentir partout dans nos régions. Des investissements importants ont été réalisés pour améliorer nos infrastructures portuaires, dans le but de les rendre plus performantes et plus accueillantes pour les touristes. De nouvelles ententes ont été conclues avec des institutions scientifiques de renommée internationale, et d'autres le seront sous peu. Notre projet de créer des zones industrielo-portuaires ainsi que des pôles logistiques se concrétise. Autre signe de l'évolution : le premier traversier à fonctionner au gaz naturel en Amérique du Nord, le F.-A.-Gauthier, sillonne maintenant les eaux du Saint-Laurent, entre Matane, Baie-Comeau et Godbout.

Nous sommes au début d'une belle aventure à laquelle nous souhaitons convier l'industrie maritime et toute la population québécoise. Dès maintenant, il nous appartient de réaliser les promesses d'avenir contenues dans la Stratégie maritime. Ensemble, travaillons sans relâche pour assurer son succès et la faire vivre, et ce, pour le plus grand bénéfice des générations futures.

Jean D'Amour



Steve Farmer

The CMA CGM Vivaldi sails into Halifax with a large load of containers.

Le **Vivaldi** de CMA CGM arrive à Halifax avec une grosse cargaison de conteneurs.

un sommet de 1,4 million d'EVP en raison d'un accroissement de 4,2 % du flux de conteneurs, lequel est toujours dominé par les échanges avec l'Europe du Nord.

L'Europe du Nord reste le «marché principal» du Port de Montréal

«L'Europe du Nord demeure notre principal marché avec 43 % de notre fret conteneurisé, devant la Méditerranée, 20 %», a déclaré Tony Boemi, vice-président, Croissance et développement à l'Administration portuaire de Montréal (APM).

Le Port d'Anvers est le principal partenaire commercial de Montréal outre-mer, devant Rotterdam (le plus grand port d'Europe). La présidente-directrice générale de l'APM, M^{me} Sylvie Vachon, a précisé: «Le cinquième des conteneurs qui transitent par le Port de Montréal arrivent d'Anvers ou y sont expédiés.»

Cela équivaut à quelque 300 000 conteneurs acheminés par le pôle vital qu'est Anvers – ce qui explique les missions commerciales menées par le Port de Montréal et une délégation du Québec dirigée par le ministre délégué aux Transports et à l'Implantation de la stratégie maritime, Jean D'Amour.

Montréal et Anvers, deux ports intérieurs qui ont beaucoup en commun, sont liés depuis 2013 par un protocole d'entente (PE) visant à favoriser une coopération mutuellement avantageuse en matière de marketing et de développement des affaires.

Pour l'avenir, M. Boemi prévoit que la croissance se poursuivra à Montréal grâce à l'expansion de marchés

Northern Europe remains 'core market' of Port of Montreal

"Northern Europe continues to be our core market, accounting for 43% of our container cargo, with the Mediterranean at 20%," said Tony Boemi, Vice-President, Growth and Development of the Montreal Port Authority.

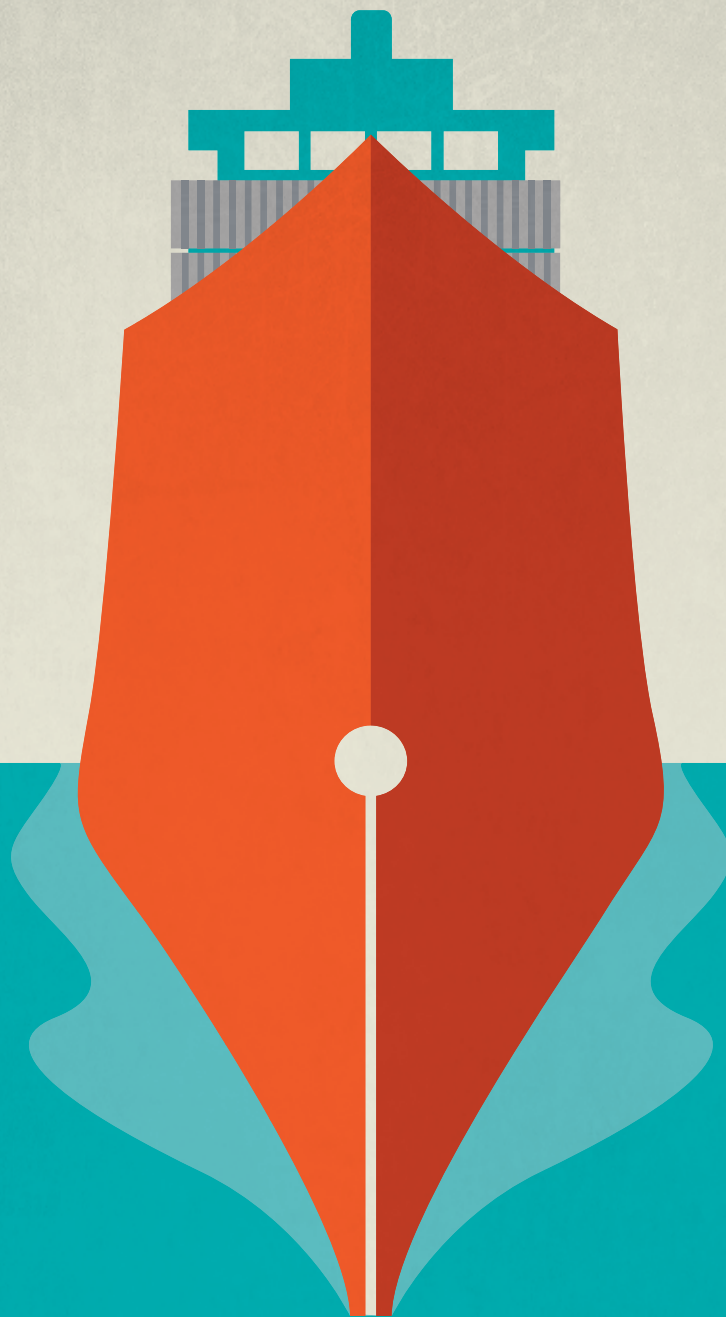
In this regard, the Port of Antwerp constitutes Montreal's leading overseas maritime trading partner, ahead of Rotterdam (Europe's biggest port). As MPA President and CEO Sylvie Vachon has noted: "One in every five containers handled by the Port of Montreal comes from or goes to Antwerp."

That amounts to some 300,000 containers through the vital Antwerp connection – again underlined in recent months by trade missions by the Port of Montreal and a delegation from Québec led by Jean D'Amour, Minister for Transport and the Implementation of Maritime Strategy.

As inland ports, Montreal and Antwerp have much in common, and have been linked since 2013 in a Memorandum of Understanding (MOU) aimed at fostering mutually beneficial co-operation in marketing and business development.

Looking forward, Mr. Boemi said Montreal anticipated continued growth due to such expanding markets as Asia and Latin America and the eventual spin-off from CETA.

Mr. Boemi further noted that the expansion underway of the Viau sector by Termont Montreal



A HUGE BOOST IN CARGO TRAFFIC WITH THE STROKE OF A PEN

The implementation of the new Canada-EU free-trade agreement is set to create new opportunities and generate growth on both sides of the Atlantic. As a major gateway for trade between Europe and North America, we're perfectly positioned for a huge boost in cargo traffic – and to help you profit from the good things headed this way.

Find out what we can do for you at port-montreal.com/why-montreal



Recently attending together a big transport and logistics trade show in Antwerp were, from L to R, Marc Van Peel, Antwerp Port Chairman; Sylvie Vachon, President and CEO of the Port of Montreal; Jean D'Amour, Québec Minister for Transport and the Implementation of Maritime Strategy; and Ben Weyts, Flemish Minister.

Assistaient récemment à un important salon des transports et de la logistique à Anvers, de gauche à droite, Marc Van Peel, président du conseil du Port d'Anvers; Sylvie Vachon, PDG du Port de Montréal; Jean D'Amour, ministre québécois délégué aux Transports et à l'implantation de la stratégie maritime; et Ben Weyts, ministre flamand.

comme l'Asie et l'Amérique latine ainsi qu'aux retombées éven-
tuelles de l'AECG.

M. Boemi a également fait observer que l'expansion entre-
prise par Termont Montréal dans le secteur Viau va ajouter
une capacité additionnelle de 600 000 EVP une fois les travaux
terminés. «Cette expansion s'accompagnera aussi d'investisse-
ments dans les routes pour s'assurer que la circulation à partir
et en direction du Port demeure fluide.»

De son côté, Michael Fratianni, chef de la direction de
Société Terminaux Montréal Gateway, a dit espérer une crois-
sance des volumes de 5 % cette année, ce qui serait compa-
rable à 2014, et il a précisé que la plus grande vigueur des flux
entrants était caractéristique du commerce en Amérique du
Nord.

Selon lui, la force du pouvoir d'achat des États-Unis se fait
sentir partout dans le monde et il a ajouté: «Le Midwest est un
marché important pour nous.»

M. Fratianni a affirmé: «Notre efficacité et la prévisibilité
de nos services sont des atouts majeurs qui incitent les impor-
tateurs étasuniens à utiliser Montréal Gateway.»

FALLine, division de Fednav International qui complète
sa 56^e saison dans le transport des cargaisons d'acier et de
marchandises générales entre l'Europe du Nord et les ports du
Saint-Laurent et des Grands Lacs, a indiqué que les volumes
de fret correspondaient jusqu'ici aux prévisions du second
semestre.

Les expéditions d'acier importé vers les États-Unis ont été
constantes, bien que légèrement inférieures aux niveaux de
l'automne 2014, a déclaré Dennis Pfeffer, directeur du Service
de ligne régulière à FALLine. «Les volumes d'octobre et de no-
vembre s'annoncent toutefois bons, ce qui permettra peut-être
d'égaliser d'ici la fin de décembre les résultats de l'an dernier
pour les importations et les escales de navires.»

Ami Zack, courtier en affrètement chez Fednav Internatio-
nal, a noté qu'après un lent début de saison attribuable notam-
ment à l'abondance des récoltes dans les pays concurrents, les
expéditions de grain sur les Grands Lacs étaient en hausse à
la fin de septembre. «Plus l'été avançait, plus les signes d'une
récolte convenable laissaient entrevoir la possibilité de récupé-
rer les marchés.»

will add an additional capacity of 600.000 TEUs
once completed. "This expansion will also be ac-
companied by investments in road access to and
from the port to ensure continuous fluidity within
the port area."

For his part, Michael Fratianni, CEO of
Montreal Gateway Terminals Partnership, said
"we hope to see a 5% increase in volume this year
similar to 2014, and the greater strength in inbound
cargo is typical of the trade in North America."

He said that "the U.S. buying power is a
good story worldwide," adding that "the Midwest
market is an important segment of business for us."

Mr. Fratianni affirmed that "our efficiency
and predictability of services are key features
spurring American importers to use the Montreal
gateway."

Heading towards the end of its 56th season
servicing the steel and general cargo trade with
a direct service from Northern Europe to the St.
Lawrence and Great Lakes ports, FALLine, a
division of Fednav International, reported that cargo
shipments this year have so far been consistent with
its second half projections.

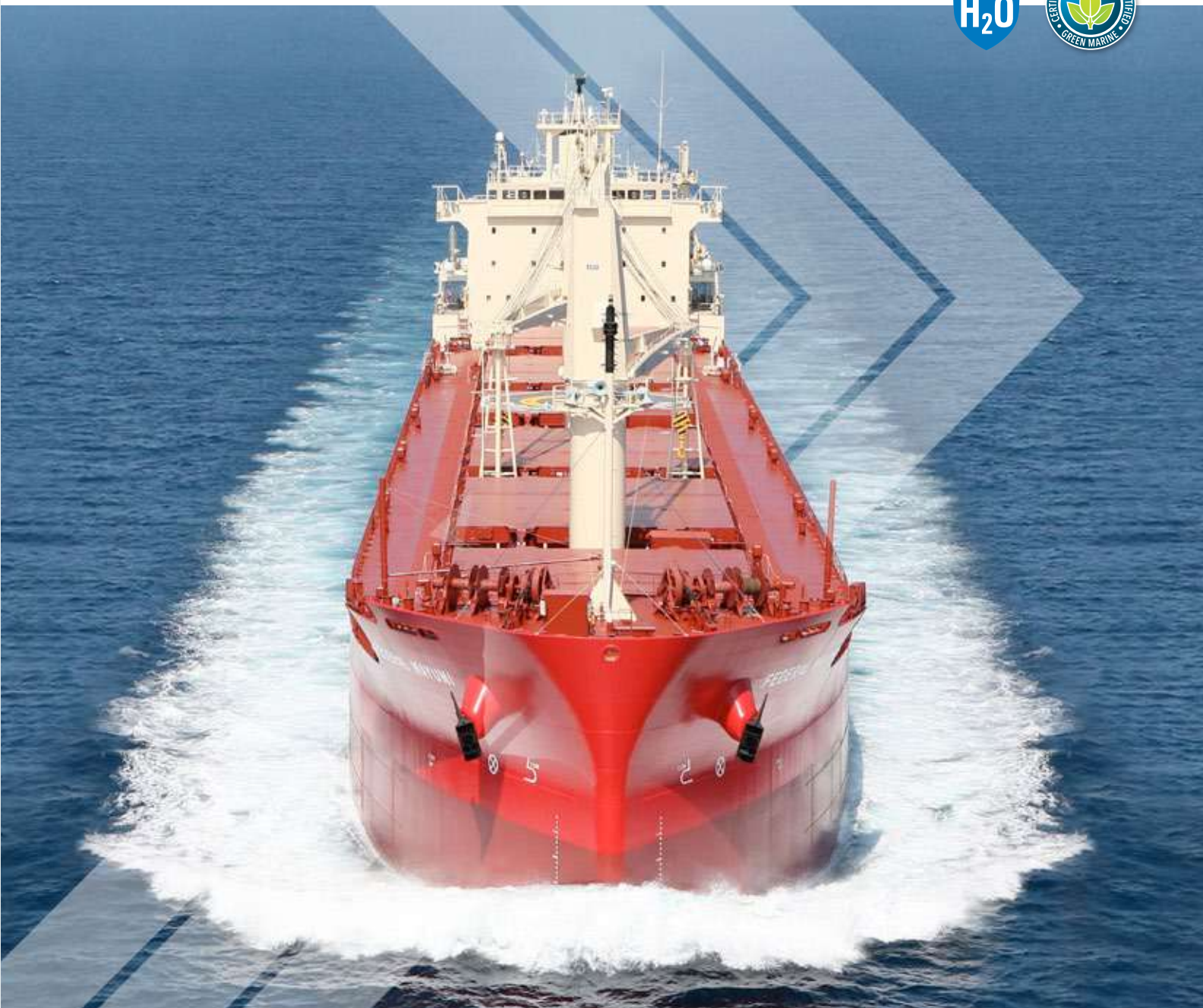
Imported steels have moved to the U.S.
on a regular basis, although somewhat lower than
the early fall of 2014, indicated Dennis Pfeffer,
FALLine's Liner Manager. "However, October and
November shipments tend to be heavy, increasing
the chances of matching last year's import numbers
and sailings by year end."

Ami Zack, Chartering Broker, Fednav
International, noted that after a weak season
start in Great Lakes grain shipments due in part
to abundant grains from competing nations, the
outlook was improving by late September. "As
the summer progressed, hints of a decent crop to
come indicated the possibilities of recovering
markets."



FEDNAV

DELIVERING A HIGHER STANDARD
AU-DELÀ DES ATTENTES



LEADERSHIP

www.fednav.com

Les perspectives européennes dans le Canada atlantique

Environ 43 % des 8 millions de tonnes de fret qui transitent par le Port de Halifax sont constitués d'échanges avec des pays européens et ce chiffre pourrait croître de façon exponentielle grâce aux mégaprojets en chantier dans le Canada atlantique, à la zone franche dont la création est annoncée à Halifax, à la ratification de l'Accord économique et commercial global (AECG) avec l'Union européenne et à la mise en service de plus grands porte-conteneurs dans les couloirs commerciaux reliant l'Europe et l'Amérique du Nord.

Le Conseil économique des provinces de l'Atlantique a recensé 129 milliards de dollars de mégaprojets dans le Canada atlantique, notamment le programme de 25 milliards de dollars d'Irving Shipbuilding pour la construction de navires de combat destinés à la Marine canadienne, le projet hydroélectrique de Muskrat Falls (7 milliards) impliquant Terre-Neuve-et-Labrador et la Nouvelle-Écosse, les programmes d'exploration pétrolière extracôtière de BP et de Shell en Nouvelle-Écosse (2 milliards de dollars au total), ainsi que de nombreux autres projets énergétiques et miniers connexes. Ces projets vont produire – ou ont déjà produit – de nouvelles cargaisons de marchandises générales et de colis lourds en provenance d'Europe et ils devraient en générer d'autres pendant leur mise en œuvre.

Une initiative qui pourrait constituer un stimulant supplémentaire pour les échanges, c'est la création par le gouvernement fédéral d'une zone franche (ZF) à Halifax. La Porte d'entrée de Halifax, par où transitent importations et exportations, est considérée comme un emplacement idéal pour une zone franche, car elle offre aux importateurs et exportateurs un accès direct, rapide et économique à des marchés internationaux reliés à plusieurs régions du monde, dont l'Union européenne.

«En tant que porte d'entrée nord-américaine la plus proche de l'Europe, la Porte d'entrée de Halifax a beaucoup à offrir dans le cadre de l'accord commercial Canada-UE. Par elle, les entreprises de l'UE profiteront d'un accès facile aux États-Unis et au Mexique en vertu de l'ALENA», a déclaré un porte-parole du Halifax Gateway Council.

La Porte d'entrée de Halifax comprend le Port de Halifax, les deux terminaux à conteneurs du Port, le CN,

European horizons in Atlantic Canada

Approximately 43% of total marine cargo of 8 million tonnes through the Port of Halifax is with European countries, and that figure could grow exponentially with the development of mega projects in Atlantic Canada, the announced foreign trade zone in Halifax, the ratification of the Comprehensive Economic Trade Agreement (CETA) with the European Union and the introduction of larger container ships into the Europe-North America trade lanes.

The Atlantic Provinces Economic Council (APEC) has identified \$129 billion worth of mega projects for Atlantic Canada. Included in those massive under-takings are Irving Shipbuilding's \$25 billion program building combat vessels for the Canadian Navy; the \$7 billion Muskrat Falls hydro project between Newfoundland and Labrador and Nova Scotia, BP's and Shell's offshore exploration programs off Nova Scotia which combined will be \$2 billion, plus many other energy and mining related projects. These projects will or have already generated new breakbulk and heavy lift cargo from Europe and are expected to generate more as these projects unfold.

What has been a potential added boost to this trade has been the creation by the federal government of a foreign trade zone (FTZ) in Halifax. The Halifax Gateway, for both import and export cargo, has been considered an ideal location for the FTZ because it offers importers and exporters direct, faster

and affordable access to worldwide markets with links into several global regions such as the European Union.

"As the closest North American gateway to Europe, the Halifax Gateway has much to offer under the Canada-EU trade agreement. Through the Halifax Gateway, EU companies will have easy access to the United States and Mexico under NAFTA," said the Halifax Gateway Council.

The makeup of the Halifax Gateway includes the Port of Halifax, the port's two container terminals, CN, Halifax Stanfield International Airport, Halifax Logistics Park and an excellent Class 1 highway infrastructure.



Karen Oldfield of the Port of Halifax sees regional mega projects boosting trade between Canada and Europe.

Pour Karen Oldfield du Port de Halifax, les mégaprojets régionaux vont stimuler le commerce entre le Canada et l'Europe.

WE KEEP MOVING YOU

The Port of Antwerp is not your average transport partner. Every challenge you bring drives us to serve you even better. By constantly adapting to your needs we achieve faster distribution, smarter logistics, smoother customs, greener activities and clearer processes. Improved solutions that keep inspiring you. At the Port of Antwerp standing still is no option. Moving is.

Challenge us at

customerservice@portofantwerp.com

Follow us at

www.portofantwerp.com/supplychainperspective

    #portofantwerp

Everything is
Possible at the



**Port of
Antwerp**

l'Aéroport international Stanfield de Halifax, le Parc logistique de Halifax et une excellente infrastructure routière de catégorie 1.

«Les 129 milliards de dollars de mégaprojets actuellement en chantier dans le Canada atlantique constituent une formidable occasion pour les fournisseurs, particulièrement ceux de la GB et de l'Europe, qui peuvent tirer profit de l'emplacement stratégique de la Porte d'entrée de Halifax ainsi que de ses atouts logistiques et de transport multimodal», a déclaré la PDG de l'Administration portuaire de Halifax (APH), Karen Oldfield. «La désignation comme zone franche ajoute un attrait supplémentaire à la Porte, un guichet unique permettant aux compagnies d'épargner du temps et de l'argent pour les importations et les exportations», a-t-elle poursuivi.

Impact des mégaprojets régionaux

Comme on s'attend à ce que les mégaprojets stimulent les échanges entre le Canada et l'Europe, l'APH s'emploie depuis deux ou trois ans à améliorer ses infrastructures d'accueil des marchandises diverses et des cargaisons spéciales.

Depuis 2004, le Port de Halifax a investi plus de 250 millions dans ses infrastructures. Il a notamment approfondi à 55 pieds la zone de mouillage de ses deux terminaux (Halterm et Ceres) et ajouté plusieurs grues post-Panamax.

Les premières escales en août dernier de porte-conteneurs de 8 500 EVP de Hapag-Lloyd et CMA CGM constituaient certes un bon coup de pouce pour l'avenir du Port en eau profonde.

L'Administration portuaire, en partenariat avec le gouvernement fédéral, a procédé à des travaux d'amélioration et d'agrandissement de 65 millions de dollars de son quai 9C à la fin de 2014.

La combinaison des terminaux Richmond et Ocean ainsi que du Port de Sheet Harbour – qui est aussi exploité par l'APH – fournit désormais plusieurs options d'accueil des marchandises qui arrivent d'Europe via Halifax pour permettre la réalisation des mégaprojets.

Mais pour l'APH, ces mégaprojets ne sont pas la seule source possible de fret, il y a aussi la ratification attendue de l'AECG. «L'AECG devrait faire augmenter de 20 % le commerce



*Northern Europe accounts for 43% of Montreal's total container cargo
– Tony Boemi*

L'Europe du Nord compte pour 43 % du fret conteneurisé total
qui transite par Montréal – Tony Boemi

“The \$129 billion in mega projects currently taking place in Atlantic Canada present a tremendous opportunity for suppliers, particularly from the UK and Europe who can benefit from Halifax Gateway's strategic location and multi-modal transportation and logistics,” said Karen Oldfield, President and CEO of the Halifax Port Authority. “The FTZ designation adds to the gateway's one-stop shop offering which helps companies save time and money when importing and exporting goods,” she said.

Impact of regional mega projects

Because the mega projects are expected to boost trade between Canada and Europe, the Halifax Port Authority has been upgrading its breakbulk, general cargo and special project cargo infrastructure for the past two to three past years.

Since 2004, the Port of Halifax has invested over \$250 million in infrastructure, including deepening to 55 feet the capacity of the two container terminals (Halterm and Ceres) and the addition of several post-Panamax cranes.

Indeed, the future of the deepwater port was given a big boost last August when both Hapag-Lloyd and CMA CGM began the first calls to Halifax of container vessels in the 8500-TEU range.

The port authority, in partnership with the federal government, completed a \$65 million expansion and upgrade of its Pier 9C breakbulk facility late in 2014.

Combining Richmond with Ocean Terminals and the Port of Sheet Harbour, which is operated by the HPA, there are now several options for mega project cargo from Europe coming through Halifax.

But it's just not the mega projects that the HPA sees potential cargo but also with the anticipated ratification of CETA. “As result of CETA we see a 20% increase in bilateral trade when the agreement is ratified and what we are looking at are some of the early winners like automotive parts, seafood and chemicals,” said HPA's Lane Ferguson. The seafood industry is particularly excited as 98% of

GROUPE ROBERT, **VOTRE PARTENAIRE POUR LA CHAÎNE LOGISTIQUE** **YOUR LOGISTICS CHAIN PARTNER**



Transport général et spécialisé
General and Specialized Transportation

Centres de distribution
Distribution Centers

Solutions logistiques
Logistics Solutions



Montréal
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
GÉRÉES**

ROBERT



Fednav International

*Vessels on Fednav's FALLine, such as the **Federal Bering**, service the steel and general cargo trade with direct connections between Northern Europe and the St. Lawrence/Great Lakes waterway.*

Les navires de FALLine de Fednav comme le **Federal Bering**, assurent la liaison directe entre l'Europe du Nord et les ports du réseau Saint-Laurent-Grands Lacs pour le transport d'acier et de marchandises générales.

bilatéral et nous avons l'œil sur certains des premiers gagnants de l'Accord, comme les pièces automobiles, les poissons et fruits de mer et les produits chimiques», a déclaré Lane Ferguson de l'APH. L'industrie des poissons et fruits de mer est particulièrement fébrile, car 98 % des tarifs douaniers qui frappent les exportations canadiennes de fruits de mer seront éliminés d'emblée dès l'entrée en vigueur, et 100 % au bout de huit ans. Actuellement, des droits de douane pouvant atteindre 20 % frappent les poissons et fruits de mer de l'Atlantique.

Selon un rapport produit par le Conseil économique des provinces de l'Atlantique, «les poissons et fruits de mer représentent le gros des exportations du Canada atlantique vers l'Union européenne — évaluées à 332 millions de dollars en 2014 — et à peu près 13 % de toutes les exportations de poissons et fruits de mer du Canada atlantique. La crevette, le homard et le pétoncle totalisent 95 % des exportations de poissons et fruits de mer de la région vers l'Union européenne.»

«Les fruits de mer sont l'une des principales marchandises manutentionnées dans le port et constituent l'un des secteurs clés de notre économie», a déclaré M. Ferguson.

tariffs faced by Canadian exporters will be eliminated and after eight years 100% of the tariffs will be gone. Current tariffs on Atlantic seafood are presently up to 20%.

In a report produced by the Atlantic Provinces Economic Council (APEC), "Seafood products account for the largest source of Atlantic exports to the European Union valued at \$332 million in 2014 or about 13% of total Atlantic seafood exports. Shrimp, lobster and scallops account for 95% of the region's seafood exports to the European Union."

"Seafood is one of the key cargoes that moves through the port and one of the key sectors of our economy," said Mr. Ferguson.

Canada-EU accord 'critical' for Atlantic Canada

Shawn McMahon, General Sales Manager, General Cargoes, for Logistec Stevedoring Inc., believes, "The European trade agreement is critical for this region and even Central Canada. We do a lot of transatlantic cargo trade today and that being breakbulk, containerized and also project cargo."

Noting that Germany is a large manufacturing country, Mr. McMahon stresses that having access to that market with its resources "is going to help our business for sure."



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



L'accord Canada-UE: «capital» pour le Canada atlantique

Shawn McMahon, directeur général des Ventes, Cargo général, chez Logistec Stevedoring Inc., estime que l'accord commercial avec l'Europe est crucial pour la région et même pour le Canada central. «Nous manutentionnons énormément de marchandises du commerce transatlantique, à savoir du cargo général, du vrac et des marchandises liées à un projet.»

Notant que l'Allemagne est un grand pays manufacturier, M. McMahon souligne que l'ouverture de l'accès à ce marché et à ses ressources «va certainement être bonne pour nous».

Selon lui, puisque Logistec traite avec de nombreux clients européens, l'entrée en vigueur de l'AECG va éliminer certaines barrières, ce qui va améliorer la rentabilité des opérations.

Deux ou trois pour cent environ des revenus du CN proviennent du commerce transatlantique (conteneurs et automobiles surtout), a déclaré J.J. Ruest, VP exécutif et chef du Marketing au CN. Toutefois, selon le porte-parole du CN, l'accord commercial peut ouvrir de nouvelles avenues «pour les conteneurs», si, espère-t-il, de plus en plus de produits sont transportés en conteneurs «plutôt qu'en vrac». Il espère aussi que ce que nous allons fabriquer et vendre à l'Europe sera majoritairement conteneurisé.

Selon M. Ruest, le potentiel d'augmentation du fret dans les routes commerciales atlantiques va énormément profiter à Halifax, «ce qui signifie donc de meilleures affaires pour nous et pour tout le monde aux terminaux».

He said Logistec deals with many European customers so having the CETA agreement in place will remove some barriers which will help get things done on a more cost-effective basis.

Approximately two to three per cent of CN's revenue has to do with transatlantic trade, mostly containers and automobiles, said J.J. Ruest, CN Vice-President and Chief Marketing Officer. However, the senior CN spokesman said he sees potential with the upcoming trade agreement "on the container side," hoping more product will move in containers "more so than bulk. I am also hoping what we make and sell to Europe will be mostly in containers."

Mr. Ruest said the increased cargo potential on the Atlantic trade lanes will be of great benefit to Halifax "and, therefore, more business for us and the terminal folks here."

Port of Saint John eyes European market

For its part, the Port of Saint John, NB is not doing much in the way of trade with Europe at the present time but that could all change, says Shannon Blanchard, the port's Manager of Cargo Development.

Get



to



No matter what – no matter where.

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

Get it there.



HalifaxGetsItThere.ca | 902.426.2620

The port, along with provincial and federal governments, will spend \$205 million over the next seven years to modernize and consolidate its Rodney and Navy Island terminals to accommodate larger vessels and increase container traffic.

Presently, the port is served by MSC and Tropical container lines with service mainly to the Caribbean, Central and South America. The modernization will provide the port with additional capacity to expand and diversify its cargo, and "we will be able to go after Europe sooner," said Ms. Blanchard.

Ms. Blanchard indicated that a Europe strategy is being conceptualized in tandem with the modernization, the province, the railway and the trucking industries and "not just for containers but also bulk and breakbulk cargoes." She said Europe is a good market for seafood but exports of forest products and biomass should also be further explored. **M**

Le Port de Saint John a les yeux sur le marché européen

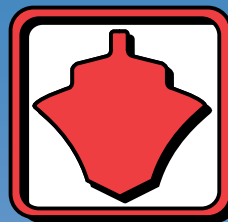
Le Port de Saint John (N.-B.), lui, ne commerce pas beaucoup avec l'Europe, mais cela pourrait changer radicalement, affirme Shannon Blanchard, gestionnaire, Expansion des marchandises au Port.

Le Port va dépenser, avec les gouvernements provincial et fédéral, 205 millions d'ici sept ans pour moderniser et améliorer ses terminaux Rodney et Navy Island afin d'accueillir de plus grands navires et d'augmenter le trafic conteneurisé.

À l'heure actuelle, le Port est desservi par les armements conteneurisés MSC et Tropical Shipping, qui assurent des liaisons surtout avec les Caraïbes, l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud. La modernisation va fournir au Port de la capacité additionnelle pour élargir et diversifier sa base de fret et «nous allons bientôt pouvoir nous tourner vers l'Europe», a déclaré M^{me} Blanchard.

Celle-ci a indiqué que la stratégie européenne est pensée en fonction d'une modernisation et en impliquant aussi bien la province que l'industrie ferroviaire et le camionnage, et elle n'est pas «axée seulement sur les conteneurs, mais aussi sur le divers et le vrac». Pour M^{me} Blanchard, l'Europe est un bon marché pour les fruits de mer, mais il faut aussi réfléchir à la possibilité d'y exporter des produits forestiers et de la biomasse. **M**

Call us first!
514-640-3138



**URGENCE
MARINE INC.**

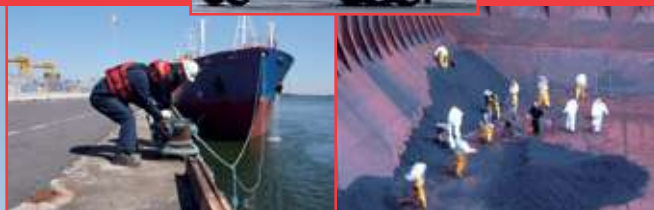


Since 1981...

**24 HOURS
A DAY**



**7 DAYS
A WEEK**



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

• 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



Antwerp Port Authority

The North Atlantic trade looks relatively stable thanks to service consolidations and improving economic trends.

Le commerce dans l'Atlantique Nord semble relativement stable grâce à des regroupements de services et à l'amélioration de la conjoncture économique.

Strong impetus from westbound traffic North Atlantic no longer 'sleeping dog' of container shipping

Une nouvelle impulsion donnée par le trafic est-ouest L'Atlantique Nord n'est plus le «parent pauvre» du transport conteneurisé

Bruce Barnard

L'Atlantique Nord demeure une oasis de calme – relatif – dans un marché mondial du transport maritime de conteneurs qui se débat contre une diminution des volumes de fret, une chute des tarifs marchandises et une surcapacité grandissante qui ne semblent pas vouloir se démentir à court terme.

The North Atlantic remains an oasis of – relative – calm in a troubled global container shipping market struggling with slumping cargo volumes, tumbling freight rates and rising overcapacity with no sign of an upturn anytime soon.



OCEAN

MARINE INGENUITY

WE ARE **PROPELLED** BY OUR **MARITIME PASSION**

Our range of marine services is the most comprehensive in the industry. Whatever your needs in **ship construction** and **repair**, **dredging**, specialized **equipment rental**, **harbour towing** or **marine transportation**, our expertise and creativity will be useful in providing you with ingenious solutions tailored to your needs.



GROUPOCEAN.COM

Les transporteurs maritimes ont réduit la capacité et coupé des services sur de nombreuses routes, principalement entre l'Asie et l'Europe du Nord et la Méditerranée, dans un effort désespéré pour soutenir les tarifs en baisse et accroître l'utilisation des navires.

Dans l'Atlantique au contraire, les transporteurs ont dû accroître la capacité pour faire face à l'augmentation des volumes de fret principal dans l'axe est-ouest, augmentation stimulée par la faiblesse de l'euro et la force du dollar lesquelles, dans les cinq premiers mois de 2015, ont fait grimper les exportations européennes vers l'Amérique du Nord de 8,4 % par rapport à l'année précédente, ce qui a poussé les taux à la hausse et plus que contrebalancé la diminution du trafic, lequel est déjà traditionnellement plus faible dans le sens ouest-est.

Les États-Unis demeurent le marché où la croissance est la plus rapide pour les expéditions est-ouest. Les importations de l'Europe du Nord par les É.-U. ont augmenté de 9 % dans les cinq premiers mois pour atteindre 823 500 EVP, tandis que les expéditions vers le Canada n'augmentaient que d'un modeste 2 %, à 248 000 EVP. Distant troisième, le Mexique est cependant en train de rétrécir l'écart avec des importations qui ont grimpé de 19 % pour atteindre 148 000 EVP.

La faiblesse de l'euro continue de plomber le trafic vers l'est. Les expéditions à partir des États-Unis ont fondu de 8 % dans les cinq premiers mois pour s'arrêter à 556 000 EVP tandis que les exportations du Canada chutaient de 9 %, à 192 000 EVP. Le Mexique a fait mentir la tendance avec une croissance de 2 % des volumes qui ont atteint 113 500 EVP.

Selon Container Trade Statistics, les taux de fret sur la route de l'Atlantique Nord atteignaient les 95 points à la mi-juin, soit le niveau le plus élevé depuis que la compagnie britannique a commencé à publier cet indice en janvier 2009.

«Depuis des années parent pauvre des trafics conteneurisés, le couloir transatlantique est revivifié par la vigueur du trafic est-ouest qui attire de nouveaux services», à une époque où les taux plongent à des creux historiques sur la majorité des grandes routes, commentait en mai Drewry Maritime Research.

Les perspectives ont changé dans l'Atlantique pendant l'été, phénomène que la firme d'analyse londonienne attribue à une injection de capacité «énorme», supérieure à la croissance de la demande, qui a provoqué une diminution des taux de fret. «Il semble que l'évaluation précédente du commerce transatlantique ait été trop optimiste», a indiqué Drewry, qui attribue le renversement au lancement «presque instantané» de quatre nouveaux services et au rehaussement de deux services existants.

Beaucoup moins de «turbulence» que dans les couloirs Asie-Europe

«Ce qui sauve les transporteurs, c'est qu'il y a beaucoup moins de turbulence dans le commerce transatlantique que sur la route Asie-Europe et qu'on n'appréhende pas le même niveau de volatilité des taux, bien qu'une certaine diminution soit à prévoir», précise Drewry.

Le commerce transatlantique va probablement rester assez stable dans les prochains mois parce que la reprise

Ocean carriers have trimmed capacity and blanked services on many trades, particularly between Asia and north Europe and the Mediterranean, in a desperate bid to prop up sagging rates and boost vessel utilization.

On the Atlantic, by contrast, carriers had to boost capacity to keep pace with rising cargo volumes on the head haul westbound leg as a weak euro and a strengthening dollar increased European exports to North America by 8.4 percent in the first five months of 2015 compared with a year ago, driving up rates and more than offsetting declining traffic on the traditionally weaker eastbound trade.

The US remains the fastest growing westbound market, with imports from north Europe growing 9 percent in the first five months to 823,500 twenty foot equivalent units while shipments to Canada were up a modest two percent at 248,000 TEUs. Mexico is a distant third, but is closing the gap with imports surging 19 percent to 148,000 TEUs.

The weak euro continues to depress the eastbound leg, with traffic from the US shrinking eight percent in the first five months to 556,000 TEUs while Canadian exports fell by nine percent to 192,000 TEUs. Mexico bucked the trend with volumes growing two percent to 113,500 TEUs.

Freight rates on the north Atlantic route reached 95 points in mid-June, according to Container Trade Statistics, the highest level since the UK-based company launched its index in January 2009.

“For years the sleeping dog of container trades, the transatlantic is now waking up as strong westbound traffic is attracting new services,” at a time when rates on many major routes are scraping historic lows, Drewry Maritime Research commented in May.

The outlook on the Atlantic changed over the summer with the London-based analyst blaming a “huge” injection of capacity outpacing the growth in demand and depressing freight rates. “Our previous assessment of the transatlantic trade appears to have been too bullish,” Drewry said, due to the launch of four new services “in almost a blink of the eye” and the upgrade of two existing services.

Far less “turbulent trade” than Asia-Europe

“The only saving grace for carriers is that the transatlantic is a far less turbulent trade than the Asia-Europe route and the same level of rate volatility is not expected, although more softening is anticipated,” Drewry added.

The Transatlantic is likely to remain relatively stable in the coming months as a steadily recovering Eurozone and strengthening US and Canadian economies will boost two way trade at a time while a slowing Chinese economy will continue to depress volumes on the Asia-Europe route where carriers have invested billions of dollars in ever larger vessels.

But the growth in cargo demand won't keep pace with the near 20 percent increase in transatlantic capacity since May, meaning carriers must cut

VOTRE PARTENAIRE
DEPUIS 20 ANS



YOUR PARTNER
FOR 20 YEARS



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

CAP SUR L'AVENIR.



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

STEADY AS SHE GOES.



Antwerp Port Authority

Mediterranean Shipping Company, Maersk and Hapag-Lloyd are increasing their market shares on the Atlantic market.

Mediterranean Shipping Company (MSC), Maersk et Hapag-Lloyd accroissent leurs parts du marché de l'Atlantique.

soutenue dans la zone euro et le renforcement des économies des États-Unis et du Canada vont stimuler le commerce bilatéral pendant que le ralentissement économique en Chine va continuer d'avoir un effet négatif sur les volumes dans la route Asie-Europe, où les transporteurs ont investi des millions dans l'achat de navires toujours plus gros.

La croissance de la demande de marchandises ne sera pas suffisante pour éponger la hausse de 20 % de la capacité dans le couloir transatlantique depuis le mois de mai, ce qui signifie que les transporteurs devront réduire leurs dépenses pour avoir la chance de résister aux augmentations de taux.

Le commerce atlantique est assuré d'un niveau raisonnable de stabilité parce que les trois transporteurs majeurs – Maersk et Mediterranean Shipping Co., partenaires dans l'Alliance 2M, et Hapag-Lloyd d'Allemagne – accaparent près de 55 % du trafic et continuent d'accroître leurs parts de marché.

Alors que les lignes conteneurisées réfléchissent à des réductions de capacité – l'armement français CMA CGM a retiré son service autonome Liberty Bridge – des compagnies maritimes ro-ro accroissent de façon importante leur présence sur la route pour faire face à l'augmentation de la demande, particulièrement pour le transport de véhicules.

Les excellentes perspectives pour le commerce transatlantique ont été mises en évidence au début de l'année

back to have any chance of forcing through rate increases.

The Atlantic trade is assured of a reasonable level of stability due to the fact that the top three carriers – Maersk and Mediterranean Shipping Co., partners in the 2M alliance, and Germany's Hapag-Lloyd - account for almost 55 percent of traffic and are still growing their market shares.

While container lines are mulling capacity cuts – French carrier CMA CGM has pulled its standalone Liberty Bridge service – roll on/roll off companies are significantly boosting their presence on the route to keep pace with rising demand, especially in vehicle traffic.

The bullish outlook for the Atlantic trade was underscored early in the year when the Grimaldi group launched a direct four vessel service for automobiles, vans, trucks and other rolling cargo between the port of Civitavecchia, 50 kilometres north of Rome, and Halifax and Baltimore – the first direct ro-ro-car carrier operation between Europe and North America.

The \$2.6 billion-a-year Italian group significantly increased its exposure to the Atlantic in July, ordering three new car carriers, and an op-

lorsque le groupe Grimaldi a lancé un service direct à quatre navires pour le transport d'automobiles, de fourgonnettes, de camions et d'autres cargaisons roulantes entre le Port de Civitavecchia, 50 kilomètres au nord de Rome, et Halifax et Baltimore – il s'agissait de la première liaison directe d'un transporteur ro-ro entre l'Europe et l'Amérique du Nord.

Le groupe italien dont le chiffre d'affaires annuel est de 2,6 milliards a fortement accru sa présence dans l'Atlantique en juillet. Il a passé une commande pour trois navires-garages neufs et pris une option pour un quatrième, moins d'un mois après avoir commandé cinq navires avec option pour sept autres, soit un investissement total de l'ordre de 475 millions de dollars.

Les huit navires construits en Chine, qui peuvent transporter entre 6 700 et 7 800 autos, des véhicules Chrysler et Fiat en l'occurrence, vont assurer la liaison entre l'Amérique du Nord et la Méditerranée pour le transporteur napolitain.

ACL, bénéficiaire probable de l'accord imminent Canada-UE

Grimaldi fera de nouveau les manchettes en octobre quand sa filiale Atlantic Container Line [ACL] lancera le premier de cinq des plus grands porte-conteneurs rouliers au monde (un second est attendu d'ici la fin de l'année). Ces nouvelles acquisitions remplaceront cinq navires vieillissants qui exerçaient, depuis trois décennies, un monopole sur un marché de niche entre l'Amérique du Nord et l'Europe du Nord.

tion for a fourth, less than a month after it signed up for five vessels with an option for a further seven in a total investment of around \$475 million.

The eight Chinese-built ships, which can each carry between 6,700 and 7,800 automobiles, will operate on the Naples-based carrier's North America-Mediterranean routes, transporting Chrysler and Fiat vehicles on the two legs.

ACL among likely beneficiaries of pending Canada-EU accord

Grimaldi will hit the headlines again in October when its Atlantic Container Line [ACL] unit launches the first of five of the world's largest roll on-roll off/ container vessels with a second due before the end of the year that are replacing five ageing ships that have cornered a niche market between North America and north Europe over the past three decades.

Newark-based ACL says the five multipurpose vessels, which are being built in Chinese shipyards, will match the earning potential and economies of scale of a 6,500 TEUs cellular container ship but will have much lower operating costs.

The newcomers will have a container capacity of 3,800 TEUs, 105 percent more than the ships they are replacing and will be 10 percent faster but burn 50 percent less fuel. They will have ro-ro space for

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



Selon ACL de Newark, les cinq bâtiments polyvalents qui sont construits dans des chantiers navals chinois offriront des économies d'échelle et un potentiel de revenu du même ordre qu'un porte-conteneurs cellulaire de 6 500 EVP, mais avec des coûts de fonctionnement bien inférieurs.

Les nouveaux venus auront une capacité de transport de 3 800 EVP, 105 % de plus que les navires qu'ils remplacent, et ils seront 10 % plus rapides avec une consommation de carburant de 50 % inférieure. Ils offriront de l'espace de roulage pour 764 unités, 45 % de plus que le quintette retiré, et ils pourront transporter 1 307 véhicules, 31 % de plus que leurs prédécesseurs.

ACL, qui sillonne l'Atlantique Nord depuis 1967, ajoutera probablement un port étasunien à son horaire pour remplir l'espace de chargement supplémentaire offert par les nouveaux navires.

Tout comme les autres transporteurs de conteneurs, ACL peut espérer une augmentation prochaine des flux conteneurisés après l'entrée en vigueur de l'accord de libre-échange entre le Canada et l'Union européenne. Le constructeur japonais Honda modernise son usine d'Alliston (Ont.) pour y fabriquer la prochaine génération de modèles CR-V, lesquels seront expédiés vers l'Europe. Les premières exportations transatlantiques de la compagnie résultent de la clause d'accès au marché de l'accord Canada-UE qui éliminera l'actuel droit de 10 % perçu à l'importation.

Dans un avenir moins immédiat, les marchés du transport de véhicules, du transport roulier et du transport de conteneurs dans l'Atlantique attendent fiévreusement de voir l'impact pour leurs affaires de la signature entre Washington et Bruxelles du plus important accord de libre-échange jamais conclu, lequel devrait, selon les prévisions, injecter jusqu'à 250 milliards par année dans les économies respectives.

Il ne reste guère d'espoir de voir les négociateurs signer le Partenariat transatlantique de commerce et d'investissement [PTCI] d'ici la fin de l'année, à cause de l'opposition de politiciens et d'activistes, surtout allemands et autrichiens, qui craignent que les multinationales américaines se servent du mécanisme de règlement des différends entre les investisseurs et les États pour court-circuiter les tribunaux nationaux et défier les lois européennes sur l'alimentation, la santé et l'environnement.

Dans une tentative pour débloquer les négociations, la commissaire européenne chargée du commerce, Cecilia Malmstrom, a proposé à la mi-septembre la création d'un nouveau tribunal d'investissement international, comprenant des juges provenant de l'UE, des É.-U. et d'autres pays, qui serait chargé de régler les différends.

L'issue des pourparlers demeure incertaine. Selon M^{me} Malmstrom, il y a un groupe d'irréductibles activistes anti-commerce qu'aucune entente ne saurait satisfaire. «Vous pourriez annoncer “de la crème glacée gratuite pour tout le monde” qu'ils ne seraient toujours pas contents.»

Alors que les milieux du transport maritime dans l'Atlantique se croisent les doigts en espérant une issue favorable (le commerce de l'auto à lui seul augmenterait d'au moins 20 %, estiment les analystes), les transporteurs de l'Atlantique Nord continuent de profiter de l'un des rares trafics de ligne régulière en santé qui contribue de façon positive à un bilan écla-
boussé par l'impact du ralentissement de l'économie chinoise sur le commerce Asie-Europe. 

764 unités, 45 percent more than the retiring quintet, and can transport 1,307 vehicles, an increase of 31 percent on the old tonnage.

ACL, which has been plying the north Atlantic since 1967, likely will add a southern US port to its schedule to fill its extra cargo space.

Along with container carriers, ACL can look forward to extra business in the near future when the free trade agreement between Canada and the European Union comes into effect. Honda Japan is modernizing its plant in Alliston, Ontario, to manufacture the next generation of CR-V models that will be shipped to Europe. The company's first transatlantic exports are the result of the market access clause in the EU-Canada deal that will remove the current ten percent import tariff.

Looking further ahead, the Atlantic container, ro-ro and car carrier markets are bullish about the impact on their traffic if Washington and Brussels manage to nail down the world's biggest free trade agreement that is forecast to boost their economies by as much as \$250 billion a year.

Hopes are fast fading that negotiators will sign off on the so-called Transatlantic Trade and Investment Partnership [TTIP] by the end of this year, due to opposition from politicians and activists, mainly in Germany and Austria, concerned that US multinationals will use the Investor-State Dispute Settlement to bypass national courts and challenge European food, health and environmental laws.

In a bid to unblock the stalled negotiations, Cecilia Malmstrom, the EU trade commissioner, in mid-September proposed the establishment of a new international investment court made up of judges from the EU, the US and other countries, to settle disputes.

The fate of the talks is still hanging in the balance – Ms. Malmstrom says there's a group of anti-trade activists that would oppose any new deal. “If you said “free ice cream for everyone”, they would still not like the proposal.”

While the Atlantic shipping market is crossing its fingers for a successful outcome (the auto trade alone would increase by at least 20 percent, analysts estimate). North Atlantic carriers are currently enjoying one of the few buoyant liner trades that is making a positive contribution to a bottom line sullied by the impact of a slowing Chinese economy on the Asia-Europe trade. 

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



MSC targets stable growth at Montreal gateway

MSC s'oriente vers une croissance stable à Montréal

Leo Ryan

Dans une interview exclusive au *Maritime Magazine* Sokat Shaikh, président et directeur général de Mediterranean Shipping Company (Canada) Inc. (MSC), nous parle de la présence accrue de MSC dans le Port de Montréal et de perspectives stratégiques en matière de commerce dans l'Atlantique Nord.

■ **MM:** Qu'est-ce qui a poussé MSC à accentuer à ce point sa présence dans le Port de Montréal (Termon, Viau) ces dernières années en vue de la manutention et de l'expédition de marchandises canadiennes vers l'Europe et la région méditerranéenne? Est-ce l'emplacement stratégique du port en Amérique du Nord, ses excellentes liaisons avec le centre du Canada et le Midwest, l'absence de problèmes de congestion, ou un ensemble de facteurs?

Sokat Shaikh: Toutes nos décisions d'affaires se prennent en tenant compte de deux facteurs: notre engagement envers le marché canadien et l'appui que nous apportons aux plans de croissance stratégique de nos clients. L'une des choses que nous avons constatées, à la lumière des besoins grandissants de nos clients, c'est que nous devons assurer la stabilité du réseau que forme notre chaîne

During an exclusive interview with *Maritime Magazine*, Sokat Shaikh, President & CEO, Mediterranean Shipping Company (Canada) Inc., comments on expanding MSC presence at the Port of Montreal and strategic opportunities arising in North Atlantic trade.

■ **MM:** What has prompted MSC to expand its presence so significantly (Termon, Viau) at the Port of Montreal in recent years to handle and ship Canadian trade with Europe and the Mediterranean region: strategic location in North America, excellent intermodal connections with central Canada and Midwest, no congestion issues, or a combination of factors?

Sokat Shaikh: At the core of all our business decisions is a combination of two factors – our commitment to the Canadian market and supporting the strategic growth plans of our customers. One of the things we've learnt from our customers' growing needs is that our supply chain network must have stability through land-based infrastructure investments. By investing into Viau as we have invested into Termon, we're creating that stability

d'approvisionnement, et que cette stabilité passe par des investissements dans nos infrastructures terrestres. En investissant dans Viau, comme nous l'avons fait dans Termont, nous apportons la stabilité qui permettra aux importateurs et exportateurs canadiens de planifier leur croissance future. Nous y voyons un avantage concurrentiel, car nos concurrents réduisent actuellement leur présence au Canada, contrairement à nous. Nous voulons grandir, et le faire aux côtés de nos partenaires.

■ **MM:** Quelles possibilités entrevoyez-vous avec la conclusion prochaine d'un accord de libre-échange avec l'Union européenne? Dans quelle mesure l'accord a-t-il incité MSC à accroître sa présence à Montréal?

Sokat Shaikh: Notre pérennité dépend de plus en plus de la mondialisation. La majeure partie de ce que les Canadiens achètent dans le commerce de détail provient d'un peu partout dans le monde, tout comme le gros de ce qui se fabrique au Canada est exporté quelque part dans le monde. Or, l'un de nos principaux partenaires commerciaux étant sans contredit l'Union européenne, une entente qui serait de nature à simplifier ou mieux encore à intensifier nos échanges commerciaux avec elle représente un développement prometteur. Cet accord est d'une grande portée, aussi bien par l'éventail des produits qu'il couvre que par le potentiel financier que laisse entrevoir l'accroissement des échanges commerciaux. Je pense qu'une fois qu'il sera en vigueur, ses retombées positives profiteront à tous les partenaires concernés: du propriétaire des marchandises jusqu'au transporteur, sans oublier les ports. MSC possède déjà l'espace et la capacité dont il a besoin pour faire face à l'intensification du commerce qui s'annonce. Pour notre part, notre souci premier demeurera de faciliter le commerce avec l'Europe, pour nos clients.

■ **MM:** Grâce à la capacité accrue qu'apporte le terminal Viau, on peut penser que des navires plus gros feront escale à Montréal, ce qui ne sera pas sans créer un effet d'entraînement. En dépit de

which will allow Canadian importers and exporters to plan their growth for the future. We see this as a competitive advantage, because in a time where our competitors are decreasing their footprint in Canada, we're doing the opposite. We're here to grow alongside our partners.

■ **MM:** What opportunities do you see from the pending free trade agreement with the European Union? Has this accord been a major catalyst for MSC's expanding presence in Montreal?

Sokat Shaikh: Our daily existence has become dependent on globalization. The majority of what all Canadians buy at any retail point, along with manufacturing within Canada is traded with countries worldwide, and one of our major trading partners is of course the European Union, so an agreement which can simplify and hopefully increase that trade

is a positive development. This agreement is significant in its scope, both in terms of products it covers, as well as total dollar potential for increased trade. I believe once it comes into effect, we will see a positive impact for all partners involved, the cargo owner, the ports, and the carriers. MSC is ready with the space and capacity to accommodate the expected increased trade. Simplifying our customers' business with Europe will continue to be our focus.

■ **MM:** Additional capacity through Viau terminal appears to pave the way for larger ships to call Montreal as part of a cascading trend. Despite draft restrictions, Montreal can potentially handle 6000 TEU vessels, versus about 4800 TEUs of ships like MSC Carouge. When might MSC introduce larger vessels than the existing ones on this trade?

Sokat Shaikh: We have a very flexible network and fleet globally that



Mediterranean Shipping Company (Canada)

Sokat Shaikh
MSC Mediterranean Shipping Company (Canada)

restrictions liées au tirant d'eau, Montréal pourrait accueillir des navires d'une capacité de 6 000 EVP, comparativement à des navires de 4 800 EVP comme le MSC Carouge. Selon vous, à partir de quand MSC pourra-t-elle passer à de plus gros navires que ceux que la compagnie utilise actuellement sur cette route?

Sokat Shaikh: À l'échelle mondiale, la grande flexibilité de notre réseau et de notre flotte nous permet de modeler notre capacité de manière à l'adapter à l'évolution de la demande. Si vous examinez notre calendrier de navigation sur l'ensemble de l'année, vous verrez que les noms de navires changent; nous ne nous limitons pas aux mêmes trois ou quatre navires sur l'ensemble de l'année. Autrement dit, notre capacité d'adaptation nous permet d'utiliser ces navires plus gros dans les périodes de pointe et, à l'inverse, d'utiliser des navires plus petits lorsque la demande est moins grande. Laissez-moi vous donner un aperçu de l'ampleur de notre flotte; elle compte actuellement 504 navires, dont 32 % d'une capacité supérieure à 10 000 EVP, 22 % d'une capacité se situant entre 7 500 et 10 000 EVP, 15 % entre 5 100 et 7 500 EVP, et 32 % d'une capacité égale ou inférieure à 5 100 EVP. Quant au carnet de commandes mondial de MSC, il se situe à 713 000 EVP de capacité et représente 56 navires à mobiliser, dans un horizon de deux à quatre ans, c'est-à-dire environ 27 % de notre flotte à venir. Pour la côte est du Canada, cela veut dire qu'à mesure que des navires plus gros comme le **MSC Oscar** et le **MSC Zoe** commenceront à sillonner nos grandes routes commerciales, Montréal verra arriver de plus gros navires que ceux qui y font escale actuellement, à l'exclusion toutefois des méganavires, en raison des restrictions liées au tirant d'eau sur le fleuve.

allows us to quickly customize our local capacity in order to match demand. If you take a look at our sailing schedule throughout the year, you'll see that vessel names change, it's not the same three or four ships in rotation all year round. What that means is that we have the flexibility to bring in those bigger ships during periods of peak demand, and then phase them out in exchange for smaller ones when demand is not quite so high. To give you an idea of the scope of our current fleet, out of our existing 504 ships, 32% are over 10,000 TEU, 22% are between 7,500-10,000 TEU, 15% are between 5,100-7,500 TEU and 32% are 5,100 TEU and below. And if you look at MSC's global orderbook, we have approximately 713,000 TEUs of capacity, representing 56 ships, coming online in the next 2-4 years. That is about 27 percent of our fleet still to come in. What that means for the East Coast of Canada is as the bigger ships such as **MSC Oscar** and **MSC Zoe** go into the main trade lanes, Montreal will get larger ships than it is getting now - just not the megaships because of the draft restrictions of the river.

MM: Is the Midwest market a growing business segment of your North Atlantic services with Montreal?

Sokat Shaikh: The Midwest is a significant market, representing as it does 110 million people located in close geographic proximity. Over the past few years, there has definitely been an increased interest from this market to move their cargo via the Port of Montreal

PLUS DE 30 ANS D'EXPERTISE DANS LE DOMAINE
Accident écologique terrestre et maritime



www.environnementsanivac.com

SIÈGE SOCIAL :
 1640, AVENUE DE L'ÉNERGIE, ALMA, QUÉBEC, CANADA G8C1M6
 TÉL : 418-662-9696 SANS FRAIS : 1-866-336-9696
 FAX : 418-662-9626



CENTRE DE TRAITEMENT

- Usine de traitement d'eaux contaminées aux hydrocarbures
- Centre de gestion de matières dangereuses résiduelles (M.D.R.)

CONSEILS TECHNIQUES

- Environnement
- Pompage à vide
- Déblocage à pression d'eau
- Gestion de déversement environnemental accidentel et décontamination
- Récupération des huiles usées



SUCCURSALE DE QUÉBEC :
 1790, RUE PROVINCIALE, QUÉBEC, QUÉBEC, CANADA G1N 4A2
 TÉL : 418-838-3400 SANS FRAIS : 1-866-336-9696
 FAX : 418-838-5056

LIVRER LE MEILLEUR À NOTRE
MONDE

DELIVERING THE BEST TO OUR
WORLD



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 iron ore handling port
Able to accommodate the largest ships in the world
World-class facilities
Major users

1 418 968-1231 | portsi.com



■ **MM:** Le Midwest représente-t-il un segment de marché en croissance, parmi vos services dans l'Atlantique Nord qui transitent par Montréal?

Sokat Shaikh: Le Midwest est un marché important; il représente une population de 110 millions de personnes à proximité géographique quasi immédiate. Au cours des dernières années, nous avons observé dans ce marché un intérêt accru à acheminer des marchandises via le Port de Montréal, plutôt que via les États-Unis. Malgré cela, il reste encore des possibilités de croissance dans ce marché. Quoi qu'il en soit, cette ligne de transport n'est pas la seule à laquelle nous nous intéressons. Nous faisons savoir à nos clients que nous pouvons transporter leurs marchandises depuis n'importe où dans le monde. Notre modèle de service, non seulement à Montréal, mais partout au Canada, consiste avant tout à fournir l'espace et la capacité nécessaires pour transporter des marchandises à partir de leur point d'origine, en l'occurrence le Canada. En cela, notre approche diffère de celle d'autres acteurs de l'industrie qui transportent des marchandises canadiennes en passant par les États-Unis, alors que selon nous, ces marchandises devraient être acheminées en territoire canadien à cause des retombées économiques qui en résultent pour la région.

instead of via the US, but there is still an opportunity there for growth. However, we are not focusing only on one particular lane. We are letting our customers know that they have the ability and flexibility to load anywhere in the world. Our service model, not only in Montreal but across Canada, is to ensure we first provide enough space and capacity to cargo from that origin region, i.e. Canadian cargo. This is a different approach from others in the industry who are moving Canadian cargo via the U.S., cargo we believe should be moving via Canadian gateways, because of the economic spin-off effects this brings to the region.

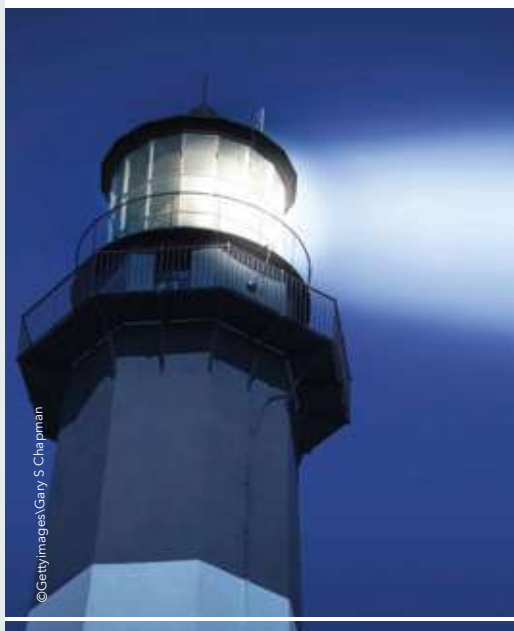
■ **MM:** In past few years, MSC appears to have emerged as the fastest-growing and biggest container customer of the Port of Montreal. Can you confirm, with an approximate idea of your TEU volume in 2014 and possible forecast for 2015.

Sokat Shaikh: Yes, MSC has grown significantly at the Port of Montreal over the past several years and we're now among the largest, if not the largest, of their container customers. What's especially

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

www.dnvgl.com



WE DELIVER ON TIME, EVERY TIME!

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.



■ **MM:** Depuis quelques années, MSC semble s'être imposé comme le plus grand transporteur de conteneurs du Port de Montréal, et celui qui connaît la croissance la plus rapide. J'aimerais vous entendre le confirmer et nous indiquer quel volume de marchandises en EVP vous avez transporté en 2014 et nous faire part de vos prévisions pour 2015.

Sokat Shaikh: Il est exact de dire que MSC a connu une croissance importante au Port de Montréal au cours des dernières années et que nous sommes l'un de ses clients principaux, sinon le principal, dans le marché des conteneurs. Cette croissance a ceci de remarquable qu'elle s'est faite dans un court laps de temps; je rappelle que nous avons entrepris nos activités à Montréal en 2001. La mise en service de notre premier navire, le **MSC Brianna**, remonte seulement à 2003. Notre première ligne de transport autonome, en l'occurrence le Service East-Can Express de MSC à destination des Caraïbes, date à peine de 2006, l'année où nous avons initialement investi dans Termont. Nous en sommes maintenant à quatre services par semaine, en provenance ou à destination du Port de Montréal. L'un de ces services, le Canada Express 2, qui est notre deuxième service méditerranéen, vient tout juste d'être lancé ce printemps. Avec l'investissement que nous avons fait dans le terminal Viau, qui est partiellement opérationnel depuis l'été, nous prévoyons que nos volumes de transport en provenance et à destination de Montréal augmenteront en 2015 et en 2016. Une fois pleinement opérationnel, le terminal Viau représentera une capacité additionnelle de 600 000 UVP au Port; pour l'heure, il va de soi que nous nous employons à réaliser ce potentiel.

En 2005, lorsqu'il y eut une vague de fusions-acquisitions parmi les armateurs présents à Montréal, les clients qui recherchaient une certaine stabilité se sont tournés vers MSC. Nous y avons alors vu la possibilité d'accroître notre présence auprès des services locaux et des équipes locales et de mettre l'accent sur un modèle résolument axé sur le service au client. Ce fut la pierre angulaire de notre croissance dans les dix dernières années; cette philosophie continuera de bien nous servir dans la prochaine décennie. 

remarkable about this growth is the short time span in which it has taken place, since we only began operations here in Montreal in 2001. Our first vessel, the **MSC Brianna**, only entered into rotation in 2003. Our first stand-alone service, the MSC EastCan Express Service to the Caribbean, only started in 2006, the same year we first invested into Termont. Now we are up to four weekly services in and out of the Port of Montreal. One of those services, Canada Express 2 which is our second Mediterranean service, we launched just this spring. Between this and our investment into Viau terminal, which has been partially in operation since the summer, we expect to see a growth in our volumes in and out of the Port of Montreal in 2015 and into 2016. Once it is fully operational, Viau will provide an additional 600,000 TEU of capacity at the Port, so now, of course, we are looking to fill it.

In 2005, when there was a wave of carrier mergers/acquisitions in Montreal, customers were looking for an option which would provide stability, and they turned to MSC. We saw an opportunity at that time to increase our footprint with local services and local teams, focusing on a highly customer service-centric model. This has been the cornerstone of our growth over the past decade, and will continue to serve us well into the next one. 

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

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





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





Aerial view of the Port of Prince Rupert where current traffic in certain categories, including containers, has been advancing at record pace.

Vue aérienne du Port de Prince Rupert où le trafic augmente à une allure record dans certaines catégories, dont les conteneurs.

Cargo patterns benefit logistics firms

La composition des cargaisons profite aux entreprises de logistique

Leo Quigley

En dépit du ralentissement économique en Chine en première moitié de 2015, les marchandises les plus intéressantes pour les fournisseurs de logistique de tierce partie et les transitaires ont affiché des augmentations à Port Metro Vancouver et Prince Rupert sur la côte Ouest.

À Vancouver, les conteneurs, le bois d'œuvre, le grain et les cultures spéciales étaient en hausse par rapport à la même période de 2014. Il en était de même pour les autos, les marchandises diverses, la potasse et le soufre, les augmentations étant de l'ordre de 7 % pour les autos et de 8 % pour les conteneurs. La croissance générale des volumes a été de 1,5 % au premier semestre, portant le total à 70,3 millions de tonnes.

Le Port de Prince Rupert a aussi enregistré des augmentations au premier semestre. Si les exportations de charbon et de grumes ont diminué à cause du déclin de la demande en Asie, les conteneurs, le grain et les biocarburants ont établi des records par rapport à la première moitié de 2014, en partie à cause des conflits ouvriers qui perturbaient les ports de la côte ouest des États-Unis.

Une croissance des trafics portuaires égale ou supérieure aux attentes était une bonne nouvelle pour les entreprises de logistique et les transitaires qui gèrent le trafic maritime à l'extérieur des terminaux. Dans au moins un cas, cela a encouragé une importante compagnie, Rosenau Transport d'Edmonton, à établir un centre d'expédition à l'aéroport de Prince George sur la ligne Nord du CN qui dessert le terminal Fairview de Prince Rupert.

Rosenau Transport s'établit à Prince George

Le nouveau centre, intégré à l'entrepôt d'une superficie de 25 000 pieds carrés et d'un coût de 5,5 millions de l'Administration aéroportuaire, donnera accès au fret aérien et à Boundary Road à l'entreprise de camionnage d'entreposage et de logistique d'Edmonton.

Au départ, la compagnie va occuper 15 000 pieds carrés et l'Administration aéroportuaire est en négociation avec l'Agence des services frontaliers du Canada pour acquérir aussi de l'espace dans le terminal.

En annonçant l'accord récent, le directeur des opérations à Rosenau Transport, Ken Rosenau, a déclaré: «Nous

In spite of a downturn in China's economy during the first half of 2015, marine traffic through the West Coast gateways of Port Metro Vancouver and Prince Rupert experienced an increase in those commodities of most interest to third party logistics providers and freight forwarding firms.

At Vancouver containers, lumber, grain and specialty crops all beat traffic levels experienced during the same period in 2014. As well, auto volumes, breakbulk, potash and sulphur also saw increases, with autos up seven percent and containers up eight percent. Total first half volume was up 1.5 percent at 70.3 million tonnes.

The Port of Prince Rupert also experienced increases for the first half of the year. While coal and log exports shrank due to the decline in Asian demand, containers, grain and biofuels broke records compared to the first half of 2014, partially due to labour problems at U.S. West Coast ports.

Increases in traffic that met or exceeded the expectations of the ports was welcome news to the logistics firms and freight forwarders that manage marine traffic on the other side of terminal gates and, in at least one case, encouraged a major company, Edmonton-based Rosenau Transport to establish a shipping facility at Prince George Airport on CN's North Line serving Prince Rupert's Fairview Terminal.

Rosenau Transport coming to Prince George

The new facility, part of the Airport Authority's \$5.5 million, 25,000 square foot cargo warehouse, will give the Edmonton-based trucking, warehousing and logistics firm access to air freight and the city's Boundary Road.

Initially the company will occupy 15,000 square feet of space and the Airport Authority is negotiating with the Canadian Border Services Agency to also acquire space in the terminal.

In announcing the recent agreement Ken Rosenau, Director of Operations for Rosenau Transport, said: "We feel that the partnership with the PGAA is another opportunity for Rosenau to have a stronger footprint in Northern BC, and with the PGAA by our side, we feel



John Smail/PMV

Overall cargo volume is continuing to progress at Port Metro Vancouver, Canada, leading Pacific maritime gateway.

Le volume de fret total continue d'augmenter à Port Metro Vancouver, première porte canadienne sur le Pacifique.

pensons que le partenariat avec la PGAA (Prince George Airport Authority) est un moyen de plus pour Rosenau de s'implanter solidement dans le nord de la Colombie-Britannique et nous pensons que cette coopération sera très fructueuse et qu'elle est appelée à s'épanouir davantage dans les années futures.»

En interview, M. Rosenau a déclaré au *Maritime Magazine* que les améliorations qui ont été apportées au réseau de transport dans l'Ouest canadien, notamment la réfection de l'Autoroute transcanadienne, l'achèvement du pont Port Mann et l'amélioration des routes sur la côte nord, ont grandement accru la fluidité de la circulation à Port Metro Vancouver. Toutefois précise-t-il, Rosenau ne fait pas beaucoup de transport pour l'exportation et la plupart de ses chargements sont destinés au pays.

«La construction du pont Port Mann en dit long sur la volonté d'amélioration du Port de Vancouver», a déclaré M. Rosenau, qui a aussi qualifié de «fantastique» la nouvelle route de camionnage qui dessert Deltaport.

Prince Rupert voit loin

À Prince Rupert, l'inauguration du terminal Fairview il y a quelques années a ouvert la porte à l'exploitant Maher Terminals de New York, à COSCO, à Maersk Line et à Mediterranean Shipping, mais aussi à au moins deux expéditeurs de bois d'œuvre, soit l'entreprise des Premières Nations The Lax Kw'alaams et Coast Tsimshian Resources LP, de même qu'à Quickload Logistics, qui a prospéré près

this will be a very successful partnership that will flourish for years to come.”

In an interview with *Maritime Magazine*, he said the improvements that have been made in the transportation network in Western Canada, including improvements to the TransCanada Highway, have greatly improved traffic flow to Port Metro Vancouver, particularly the completion of the Port Mann Bridge and road improvements on the North Shore. However, he said at present Rosenau doesn't get involved in shipping a lot of export traffic and most of its cargo is domestic.

“The new Port Mann Bridge just speaks volumes about how the port of Vancouver is trying to improve,” he said. He also called the new truck highway serving Deltaport “fantastic.”

Prince Rupert's expanding horizons

In Prince Rupert the opening of Fairview Terminal several years ago opened the door not only to terminal operator Maher Terminals of New York, COSCO, Maersk Line and Mediterranean Shipping among others, but to at least two lumber shippers, The Lax Kw'alaams First Nation enterprise, Coast Tsimshian Resources LP, and Quickload Logistics which has grown alongside the port, handling various cargo, but primarily lumber supplied by mills in northern British Columbia.



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





CN is investing nearly \$3 billion in 2015 on track infrastructure maintenance and improvements across the whole North American network.

Le CN investit près de 3 milliards en 2015 pour entretenir et améliorer les infrastructures de son réseau nord-américain.

du Port grâce à la manutention de divers types de fret, surtout du bois d'œuvre produit par les scieries du nord de la Colombie-Britannique.

Kristina De Araujo, directrice des Services généraux et du développement des affaires chez Quickload, a déclaré au *Maritime Magazine* que puisque le terminal Fairview est avant tout un terminal de transbordement direct navire-train, la compagnie ne reçoit pas beaucoup de conteneurs importés et le gros du fret qu'elle manutentionne, c'est du bois d'œuvre prêt pour l'exportation.

Les quantités de bois d'œuvre transitant par le terminal depuis son inauguration en 2008 ont suivi la courbe en montagnes russes de l'économie mondiale, mais elles s'établissent aujourd'hui à environ 300 conteneurs de bois de sciage emballé par semaine. Cela permet à Quickload de donner du travail à une quarantaine de personnes.

L'acquisition d'un *C Loader* pour remplir les conteneurs a conféré à la compagnie un avantage sur ses concurrents. Le *C Loader* était alors la seule machine au monde capable de remplir les conteneurs avec un maximum d'efficacité et un minimum de dommages au produit.

Amélioration des routes et des voies ferrées dans la région de Vancouver

Les problèmes logistiques dans le Lower Mainland ont été atténués par les améliorations qui ont été appor-

Kristina De Araujo, Director of Corporate Services and Business Development with Quickload told *Maritime Magazine* that since Fairview Terminal is primarily a direct ship-to-rail terminal, the company does not receive a lot of import containers and the lion's share of its business is packaged lumber going to export.

The quantities of lumber moving through the terminal since it went into operation in 2008 have tracked the roller coaster ride of the global economy but have now reached about 300 containers of wrapped lumber weekly. This has meant Quickload now employs roughly 40 people.

One advantage the company has over its competitors was the purchase of a "C Loader" to fill containers. At the time the C Loader was the only lumber-stuffing machine worldwide made to stuff product into containers with maximum efficiency while minimizing product damage.

Vancouver region road and rail improvements

Logistics problems in the Lower Mainland have been eased by the Asia Pacific Corridor road and rail improvements that have been made. Greg Davenport, responsible for Sales and Operations, SPI International Transportation, Delta, said: "In recent years, business has been good in the industry. I think the Highway 17

tées aux routes et aux voies ferrées du Corridor de l'Asie-Pacifique. Greg Davenport, responsable des ventes et des opérations à SPI International Transportation de Delta, a indiqué: «Depuis quelques années, les affaires vont bien dans l'industrie. Je pense que la Route 17 (la nouvelle route de camionnage) rend le transport plus efficace. Mais bien sûr, les taxes ont suivi... par exemple les péages sur le pont Port Mann. Selon ce que j'en sais, cela n'a pas influencé nos affaires, car le cas échéant, les coûts sont transmis à la clientèle. Je pense que les camionneurs comprennent que ces péages servent à améliorer les infrastructures et permettent d'éviter que les camions soient pris dans des bouchons.

«Selon moi, c'est vers cela que l'industrie doit tendre. Ma compagnie ne fait pas de transport courte distance en Colombie-Britannique, nous nous spécialisons dans le transport longue distance, mais je vois ce qui se passe dans les ports étrangers. Nous sommes actifs dans tous les grands ports des côtes Est et Ouest.

«Il y a des ports qui s'organisent pour mieux servir leurs clients et les transporteurs en fonctionnant 24 heures sur 24 et sept jours/semaine. À Long Beach, par exemple, les camionneurs peuvent venir charger pendant la nuit. Ils achètent un laissez-passer et ils viennent prendre leur chargement le soir ou la nuit quand les routes sont moins encombrées.

«C'est le genre de changement auquel le gouvernement canadien et les intervenants doivent réfléchir. Est-ce rentable? Cela reste encore à déterminer.»

Gordon Payne, président d'Harbour Link Container Services à Delta, convient que les améliorations apportées aux infrastructures du Port ont amélioré la fluidité de la circulation. «Le changement majeur dans la chaîne logistique, c'est l'achèvement de la Route 17, a déclaré M. Payne. La circulation des camions entre le Port et les routes numéro 1 et numéro 99 vers les États-Unis est maintenant bien plus facile.»

Selon lui, les améliorations apportées aux routes de camionnage desservant les terminaux de Burrard Inlet à Van-

project (the new truck route) has added efficiencies to our transportation routes. But, along with that have come taxes ... things like tolls on the Port Mann Bridge. "From what I can see it hasn't impacted our business because, if it does, it gets passed on to customers. I think truckers understand that those tolls are for infrastructure and it prevents having their trucks stuck in traffic.

"I think that's where the industry has to go. As a company, I'm not participating in the short haul in B.C. because we're a long haul provider, but I do see things that are going on at ports in other countries. We pick up at all major ports on the East Coast and West Coast.

"There are some ports that are set up to better serve their customers and carriers by operating 24/7 like Long Beach that has a system where truckers can pick up in the middle of the night. They buy a pass and they're able to go in the evenings when the roads are not as congested.

"Those are the kind of things that the Canadian government and stakeholders have to look at in the future. Whether it makes financial sense at this point I couldn't tell you."

Gordon Payne, Chairman, Harbour Link Container Services, Delta, agreed that the infrastructure improvements at the port have improved traffic flow. "The most significant change in the logistics chain has been the completion of Highway 17," Mr. Payne said. "We can now move trucks in and out of the port quite freely onto Hwy #1 and Hwy #99 to the U.S.."

He said improvements to truck routes serving Vancouver's Burrard Inlet terminals have improved traffic flow "hugely." As far as software improvements go, he said the most significant has been the use of GPS by the port to track truck traffic. "However, we as a company already had that in our system," he said.

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

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

couver ont «énormément» fluidifié la circulation. En ce qui concerne le perfectionnement des logiciels, le progrès le plus significatif à ses yeux, est l'utilisation du GPS par le Port pour suivre le déplacement des camions. «Toutefois, nous nous en servions déjà chez nous», a-t-il déclaré.

M. Payne a évoqué une initiative dont la compagnie fait la promotion par l'intermédiaire de la chambre de commerce locale: l'intégration de plus de barges dans la chaîne logistique à Vancouver. Il a déclaré: «Nous avons commencé à créer des nœuds de transit de conteneurs à Richmond, Langley et Coquitlam, de sorte que nous pouvons transporter les marchandises à bord de barges fluviales vers des localités comme Richmond pour ensuite rendre les conteneurs à destination.»

La volonté d'améliorer la capacité et la vitesse de manutention des terminaux de la côte ouest du Canada est partagée par les deux chemins de fer canadiens de catégorie 1. Mark Hallman du CN, seule compagnie ferroviaire à desservir le Port de Prince Rupert, a déclaré au *Maritime Magazine*: «En 2015, le CN prévoit investir 2,7 milliards de dollars canadiens dans son réseau nord-américain pour entretenir et améliorer l'infrastructure ferroviaire, accroître la capacité, acquérir de nouveaux équipements et implanter de nouvelles technologies. Le transporteur envisage aussi de dépenser environ 1,4 milliard de dollars canadiens pour les infrastructures de voies, environ 800 millions en 2015 pour des mesures destinées à générer de la croissance et améliorer la productivité comme la réfection de gares de triage, des terminaux intermodaux, des centres de transbordement et de distribution et des technologies de l'information.»

La Winnipeg Connection

Située en plein centre de l'Amérique du Nord, Winnipeg est depuis toujours un pôle de transport routier et ferroviaire pour la desserte de l'est et de l'ouest du Canada, des États-Unis et de l'Arctique via le Port de Churchill.

Toutefois, depuis quelques années, Winnipeg tire profit de sa situation géographique – tout comme Prince Rupert du fait qu'il est le port nord-américain le plus proche de l'Asie – pour accroître sa part de marché. Selon Diane Gray, PDG de CentrePort Canada Inc., le port intérieur, qui est déjà une plaque tournante pour le camionnage et le transport aérien de fret, veut se doter d'un grand parc ferroviaire dont la construction devrait débuter l'an prochain.

L'autre avantage de Winnipeg, aussi curieux que cela puisse paraître, c'est la dévaluation du huard qui accroît l'attrait pour le Mexique, partenaire du Canada dans l'ALENA, dont le peso est aussi déprécié par rapport au dollar américain.

Cela a attiré l'attention sur le Corridor de commerce et de transport du centre du continent, qui est décrit comme «un réseau de routes et de voies ferrées qui forme un lien efficace et sans coupure entre les grands centres commerciaux du Midwest canadien et américain, du Sud-Ouest et jusque loin à l'intérieur du Mexique».

Par l'intermédiaire de la Stratégie nord-américaine pour la compétitivité (NASCO), le groupe Gray fait la promotion de CentrePort comme un centre de distribution de marchandises diverses et un point à valeur ajoutée pour l'Ouest canadien.

One initiative Mr. Payne said the company is promoting through the local Chamber of Commerce is the need to insert more barges into Vancouver's logistics chain. He said: "We have to start establishing container nodes in Richmond, Langley and Coquitlam so we can move traffic from the port by river barge to a community such as Richmond and then take the container to its destination."

The drive to improve the capacity and velocity of Canada's West Coast terminals has also become the goal of its two Class 1 Canadian railroads. Mark Hallman at CN Rail, which is the only railroad serving the Port of Prince Rupert, told *Maritime Magazine*: "In 2015, CN plans to invest C\$2.7 billion across its North American network in rail infrastructure maintenance and improvements, as well as in new capacity, equipment and technology. It is also planning to spend approximately C\$1.4 billion on track infrastructure approximately C\$800 million in 2015 on growth and productivity initiatives such as yard improvements, intermodal terminals, transload and distribution centres and information technology."

The Winnipeg connection

Located at the longitudinal centre of North America, Winnipeg has historically been a transportation hub for road and rail serving Eastern and Western Canada, the U.S. and the Arctic through the Port of Churchill.

However, in the last few years Winnipeg has taken hold of its geographical location – just as the Port of Prince Rupert has taken advantage of its location as the closest North American port to Asia – to capture traffic. According to Diane Gray, President and CEO of CentrePort Canada Inc. the inland port that has already become a trucking and air freight hub is now in the process of adding a large rail park with construction expected to be launched early next year.

The other advantage, as odd as it may sound, has been the devalued Canadian loonie that appeals to Canada's NAFTA partner, Mexico, that also has a peso that has been devalued compared to the U.S. dollar.

This has drawn increased attention to the Mid-Continent Trade & Transportation Corridor that is described as follows: "A system of connecting highways and rail routes, that provides seamless and efficient transportation linking major commercial centres in the Canadian and American Midwest, through the Southwest, and deep into Mexico."

Through the North American Strategy for Competitiveness (NASCO), Gray's group has been promoting Centreport as a breakbulk distribution and value-added point for Western Canada.

"We've been building what we call an Investment consortium with the Government of Mexico and its agencies to raise awareness among Mexican compan-

PMV measures supply chain performance

PMV mesure le rendement de la chaîne logistique

Leo Quigley

«Ce que nous savons, ce dont nous sommes absolument certains, c'est que notre porte poursuit sa croissance et que non seulement nos investissements passés pour en améliorer la capacité sont justifiés, mais qu'il en faut d'autres», a indiqué au *Maritime Magazine* Peter Xotta, vice-président, Planification et opérations à Port Metro Vancouver. «La transparence et le rendement de la chaîne logistique constituent les piliers de la stratégie du Port. C'est pourquoi nous surveillons les temps de séjour des conteneurs dans nos terminaux et nous suivons les temps de rotation de tous les camions sans exception à l'aide de GPS.

«Notre philosophie c'est que comme Porte, nous devons continuer d'avoir de bons résultats. Si la collecte de ces données est vraiment utile, c'est que celles-ci: a) servent à prouver aux clients la valeur de ce que le Port propose; b) montrent l'utilité des investissements dans l'infrastructure ou la capacité des terminaux parce que nous pouvons établir que les volumes augmentent – ou que tout autre objectif particulier d'investissement est atteint.

«S'il vous faut une preuve que l'investissement continue de rapporter des dividendes, la croissance soutenue de notre Porte malgré les hauts et les bas de l'économie dans les dernières années en témoigne éloquentement. C'est une porte de plus en plus concurrentielle en Amérique du Nord.»



Peter Xotta,
VP Planning and Operations

Peter Xotta,
VP, Planification et opérations

“What we know, with absolute confidence, is that our Gateway is continuing to grow and requires not only the investments we've made in (improving) capacity, but further investments,” Peter Xotta, Vice president, Planning And Operations with Port Metro Vancouver, told *Maritime Magazine*. “One of the port's key strategies at the port has been supply chain performance and transparency. That's why we track dwell time on our terminals for containers and we are tracking truck turn times using GPS on 100 percent of the trucks.

“It's kind of baked into our philosophy that, as a Gateway, we need to continue to perform. The reason that collecting that data is really useful is because: (a) It becomes a proof point with customers in terms of the value proposition at the port. (b) It demonstrates the value of investment in supporting infrastructure or terminal capacity because we can show that volumes are increasing – or whatever that particular investment was intended to deliver.

“If you're looking for evidence that the investment is continuing to pay dividends it's in the fact that our Gateway continues to grow, in spite of the ups and downs in the economy over the past number of years. This is an increasingly competitive Gateway in North America.”

«Nous avons édifié avec le gouvernement mexicain et ses agences ce que nous appelons un consortium d'investissement. Celui-ci est destiné à faire connaître aux entreprises mexicaines les avantages qu'il y aurait à commercialiser leurs produits directement au Canada.

«Ce que font la majorité des compagnies mexicaines, c'est qu'elles vendent aux États-Unis leurs produits que des courtiers américains revendent ensuite au Canada. Compte tenu de la dévaluation du peso et du huard, un seul des trois pays profite de cette situation, et ce n'est ni le Mexique et ni le Canada.

«Nous leur montrons les avantages qu'il y a à gérer directement leur chaîne d'approvisionnement et à se servir de CentrePort comme fer de lance pour pénétrer les marchés dynamiques de l'Ouest», a déclaré M^{me} Gray. 

ies of the advantages of marketing their products directly to Canada.

“What most Mexican companies have been doing is selling their product to the United States and it is then resold by American brokers to Canada. With the devalued peso, like the devalued Canadian dollar, there's only one country of the three that's benefiting – and it's not Mexico and it's not Canada.

“We're showing them the advantages of directly managing their supply chain and using CentrePort as the push point to the growing markets in the West,” she said. 

Asia-North America trade seen booming

Explosion prévue du commerce entre l'Asie et l'Amérique du Nord

LONDRES - Selon un document publié récemment par IHS Inc., firme d'information et d'analyse prévisionnelle de réputation mondiale, le commerce entre la Chine et l'Asie du Sud-Est d'une part et l'Amérique du Nord et l'Europe d'autre part devrait exploser d'ici cinq ans.

Le modèle World Trade Service d'IHS Maritime & Trade prévoit que les échanges avec la Chine vont continuer de croître de plus de 5 % par année entre 2015 et 2020. Cette croissance positive à moyen terme persistera malgré les obstacles récents liés au ralentissement économique prononcé en Chine et la croissance actuellement plus faible dans d'autres marchés émergents dont on ne prévoit pas de reprise à court terme.

«Il ne s'agira pas de hausses dans les deux chiffres comme celles d'avant la crise économique mondiale de 2008», a déclaré Krispen Atkinson, analyste principale à IHS Maritime & Trade. «Toutefois, une augmentation de plus de 30 % dans les cinq prochaines années montre la volonté de la Chine de rester une nouvelle plaque tournante et un nouveau pilier du commerce pour le reste du monde économique, cimentant ainsi l'initiative d'une nouvelle

LONDON - Trade from China and Southeast Asia to North America and Europe is expected to boom in the next five years, according to an analysis recently released by IHS Inc., a leading global source of critical information and insight.

The World Trade Service of IHS Maritime & Trade forecasts that China's trade will continue to increase by more than 5 percent per year between 2015 and 2020. This positive medium-term trade growth comes despite more recent setbacks caused by the marked economic slowdown in China and weaker growth among other emerging markets in the current and near-term.

"These increases will not be the double-digit rises seen before the 2008 global economic crisis," said Krispen Atkinson, principal analyst at IHS Maritime & Trade. "However, an increase of over 30 percent in the next five years underscores China's intent to remain a new trade hub and spoke lynchpin for the rest of the economic world, cementing the Maritime Silk Road Initiative via China and Asia within the emerging market universe."

Bigger ships on horizon

One new trend is the move towards larger container ships to streamline the supply chain. The four alliances that dominate east-west trade are pushing the trend towards mega-containerships capable of carrying 20,000 boxes (20 foot equivalent units), in their quest to reduce unit costs with ever more efficient vessels. Current large container ships average around 13,000 boxes.

Southeast Asia-North America trade boom

"China may be the major powerhouse in the region, but Southeast Asia is making significant headway," Mr. Atkinson said.

Vietnam's exports are estimated to increase by 44 percent by 2020. IHS forecasts a 44 percent increase in trade between Vietnam and North America and a 43 percent in-



Larger ships are streamlining the supply chain in the Asia-North America trade.

La venue de plus grands navires entraîne une rationalisation de la chaîne d'approvisionnement dans le commerce entre l'Asie et l'Amérique du Nord.

route maritime de la soie via la Chine et l'Asie au sein de l'univers des marchés émergents.»

De plus gros navires à l'horizon

La tendance est désormais à la mise en service de plus grands porte-conteneurs pour rationaliser la chaîne d'approvisionnement. Les quatre alliances qui dominent le commerce est-ouest tendent à mettre en service des méga-porte-conteneurs capables de transporter 20 000 boîtes (conteneurs équivalant à 20 pieds) pour diminuer leurs coûts unitaires grâce à l'utilisation de navires toujours plus efficaces. Les plus grands porte-conteneurs actuels ont une capacité moyenne d'environ 13 000 boîtes.

Explosion du commerce entre l'Asie du Sud-Est et l'Amérique du Nord

«La Chine demeure peut-être la grande puissance commerciale dans la région, mais l'Asie du Sud-Est progresse énormément», a déclaré M. Atkinson.

On estime que les exportations du Vietnam vont augmenter de 44 % d'ici 2020. IHS prévoit une croissance de 44 % des échanges entre le Vietnam et l'Amérique du Nord et de 43 % entre le Vietnam et l'Europe d'ici cinq ans. «En chiffres absolus, les volumes demeurent bas quand on compare avec la Chine, mais il s'agit de bonds énormes pour ces économies», selon M. Atkinson.

Les échanges entre ces deux régions sont constitués de biens manufacturés, comme des électroménagers ou des articles de quincaillerie.

«Le Vietnam, l'Inde et plusieurs économies sud-asiatiques qui sont des importatrices nettes de ce type de biens commencent à profiter de la chute récente des prix de l'énergie et des matières premières», a déclaré Jan Randolph, directeur de l'Analyse du risque-pays à l'IHS. «Ils ont d'importants secteurs industriels et des services qui profitent des intrants moins chers et dont les monnaies ne sont pas liées à un dollar américain revigoré.» 

crease in trade between Vietnam and Europe in the next five years. "In terms of actual cargo, the figures are still low when compared with China's, but these are still huge jumps for these economies," Mr. Atkinson said.

Trade between these two regions is made up of manufactured goods, such as home appliances or mechanical hardware.

"Vietnam, India and many of the South Asian economies stand to benefit from recent energy and commodity price falls as net importers of these goods," said Jan Randolph director of sovereign risk analysis at IHS. "They have significant industries and services sectors of their own that benefit from cheaper inputs and have currencies that are not coupled to a strengthening US dollar." 

New Versatility and Capacity for Canada's West Coast

Port of Nanaimo's Duke Point Liebherr 500 Mobile Harbour Crane will offer:

- Improved efficiencies with greater capacity and outreach
- Enhanced versatility with a 360-degree mobility
- New opportunities for a variety of cargo types
- Provides shippers a variety of vessel options (barges, coasters to Post-Panamax vessels)
- Close proximity to Mainland terminals
- Direct service to Asian markets

- Containers
- Project Cargo
- Bulk
- Break Bulk

Duke Point Deep Sea Terminal:

- Enhanced Efficiencies
- Minimal Congestion
- New Load/Discharge Options
- Continuous Container Movement



THE SOLUTIONS PORT



@portnanaimo

250-753-4146 ext.229

www.npa.ca

High technology helps to propel Groupe Robert into the future

Groupe Robert se projette dans l'avenir, grâce à la haute technologie

Carroll McCormick

In recent years, Groupe Robert has emerged as a significant player in transportation and supply chain management in Canada.

Depuis quelques années, le Groupe Robert s'impose comme un géant du transport et un chef de file dans la gestion de la chaîne d'approvisionnement au Canada.

Un camion semi-remorque jaune, marqué de grands R, fait route vers l'est le long du fleuve Saint-Laurent, sur l'autoroute 20. À première vue, c'est un camion comme un autre. Pourtant, cette machine est à l'industrie du camionnage ce qu'est à l'aviation un avion-cargo moderne, commandé par un pilote chevronné: aérodynamique, économe de carburant, transmettant des données de performance en continu à son centre de contrôle et des mises à jour à son client sur l'heure d'arrivée prévue.

A yellow tractor-trailer, sporting large "R"s heads eastbound over the St. Lawrence River on Autoroute 20. At a glance, it's just another truck, but this machine is the trucking industry's version of a modern cargo aircraft flown by a career pilot: expertly driven, aerodynamic, fuel-efficient, streaming performance data back to home base and delivering arrival time updates to its client.

The rig belongs to Boucherville, Quebec-based Groupe Robert, one of Canada's transportation giants





Groupe Robert

Ce semi-remorque ou camion gros porteur appartient au Groupe Robert, de Boucherville, au Québec, l'un des géants du transport au Canada et chef de file en matière de gestion de chaîne d'approvisionnement, dont la flotte compte 1 100 tracteurs, 3 000 remorques et 3 300 employés. Certes, nous voyons encore beaucoup de camionneurs flamboyants et gonflés d'orgueil rouler dans leurs camions aux chromes rutilants; pour sa part, notre grand transporteur préfère mettre à profit les dernières technologies mécaniques et informatiques pour tirer le maximum de distance de chaque gallon

and a leader in supply chain management, with 1,100 tractors, 3,000 trailers and 3,300 employees. While there are still free spirits and cowboys out there in snarling, chrome-plated rigs, the modern carrier of size leverages the latest mechanical and computer technologies to wring maximum miles from a gallon of diesel, minimize its environmental footprint and serve a wide variety of customers.

Rosario Robert founded the family business in 1946. In 1973, his son Claude Robert became



Groupe Robert

Groupe Robert has a large presence at the Port of Montreal, moving some 2,500 marine containers per month to and from the port.

Groupe Robert est très présent au port de Montréal, où il transporte quelque 2 500 conteneurs maritimes par mois.

de diesel consommé et réduire le plus possible son empreinte sur l'environnement, et en faire profiter sa très large clientèle.

Rosario Robert a fondé cette entreprise familiale en 1946. En 1973, son fils, Claude Robert, accédait à la présidence de Groupe Robert, devenu sous sa direction l'entreprise que nous connaissons aujourd'hui. La compagnie transporte des marchandises très diverses: des conteneurs pour le transport maritime et intermodal (de camion à train), du vrac, des marchandises sèches, des équipements et du matériel hors normes, par exemple des générateurs éoliens.

Soixante-cinq pour cent de l'empreinte de Groupe Robert et deux tiers de ses biens, dont des centres de distribution d'une superficie d'environ quatre millions de pieds carrés, se trouvent à l'est du Mississippi, où vit également 70 % de la population de l'Amérique du Nord.

«Pour nous, le territoire s'étendant à l'est du Mississippi, fort d'une clientèle à la recherche de services et ayant des besoins de distribution, nous suffit pour assurer notre croissance», de dire Gilbert Duquette, vice-président, Ventes et développement des affaires du Groupe Robert. M. Duquette a

President of Groupe Robert and grew it into the company it is today. The company hauls cargo in areas as diverse as marine shipping and intermodal (truck-to-train) containers, bulk cargo, dry goods, machinery and oversize loads such as wind turbine generators (WTG).

Sixty-five percent of Groupe Robert's footprint, and two-thirds of its assets, including around four million square feet worth of distribution centres, are east of the Mississippi, home to 70% of North America's population.

“For us, east of the Mississippi is enough to grow with, with customers who need value and distribution,” says Gilbert Duquette, Vice President, Sales and Business Development, Groupe Robert. Mr. Duquette has participated in the company's ascension from just 200 people, to today's 3,300 employees in his 27-year career.

The company serves diverse industries, including aerospace, automotive, hazardous goods, food, general merchandise, metals, mining, pharmaceuticals, cosmetics and WTGs.

participé à l'essor de la compagnie, qui est passée d'un effectif d'à peine 200 personnes à plus de 3 300 employés, au fil de ses 27 ans de carrière.

La compagnie sert diverses industries, notamment aéronautique, automobile, pharmaceutique, cosmétique et éoliennes et d'autres spécialisées dans les matières dangereuses, les aliments, les marchandises générales, la métallurgie.

Prenons l'exemple de l'industrie éolienne: l'éolienne moderne fait 300 pieds de hauteur, est dotée de pales de plus de 120 pieds de longueur et pèse 700 000 livres. À elle seule, la capacité éolienne installée du Canada s'élève à un peu plus de 10 000 mégawatts, générés par des milliers d'éoliennes. Le transport de chaque éolienne requiert des remorques spécialement adaptées, et le transport des pièces d'une seule éolienne mobilise pas moins d'une douzaine de remorques.

Groupe Robert et sa filiale Watson sont entrés dans ce marché en 2009; à l'époque, le Canada disposait de 3 472 MW de capacité installée. Outre l'acquisition de Watson et de son expertise, Groupe Robert a acheté six ensembles Schnabel, des semi-remorques spécialisées servant à transporter les sections de mâts. À l'époque, chacune valait 600 000 \$.

Cette nouvelle division de la compagnie, qui transporte aussi d'autres cargaisons hors normes, transporte maintenant quelque 250 éoliennes par année. En août dernier, par exemple, Groupe Robert a commencé à transporter par camion les éléments de 47 éoliennes destinées à un parc éolien dans le Maine. D'ici Noël, Groupe Robert et Watson transporteront 188 sections de pylônes, 141 pales, 47 nacelles, 47 moyeux et environ 47 conteneurs renfermant divers éléments mécaniques provenant de Matane et de Trois-Rivières, au Québec, mais aussi d'Europe et d'ailleurs.

Expansion des affaires dans le domaine maritime

Les éoliennes sont considérées comme faisant partie des affaires maritimes de Groupe Robert, étant donné que de nombreuses composantes, entre autres les pales et les nacelles (ces structures de la taille approximative d'une cabine, pesant 190 000 livres, perchées au sommet des éoliennes), sont acheminées en partie par voie de mer. À titre d'exemple, Groupe Robert déplace des éoliennes à partir des ports de Hamilton, d'Oshawa et de Windsor jusqu'aux parcs éoliens.

Groupe Robert est également très présent dans le Port de Montréal, où il transporte des conteneurs maritimes – environ 2 500 par mois – à destination ou en provenance du Port, des centres de distribution du Groupe et du terminal ferroviaire du CN. «Nous transportons des conteneurs maritimes de toutes les tailles: 20, 40, 45, 46 et 48 pieds. Nous venons tout récemment de signer des contrats qui accroîtront nos activités dans le commerce par conteneurs avec l'Europe», indiquait M. Duquette dans une entrevue récente.

Non seulement Groupe Robert collabore-t-il avec le Port de Montréal dans le but d'améliorer constamment la gestion du Port, mais il se sert de ses contacts pour mieux servir ses clients du secteur maritime.

«Lorsque nous prenons en charge une cargaison importée, nous aidons nos clients à remplir les bons de commande, ce qui signifie qu'ils auront un conteneur vide de moins à ramener au retour. Les compagnies maritimes l'apprécient beaucoup. Les navires repartent du port plus rapidement, avec plus de conteneurs pleins», d'expliquer M. Duquette.

Take that last industry: The modern WTG stands 300 feet high, has blades over 120 feet long and weighs 700,000 pounds. Canada's installed capacity alone is just over 10,000 megawatts generated by thousands of WTGs. Every one required hauling on specialized trailers, to the tune of around a dozen trailer loads per WTG.

Groupe Robert, with its subsidiary Watson, entered this market in 2009, when Canada had 3,472MW of installed capacity. As well as buying Watson and its expertise, Groupe Robert purchased six Schnabel kits, specialised tractor-trailers that hold the ends of tower sections. At the time, each kit was valued at \$600,000.

This new company division, which also moves other oversized loads, now hauls around 250 WTG's a year. This past August, for example, Groupe Robert began trucking pieces for 47 WTGs to a wind farm in Maine: Sourced from Matane and Trois-Rivières, Quebec, Europe and elsewhere, Groupe Robert and Watson will move 188 tower sections, 141 blades, 47 nacelles, 47 hubs and around 47 containers of assorted machinery by this Christmas.

Expanding marine-related business

WTGs are considered part of Groupe Robert's marine business, as many components; e.g., blades and nacelles (those cabin-sized, 190,000-pound structures perched on top of WTG towers) make part of their journeys by sea. For example, Groupe Robert moves WTGs out of the ports of Hamilton, Oshawa and Windsor to wind farms.

Groupe Robert has a large presence at the Port of Montreal. It moves marine containers – some 2,500 a month – to and from between the port, Groupe Robert distribution centres and CN's railhead. "We do all sizes of maritime containers: 20-, 40-, 45-, 46-, and 48-foot. We have just signed a few deals that will increase our container business with Europe," Mr. Duquette indicated in a recent interview.

Not only does Groupe Robert work with the Port of Montreal in its constant drive to better manage the port, it also uses its contacts to help its marine line customers.

"When we pick up an import, we help them fill orders, meaning one less empty container they have to carry back. The maritime companies are crazy about that. The ships leave port faster, with more full containers," Mr. Duquette explains.

Groupe Robert has a small presence at Port Metro Vancouver and Port Newark in New Jersey, but its primary port presence is along the St. Lawrence River in Quebec. The three major ports it serves are the Montreal, the Port of Quebec City and the Port of Contrecoeur. Other port towns it serves include Trois-Rivières, Baie-Comeau, Sept-Îles, Matane and Cacouna. Typical cargo fare includes farm machinery out of Germany and ore from Quebec mines.

La présence de Groupe Robert dans Port Metro Vancouver et à Port Newark au New Jersey est plus modeste; dans le secteur maritime, Groupe Robert est particulièrement présent dans les ports qui longent le fleuve Saint-Laurent au Québec, et principalement ceux de Montréal, de Québec et de Contrecoeur, mais aussi dans les villes portuaires de Trois-Rivières, Baie-Comeau, Sept-Îles, Matane et Cacouna. Les cargaisons types incluent du matériel agricole en provenance d'Allemagne et du minerai extrait de mines du Québec.

L'une de ses divisions spécialisées, à titre d'exemple, transporte du minerai d'ilménite, depuis le Port de Sorel vers une fonderie située près de Montréal, où le minerai est transformé en dioxyde de titane et en fer. «Nous disposons d'au plus sept jours pour décharger un bateau. Nous avons une division vrac, et une équipe sur place, qui s'occupe exclusivement de cette opération. Nous mobilisons jusqu'à 50 camions pour transporter le minerai en vrac entre Sorel et Montréal», précise M. Duquette.

«Pour transporter des équipements et du vrac, nous nous dotons de nouvelles remorques à quatre essieux au lieu de trois, afin de gérer davantage de vrac en moins de temps. Nous économisons ainsi de l'énergie et permettons aux bateaux de compléter leurs circuits plus rapidement», de dire M. Duquette.

Une flotte aux critères environnementaux et énergétiques les plus élevés

Économiser de l'énergie. Revenons à notre camion jaune roulant vers l'est. Sur les flancs de la remorque, on peut lire, dans les deux langues: «Aiming at a cleaner tomorrow. Nous ciblons un futur plus propre». Ce ne sont pas des paroles en l'air. C'est au contraire la promesse tenue par Claude Robert, au sujet de la vision d'avenir qu'il avait pour sa compagnie.

Même si des dispositifs aéronautiques aussi simples que les déflecteurs d'air montés sur le toit des cabines existent depuis des dizaines d'années, leur utilisation dans le domaine du camionnage a connu un grand essor depuis dix ans. La conception aérodynamique d'un camion ne peut échapper à un œil exercé, qui verra tout de suite que le tracteur, ou la forme de la cabine, est optimisé par des courbes lisses qui redirigent l'air tout autour et réduisent considérablement la turbulence et, du coup, la consommation de carburant. Les protrusions habituelles, telles que les tuyaux d'échappement et les prises d'air, sont dissimulées. Des rallonges de cabine couvrant partiellement l'écart entre le tracteur et la remorque réduisent elles aussi la turbulence et la consommation de carburant. La hauteur des cabines et celle des remorques étant identiques, l'air glisse en douceur le long de l'ensemble. Des jupes latérales repoussent l'air vers les côtés, l'empêchant de s'engouffrer sous le véhicule, et réduisent la consommation de carburant d'au moins 7,5 %.

Ailleurs encore, d'autres camions de Groupe Robert, selon la saison et le trajet à parcourir, seront équipés de pneus à bande large, aussi appelés super-pneus, comme ont choisi de le faire de nombreuses flottes de camions au cours des 15 dernières années, en remplacement des pneus jumelés traditionnels. Non seulement ces pneus offrent-ils une meilleure douceur de roulement, mais ils réduisent en prime la consommation de carburant de près de 10 %. Certains camions de transport longue distance sont même équipés de

One specialized division, for example, hauls ilmenite ore out of the Port of Sorel to a smelter near Montreal for refining into titanium dioxide and iron. "We might have seven days to offload a boat. We have a bulk division that does only that. We have a crew on site. There could be 50 trucks moving between Sorel and Montreal to pick up and drop off the bulk ore," Mr. Duquette says.

"For machinery and bulk we are upgrading our equipment from three- to four-axle bulk trailers, to manage more bulk in less time. They will save energy and help boats with quicker turn times," Mr. Duquette says.

Truck fleet sets highest environmental and energy standards

Saving energy. Look again at that eastbound yellow truck. On the sides of the trailer is printed: "Aiming at a cleaner tomorrow. Nous ciblons un futur plus propre." This is no mere platitude. This is a promise kept, part of the visionary future of the company attributed to Claude Robert.

Although aeronautical devices, such as simple cab roof deflectors, have been around for decades, their use in the trucking field has blossomed in the past decade or so. An expert eye sees a truck that is riding close to the cutting edge of aerodynamic truck design: The tractor, or cab shape, is optimized with smooth curves that directs air around it and minimizes fuel-gobbling turbulence. The traditional protrusions, like exhaust stacks and breathers, are hidden. Cab extenders partially cover the gap between tractor and trailer, further reducing turbulence and fuel consumption. The cab and trailer heights match, allowing air to flow more smoothly over the rig. Side skirts direct air away from under the trailer, reducing fuel consumption by as much as 7.5%.

Elsewhere, other Groupe Robert trucks, depending on the season and route, sport wide base tires, also called super singles, which many fleets have chosen in the past 15 years to replace the traditional duals. They not only give drivers a more comfortable ride, they also reduce fuel burn by as much as 10%. Some of the longer-hauling trucks have boat tails attached to the rear of the trailers, tapered attachments that shrink drag-inducing vortices.

Reducing fuel consumption is great for the company, of course, but there are larger forces at play; e.g., government regulations that require fuel-saving equipment on trucks, customers constantly jockeying for lower rates, and competitors ready to offer them.

Remember logbooks and paper recording disks? Although experiments in making log books electronic date back 20 years, maybe more, adoption has been slow.

"We have been implementing e-logs in our trucks in the past two to three years. All of the trucks

rétreints, c'est-à-dire de déflecteurs attachés à l'arrière de la remorque, qui réduisent la traînée aérodynamique.

La réduction de la consommation de carburant est certes un plus pour la compagnie, mais il n'y a pas que cet élément qui entre en jeu; par exemple, les règlements gouvernementaux qui exigent l'installation de dispositifs d'économie de carburant sur les camions font que les clients réclament sans cesse des tarifs de transport réduits, que la concurrence est disposée à leur offrir.

Vous vous souvenez des journaux de bord et des enregistreurs sur bandes papier? Leur expérimentation a commencé il y a bien vingt ans, peut-être davantage, et pourtant, leur adoption a traîné en longueur.

«Nous avons commencé à installer des registres électroniques il y a deux ou trois ans, et nos camions en sont maintenant tous équipés. Ces registres nous permettent de mieux gérer le temps de travail de nos chauffeurs. Le répartiteur n'a qu'à interroger le système pour savoir combien d'heures de travail nos chauffeurs ont faites, sans avoir à les appeler. Il en résulte moins d'appels, moins de courriels, et un service au client amélioré», de résumer M. Duquette.

À l'intérieur de ce camion jaune, et de tout autre camion de Groupe Robert maintenant, un ordinateur de bord suit l'évolution des paramètres du moteur et du camion, transmettent des données de télémétrie telles que le régime du moteur, en mode plein gaz ou à régime réduit (Groupe Robert tolère une limite de cinq minutes), et envoie et reçoit des éléments comme des bulletins de la compagnie, des cartes, des demandes de cueillette et des documents douaniers.

Ces ordinateurs de bord Qualcomm dernier cri portent la collecte de données bien établies à un niveau de qualité jamais égalé.

Des avancées dans la conception d'équipements, qui vont de moteurs moins polluants aux bavettes garde-boue économes de carburant, en passant par les longs trains routiers (2 remorques de 53 pieds tirées par un seul tracteur, pour des économies de carburant de l'ordre de 35 à 40 %, par comparaison avec deux tracteurs tirant une remorque chacun) ont aidé Groupe Robert à améliorer sa consommation de carburant de près d'un demi-mille au gallon, et à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de millions de tonnes annuellement. Groupe Robert utilise aussi des camions au



Groupe Robert

Advances in equipment design have helped Groupe Robert to increase fuel mileage by about half a mile per gallon.

Des améliorations techniques de l'équipement ont aidé Groupe Robert à réduire sa consommation de carburant de près d'un demi-mille au gallon.

have e-logs now. It helps us better manage our driver hours. The dispatcher can see in the system the drivers' hours without having to call the drivers. This eliminates phone calls, emails and provides better customer service," says Mr. Duquette.

Inside that yellow truck, and every other Groupe Robert truck now, on-board computers track engine and truck parameter, sends telemetry like engine RPM, idling time (Groupe Robert allows a five-minute limit) g-forces, and send and receive things like company bulletins, maps, pick-up requests, and customs documents.

These latest on-board computers, from Qualcomm, take well-established data collection to a new level.

Advances in equipment design, from lower-polluting engines to perforated, fuel-saving mud flaps, to Long Combination Vehicles (two 53-foot trailers pulled behind one tractor, for a fuel saving of 35-40% over two tractors pulling single trailers) have helped Groupe Robert increase fuel mileage by about a half-mile per gallon, and reduce greenhouse gas emissions by millions of tonnes annually. Groupe Robert also runs a fleet of liquid natural gas-powered trucks, further reducing emissions.

The new on-board computers Groupe Robert has installed are helping the company better understand where the savings are.

gaz naturel liquéfié, et réduit ainsi encore plus ses émissions de GES.

Les nouveaux ordinateurs de bord que Groupe Robert a installés aident en outre la compagnie à mieux savoir d'où proviennent les économies réalisées.

«Nous nous employons à mesurer l'efficacité de ces dispositifs aérodynamiques, dans les conditions estivales comme hivernales. Nous disposons d'outils pour mieux mesurer notre efficacité», dit M. Duquette.

Mais mieux que n'importe quel autre dispositif pourrait le faire, c'est le chauffeur qui contribue le plus aux économies de carburant. On dit que les meilleurs chauffeurs tirent de leur camion une consommation de carburant inférieure de près de 35 % à celle des chauffeurs réputés pour avoir le pied pesant. Les données recueillies à l'aide des ordinateurs de bord servent à observer les habitudes de conduite des chauffeurs et à monter des programmes de formation, nous dit M. Duquette, qui ajoute: «Pour les années à venir, ces systèmes nous aideront à mieux établir notre propre profil, et ultimement, la technologie nous aidera à toujours mieux former nos chauffeurs.»

Rosario Robert serait sûrement impressionné de voir tout le chemin parcouru par sa compagnie, de constater que celle-ci est ouverte aux technologies, mais surtout qu'elle a pleinement conscience des responsabilités qui lui incombent, en ce début du XXI^e siècle. **M**

“Now we are measuring the efficiency of these aerodynamic devices. Summer heat, winter cold. We have the tools to better measure efficiency,” Mr. Duquette says.

More than any other single thing, it is the driver who has the greatest effect on fuel efficiency. The best drivers are said to use around 35% less fuel than their most lead-footed colleagues. The data that on-board computers collect are being used to monitor driving behavior and shape training programs, says Duquette. “As we go into the future these systems are the key to a better measure of ourselves. The next use of the technology is to train our drivers.”

Rosario Robert would surely be impressed at how far his company has come, and how wholly it has embraced the technologies and responsibilities of this 21st Century. **M**

Maritime Magazine

Welcome to / Bienvenue sur
www.maritimemag.com

M20
ANS/YEARS



Photo : Philippe Farand



Docking manoeuvre of a vessel assisted by tugs equipped with azimuthing propulsion systems.

Manœuvre d'accostage d'un navire assisté de remorqueurs mus par des systèmes de propulsion par hélices orientables en azimuth.

CSEM

A big success story **Québec's world-class maritime simulator marks 10th anniversary**

Une éclatante réussite **À Québec, un simulateur maritime de classe mondiale célèbre son 10^e anniversaire**

Leo Ryan

Quand une poignée de penseurs visionnaires de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent (CPBSL) a fondé le Centre de simulation et d'expertise maritime (CSEM) il y a 10 ans à Québec, rares étaient ceux qui entrevoyaient la formidable réputation que celui-ci acquerrait rapidement en Amérique du Nord et outre-mer.

When the Maritime Simulation and Resource Centre (MSRC) was founded ten years ago on the Québec waterfront by some visionary thinkers at the Corporation of Lower St. Lawrence Pilots (CLSLP), few could imagine the tremendous reputation it would rapidly acquire in North America and overseas.



This 320 metre postPanamax ship model was specifically developed by the MSRC for the Halifax Port Authority.

Ce modèle de navire post-Panamax de 320 m a été spécialement préparé par le CSEM pour l'Administration portuaire de Halifax.

Au dire de tous, il s'agit d'un cheminement remarquable couronné par un succès impressionnant. Un des points forts du CSEM, c'est d'être l'une des rares installations au monde offrant une gamme complète de solutions de simulation – aussi bien un poste de table autonome que quatre simulateurs entièrement interactifs de grands navires et de remorqueurs avec équipage.

Équipé notamment du simulateur de mission complète dernier cri Kongsberg qui est systématiquement mis à niveau, le Centre est à l'avant-garde en matière de formation et de perfectionnement des pilotes et il offre une expertise unique en Amérique du Nord dans le domaine de la sécurité de la navigation. D'ailleurs, depuis son lancement en août 2005, le Centre a énormément accru sa pénétration du marché.

«Au départ, nous pensions surtout à former des pilotes pour le Saint-Laurent», a rappelé au cours d'une interview le directeur du Centre, Paul Racicot. «Avec le temps, nous avons réussi à susciter de plus en plus de confiance en nos services. Ce n'est pas juste une question d'équipement, cela tient aussi à l'excellence de nos ressources humaines.»

Les formateurs sont choisis au sein d'une équipe de 76 pilotes titulaires de brevets de commandement qui ont une vaste expérience de la navigation. L'équipe de formateurs est constituée du Capt Alain Victor, du Capt Christian Ouellet et du Commandant Étienne Landry.

«Outre le Canada et les États-Unis, l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud sont devenus des marchés logiques», de poursuivre M. Racicot.

«Un défi permanent néanmoins est de nous faire connaître des firmes d'ingénierie pour décrocher des

By all accounts, it's been quite a journey crowned by impressive achievement. Among other highlights, the MSRC is one of the few facilities in the world offering a full range of simulation options – ranging from a stand-alone desktop unit to four fully interactive, manned tug and large vessel simulators.

Equipped notably with the cutting-edge Kongsberg Full Mission Simulator (FMS) that is continually upgraded, the Centre is at the vanguard of pilot training and development, offering unique expertise in navigational safety in North America. Indeed, since its inception in August 2005, the Centre has expanded its market penetration significantly.

“Initially, our main focus was training St. Lawrence River pilots,” recalled Paul Racicot, Director of the Centre, in an interview. “Over time, we have steadily generated a lot of confidence in our services. It's not just a question of equipment, but of the excellence of our human resources.”

Instructors are drawn from a pool of 76 pilots who hold command certificates and possess a wealth of navigational experience. The present team of instructors consists of Capt. Alain Victor, Capt. Christian Ouellet and Commander Étienne Landry.

“Besides Canada and the United States, Central America and South America have emerged as logical markets,” said Mr. Racicot.

An ongoing challenge, nevertheless, is to become better known among various engineering firms to win international contracts against established competition.

“Step by step, we are progressing on foreign markets,” Mr. Racicot said, citing such recent examples as American pilots coming from Houston, Galveston and Corpus Christi and pilot groups from Colombia on the schedule for the next year.

In this regard, he readily acknowledged that the MSRC's location in a renowned historic port-city constitutes an additional, special attraction for participants.

Mr. Racicot stresses that well-conducted simulations will reveal limitations, establish or confirm operational limits, help in assessing risks involved, and in determining procedures for safe operations. Cooperation between project management teams and pilots ensures that local distinctive features are taken into account, he adds.

“The safe navigation of thousands of vessels in the Lower St. Lawrence pilotage district depends on our ex-

contrats internationaux aux dépens de nos concurrents établis, indique-t-il. «Peu à peu, nous progressons sur les marchés étrangers». Il a cité à cet égard l'exemple récent de l'inscription pour l'an prochain de pilotes américains provenant de Houston, Galveston et Corpus Christi ainsi que de groupes de pilotes colombiens.

M. Racicot admet volontiers que le fait que le CSEM soit établi dans une ville portuaire historique connue mondialement représente un attrait additionnel pour les participants.

Il souligne que des simulations bien exécutées mettent les lacunes en évidence, déterminent ou confirment les limites opérationnelles, aident à évaluer les risques et à déterminer les façons de procéder pour garantir la sécurité des opérations. Il ajoute que la coopération entre les équipes de gestion de projet et les pilotes fait que les caractéristiques locales distinctives sont prises en compte.

«La sécurité de la navigation de milliers de navires dans la circonscription de pilotage du Bas-Saint-Laurent dépend de notre expertise», note le capitaine Simon Pelletier, pilote de la CPBSL et président de l'International Maritime Pilots' Association. «Tous les ans, nous naviguons à bord d'une gamme croissante de navires de plus en plus sophistiqués. Ces nouveaux navires citernes, cargos et paquebots de croisière sont plus rapides, plus gros et dotés de systèmes de commande à propulsion plus perfectionnés intégrant des technologies de navigation électronique sophistiquées. Nos pilotes doivent donc régulièrement faire appel à leur excellente connaissance des conditions locales à bord d'une multitude de catégories de navires aux caractéristiques en ce qui concerne les manœuvres très variées.»



CSEM

“Over time, we have steadily generated a lot of confidence (at home and abroad) in our services” – Paul Racicot

«Avec le temps, nous avons réussi à susciter de plus en plus de confiance en nos services.» – Paul Racicot

BIENVENUE À BORD!

**Merci à nos partenaires
pour leur inestimable contribution
au succès de l'événement
du 15 octobre 2015!**

Partenaire prestige et présentateur officiel



Partenaires or



Administration de Pilotage des Laurentides
Laurentian Piloting Authority



Partenaires argent



Cégep de Rimouski



Partenaires bronze



MARITIME EMPLOYERS ASSOCIATION
ASSOCIATION DES EMPLOYEURS MARITIMES

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**

**Commission
des partenaires
du marché du travail**





CSEM

One of the four interactive bridges of the MSRC.

L'une des quatre passerelles interactives du CSEM.

Le simulateur doté de quatre passerelles de navigation permet aux participants de manœuvrer dans diverses régions géographiques avec de multiples modèles de navires, d'interagir avec d'autres bâtiments (jusqu'à 300 par exercice), de naviguer dans toutes les conditions influant sur la manœuvre du navire et d'exécuter des évolutions complexes avec ou sans l'aide de remorqueurs.

À cause de l'évolution rapide du monde maritime, le CSEM a considérablement élargi la liste de modèles de navires qu'il utilise pour la formation. Celle-ci comprend le pilotage de bâtiments Capesize en eaux restreintes, de méthaniers ultragros, de porte-conteneurs post-Panamax (12 000 EVP), de Seawaymax, etc.

Les administrations de pilotage de l'Atlantique, des Laurentides et des Grands Lacs ont confié la formation de leurs pilotes au CSEM.

Le chantier naval italien Fincantieri a confié au Centre la formation des capitaines du nouveau traversier de la Société des traversiers du Québec. Les formateurs du CSEM ont préparé un programme axé sur le développement des compétences et comprenant des mises en situation conformes à la réalité opérationnelle des ports concernés (Matane, Baie-Comeau et Godbout).

Des commandes variées

La longue liste des contrats réalisés par le Centre comprend la modélisation du quai méthanier de Lévis et l'établissement d'une base de données précise sur les courants de marées pour le projet de terminal méthanier Rabaska. Le Centre a modélisé le quai méthanier

pertise," notes Capt. Simon Pelletier, CLSLP pilot and President of the International Maritime Pilots' Association. "Every year, we sail on a growing array of increasingly sophisticated ships. These new classes of tankers, cargo and cruise ships are faster, larger and rely on more advanced propulsion control systems with integrated, sophisticated electronic navigation technology. This means our pilots must constantly apply their extensive knowledge of local conditions to the varying performance characteristics of a large number of ship classes."

The simulator with four navigation bridges allows participants to maneuver in various geographical areas, using an assortment of vessel models, to interact with other ships (up to 300 per exercise), to navigate in all conditions affecting ship-handling, and to carry out complex maneuvers without or without tugs.

In keeping with the rapid evolution of the shipping world, the MSRC has considerably expanded its list of ship models for training programs. These include piloting Capesize vessels in restricted waters, ultra-large LNG vessels, post-Panamax (12,000 TEU) container-ships, Seawaymax, etc.

The Atlantic, Laurentian, and Great Lakes pilotage administrations have confided the training of their pilots to the MSRC.

The training mandate for masters of the new ferry of the Société des Traversiers du Québec was entrusted to the Centre by the Italian shipyard Fincantieri. Instructors prepared a training program aimed at developing expertise based on situations closely resembling the

THE FULL PICTURE

MAXIMIZING PERFORMANCE BY PROVIDING



KONGSBERG

K-SIM CARGO & BALLAST

Kongsberg Maritime's cargo and ballast handling simulators, K-Sim Cargo and K-Sim Ballast, enable high quality training in every aspect of complex load and discharge operations, from single sub-system to the overall running of the operation.

Scalable from desktop student stations to full mission simulators, K-Sim Cargo and K-Sim Ballast offer customized solutions to fit specific training needs, including LNG specific applications.

With Kongsberg simulation technology and dedicated support, you can provide the perfect learning environment for your students or crew.

**EVERYDAY EXCELLENCE,
THAT'S THE FULL PICTURE**

Kongsberg Maritime Simulation Congratulates the Maritime Simulation and Resource Centre in Québec City on its 10th Anniversary!

Kongsberg Maritime Simulation félicite le Centre de Simulation et d'Expertise Maritime dans la ville de Québec qui marque son 10e anniversaire!

**WE PROVIDE OUR CUSTOMERS WITH INNOVATIVE,
DEPENDABLE, STATE-OF-THE-ART MARITIME TRAINING**

www.km.kongsberg.com





Attending a special reception on October 1 marking the 10th anniversary were, from L to R, Mario Girard, President and CEO of the Québec Port Authority, Jean D'Amour, Québec Minister for Transport and the Implementation of Maritime Strategy, and Simon Mercier, President of the Corporation of Lower St. Lawrence Pilots.

Ont assisté le 1^{er} octobre à une réception spéciale marquant le 10^e anniversaire du Centre, de gauche à droite, Mario Girard, PDG de l'Administration portuaire de Québec, Jean D'Amour, ministre québécois délégué aux Transports et à l'Implantation de la stratégie maritime, et Simon Mercier, président de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent.

de Gros-Cacouna et il a préparé à cette fin une base de données précise sur les marées pour le projet de terminal méthanier Énergie Cacouna.

Le Centre a modélisé la Voie maritime du Saint-Laurent à partir de Montréal afin d'être en mesure de former les pilotes de la région aux procédures d'urgence et il a aussi élaboré des plans pour des ports des Grands Lacs comme Hamilton, Oswego et Sault-Ste-Marie.

Un modèle de navire post-Panamax de 320 mètres a aussi été spécialement préparé à l'aide de l'outil de modélisation de navire KM pour un projet de l'Administration portuaire de Halifax. La validation des différents paramètres hydrodynamiques a été faite par le personnel du CSEM et par des pilotes chevronnés.

Dans le cadre de l'analyse préliminaire d'un projet méthanier sur le fleuve Fraser en Colombie-Britannique et concurremment avec les demandes d'approbation réglementaire, WesPac a chargé le CSEM d'évaluer la faisabilité du transit de méthaniers chargés à un tirant d'eau maximum de 11 mètres.

Le Centre a procédé à un travail de simulation poussé dans le cadre d'une étude réalisée pour la firme d'ingénierie Ausenco Sandwell sur un nouveau projet de terminal de vrac dans un port de Colombie. L'étude visait à évaluer le concept d'une nouvelle infrastructure portuaire ainsi qu'à préciser les limites opérationnelles de cette infrastructure et elle était destinée, finalement, à servir d'outil de formation pour les capitaines et pilotes de navires ainsi que pour les exploitants de terminaux.

Ce commentaire du capitaine L.J. Swann, consultant maritime, est un bon exemple des multiples témoignages élogieux que le Centre a reçus depuis 10 ans: «Je ne me souviens pas avoir fait un travail d'une telle qualité en un temps relativement aussi court sur un autre simulateur.» **M**

operational reality of the ports concerned (Matane, Baie-Comeau and Godbout).

Wide range of commissioned work

On the list of extensive assignments undertaken, the Centre modeled the LNG jetty in Lévis with an accurate tidal current database for the Rabaska LNG Terminal project. It modeled the LNG jetty in Gros-Cacouna with an accurate tidal database for the Cacouna Energy LNG Terminal project.

It modeled the St. Lawrence Seaway from Montreal to provide emergency procedure training to pilots in the region and also developed plans for such Great Lakes ports as Hamilton, Oswego and Sault-Ste-Marie.

A 320-metre post-Panamax ship model was specifically developed for a project for the Halifax Port Authority, using the KM Ship Model Development Tool. The validation of the various hydrodynamic parameters was carried out by MSRC staff and senior pilots.

As part of preliminary analysis of an LNG project on the Fraser River in British Columbia, and in conjunction with the application for regulatory approvals, WesPac commissioned the MSRC to assess the navigational feasibility of LNG vessels loaded to a maximum draught of 11 metres.

The Centre carried out lengthy simulation work as part of a study for an engineering firm, Ausenco Sandwell, on a new bulk terminal project at a port in Colombia. The study was designed to evaluate the concept of a new port infrastructure, assess its operating limits and eventually serve as a training tool for ship captains, pilots and terminal operators.

Typical of the glowing testimonials received in the past decade by the Centre was the comment afterwards by Capt. L.J. Swann, marine consultant: "I can't remember having completed so much quality work in such a relatively short time at any other simulator." **M**



- 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



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

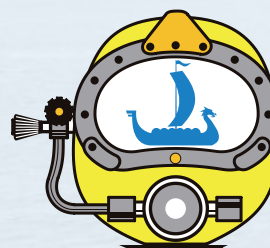


Visit us on-line



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



SODERHOLM

www.SoderholmMaritime.com

24 Hour Emergency Response

Over 30 years experience

Ship Inspections – In Water Surveys
Surveys in Lieu of Drydocking

Recognized by
Lloyd's Register of Shipping and DNV GL
Divers Certified by CWB
"Class B" All Position U/W Welding

U/W Video
U/W Thickness Measurements

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

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

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

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



As a subscriber to Maritime Magazine, you qualify for a 20% discount from the normal conference delegate rate. Register online at www.maritimeafrica.co.za before 6 November to claim this offer.



INCLUDING:



**MARITIME
AFRICA**

23 - 25 November 2015
Cape Town | South Africa



23 - 25 November 2015
Cape Town | South Africa

Maritime Africa provides all interested parties a forum to address the key issues around the management and sustainable development of the ocean, and the creation of a secure environment for it to happen.

Reasons to attend

- Hear international and regional role-players from the military, government, defence industry, law enforcement, marine manufacture and maintenance, commercial shipping and offshore extractive industries discuss African maritime sustainability
- Meet Chiefs of Navy and Coastguards from across the globe, as well role players in IONS, AIMS and Operation Phakisa
- Benefit from the expertise and insights from the leading maritime security experts in Africa
- Collaborate with local, regional and international partners to improve maritime security
- Engage with the industry, develop relationships and do business

Exhibit at Maritime Africa

Maritime Africa's exclusive and highly focused trade exhibition provides the ideal platform for naval defence and commercial maritime role-players to promote their capabilities and latest technologies, and engage with key decision makers from across Africa.

**To discuss opportunities for your company's participation at Maritime Africa, contact Stephan Herman on
Phone +27 21 700 3598 | Email: stephan.herman@spintelligent.com**

ENABLING A SECURE MARITIME DOMAIN FOR THE OCEAN ECONOMY TO FLOURISH

MARINE TRANSPORT & MANUFACTURING | OFFSHORE OIL & GAS EXPLORATION | AQUACULTURE | MARINE PROTECTION SERVICES & OCEAN GOVERNANCE

23 – 25 November 2015

23 – 24 November: Conference & exhibition

25 November: Site visit & demonstrations

CTICC, Cape Town, South Africa

Endorsed by:



Supported by:



Sponsored by:



Media partner:



www.maritimeafrica.co.za

JOURNAL

Algoma commande trois autodéchargeurs à un chantier naval croate

Algoma Central Corporation annonçait en septembre la signature de contrats conditionnels pour la construction de trois vraquiers autodéchargeurs de 740 pieds de la classe Equinox. Les navires de taille Seawaymax rejoindront la flotte de vraquiers d'Algoma sur les Grands Lacs et la Voie maritime

du Saint-Laurent. Les contrats en question ont été conclus avec le chantier naval croate Uljanik d.d. pour remplacer trois contrats signés avec un chantier chinois qui ont été annulés plus tôt cette année.

Les contrats sont conditionnels à la fourniture par le chantier de sûretés acceptables pour garantir la bonne

Algoma signs contracts with Croatian shipyard for three self-unloaders

Algoma Central Corporation announced in September that it has signed conditional contracts to build three 740 foot Seaway Max, Equinox Class self-unloading bulk freighters to join the Company's Great Lakes – St. Lawrence waterway dry-bulk fleet. These contracts, which

are with Uljanik d.d. of Croatia, replace three of the contracts with a Chinese shipyard that were cancelled earlier this year.

The agreements are contingent upon delivery by the shipyard of acceptable security for the construction instalments required under the contracts.



The new self-unloaders of Algoma Central Corporation will have all the features of the existing Equinox-class design.

Les nouveaux navires autodéchargeurs d'Algoma Central Corporation auront toutes les caractéristiques de la classe Equinox actuelle.

exécution de chaque tranche selon l'échéancier.

«À cause de l'expérience que nous avons eue avec le Groupe Uljanik pour le projet de la classe Equinox 650, nous sommes certains que le chantier peut livrer des navires de qualité dans les délais impartis», a déclaré Ken Bloch Soerensen, président et chef de la direction d'Algoma. «Notre projet Equinox a subi d'importants retards à cause des problèmes financiers du chantier Nantong Mingde. Nous sommes sûrs que la collaboration avec Uljanik permettra la poursuite du renouvellement de la flotte d'Algoma.»

Les nouveaux navires Equinox auront un bras articulé à l'avant qui facilitera la manutention dans certaines situations. D'une longueur hors tout de 225,55 m (740 pi) et d'une largeur de 23,77 m (78 pi), les bâtiments seront de taille Seawaymax et pourront transporter 29 300 tonnes au tirant d'eau maximal autorisé

sur la Voie maritime.

Ces nouveaux navires conserveront tous les attributs des bâtiments Equinox déjà en service, y compris l'épurateur des gaz d'échappement introduit par Algoma sur les Grands Lacs avec sa première génération de vraquiers Equinox sans appareils.

Le premier bâtiment devrait être livré au début de 2018 et les autres suivront vers la fin de l'année. Algoma est toujours en pourparlers avec d'autres intervenants afin de compléter le renouvellement de sa flotte.

Établie à St. Catharines (Ont.), Algoma exploite sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent la plus importante flotte de transporteurs de vrac sec et liquide sous pavillon canadien. Celle-ci comprend 18 porteurs de vrac sec à autodéchargement, six porteurs de vrac sec sans appareils et sept transporteurs de produits pétroliers.

«Our experience with the Uljanik Group on the Equinox 650 Class project has given us confidence in the Shipyard's ability to deliver high quality vessels on the agreed time lines», said Ken Bloch Soerensen, President and CEO of Algoma. «Our Equinox project has faced significant delays as a result of the financial problems encountered by Nantong Mingde shipyard. Working closely with Uljanik, we are confident in the continuation of Algoma's fleet renewal project.»

The new Equinox Class ships will feature a boom forward configuration designed to provide greater flexibility in certain delivery situations. The vessels will have an overall length of 225.55 metres (740 feet) and a beam of 23.77 metres (78 feet), qualifying as Seaway Max size ships. The vessels will carry 29,300

tonnes at maximum Seaway draft.

The new Equinox vessels will have all of the features of the existing Equinox design, including the exhaust gas scrubber technology pioneered by Algoma on the Great Lakes in its first Equinox Class gearless bulk carriers.

The first vessel is scheduled for delivery in early 2018 with the balance of the ships delivered by the end of that year. Algoma is continuing discussions with other parties on further fleet renewal opportunities.

Based in St. Catharines, Ontario, Algoma operates the largest Canadian-flag fleet of dry and liquid bulk carriers trading on the Great Lakes/St. Lawrence system, including 18 self-unloading dry bulk carriers, seven gearless dry bulk vessels, and seven product tankers.

Début des expéditions de Baffinland vers l'Europe

Baffinland iron ore shipments to Europe

Baffinland Iron Ore Mines Corp. lançait récemment le premier service régulier de transport commercial de minerai de fer vers l'Europe depuis Milne Inlet sur la côte nord de l'île de Baffin. Le minerai est principalement destiné à des aciéries européennes.

Les opérations de transport maritime ont commencé en août, peu après le début de la saison des eaux libres en Arctique. «Au mois d'août, cinq navires ont pris la mer – quatre Panamax et un Supramax», a déclaré un porte-parole de Baffinland.

Le minerai à forte teneur en fer de Mary River est convoyé

par un groupe de transporteurs de vrac sec comprenant Fednav de Montréal et les transporteurs scandinaves Nordic Bulk Carriers et Golden Ocean. Baffinland appartient à 50 % au géant de l'acier ArcelorMittal.

«Dès qu'un navire appareille, un autre prend sa place», a indiqué Michael Cooper, directeur, Projets d'investissement, Flotte détenue, Arctique et Projets. «La navigation devrait se poursuivre tant que la glace ne bloquera pas l'accès aux navires au début ou au milieu d'octobre.»

Le bâtiment renforcé pour la navigation dans les glaces **Federal Tiber** de Fednav a été

Baffinland Iron Ore Mines recently launched the first regular commercial shipments of iron ore to Europe from Milne Inlet on the north coast of Baffin Island, with European steel mills as the primary destination.

Shipping operations began in early August, soon after the start of the Arctic open water season. «During August, five ships have sailed – four Panamaxes and one Supramax», said a spokesperson for Baffinland.

The high-grade Mary River iron ore is being transported by a pool of

dry bulk vessel operators, including Montreal-based Fednav Ltd. and Scandinavian carriers Nordic Bulk Carriers and Golden Ocean. Steel giant ArcelorMittal has a 50% stake in Baffinland.

«As soon as one vessel departs, another is ready to take her place», indicated Michael Cooper, Fednav's Manager of Capital Projects, Ship Owning, Arctic and Projects. «It is anticipated that shipping will continue until early to mid October, when freeze-up prevents any more of these vessels entering the area.»

Fednav's ice-class **Federal Tiber** was the initial



Baffinland Iron Mines

*Fednav's ice-class **Federal Tiber** was the first bulk vessel last August to be loaded with Baffinland iron ore for delivery to Europe.*

Le **Federal Tiber** de Fednav a été en août dernier le premier vraquier à appareiller pour l'Europe avec une cargaison de minerai de fer provenant de Baffinland.

le premier navire chargé. Il a appareillé pour Nordenham en Allemagne le 8 août avec une cargaison de 54 000 tonnes de minerai de fer.

On estimait à 275 000 tonnes la quantité de minerai transportée par différents vraquiers jusqu'à la fin d'août. Selon une source de l'industrie, le volume global transporté pourrait atteindre, pour la totalité de cette première saison, un million de tonnes en une vingtaine de voyages. L'objectif précédent de 3,5 millions de tonnes a été revu à la baisse à cause de l'effondrement des prix mondiaux de l'acier et du minerai de fer.

Le président et chef de la direction de Baffinland, Tom Paddon, a néanmoins commenté avec beaucoup d'enthousiasme la première expédition commerciale.

«C'est un grand moment pour Baffinland, ses investisseurs et ses employés qui ont travaillé dur dans ce but», a déclaré M. Paddon

qui a qualifié l'événement de «moment important pour le Nunavut, car la mine à ciel ouvert la plus septentrionale du monde est désormais pleinement opérationnelle sur l'île de Baffin».

M. Paddon a ajouté: «En deux ans à peine, les hommes et les femmes qui travaillent sur le site, Inuits ou travailleurs du Sud, ont réussi ensemble à bâtir la mine et son infrastructure et à rendre le nouveau port pleinement opérationnel.»

Le minerai de fer est transporté par camion sur une centaine de kilomètres jusqu'à Milne Inlet où une infrastructure de stockage et des installations d'amarrage ont été construites. Un chargeur à deux tours et un convoyeur de réception chargent le minerai de fer sur les navires.

L'effondrement des prix mondiaux des matières premières a contraint Baffinland à réviser à la baisse ses plans pour la deuxième phase. Dotée à l'origine d'un budget

vessel to be loaded with some 54,000 tons of iron ore. It departed with its cargo destined for Nordenham, Germany, on August 8.

Total cargo shipped by various bulkers to the end of August was an estimated 275,000 tons. For the entire start-up season, an industry source suggested that overall volume could run to one million tons as a result of about 20 voyages. A previous goal of 3.5 million tons was adjusted downwards due to the global plunge in iron ore and steel prices.

But commenting on the first commercial shipment, Tom Paddon, President and CEO of Baffinland, was greatly enthusiastic.

"This is a great moment for Baffinland, its investors and its employees, who have worked hard to reach this goal," said Mr. Paddon. He called the occasion "a significant moment for

Nuna-vut with the world's most northerly open pit mine now fully functional on Baffin Island."

Mr. Paddon further noted: "In just two years, the men and women who work at the site, both Inuit or southern, have collaborated to build the mine and its infrastructure and have now moved the new port in full operation."

The iron ore is trucked some 100 km to Milne Inlet, where a stockpile infrastructure and docking facility have been erected. A two-tower ship loader and reclaim conveyor system loads the iron ore onto the awaiting vessels.

In the wake of the sharp decline in world commodity prices, Baffinland Iron Ore Mines had previously scaled down indefinitely an original Phase Two \$4 billion project involving the construction of a railway to Steensby Inlet on the south

de 4 milliards de dollars, celle-ci prévoyait initialement la construction d'une voie ferrée jusqu'à Steensby Inlet sur la côte sud pour l'expédition de 18 millions de tonnes annuellement.

La Commission d'aménagement du Nunavut a rejeté en avril dernier une proposition de Baffinland d'expédier par bateau jusqu'à 12 millions de tonnes à partir de Milne Inlet 10 mois par année. La

Commission a jugé que la proposition de la compagnie n'était pas conforme aux plans d'aménagement du territoire. Il y aurait notamment eu des activités de déglacage dans des zones de récolte essentielles et dans des routes de transport des communautés autochtones. Baffinland Iron Ore Mines réexamine les options de développement futur en fonction de ce qu'elle qualifie d'«intendance responsable».

coast to ship 18 million tons annually.

A proposal to ship up to 12 million tons a year from Milne Inlet 10 months of the year was turned down last April by the Nunavut Planning Commission on the grounds that it failed to confirm to the territory's land use plans.

In particular, ice-breaking activity would be taking place in essential harvesting areas and aboriginal transportation routes. Baffinland Iron Ore Mines is reviewing options for future developments on the basis of what it qualifies as "responsible stewardship."

Le SIU conteste les permis de travail accordés à des marins étrangers

Le Syndicat international des marins canadiens (SIU) a récemment intenté une poursuite en justice contre l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) qui a de façon répétée délivré des permis de travail temporaire à des marins étrangers employés sur des navires étrangers dans les eaux canadiennes. Le SIU représente plus de 3 500 marins canadiens de partout au pays.

La législation canadienne sur le cabotage interdit aux navires qui transportent des

passagers ou des marchandises entre des ports canadiens d'employer des travailleurs étrangers lorsqu'ils peuvent avoir recours à des travailleurs canadiens.

Ces dernières années, le gouvernement du Canada a permis à des travailleurs étrangers de priver de 2 100 emplois des marins canadiens qualifiés, affirme le président du SIU, Jim Given. «Le gouvernement fédéral continue d'abuser de son autorité pour délivrer des permis de travail

SIU Canada launches lawsuit over permits to foreign sailors

The Seafarers' International Union of Canada (SIU) recently launched a lawsuit challenging repeated decisions by the Canadian Border Services Agency (CBSA) to grant temporary work permits to foreign maritime workers crewing foreign ships operating in Canadian waters. The Montreal-based SIU represents over 3,500 Canadian seafarers across Canada.

Canadian cabotage law requires that ships carrying passengers or goods between Canadian ports may only use foreign workers if no qualified Canadian workers are available.

The Government of Canada has allowed foreign workers to take 2100 jobs from qualified Canadian maritime workers over the last few years, affirmed SIU President Jim Given.



SIU Canada President Jim Given accuses federal government of "misusing" its authority.

Le président du SIU Canada, Jim Given, accuse le gouvernement fédéral d'«abuser» de son autorité.

temporaire à des travailleurs étrangers alors qu'il y a des marins canadiens prêts à travailler.»

La poursuite en justice du SIU annoncée le 8 septembre vise les permis de travail temporaire accordés aux marins étrangers du **Sparto**, pétrolier naviguant sous pavillon de complaisance chypriote. Depuis le début de 2015, le **Sparto** a été autorisé dans 10 cas distincts à transporter du pétrole brut sur le fleuve et le golfe Saint-Laurent entre les Maritimes et Montréal.

Le gouvernement du Canada a récemment délivré des permis de travail à 16 travailleurs étrangers du **Sparto** malgré la législation qui interdit d'accorder des permis de travail temporaire lorsque des travailleurs canadiens sont disponibles.

La poursuite vise à obtenir une déclaration indiquant que les permis de travail n'auraient pas dû être délivrés et qu'ils doivent être résiliés. Emploi et Développement social Canada de même que Citoyenneté et Immigration Canada sont cités comme intimés.

À ce jour, 2 100 emplois canadiens ont été perdus parce que le gouvernement fédéral n'a pas dûment fait respecter les dispositions

des lois canadiennes sur l'immigration, allègue le SIU. Depuis 2013, le gouvernement du Canada a délivré quelque 4 000 permis de travail temporaire à des marins étrangers pour du transport maritime intérieur. Environ 25 % des marins canadiens sont actuellement en chômage.

«Le gouvernement du Canada passe délibérément outre aux lois et il laisse tomber des marins canadiens qualifiés qui sont prêts à travailler», a déclaré M. Given. «Nous ne pouvons pas rester passifs alors qu'on délivre des permis de travail à des travailleurs étrangers qui sont payés à peine 2 \$ l'heure pour travailler sur des navires dans les eaux canadiennes.»

La Loi sur le cabotage réserve le transport de passagers ou de marchandises entre des ports canadiens aux navires immatriculés au Canada. Toutefois, l'Office des transports du Canada peut accorder une exemption spéciale à des navires battant pavillon étranger pour leur permettre de faire du cabotage au Canada si aucun navire canadien n'est disponible. Depuis 2013, plus de 280 exemptions ont été accordées à des navires étrangers.

«The Federal Government continues to misuse their authority to grant temporary work permits to foreign workers, while passing over Canadian sailors who are ready to work».

The SIU lawsuit announced on Sept. 8 challenges the temporary work permits granted to foreign workers aboard the **Sparto**, an oil tanker sailing under the flag of convenience of Cyprus. Since the beginning of 2015, the **Sparto** has been granted permission 10 separate times to ship crude oil on the St. Lawrence Seaway and Gulf of St. Lawrence, between the Maritime Provinces and Montreal.

The Government of Canada recently issued work permits to 16 foreign workers on the **Sparto** despite the law stipulating that temporary work permits can only be issued if qualified Canadian workers are not available.

The lawsuit seeks a declaration that the work permits should not have been issued and the termination of such work permits. Employment and Social Development Canada and Citizenship and Immigration Canada are named as respondents in the lawsuit.

To date, 2100 Canadian jobs have been lost as a result of the federal government not properly enforcing Canadian immigration law requirements, the SIU alleged. Since 2013, approximately 4000 temporary foreign work permits have been issued by the Government of Canada for domestic shipping. Approximately 25 per cent of Canadian maritime workers are currently unemployed.

«The Government of Canada is willfully ignoring the law and giving up on qualified, ready-to-work Canadian workers», said Mr. Given. «We cannot sit by and watch while foreign workers are being given work permits and are paid as little as \$2.00 an hour to work on ships in Canadian waters.»

The Coasting Trade Act restricts the transportation of passengers or cargo between Canadian ports to Canadian-registered ships. However, the Canadian Transportation Agency can grant a special exemption to foreign-flagged vessels to engage in cabotage in Canada if no Canadian vessel is available. Since 2013, over 280 waivers have been issued to foreign ships.

Les opérations du Baie St. Paul démarrent sur le nouveau pont Champlain

Le 11 août, le navire auto-déchargeur **Baie St. Paul** de Canada Steamship Lines (CSL) a commencé à décharger une première livraison des 269 000 tonnes de pierre qui joueront un rôle clé dans l'édification du nouveau pont Champlain à Montréal.

L'opération, qui comporte au total dix chargements de pierre, exige que le **Baie St. Paul** décharge la cargaison sur les lieux de construction depuis un poste d'amarrage temporaire situé dans un tronçon étroit de la Voie maritime du Saint-Laurent,

CSL's Baie St. Paul begins operations on Montreal's new Champlain Bridge

On August 11, Canada Steamship Line's self-unloader **Baie St. Paul** unloaded the first of 269,000 tonnes of stone that will play a key role in the construction of Montreal's new Champlain Bridge.

The operation involves a total of 10 loads of stone and requires **Baie St. Paul** to unload the cargo at the building site from a temporary berth in a narrow stretch of the St. Lawrence Seaway, leaving passing ships to

de sorte que les navires de passage doivent s'engager entre l'autodéchargeur et la digue du côté opposé. La procédure délicate fait appel au savoir-faire de l'équipage du **Baie St. Paul** et tire pleinement parti du système de positionnement dynamique et des propulseurs de poupe et de proue, dont les navires de la classe Trillium de CSL sont tous dotés d'origine.

L'apport de CSL au projet générera d'importants avantages environnementaux en allégeant la congestion routière à proximité du lieu de construction.

«Cette opération montre bien que le transport maritime à courte distance contribue au développement économique pour le mieux-être de nos collectivités et de l'environnement. Un navire peut transporter la charge de 900

camions en plus d'être plus de 500 % plus efficace du point de vue énergétique — d'où un accroissement de la santé et de la sécurité des collectivités et une baisse des coûts d'infrastructure pour les contribuables», a commenté Allister Paterson, président de Canada Steamship Lines.

La pierre déchargée par le **Baie St. Paul** sera utilisée dans une aire de dépôt destinée à de l'équipement; à terme, elle servira de fondation aux piliers en Y élancés qui sont au cœur de la conception épurée du pont à haubans de l'architecte danois Poul Ove Jensen. Le projet de M. Jensen a été retenu l'an dernier pour le remplacement de l'actuel pont Champlain, une structure à cantilever longue de 3,4 kilomètres construite en 1962.

navigate between her and the opposing dyke. The delicate procedure calls on the skill of **Baie St. Paul's** crew and maximizes the benefits of the dynamic positioning system and bow and stern thrusters that are standard on CSL's Trillium Class vessels.

CSL's contribution to the project will bring significant environmental benefits by reducing road congestion around the construction site.

"This operation is a great example of how short-sea shipping contributes to economic development to the benefit of our communities and the environment. One ship can carry the cargo of 900

trucks and is over 500% more energy efficient, which means safer and healthier communities and lower infrastructure costs for taxpayers," said Allister Paterson, President of Canada Steamship Lines.

The stone discharged by **Baie St. Paul** will be used for a laydown area for equipment and eventually form the foundation of the soaring twin "tuning fork" pillars that are central to Danish architect Poul Ove Jensen's sleek, cable-stayed design. Jensen's concept was selected last year to replace the current Champlain Bridge, a 3.4 kilometre-long cantilever structure completed in 1962.



*The 10 loads of stone unloaded by CSL's **Baie St. Paul** would have required at least 9,000 truckloads.*

Il aurait fallu au moins 9 000 camions pour transporter les 10 cargaisons de pierre chargées par le **Baie St. Paul** de CSL.



Artist rendering of the massive project to build a multi-purpose terminal in the Beauport sector of the Port of Québec.

Rendu artistique d'un imposant terminal multifonctionnel qui serait construit dans le secteur Beauport du port de Québec.

Le projet de terminal multifonctionnel à Québec reçoit l'appui d'Ottawa

Le gouvernement fédéral a récemment annoncé qu'il «envisageait le versement d'un financement» de 60,2 millions de dollars la construction d'un terminal multifonctionnel en eau profonde dans le secteur Beauport du Port de Québec. Le coût estimatif total de l'ensemble du projet, baptisé «Beauport 2020», serait de 530 millions de dollars et la durée des travaux, de cinq ans après obtention des autorisations environnementales requises et satisfaction des autres conditions.

L'honorable Denis Lebel, ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales, a fait savoir le 10 juillet que la

contribution fédérale proviendrait du volet Infrastructures nationales du Nouveau Fonds Chantiers Canada.

Selon un communiqué de presse d'Infrastructure Canada, l'Administration portuaire de Québec sera responsable de près de 130 millions de dollars du coût total. Le Port estime que la création de ce nouvel espace économique ouvrira des possibilités d'affaires qui généreront des investissements privés de 250 à 400 millions de dollars en infrastructures, notamment pour les opérations de transbordement et d'entreposage.

Pour le président-directeur général de l'Administration portuaire de Québec,

Québec multi-purpose terminal project gets federal support

The federal government recently announced “funding consideration” of up to \$60.2 million for a major project to construct a deepwater multi-purpose terminal in the Beauport sector of the Port of Québec. The overall project, known as Beauport 2020 with an estimated total cost of \$530 million, has a five-year construction phase once regulatory environmental and other conditions are met.

Denis Lebel, Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs, indicated on July 10 that the federal contribution would come from the National Infrastructure

Component of the New Building Canada Fund.

A press release from Infrastructure Canada said the Québec Port Authority was responsible for costs of nearly \$130 million. The Port is reportedly counting on private sector infrastructure investments of between \$250 million and \$400 million for transfer and storage operations.

Mario Girard, President and CEO of the Québec Port Authority, described the project as “the most important investment in the Port of Québec since the 1960s.” The investment, he stressed, will be used to “solidify the port’s competi-

Mario Girard, il s'agit du plus important investissement dans le Port de Québec depuis les années 1960. Cet investissement, a-t-il souligné, permettra au Port «de consolider sa compétitivité à l'échelle nord-américaine et de solutionner les enjeux de congestion à quai et d'espaces de développement».

M. Girard a aussi promis qu'un processus de consultation publique permettrait d'apaiser les vives inquiétudes manifestées par les milieux

environnementaux locaux et les partis d'opposition provinciaux.

Le projet propose de prolonger de 610 m le quai actuel en assurant une profondeur d'eau de 16 m à marée basse, de même que d'ajouter 18,5 ha de terrain pour l'entreposage. Une voie ferrée sera installée et un tronçon du boulevard Henri-Bourassa à l'intérieur des limites du Port sera réaménagé. Un plan de compensation de la perte d'habitat du poisson est également prévu.

tive position on the North American market and address concerns at the wharf over congestion and lack of space.”

Mr. Girard also pledged there will be a public consultation process amidst wide concerns expressed by local environmental interests and by opposition political circles in the provincial parliament.

The project proposes to extend the current wharf by 610 metres, with a water depth of 16 metres at low tide, and increase 18.5 hectares of new land for storage space. A railway track will be laid and a segment of the Henri Bourassa Boulevard on the port property will be rebuilt. There is a fish habitat compensation project as well.

La Cam June Ryan prend le commandement du 9^e district de l'USCG

La contre-amirale June E. Ryan a pris le commandement du 9^e district de la Garde côtière des États-Unis (USCG) en juin 2015. Il s'agit de la première femme à commander le 9^e district, lequel englobe les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent – région où on trouve huit États, une frontière internationale de 1 500 milles et qui est desservie par un effectif de plus de 6 000 hommes et femmes, civils et auxiliaires, du service actif et de la Réserve.

La Cam Ryan, qui succédait au Cam Fred Midgette, titulaire du poste depuis juin 2013, est officiellement entrée en fonction lors d'une cérémonie à Cleveland.

Dans son allocution, la Cam Ryan a indiqué que les trois piliers de son leadership seront les suivants: honorer le membre, honorer le marin et honorer le souvenir.

La Cam Ryan a auparavant été conseillère militaire de la Secrétaire à la Sécurité intérieure, poste où elle conseillait la Secrétaire sur les questions de coordination et d'exécution de politiques et d'opérations concernant à la fois le Département de la

Sécurité intérieure et le Département de la Défense.

La Cam Ryan s'est enrôlée dans les Réserves de la Garde côtière des États-Unis en 1982. Elle a été promue au rang de second maître d'équipage de troisième classe puis a décroché un diplôme d'une école d'élève-officier en 1985.

Au sein du personnel navigant, la Cam Ryan a été officière de pont à bord du garde-côte **Gallatin** (New York, New York), commandante du garde-côte **Cape Morgan** (Portland, Maine) et commandante du garde-côte **Neah Bay** (Cleveland, Ohio).

Pendant son service à terre, elle fut tour à tour commandante de secteur, capitaine de port, coordonnatrice fédérale sur les lieux et coordonnatrice fédérale de la sécurité maritime en Caroline du Nord; commandante de groupe à Charleston, Caroline du Sud; commandante de groupe adjointe à St. Petersburg, Floride; commandante adjointe de secteur et capitaine adjointe du Port de Charleston, Caroline du Sud.

La Cam Ryan a occupé différents postes d'état-major: chargée de cours supérieure à

Rear Adm. June Ryan takes command of 9th Coast Guard District

Rear Adm. June E. Ryan assumed duty as the Ninth Coast Guard District Commander in June 2015. She is the first female commander of the 9th District which encompasses the Great Lakes and Saint Lawrence Seaway - an area that encompasses eight states, a 1,500 mile international border, and a workforce of over 6,000 Coast Guard active duty, reserve, civilian and auxiliary men and women.

At a ceremony in Cleveland, Rear Adm. Ryan succeeded Rear Adm. Fred Midgette who had occupied the senior post since June 2013.

During her speech, Rear Adm. Ryan referred to the three tenets she said will guide her leadership: honor the member, honor the mariner, and honor the memory.

She previously served as Military Advisor to the Secretary of Homeland Security where she supported the Secretary in affairs relating to the coordination and execution of policy and operations between the De-

partment of Homeland Security and the Department of Defense.

Rear Admiral Ryan enlisted in the Coast Guard Reserves in 1982. She attained the rank of Boatswain's Mate Third Class before graduating from Officer Candidate School in 1985.

Rear Admiral Ryan's shipboard assignments include Deck Watch Officer aboard Coast Guard Cutter **Gallatin** (New York, New York), Commanding Officer of Coast Guard Cutter **Cape Morgan** (Portland, Maine) and Commanding Officer of Coast Guard Cutter **Neah Bay** (Cleveland, Ohio).

Her Operations ashore assignments include Sector Commander, Captain of the Port, Federal On Scene Coordinator and Federal Maritime Security Coordinator in North Carolina; Group Commander Charleston, South Carolina; Deputy Group Commander, St. Petersburg, Florida; Deputy Sector Commander and Alternate Captain of the Port Charleston, South Carolina.

Rear Adm. June Ryan has become the first female commander of the U.S. Ninth Coast Guard District encompassing the Great Lakes and St. Lawrence Seaway region.

La contre-amirale June Ryan est devenue la première femme à prendre le commandement du Neuvième district de la USCG, lequel englobe la région des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.



U.S. Coast Guard

la Maritime Law Enforcement School, quatre affectations au Quartier général de l'USCG et deux affectations à la Région du Pacifique de l'USCG, dont sa toute dernière comme chef d'état-major. Elle a aussi été la troisième femme de l'histoire des États-Unis à occuper le poste d'aide de camp du Président.

La contre-amirale June E. Ryan est titulaire d'un baccalauréat en biologie de la Bowling Green State University et d'une maîtrise ès arts en éducation des adultes de l'University of South Florida.

Elle possède aussi un diplôme en National Preparedness Initiative (NPLI) du Harvard School of Public Health/Harvard Kennedy School of Government.

De nombreuses décorations lui ont été décernées: Médaille du service supérieur de la Défense (Defense Superior Service Medal), trois Légions du mérite (Legion of Merits), six Médailles du service méritoire (Meritorious Service Medals) et deux Médailles de mention élogieuse (Commendation Medals) de l'USCG.

Rear Admiral Ryan's staff tours include assignment as the the Senior Instructor, Maritime Law Enforcement School, four tours in Coast Guard Headquarters, and two tours in Coast Guard Pacific Area, including her last assignment as the Pacific Area Chief of Staff. She also served as the Military Aide to the President, the third woman in U.S. history to do so.

She holds a Bachelors of Science degree in Biology from Bowling Green State

University, and a Master of Arts degree in Adult Education from the University of South Florida. Rear Admiral Ryan is a graduate of the National Preparedness Initiative (NPLI) from the Harvard School of Public Health/Harvard Kennedy School of Government.

Her personal awards include the Defense Superior Service Medal, three Legion of Merits, six Coast Guard Meritorious Service Medals, and two Coast Guard Commendation Medals.

Petro-Nav et Servitank s'associent à Stolt LNGaz à Bécancour

Le gouvernement du Québec vient de donner le feu vert à la construction d'une usine de liquéfaction du gaz naturel de 800 millions de dollars de Stolt LNGaz à Bécancour sur le Saint-Laurent qui devrait être achevée en 2018. Stolt LNGaz a aussi annoncé le 24 août la signature d'importantes ententes de partenariat avec Petro-Nav, filiale du Groupe Desgagnés

spécialisée dans le transport maritime de liquides en vrac, et Servitank, filiale du Groupe Somavrac de Trois-Rivières, entreprise québécoise de tête dans l'entreposage et la livraison de produits en vrac et de matières dangereuses.

Martin Fournier, directeur général, Armateurs du Saint-Laurent, a salué ce qu'il qualifie de «partenariat embal-

Petro-Nav and Servitank partner with Stolt LNGaz in Bécancour project

The Québec government recently gave the green light for constructing a \$800 million Stolt LNGaz liquid natural gas liquefaction plant in Bécancour on the St. Lawrence River scheduled for completion in 2018. Also announced on August 24 was the signing of major partnership agreements with Petro-

Nav, a subsidiary of Groupe Desgagnés specializing in the maritime transport of bulk liquids, and Servitank, a subsidiary of Groupe Somavrac based in Trois-Rivières, the leading enterprise in Québec in the warehousing and delivery of bulk products and hazardous materials.

Key Québec government ministers and industry representatives participated at the press conference announcing the final go-ahead for a Stolt LNGaz LNG plant in Bécancour.

Des représentants de l'industrie et des ministres clés du gouvernement du Québec ont participé à la conférence de presse annonçant le feu vert définitif donné à l'implantation d'une usine de liquéfaction et d'emmagasinage du GNL de Stolt LNGaz à Bécancour.



Stolt LNGaz

lant dont vont bénéficier bien des compagnies québécoises et qui montre le dynamisme de l'industrie québécoise du transport maritime courte distance».

L'objectif du projet de Stolt LNGaz, qui a reçu les autorisations environnementales, est de produire annuellement aux futures installations de Bécancour 500 000 tonnes de gaz naturel liquéfié (GNL) qui sera distribué, principalement par de petits méthaniers, aux entreprises québécoises non desservies par le réseau actuel de gaz naturel.

«Grâce au projet de Bécancour, le Québec deviendra le modèle mondial pour la production et la distribution régionale du GNL», a déclaré Rodney Semotiuk, chef de la direction de Stolt LNGaz. M. Semotiuk a aussi tenu à souligner l'appui du gouvernement du Québec, de la communauté de Bécancour et de la Nation Waban-Aki.

Niels G. Stolt Nielsen, président de Stolt-Nielsen limitée, principal actionnaire de Stolt LNGaz, était également présent à cette conférence de presse organisée par le gouvernement du Québec, en présence du premier ministre Philippe Couillard, du ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles Pierre

Arcand, du ministre des Forêts, de la Faune et des Parcs Laurent Lessard, de David Heurtel, ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques ainsi que du ministre délégué aux Transports et à l'Implantation de la stratégie maritime Jean D'Amour.

Louis-Marie Beaulieu, président et chef de la direction de Groupe Desgagnés, a pour sa part déclaré: «Nous sommes heureux d'annoncer cette entente de partenariat entre notre filiale Petro-Nav et Stolt-Nielsen qui fera de nous les copropriétaires exploitants des navires méthaniers qui desserviront les clients de Stolt LNGaz de la Côte-Nord et éventuellement des autres côtes canadiennes. Je suis fier de souligner que ce partenariat va créer environ cent nouveaux emplois à bord de ces navires-citernes.»

Marc Paquin, président du Groupe Somavrac, a fait le commentaire suivant: «Servitank est un partenaire naturel pour s'assurer du transport sécuritaire par camions-citernes du GNL des terminaux régionaux de Stolt jusqu'aux installations de ses clients. Nous prévoyons que ces livraisons additionnelles créeront une quarantaine de nouveaux emplois permanents.»

Martin Fournier, Executive Director of the St. Lawrence Shipoperators, hailed an "exciting partnership that will benefit many Québec companies and demonstrates Québec's shortsea shipping dynamism."

The project, which has received environmental approvals, aims to produce 500,000 tons of LNG annually at Bécancour and to distribute the LNG, primarily with LNG tankers, to Québec businesses not served by the existing natural gas grid.

"With the Bécancour project, Quebec will become the global model for the production and distribution of LNG on a regional scale," said Rodney Semotiuk, Chief Executive Officer of Stolt LNGaz. Mr. Semotiuk acknowledged the support that the Quebec government, the Bécancour community and the Waban-Aki community have extended to the project.

Niels G. Stolt-Nielsen, Chief Executive Officer of Stolt-Nielsen Limited, principal shareholder of Stolt LNGaz of Bécancour, was also present at a press conference attended by Premier Philippe Couillard; Pierre Arcand, Minis-

ter of Energy and Natural Resources; Laurent Lessard, Minister of Forests, Wildlife and Parks; David Heurtel, Minister of Sustainable Development, Environment and the Fight against Climate Change ; and Jean D'Amour, Minister for Transport and the Implementation of Maritime Strategy.

Louis-Marie Beaulieu, President and Chief Executive Officer of Groupe Desgagnés, stated: "We are pleased to announce this partnership between our subsidiary Petro-Nav and Stolt-Nielsen, which will see us become the co-owners and operators of the tanker ships that will serve Stolt LNGaz customers on the North Shore and possibly even customers on other Canadian coasts. I am also proud that our partnership will create some 100 new jobs aboard these tankers."

Marc Paquin, President of Groupe Somavrac, commented: "Servitank is a natural partner for the safe transportation of LNG by road tankers from Stolt's regional terminals to its clients' facilities. We estimate that these additional deliveries will create some 40 new permanent jobs."

The average shipyard price for new ultra-large containerships has recently been showing marked discounts from a few years ago.

Le prix moyen au chantier naval des porte-conteneurs géants a récemment baissé considérablement par rapport à ce qu'il était il y a quelques années.



DR

Le défi que représente la capacité des méganavires

Selon un rapport récent de Drewry Shipping Consultants, la «course» aux porte-conteneurs géants de 18 000 EVP et plus ne semble pas vouloir s'essouffler, mais les transporteurs doivent être plus créatifs dans le déploiement des petits bâtiments.

L'armement chinois Cosco a confirmé la commande très attendue de 11 navires de 19 000 EVP de quatre chantiers maritimes chinois différents au coût de 1,5 milliard de dollars. La livraison est prévue pour 2018.

Le prix moyen de chaque navire est de 137,4 millions de dollars, soit 10 à 20 millions de moins que le prix payé par d'autres lignes maritimes pour de semblables colosses, ce qui montre bien l'appétit de l'industrie navale chinoise pour de nouvelles commandes. Pour donner une idée de la chute de prix des nouvelles constructions, les «Triple E» de 18 000 EVP que Maersk a commandés en février 2011 coûtaient 190 millions l'unité.

Ces commandes de Cosco signifient qu'il y a désormais

neuf transporteurs qui ont dans leur flotte ou en commande de tels géants des mers. D'autres suivront, car CSCL s'apprêterait apparemment à commander 11 autres porte-conteneurs géants tandis que le chantier naval japonais Imabari a indiqué avoir reçu d'un client encore anonyme une commande pour quatre navires de 20 000 EVP.

Selon Drewry, il n'y aura pas de retour en arrière, car l'industrie a très clairement indiqué qu'elle considère que l'avenir appartient à ces colosses. Toutefois, la situation récente met en évidence le manque de flexibilité que cela peut introduire. La baisse alarmante du trafic Asie-Europe et l'effondrement des taux consécutifs ont forcé deux importants groupes de transporteurs – dont l'Alliance G6 – à prendre la décision sans précédent de suspendre les services en période considérée comme de la haute saison, tandis que deux autres alliances tentaient de justifier des majorations de tarif en éliminant des départs.

Juggling new mega ship capacity

The “arms race” for Ultra Large Container Vessels of 18,000 teu and above continues apace, but carriers are having to be more creative when deciding where to deploy smaller deliveries, according to Drewry Shipping Consultants in a recent report.

China's Cosco has confirmed the much-anticipated \$1.5 billion order of 11 x 19,000 teu ships from four different Chinese shipyards for delivery in 2018.

The average price for each ship comes in at \$137.4 million, which represents a significant discount of around \$10-20 million paid by other lines for similar-sized leviathans, a measure of the Chinese shipbuilding industry's need for new orders. To give a sense of the newbuild price deflation, Maersk's 18,000-teu “Triple-E's” ordered in February 2011 cost \$190 million apiece.

Cosco's orders means that there are now nine car-

riers who either have ships of this size currently in their fleet or on order. More are expected to follow as CSCL is reportedly on the verge of ordering 11 more ULCVs, while Japanese shipyard Imabari has also reportedly received an order for four 20,000 teu units with an as yet unnamed owner.

There is no going back from this point as the industry has made it abundantly clear that they see these ULCVs as the future, comments Drewry. But recent developments have exposed their inflexibility somewhat. The alarming drop in Asia to Europe traffic and a parallel crash in rates caused two of the big carrier groups – including the G6 Alliance – to take the unprecedented decision to suspend services in the supposed peak season, while the two other alliances have been tinkering with missed sailings in order to try and support higher rate requests.

Le Québec et l'Indiana annoncent un partenariat en matière de transport sur les Grands Lacs

La ministre des Relations internationales et de la Francophonie du Québec, Christine St-Pierre, et la lieutenant-gouverneure de l'Indiana, Sue Ellspermann, ont annoncé le 29 septembre dernier que le Québec et l'Indiana ont l'intention de mettre en œuvre un nouveau partenariat pour intensifier leur collaboration dans le développement économique maritime et du réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

De récentes études ont révélé que le transport maritime dans la région des Grands Lacs et la voie de navigation du Saint-Laurent représente 34 milliards de dollars en retombées économiques annuelles et plus de 225 000 emplois.

Le Québec et l'Indiana ont convenu que le transport maritime côtier constitue un facteur du développement économique régional qui profiterait d'une collaboration régionale accrue. Ensemble, ils lancent une initiative visant à étudier les possibilités d'amélioration des routes maritimes entre les deux régions. Le transport maritime côtier est particulièrement important, car il facilite l'acheminement des marchandises sur les routes commerciales aux prises avec des problèmes de capacité routière et ferroviaire et d'infrastructure.

Cette collaboration est une conséquence directe de l'initiative maritime régionale mise en œuvre lors du Sommet des gouverneurs et des premiers ministres des Grands Lacs et du Saint-Laurent, ainsi que du dévoilement de la Stratégie maritime du Québec en juillet 2015 et du travail du groupe d'experts de l'Indiana sur les infrastructures de transport.

«L'Indiana constitue un important partenaire écono-

mique du Québec dans la région du Midwest, en particulier en ce qui a trait au transport maritime. Ce partenariat avec l'Indiana démontre déjà l'impact positif de la Stratégie maritime du Québec sur nos relations avec notre principal partenaire commercial, les États-Unis. Cela est de bon augure pour l'avenir, car les exportations du Québec vers la région du Midwest ont augmenté de 30 % depuis 2010», a déclaré la ministre Christine St-Pierre.

Au Québec, la table ronde sur le transport maritime côtier, organisée sous les auspices du Forum de concertation sur le transport maritime, travaille activement à promouvoir et à développer le transport maritime côtier en agissant à titre de source d'information et de centre d'expertise. Le transport maritime côtier représente actuellement 20 % de la circulation maritime dans les ports du fleuve Saint-Laurent, et son développement est l'une des priorités de la Stratégie maritime du Québec.

«Le Québec et l'Indiana ont beaucoup plus en commun que les voies maritimes. Nous partageons des secteurs manufacturiers solides, des systèmes multimodaux robustes et une forte dépendance à l'égard du transport maritime sur les Grands Lacs. Le Québec et l'Indiana, deux des principales économies maritimes de la région des Grands Lacs, représentent une grande partie de l'activité commerciale générée par le transport du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Nous espérons que ce partenariat maritime permettra d'accroître les possibilités de collaboration entre nos économies», a pour sa part déclaré la lieutenant-gouverneure de l'Indiana, Sue Ellspermann.

Québec and Indiana establish a Great Lakes shortsea shipping partnership

Québec Minister of International Relations and Francophonie Christine St-Pierre and Indiana Lieutenant Governor Sue Ellspermann, announced on September 29 that the Province of Québec and the State of Indiana will launch a new partnership to intensify their collaboration in Great Lakes/St. Lawrence System shipping and maritime economic development.

Recent studies have shown that for the Great Lakes-St. Lawrence region, maritime transportation accounts for \$34 billion in annual economic returns and more than 225,000 jobs.

Québec and Indiana have identified short-sea shipping as a factor of regional economic development that would benefit from greater regional collaboration. They are launching a joint initiative to study opportunities for enhancing shipping routes between the two jurisdictions. Short-sea shipping is especially important because it facilitates the delivery of supplies along trade routes that have rail and highway capacity constraints and infrastructure challenges.

This collaboration is a direct result of the work of the Conference of Great Lakes and St. Lawrence Governors and Premiers' Regional Maritime Initiative, the unveiling of the Québec Maritime Strategy in July 2015 and the Indiana Blue Ribbon Panel on Transportation Infrastructure.

«Indiana is a significant economic partner of Québec in the Midwest,

especially with respect to maritime transportation,” stated Minister St-Pierre. “This partnership with Indiana shows that the new Québec Maritime Strategy already has a strong positive impact in our relations with our largest trading partner, the United States. This bodes well for the future, as Québec’s exports to the Midwest have grown by 30% since 2010.”

In Québec, under the leadership of the Marine Industry Forum, the Québec Shortsea Shipping Round Table is fully engaged in the promotion and the development of short-sea shipping, acting as a hub of short sea related information and expertise. Short-sea shipping currently accounts for 20% of shipping traffic in St. Lawrence River ports and its development is one of the key priorities of the Québec Maritime Strategy.

“The province of Québec and the state of Indiana are connected by more than just water,” said Lt. Governor Ellspermann. “We share strong manufacturing sectors, robust multimodal transportation systems, and a heavy reliance on Great Lakes shipping. As two of the leading maritime economies on the Great Lakes/St. Lawrence Seaway, Québec and Indiana represent a large part of the business activity generated by shipping in this region.”

Indiana currently handles nearly 30 million tons of cargo per year on short-sea shipping movements across the Great Lakes, predominantly consisting of iron ore for the steel mills located in Northwest Indi-



Ports of Indiana

Aerial view of the Port of Indiana - Burns Harbour, a major steel port on the Great Lakes.

Vue aérienne du port d'Indiana-Burns Harbour: un grand port sidérurgique des Grands Lacs.

L'Indiana prend en charge actuellement près de 30 millions de tonnes de marchandises par transport côtier dans le bassin des Grands Lacs, composées principalement de minerai de fer destiné aux aciéries situées au nord-ouest de l'Indiana. Le Port Indiana-Burns Harbor, qui est l'un des principaux ports sidérurgiques des Grands Lacs, jouit également d'un solide partenariat avec la société Fednav limitée, un chef de file pour le transport maritime dans la région des Grands Lacs basé au Québec. La société Fednav dessert régulièrement les ports de l'Indiana en plus d'agir à titre de société mère pour l'exploitant de son terminal de marchandises générales, l'entreprise Federal Marine Terminals, qui célèbre son 50^e anniversaire de fondation cette année.

En outre des retombées économiques directes, le transport maritime côtier comporte de grands avantages pour l'environnement.

Il aide à améliorer la sécurité routière et à réduire d'autres coûts sociaux et environnementaux, comme ceux qui sont liés à l'entretien et à la congestion des autoroutes ainsi qu'à l'émission des gaz à effet de serre, en comparaison des autres réseaux de transport.

Le Québec et l'Indiana travailleront de concert afin de renforcer cette collaboration bilatérale et multilatérale sur le transport maritime côtier et inviteront d'autres partenaires de la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent à se joindre à eux. Les domaines de collaboration pourraient englober des ateliers sur le transport maritime, le partage des pratiques exemplaires, des recherches appliquées fondées sur les besoins de l'industrie, ainsi que des études, menées conjointement, impliquant la collaboration du secteur concerné, du gouvernement et des établissements universitaires.

ana. The Port of Indiana-Burns Harbor, which is one of the leading steel ports on the Great Lakes, also shares a strong business partnership with Montreal-based Fednav Limited, a leading Great Lakes shipping line. Fednav provides regular ocean service to the Port of Indiana and is the parent company for the port's general cargo terminal operator, Federal Marine Terminals, which is celebrating its 50th anniversary this year.

In addition to direct economic benefits, short-sea shipping has significant environmental advantages. It helps improve highway safety and reduce other social and environmental costs

such as highway congestion, maintenance costs and greenhouse gas emissions compared to other modes of transportation.

Québec and Indiana will work together to increase this bilateral and multilateral collaboration on short-sea shipping, and will invite other partners from the Great Lakes-St. Lawrence economic region to join them. Areas of collaboration could include industry workshops, exchange of best practices, applied research based on the needs of the shipping industry, as well as joint studies involving collaboration between industry, government and academic institutions.

La page de l'AGGIMQ

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

www.aggimq.ca

Du nouveau!

Une nouvelle activité s'ajoutera à votre agenda automnal. L'AGGIMQ organise des 4 à 7 dans les principales villes: Québec, Rimouski, Montréal et Trois-Rivières. Tous les anciens de l'IMQ sont invités et, de plus, ceux qui sont membres en règle de l'année se verront offrir une consommation gratuite.

Il s'agit d'une occasion supplémentaire de se rencontrer, plus informelle. Profitez-en pour amener vos confrères et consœurs de promotion que nous voyons rarement!

La rencontre de Québec est déjà prévue pour le 8 octobre, elle sera passée lors de la parution de ce numéro du *Maritime Magazine*. Celle de Rimouski est annoncée pour le 22 octobre et aura lieu au nouveau café l'Océan à l'IMQ, baptisé ainsi en l'honneur du Groupe Océan, qui a généreusement contribué à sa rénovation.

Les rencontres de Montréal et Trois-Rivières ne sont pas encore mises au point. Surveillez le site de l'Association ainsi que notre page facebook pour avoir tous les détails. Les invitations sont envoyées par courriel à tous ceux et celles dont nous avons l'adresse.

Au plaisir de vous y rencontrer!



Nouveau café étudiant à l'IMQ.

Prochaine assemblée générale...

Cette rencontre aura lieu à Québec le 20 février 2016 à l'hôtel Alt, 1200, avenue de Germain-des-Prés, Québec, 418 658-1224. Les détails pour la réservation de chambre vous seront envoyés par courriel vers la mi-novembre. Si vous ne figurez pas dans notre banque de données, envoyez-nous votre adresse courriel à info@aggimq.ca pour recevoir votre invitation.

Trois choix de menu vous seront offerts! Bœuf, poisson ou canard confit. Réservez tôt car le nombre de places est limité à 125.

En rappel, nous célébrerons les personnes qui ont gradué en 1991, 1966 et 1956. N'oubliez pas de contacter vos consœurs et confrères pour mettre cette rencontre à vos agendas.

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. Lorsque vous recevrez votre rappel par courriel, vous enverrez le montant de la cotisation (avec votre nom, adresse courriel 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

2 au 4 NOVEMBRE

AAPA Annual Convention

Intercontinental Miami Hotel
Miami, FL, USA
www.aapaportmiami.com

16 au 19 NOVEMBRE

NITL Annual Conf. & Exhibition

Hilton New Orleans Riverside
New Orleans, LA, USA
www.nitl.org

18 et 19 NOVEMBRE

Conférence Autoroute H2O

Hilton Toronto Airport Hotel
Toronto, ON, Canada
www.hwyh2o-conferences.com

23 au 25 NOVEMBRE

Maritime Africa, MCSA Conference

Cape Town International Convention Centre
Cape Town, South Africa
Richard.stubbs@spintelligent.com
www.maritimeafrica.co.za

4 DÉCEMBRE

Diner annuel du Grunt Club

Montreal Bonaventure Hilton
Montreal, QC, Canada
www.gruntclub.org

8 et 9 DÉCEMBRE

JOC Port Performance Conference NA

Hotel Woodbridge at Metropark
Iselin, NJ, USA
www.joc.com/events

15 JANVIER

Annual Marine Club Dinner

Fairmont Royal York Hotel
Toronto, ON, Canada
sectreas@themarineclub.org

17 et 18 FÉVRIER

CargoLogistics Canada – Conférence et Exposition

Palais des Congrès
Montréal, QC, Canada
www.cargologisticscanada.com

19 FÉVRIER

Banquet annuel des Armateurs du St-Laurent

Château Frontenac
Québec, QC, Canada
anne-marie.desmeules@asl-als.org

18 et 19 MAI

Port Security Conference of Canada

Westin Harbour Castle
Toronto, ON, Canada
www.portsecure.ca

NOVEMBER 2-4

AAPA Annual Convention

Intercontinental Miami Hotel
Miami, FL, USA
www.aapaportmiami.com

NOVEMBER 16-19

NITL Annual Conf. & Exhibition

Hilton New Orleans Riverside
New Orleans, LA, USA
www.nitl.org

NOVEMBER 18-19

HighwayH2O Conference

Hilton Toronto Airport Hotel
Toronto, ON, Canada
www.hwyh2o-conferences.com

NOVEMBER 23-25

Maritime Africa, MCSA Conference

Cape Town International Convention Centre
Cape Town, South Africa
Richard.stubbs@spintelligent.com
www.maritimeafrica.co.za

DECEMBER 4

Annual Grunt Club Dinner

Montreal Bonaventure Hilton
Montreal, QC, Canada
www.gruntclub.org

DECEMBER 8-9

JOC Port Performance Conference NA

Hotel Woodbridge at Metropark
Iselin, NJ, USA
www.joc.com/events

JANUARY 15

Annual Marine Club Dinner

Fairmont Royal York Hotel
Toronto, ON, Canada
sectreas@themarineclub.org

FEBRUARY 17-18

CargoLogistics Canada Conf. & Expo

Palais des Congrès
Montreal, QC, Canada
www.cargologisticscanada.com

FEBRUARY 19

St. Lawrence Shipoperators Annual Banquet

Chateau Frontenac
Quebec City, QC, Canada
anne-marie.desmeules@asl-als.org

MAY 18-19

Port Security Conference of Canada

Westin Harbour Castle
Toronto, ON, Canada
www.portsecure.ca

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

ADMINISTRATION PORTUAIRE DE PORT ALBERNI	61	ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	BACK COVER
ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	Couverture extérieure arrière	CSL GROUP	1
CSEM - CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME..	Couverture intérieure arrière	CSMOIM - HUMAN RESOURCES SECTORIAL COMMITTEE OF THE MARITIME INDUSTRY	75
CSMOIM - COMITÉ SECTORIEL DE LA MAIN-D'ŒUVRE DE L'INDUSTRIE MARITIME.....	75	CARGO LOGISTICS CANADA EXPO + CONFERENCE 2016.....	4
CARGO LOGISTICS CANADA EXPO + CONFERENCE 2016.....	4	CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS	Inside back cover
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	9	DNV GL	52
CORPORATION DES PILOTES DU BAS SAINT-LAURENT.....	Couverture intérieure arrière	DILTS PISTON HYDRAULICS.....	79
DNV GL	52	ECRC - EASTERN CANADA RESPONSE CORPORATION	79
DILTS PISTON HYDRAULICS	79	ENVIRONNEMENT SANIVAC	50
ENVIRONNEMENT SANIVAC	50	FEDNAV	31
FEDNAV	31	GROUPE DESGAGNÉS.....	Inside front
GROUPE CSL.....	1	GROUPE ROBERT	35
GROUPE DESGAGNÉS	Couverture intérieure avant	IMO - INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION.....	18
GROUPE ROBERT	35	IMQ - INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC.....	17
IMQ - INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC.....	17	IMAGEWEAR.....	10-11
IMAGEWEAR	10-11	KONGSBERG MARITIME SIMULATION	77
KONGSBERG MARITIME SIMULATION	77	LLOYD'S REGISTER CANADA	7
LLOYD'S REGISTER CANADA	7	LOWER LAKES TOWING	55
LOWER LAKES TOWING	55	MGT - MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP.....	37
MGT - SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY.....	37	MSRC - MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE	Inside back cover
MARITIME AFRICA.....	80	MARITIME AFRICA.....	80
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	53	MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	53
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC.....	27	MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC.....	27
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE	79	NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE.....	79
OMI - ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE	18	OCEAN.....	41
OCEAN	41	PORT ALBERNI PORT AUTHORITY	61
PORT D'ANVERS.....	33	PORT OF ANTWERP.....	33
PORT DE HALIFAX.....	38	PORT OF HALIFAX	38
PORT DE MONTRÉAL.....	29	PORT OF MONTREAL	29
PORT DE NANAÏMO	65	PORT OF NANAIMO.....	65
PORT DE SEPT-ÎLES.....	51	PORT OF PRINCE RUPERT.....	59
PORT DE TROIS-RIVIÈRES.....	47	PORT OF SEPT-ÎLES.....	51
PORT OF PRINCE RUPERT.....	59	PORT OF TROIS-RIVIÈRES	47
SIMEC - SOCIÉTÉ D'INTERVENTION MARITIME EST DU CANADA.....	79	SODES - ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL.....	54
SODES - SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT.....	54	SHIPPHOTOS.COM	79
SHIPPHOTOS.COM	79	SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	79
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	79	TERMONT MONTREAL.....	45
TERMONT MONTREAL.....	45	THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION	9
URGENCE MARINE.....	39	URGENCE MARINE.....	39

World-class • *De classe mondiale*



2005-2015
10 ans/years

Division of/de



For over 150 years,
guardians of a great
continental waterway
*Depuis plus de 150 ans,
gardiens d'une grande voie
de navigation continentale*

CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS

"One of the most amazing, reliable and comprehensive marine tests in connection with numerous projects to do with the LNG marine industry I have ever been professionally involved in my 20 years of experience".

« L'une des études de manœuvres les plus extraordinaires, les plus fiables et les plus complètes en ce qui concerne les nombreux projets de GNL en milieu marin dans lesquelles j'ai été professionnellement impliqué au cours de mes 20 ans de carrière. »

Ignacio Sanchidrian Vidal, MsC C.Eng. EMBA
General Manager, Maritime Infrastructures Division, PROES
Spain/Espagne

MADE IN CANADA...

+1 418.692.0444 • www.cpbsl.ca

+1 418.692.0183 • www.sim-pilot.com



LEADER

in Dry-bulk and Product Tankers



www.algonet.com



@algomacentral

ONE Vision • ONE Purpose • ONE Team