

No 67

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

GREAT LAKES/ST. LAWRENCE SYSTEM
UNPRECEDENTED FLEET EXPANSION INSPIRES OPTIMISM
LE RÉSEAU GRANDS LACS-SAINT-LAURENT
L'ESSOR SANS PRÉCÉDENT DE LA FLOTTE
INSPIRE L'OPTIMISME

Profile/Profil
URGENCE MARINE



8,95 \$





DESGAGNÉS

CHARTING A COURSE ON THE SEAS OF THE WORLD



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

WWW.DESGAGNES.COM



**Groupe
Desgagnés Inc.**

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

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

TRILLIUM  CLASS

Cleaner. Greener. Safer. Smarter.



CSL TRILLIUM LAKER

The Next Generation of CSL Self-Unloaders is Setting New Standards.

Canada Steamship Lines | 759 Square Victoria, 6th Floor | Montreal, Quebec H2Y 2K3 | Canada
514 982 3800 | info@cslmtl.com | cslcan.ca


Canada Steamship Lines

Éditeurs / Publishers:

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

Rédacteur en chef / Editor:

Leo Ryan
lryan@maritimemag.com

Collaborateurs / Contributing editors:

**Alison Bate, Bill Beck, Paul Beesley, Terence F. Bowles,
 Michael Broad, Stephen J. Brooks, Stephen Brown, Kathryn
 Horibe, Raymond Johnston, Pierre Lacerte, Tom Peters,
 Leo Quigley, Allan Swift, Nicole Trépanier**

Traducteurs / Translators:

Joanne McCracken, Yvan Rompré, Sébastien Stavrini

Correctrice / Proofreader:

Marie-Andrée L'Allier

Infographiste / Electronic publishing:

Denis Landry Contraste

RÉDACTION / EDITORIAL OFFICE

4493, Sherbrooke Ouest, bureau 200
 Westmount (Québec) Canada H3Z 1E7
 Tel.: 514 937 9009 Fax: 514 937 9088

ADMINISTRATION

175, rue Saint-Paul, Québec (Québec) Canada G1K 3W2
production@maritimemag.com

SERVICE AUX ABONNÉS / SUBSCRIBER SERVICE

mdawson@maritimemag.com

**MARKETING AND BUSINESS
 DEVELOPMENT DIRECTOR
 DIRECTEUR, MARKETING ET
 DÉVELOPPEMENT DES AFFAIRES**

Sophie Belina Brzozowska
sbrzozowska@maritimemag.com

Tel.: 514 937-5080 Fax: 514 937-1426

Authors have sole responsibility for their texts. Readers are cordially invited to submit suggestions, criticisms or relevant articles. Articles must be typed and unpublished. However, we reserve the right to review or retouch any text accepted by the editorial committee. No part of this magazine can be reproduced without written authorization.

Les textes n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Nos lecteurs sont cordialement invités à soumettre suggestions, critiques ou articles pertinents. Ces derniers doivent être dactylographiés et inédits.

Toutefois, nous nous réservons le droit de corriger ou de retoucher les textes qui seront acceptés par le comité de rédaction.

Le contenu de la revue ne peut être reproduit sans autorisation écrite.

Dépôt légal / Copyright:

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2006
 ISSN-1201-5415

ANNUAL MAIL SUBSCRIPTIONS, 1 year (4 issues) are \$ 32 in Canada, \$ 42US in the US and \$ 46US in other countries.

Please add 5% GST and 8.5% QST.

L'ABONNEMENT PAR LA POSTE, pour 1 an (4 numéros) est de 32 \$ au Canada, de 42 \$US aux États-Unis et de 46 \$US dans les autres pays. Ajoutez 5 % de TPS et 8,5 % de TVQ aux prix indiqués.

Imprimé au Canada / Printed in Canada

Port payé à Québec. Envoi de Poste-publications

Convention no 40046923

Retour: 175, rue Saint-Paul, Québec (QC) Canada G1K 3W2
mdawson@maritimemag.com

We acknowledge the financial support of the Government of Canada through the Canada Periodical Fund (CPF) for our publishing activities.
 Nous remercions l'aide financière du gouvernement du Canada par l'entremise du Fonds du Canada pour les périodiques (FCP) pour nos activités d'édition.

Canada

CHRONIQUES / COLUMNS

**4 FIRST WATCH
 PREMIÈRE BORDÉE**
 Leo Ryan

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

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

**14 CANADIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION
 ASSOCIATION DES ARMATEURS
 CANADIENS**
 Robert Lewis-Manning

**17 THE SEAWAY JOURNAL
 JOURNAL DE LA VOIE MARITIME**
 Terence F. Bowles

COUVERTURE / COVER

This edition contains our annual overview of cargo trends and other developments in the Great Lakes/St. Lawrence System which has shown a steady recovery from the 2009 recession. New opportunities for various carriers and ports are, indeed, rising to the surface.

In our regular Dossier featuring a company that is making a difference, we are pleased to offer an in-depth look at Urgence Marine, a Montreal-based niche provider of essential marine and environmental protection services for more than three decades. A truly engrossing success story.

The cover photo shows Lower Lakes Towing's MV Michipicoten sharing the Welland Canal with the Dutch-flag Onego Merchant.

On trouvera dans ce numéro notre survol annuel des tendances en matière de transport de fret ainsi que d'autres nouvelles relatives au réseau du Saint-Laurent et des Grands Lacs qui se remet progressivement de la récession de 2009. De nouveaux créneaux s'ouvrent d'ailleurs pour les transporteurs et les ports.

Notre dossier sur une entreprise qui excelle dans son domaine met cette fois en vedette Urgence Marine, compagnie montréalaise qui se spécialise depuis plus de trois décennies dans la prestation de services maritimes et de protection de l'environnement essentiels. L'histoire d'un succès éblouissant.

La spectaculaire photo de la page couverture montre deux navires partageant le canal Welland dans la Voie maritime du Saint-Laurent.

Photo: Paul Beesley

20

Dossier

**GREAT LAKES/
ST. LAWRENCE SYSTEM**

**LE RÉSEAU
GRANDS LACS-
SAINT-LAURENT**

Leo Ryan • Bill Beck
Brent Kinnaird



63 *Profile/Profil*

URGENCE MARINE

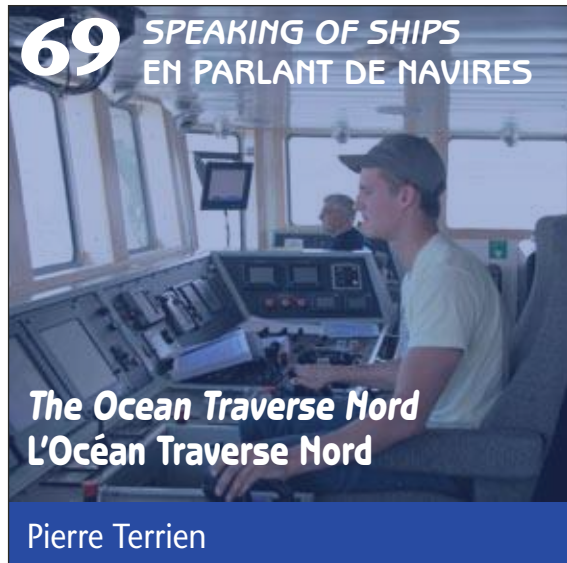
Leo Ryan



69 *SPEAKING OF SHIPS
EN PARLANT DE NAVIRES*

**The Ocean Traverse Nord
L'Océan Traverse Nord**

Pierre Terrien



75 JOURNAL

74 *La page de l'AGGIMQ*

82 *Calendrier des événements / Calendar of Events*

84 *Annonces / Advertisers*



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Premiers signes de reprise du transport maritime commercial

À l'aube de l'année 2013, l'industrie maritime mondiale fait toujours face à d'énormes défis, même si les bilans post-récession des transporteurs semblent dernièrement plus encourageants grâce au succès de certaines hausses des taux de fret et à l'impact positif de la navigation à vitesse réduite sur la flambée des coûts de carburant. Telle est la tendance générale malgré le marasme économique qui persiste en Europe et le ralentissement de la croissance en Chine.

Selon Drewry Shipping Consultants de Londres, le récent rétablissement des taux de fret par les transporteurs dans les grands couloirs commerciaux est-ouest indique que la plupart ont retrouvé la rentabilité.

Alors que les pertes totales des transporteurs dépassaient les 6 milliards de dollars US en 2011, 2012 pourrait se clore avec un bénéfice d'un peu plus de 1 milliard de dollars ou un déficit à peu près du même ordre.

Un indicateur clé de la tendance à cet égard, on le trouve dans les résultats de Maersk Line, principal armement mondial, pour le troisième trimestre de 2012. Au T3 de 2012, les opérations conteneurisées ont dégagé un bénéfice de 500 millions de dollars US alors qu'elles s'étaient soldées par un déficit de 300 millions en 2011. Un redressement de 800 millions! La situation des autres grands transporteurs hauturiers était similaire.

Drewry prédisait une croissance mondiale du trafic conteneurisé de 4,3 % en 2012 et, dans sa revue annuelle des marchés de l'automne dernier, la firme indique que les pres-

Signs of turnaround emerging for global shipping lines

As we enter the New Year of 2013, the global shipping industry continues to be faced with awesome challenges, although more encouraging numbers have lately been surfacing on post-recession carrier balance sheets thanks to the success of some freight rate increases and the positive impact of slow steaming on soaring fuel costs. This is the overall trend despite the persistent economic doldrums in Europe and slower growth in China.

According to London's Drewry Shipping Consultants, the recent implementation of rate restoration by carriers in the core east-west trade lanes means that most are now operating above break-even.

After total carrier losses exceeded US\$6 billion in 2011, the overall 2012 figures could show a profit of just over \$1 billion or a loss of similar size.

A key bellwether in this regard was the 2012 third quarter results of Maersk Line, the world's leading shipping enterprise. Its container operations in Q3 2012 showed a profit of nearly US\$500 million versus a loss of US\$300 million a year earlier. That's an US\$800 million turnaround! The pattern was similar with other major carriers on the high seas.

Global 2012 container growth of 4.3% was forecast by Drewry's, which in its annual market review this past fall, stressed that continued supply side pressures mean the container industry will remain in



CMA CGM's 16,000-TEU **Marco Polo** last November became the biggest existing containership on the ocean trades.

Avec ses 16 000 EVP, le **Marco Polo** de CMA CGM est devenu en novembre dernier le plus gros porte-conteneurs à naviguer sur les océans.

sions persistantes du côté de l'offre vont maintenir l'industrie du transport conteneurisé en mode de transition au moins jusqu'en 2014 et probablement jusqu'en 2015.

«Ce sera surtout la manière dont les armateurs vont gérer le déploiement de la capacité qui déterminera le niveau des taux de fret et la rentabilité globale dans cette période. La navigation à vitesse réduite et la sous-utilisation de la capacité, restées à un niveau relativement bas dans les 12 derniers mois, sont des armes stratégiques qui devront être plus souvent employées à l'avenir, que les transporteurs le veuillent ou non.»

Drewry estime que même si les transporteurs ont assez bien géré l'afflux de nouvelle capacité, la réalité actuelle est telle que «les indicateurs véritablement positifs sont peu nombreux: la demande est faible et va le rester pendant au moins 15 mois encore pour les cargaisons d'aller dans les grands couloirs commerciaux, le marché de l'affrètement ne montre pas de signes de reprise, les taux de fret sont sous pression et l'afflux de tonnage dans le système commence à créer des problèmes».

En ce qui concerne la nouvelle capacité, Maersk n'est plus, temporairement du moins, le transporteur qui arme le plus gros (pour ne pas dire gigantesque) porte-conteneurs océanique. Cette distinction appartient depuis novembre à l'armement français CMA CGM dont le **Marco Polo** de 16 000 EVP est entré en service sur la French Asia Line (FAL 1) qui relie l'Europe du Nord au centre et au sud de la Chine.

Deux autres de ces géants, construits en Corée du Sud, entreront en service en 2013. Tous deux ont 396 mètres de longueur, 54 mètres de largeur et un tirant d'eau de 16 mètres.

Jusqu'à maintenant, le plus grand porte-conteneurs en service était l'**Emma Maersk** de 15 000 EVP. Maersk va toutefois reconquérir le premier rang en 2013 avec ses dix navires Triple-E de 18 000 EVP qui seront mis en service sur les routes Asie-Europe.

Les observateurs de l'industrie surveillent de près la situation dans le couloir commercial crucial Extrême-Orient-Europe où des compagnies de navigation ont annoncé qu'une hausse tarifaire générale (HTG) de 500 \$US par EVP s'appliquerait à peu près uniformément à compter du 1^{er} novembre. Il faudra, estime-t-on, que l'offre soit promptement réduite pour que les HTG puissent tenir dans un contexte de faible demande et de fléchissement des cours au comptant.

Généralisation de la navigation à vitesse réduite

En ce qui concerne la navigation à vitesse réduite, Alphaliner a noté une montée assez étonnante de nouvelles tendances.

Les navires font route aujourd'hui à des vitesses inférieures à 14 nœuds dans certains segments des routes Extrême-Orient-Europe, ce qui allonge la rotation moyenne à 10,5 semaines, contre 8,2 semaines en 2007.

Entraînée par la flambée des prix du carburant, cette navigation à vitesse très lente se propage depuis les routes Extrême-Orient-Europe et trans-Pacifique jusque dans d'autres routes secondaires à volume élevé. Alphaliner estime que cette généralisation de la navigation à vitesse réduite a épongé 930 000 EVP ou près de 6 % de la capacité de la flotte de transport conteneurisé mondiale.

En interview, Ruth Snowden, directrice générale de la Canadian International Freight Forwarders Association

a transition mode until at least 2014 and probably 2015.

"How well the operators manage capacity deployment during this time will largely determine where freight rates and overall profitability settles. Continued slow steaming and more idling of capacity, which have been at a relatively low level over the past 12 months, will need to be more heavily utilized strategic weapons in the future – whether the carriers like it or not."

Drewry's considers that though carriers have coped relatively well with the influx of new capacity, the new reality is that "there are few genuine positive indicators out there: demand is weak and will remain on the core headhaul trades for the next 15 months at least, the charter market is showing no signs of pick-up, freight rates are under pressure and the cascade of tonnage through the system is starting to cause issues."

Talking about new capacity, Maersk, at least temporarily, is not the carrier deploying the biggest (meaning gigantic) containership on the ocean trades. The distinction has belonged since November to France's CMA CGM whose 16,000-TEU **Marco Polo** entered service on the French Asia Line (FAL 1) connecting Northern Europe with Central and South China.

Two more of these behemoths, built in South Korea, will be introduced in 2013. Each is 396 metres in length with a 54-metre beam and a draft of 16 metres.

Until now, the largest containership in service was the 15,000-TEU **Emma Maersk**. Later in 2013, however, Maersk will recapture its biggest-of-them-all ranking when its ten 18,000-TEU Triple-E vessels start to go on stream on the Asia-Europe routes.

Industry observers are paying particular attention to developments on the crucial Far East-Europe trade lane, where a virtually across-the-board general rate increase (GRI) of US\$500 per TEU effective November 1st was announced by shipping lines. It is felt that supply will need to be reduced rapidly for the GRIs to have any chance of sticking within the context of soft demand and sliding spot rates.

Escalation of slow-steaming

On the slow-steaming front, Alphaliner has depicted a rather startling escalation of new trends.

Vessels are today sailing at speeds of under 14 knots on certain legs in the Far East-Europe strings, increasing the average rotation to 10.5 weeks versus only 8.2 weeks in 2007.

Driven by surging fuel prices, this extra slow steaming is spreading from the Far East-Europe and trans-Pacific other high volume secondary routes. Alphaliner estimates that the increased slow steaming has soaked up 930,000 TEUs, or nearly 6% of the world box fleet.

In an interview, Ruth Snowden, Executive Director of the Canadian International Freight For-

(CIFFA), commentait ainsi les effets de cette tendance: «Nous assistons maintenant à un allongement considérable des temps de transit dans la chaîne d'approvisionnement. Les inventaires sont bloqués. La disponibilité de l'équipement est beaucoup diminuée. Chaque nœud de réduction de vitesse nécessite une augmentation du nombre de conteneurs.»

Évoquant d'autres embûches que doivent surmonter les expéditeurs, M^{me} Snowden s'est dite très frustrée face à la pléthore de supplément carburant et de HTG. «Il y a eu 8 augmentations depuis 12 mois dans les seules routes trans-Pacifique. C'est un lourd fardeau administratif pour les transitaires qui doivent, bien à contrecœur, les transmettre à leurs clients.»

La directrice générale de la CIFFA s'inquiète aussi de deux grandes entraves à la circulation des marchandises dans les ports canadiens.

Dans le premier cas, il s'agit du manque d'espace le jour à Port Metro Vancouver qui fonctionne à pleine capacité, ou presque, pour manutentionner des volumes conteneurisés accrus. M^{me} Snowden espère qu'une partie de la solution pourrait être qu'un plus grand nombre de camionneurs utilise les portes de nuit et de week-end pour soulager la congestion le jour.

«Modèle chaotique» des inspections de l'ASFC

Elle déplore aussi ce qu'elle appelle le «chaos» dans les procédures d'examen des conteneurs de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC). Les plus pénalisés par les inspections au hasard coûteuses, note-t-elle, ce sont les petits importateurs et exportateurs du Canada. En outre, les transporteurs émettent souvent des jours et parfois des semaines après la livraison des marchandises les factures de frais d'examen. Dans de telles circonstances, il est pratiquement impossible pour le transitaire d'obtenir 2 000 \$ de plus d'un nouvel importateur au crédit limité.

Autre aberration, selon M^{me} Snowden: la facturation à la durée de l'ASFC n'est pas accompagnée de feuilles de travail ou de temps. Rien n'est inscrit pour un conteneur partiellement ou complètement dépoté. Et le temps passé à dépoter ou à rempoter un conteneur n'est pas comptabilisé. Dans un cas, une installation examinatrice a exigé 26 heures de main-d'œuvre pour dépoter un conteneur et deux heures pour le rempoter!

Récemment, un transitaire a signalé une facture d'examen de 1 920 \$ – ce qui représentait 10 % de la valeur des marchandises et effaçait une marge bénéficiaire déjà minime. Les frais d'examen de l'ASFC varient entre un minimum de 1 200 \$ et un maximum de 2 900 \$. **M**



CIFFA Executive Director Ruth Snowden deplores several trends that are complicating shipper priorities.

La directrice exécutive de la CIFFA, M^{me} Ruth Snowden cite plusieurs irritants dont se plaignent les expéditeurs.

warders Association (CIFFA), commented on the impact of the above trend in these terms: "We are now witnessing much longer supply chain transits. Inventories are tied up. Equipment availability is much less. Every knot in speed cut out increases the need for more containers."

Turning to other marine cargo challenges facing shippers, Ms. Snowden expressed strong frustration over the plethora of fuel surcharges and GRIs. "There have been eight increases alone in the trans-Pacific trades in the past 12 months. This imposes a huge administrative burden on freight forwarders who must reluctantly re-quote rates to their customers."

The CIFFA Executive Director is also concerned over two key issues affecting the smooth flow of goods through Canadian ports.

One revolves around the lack of enough day-time slots avail-

able at Port Metro Vancouver, which is operating at or near capacity for handling increased container volumes. Ms. Snowden hopes that part of the solution could come from more truckers utilizing night and weekend gates to relieve daytime congestion.

'Broken model' of CBSA inspections

The other she describes as the "broken model" of the container examination procedures of the Canada Border Services Agency. Those penalized the most from the costly random inspections, she notes, are Canada's smallest importers and exporters. Moreover, carriers frequently issue late invoices for examination fees days and sometimes weeks after the cargo has been delivered. It's a lost cause for the freight forwarder, in these circumstances, to collect another \$2000 from a new importer with limited credit.

Outlining other aberrations, Ms. Snowden says no worksheets or timesheets accompany the CBSA time charges. There is no record of a container being partially or totally unloaded. And there is no accountability for the time spent to unload or re-load a container. In one affair, an exam facility charged labour for 26 hours to unload a container and two hours to re-load the same box!

Recently, a freight forwarder reported an examination invoice of \$1,920 – representing 10% of the value of the goods and killing the already minimal profit margin. The CBSA exam fees range from a low of \$1200 to as high as \$2900... **M**



SEAFARERS' TRAINING INSTITUTE INSTITUT DE FORMATION DES MARINS



*Ride The Wave
Suivez La Vague*

**Having received excellent training,
SIU sailors contribute to the success of
Maritime Shipping Companies in Canada.**

**Grâce à leur excellente formation,
les marins du SIU contribuent aux succès des
compagnies maritimes du Canada.**



**Highly trained and qualified SIU members
are available through our employment offices.**

**Les marins hautement formés du SIU sont disponibles
par l'entremise de nos bureaux de placement.**

Employment offices/Bureaux de placement

Headquarters / Quartiers Généraux

200 - 1333 rue St-Jacques
Montréal, QC, H3C 4K2
Tél. 514.931.7859
Fax 514.931.3667
siuofcanada@seafarers.ca

Newfoundland / Terre-Neuve

1601 Station C
St. John's, NL A1C 5P3
Tél. 514.931.7859
Fax 514.931.3667
siuofcanada@seafarers.ca

Québec

207 - 1009 Route de l'Église
Québec, QC
G1V 3V8
Tél. 418.529.6801
Fax 418.529.3024
quebec@seafarers.ca

Thorold

70 St. David S. East
Thorold, ON
L2V 4V4
Tél. 905.227.5212
Fax 905.227.0130
thorold@seafarers.ca

Vancouver

201 - 267 West Esplanade
North Vancouver, BC
V7M 1A5
Tél. 604.687.6699
Fax 604.687.6897
vancouver@seafarers.ca



www.seafarers.ca



Tom Peters

Port de Halifax: les mégaprojets alimentent la croissance du divers

Alors que les ports du monde voient diminuer leurs volumes conteneurisés, le Port de Halifax – qui vante depuis toujours la polyvalence de ses installations et sa capacité de manutentionner tous les types de marchandises – ne veut pas mettre tous ses œufs dans le même panier.

Et il semble bien, à la lumière de ce qui se passe dans le Canada atlantique ces temps-ci, que le Port aura de nouvelles occasions de s'imposer comme le premier port de la côte Est autant pour le vrac que pour le divers.

Les statistiques du 3^e trimestre de 2012 montrent que le Port est déjà sur la bonne voie. Le vrac a augmenté de 28,1 % (1 618 163 tonnes) dans le T3 par rapport à la même période de 2011 (1 263 195 tonnes) malgré une légère diminution de 3,4 % des totaux cumulatifs.

Dans le même T3, le divers (marchandises diverses ou générales) était en hausse de 20,9 %, à 118 119 tonnes contre 97 669 l'année précédente, pour un total cumulatif annuel de 349 361 tonnes, 15,5 % de plus que les 302 431 tonnes de 2011.

Les dirigeants du Port se sont rendus dans de grandes foires commerciales en Europe (Breakbulk Europe 2012) et aux États-Unis (Breakbulk Americas 2012) pour vanter les atouts du Port et faire savoir que celui-ci cofinancerait avec le gouvernement fédéral un projet de 73 millions pour faire de Richmond Terminals un terminal moderne de vrac et de divers doté de vastes aires de dépôt. Les travaux seront terminés d'ici un an.

Mais l'optimisme du Port concernant ce secteur d'activité s'explique surtout par le nombre de mégaprojets en chantier ou prévus dans le Canada atlantique.

Cent milliards de projets pour le Canada atlantique

Le Conseil économique des provinces de l'Atlantique (CEPA) a dénombré pour la région de l'Atlantique 357 projets d'une valeur estimée à 100 milliards de dollars. Selon le CEPA, il s'agit d'investissements records.

Les mégaprojets de plus de 500 millions de dollars comprennent la construction par la minière brésilienne Vale d'une usine de traitement du minerai de 2,8 milliards de dollars à Long Harbour (T.-N.-L.), le projet hydroélectrique du Bas-Churchill, le projet Hebron d'exploitation pétrolière extracôtière de 8,3 milliards d'ExxonMobil, le contrat de construction navale de 25 milliards de dollars adjugé il y a un an par le fédéral à Halifax Shipyards et le projet de 1,7 milliard de dollars d'expansion de la mine et de l'usine de potasse à Sussex (N.-B.). Il y a aussi possibilité de grands travaux dans la baie de Fundy pour produire de

Mega projects fuel breakbulk's rising star at Port of Halifax

As ports around the global continue to struggle with lower containerized cargo volumes, the Port of Halifax is making sure all of its eggs aren't in one basket. The port has always contended it is a diverse facility when it comes to cargo - having the facilities to handle whatever comes its way.

Well it appears, judging from what is going on in Atlantic Canada these days, the port will have further opportunities to establish itself as a premiere East Coast port for bulk and breakbulk cargo as well.

Its third quarter 2012 statistics indicate the port is already on its way. Bulk cargo was up 28.1% (1,618,163 tonnes) in Q3 compared to same period in 2011 (1,263,195 tonnes) although slightly down in year-to-date numbers by 3.4 %.

Break bulk or general cargo was up 20.9% in Q3, jumping to 118,119 tonnes from 97,669 tonnes a year earlier. Year-to-date general cargo was up 15.5% to 349,361 tonnes from 302,431 tonnes in 2011.

Port officials have been attending major trade shows in Europe (Breakbulk Europe 2012) and the U.S. (Breakbulk Americas 2012) promoting its facilities and pumping up the fact it is cost-sharing with the federal government, a \$73-million project to turn its Richmond Terminals into a modern bulk and breakbulk terminal with lots of laydown area. That project will be completed in a year or so.

But what has the port excited about this sector of its business is the number of mega projects either underway or planned for Atlantic Canada.

\$100 billion in projects for Atlantic Canada

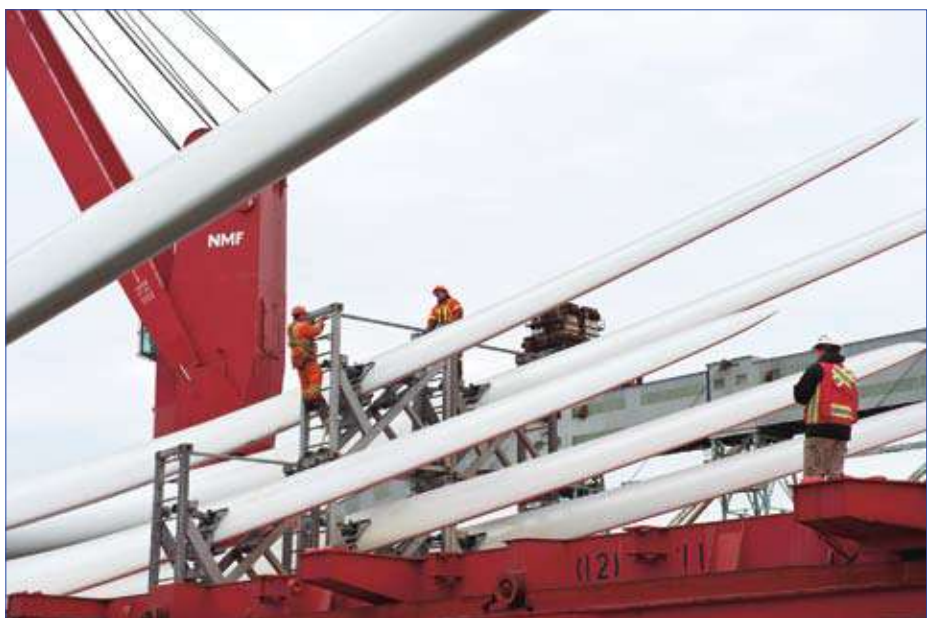
The Atlantic Provinces Economic Council has identified 357 projects for the Atlantic region with an estimated value of \$100 billion. APEC says this is a record level of investment.

The mega projects over \$500 million include Brazilian mining company Vale's construction of a \$2.8 billion ore processing plant in Long Harbour, NL, the Lower Churchill power project, the ExxonMobil Hebron offshore oil development at \$8.3 billion, the \$25 billion federal shipbuilding contract awarded a year ago to the Halifax Shipyards and \$1.7 billion potash development and plant expansion in Sussex, N.B. There is also the potential for a major tidal power development in the Bay of Fundy.

Vale has already said it will use Halifax as a hub

More and more project cargo shipments are being handled at the Port of Halifax.

De plus en plus de cargaisons spéciales transitent par le port de Halifax.



HPA

l'énergie marémotrice.

Vale a déjà déclaré qu'elle utiliserait Halifax comme plaque tournante pour le transbordement de ses produits raffinés destinés aux marchés internationaux et le contrat de construction navale devrait amener au Port des volumes considérables de marchandises générales.

Patrick Brannon, économiste et analyste au CEPA, admet que cela ne veut pas dire que tous ces projets vont se réaliser, mais pour lui, «c'est certainement du jamais vu et plus de 12 milliards de dollars sont dépensés dans le Canada atlantique dans la seule année en cours».

Tous ces grands projets font saliver Patrick Bohan de l'Administration portuaire de Halifax (APH).

Pour le directeur du développement des affaires de l'Administration portuaire, ces mégaprojets en devenir sont des «nouvelles emballantes».

«Nous avons au bon moment les infrastructures nécessaires et les capacités diversifiées requises. Ce sera un coup de fouet pour nos affaires», a-t-il déclaré, ajoutant toutefois qu'il faudrait des années pour que des projets comme le contrat de construction navale atteignent leur vitesse de croisière «et cela va nous laisser le temps de terminer nos infrastructures (Richmond Terminals)».

Selon M. Bohan, l'APH cible déjà l'exploitation pétrolière et gazière, les industries de transformation des ressources, les mines et la production d'énergie dans lesquelles elle voit des occasions à saisir pour le Port de Halifax et celui de Sheet Harbour.

Il mentionne Sheet Harbour, petit port de la côte est de la province, situé à environ 90 kilomètres de Halifax, parce que l'APH en a pris en charge la gestion et l'exploitation en 2012 en vertu d'une entente liée à une prescription de résultats signée avec le gouvernement de la Nouvelle-Écosse.

Sheet Harbour possède de vastes aires de dépôt pour les colis lourds et les cargaisons spéciales et offre un accès facile par camion aux grands centres nord-américains.

Selon Michele Peveril de l'APH, compte tenu des 100 milliards de dollars de projets envisagés pour le Canada atlantique, «grâce à ses installations pour divers et à ses nouvelles infrastructures, le Port de Halifax est bien placé pour faciliter la logistique et le transport de marchandises nécessaires pour ces mégaprojets». **M**

to transship its refined products to international markets and the shipbuilding contract is expected to bring considerable breakbulk work to the port.

Patrick Brannon, an economist and analyst with APEC, acknowledges that it doesn't mean all the identified projects will proceed "but certainly it is the most we have ever seen and in the current year it's over \$12 billion being spent throughout Atlantic Canada."

All the big prospects have Halifax Port Authority's Patrick Bohan smacking his lips.

The port authority's manager of business development, says the potential mega projects represent "exciting news" for the port.

"We have the infrastructure ready and the variety of capabilities coming together at the right time. It will be a big boost for our business," he said. He added it will take a few years to ramp up for projects like the shipbuilding contract "and that will be coming on as our infrastructure (Richmond Terminals) is completed."

Mr. Bohan said the HPA is already "pursuing oil and gas, resources industries, mining, power generation," seen as potential opportunities for the Port of Halifax and the Port of Sheet Harbour.

He mentioned Sheet Harbour, a small port on the province's East Coast, about 90 kilometres from Halifax, because the HPA took over the management and operation of the port in 2012, signing a 10-year performance-based agreement with the Nova Scotia government.

Sheet Harbour has lots of laydown area for heavy lift and project cargo as well as easy truck access to major North America centres.

The HPA's Michele Peveril said with \$100 billion worth of projects planned for Atlantic Canada, "The Port of Halifax is well positioned with new infrastructure to facilitate the logistics and movement of goods for these mega projects at our breakbulk facilities." **M**



Leo Quigley

La difficulté: trouver de l'espace pour les conteneurs

Les milieux d'affaires mondiaux sont en alerte: l'économie d'exportation de la Chine continue de piétiner et l'Union européenne (UE) ainsi que les États-Unis sont toujours aux prises avec de graves problèmes – qui peuvent mener à une grave récession mondiale si on ne s'y attaque pas promptement, prévient le Fonds monétaire international.

Pourtant, les exportations de la Chine ont fait mentir la tendance en septembre 2012, revenant aux niveaux les plus élevés des trois mois précédents grâce à une hausse de 9,9 % par rapport à septembre 2011.

De plus, les expéditions vers le Japon ont augmenté pour la première fois depuis juin 2012 et les exportations vers l'Asie du Sud-Est ont grimpé de plus de 20 % – compensant la baisse de près de 11 % des exportations vers l'UE.

The challenge of finding space for containers

The global business community is watching anxiously as China's export economy struggles and serious problems persist in both the European Union and the U.S. – problems that the International Monetary Fund has repeatedly said must be tackled quickly if the world wants to avoid a deep recession.

Nevertheless, China's exports bucked the trend in September, 2012, when the country's exports clawed their way back to the highest levels seen in the past three months, increasing 9.9 percent compared to September 2011.

As well, shipments to Japan increased for the first time since June 2012 and exports to Southeast Asia climbed by over 20 percent – all of this coun-



VPA

Rising capacity issues at Canada's West Coast ports to meet Asian demand point to potential opportunities on the Fraser River.

On pense de plus en plus au fleuve Fraser pour accroître la capacité portuaire sur la côte Ouest du Canada afin de répondre à la demande asiatique.



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



Ce que cela semble signifier pour nous, c'est que si l'UE ne réussit pas à remettre de l'ordre dans ses finances et que les États-Unis continuent leur course folle vers le précipice fiscal, l'importance de la Chine comme un partenaire commercial de premier plan du Canada va continuer de croître.

En fait, Robin Silvester, président-directeur général de Port Metro Vancouver, s'attend à ce que le trafic conteneurisé transitant par le port augmente de 5 ou 6 % par année et rende nécessaire une capacité supplémentaire de 4 millions d'EVP d'ici 2030.

Les plans pour la construction d'un second terminal à conteneurs – d'une capacité égale ou supérieure à tout ce qui existe déjà au Canada – sont à l'étude, et la question n'est pas de savoir si on en aura vraiment besoin, mais plutôt s'il sera suffisant.

Le fait est que les terminaux de l'arrière-port de Vancouver ont déjà été agrandis et qu'ils sont exploités presque à pleine capacité, n'ayant pas l'infrastructure ferroviaire requise pour soutenir une autre expansion.

La région du fleuve Fraser: une option à considérer

Pour Bill Wehnert, VP, Ventes et marketing, l'endroit où il faut chercher l'espace nécessaire à l'expansion au-delà du deuxième terminal saute aux yeux: selon lui, le fleuve Fraser offre amplement d'espace pour un développement ultérieur.

«L'importance du fleuve Fraser pour l'avenir du Canada est indéniable», d'affirmer M. Wehnert. «C'est là que le port (Port Metro Vancouver) ira chercher son expansion future. On ne va pas démolir des condos dans le centre-ville de Vancouver, ni construire d'autres îles artificielles (comme Deltaport), pour construire des terminaux. Si on veut optimiser ce port (PMV), il faut regarder du côté du fleuve Fraser.»

Pour lui, le Fraser va très vite devenir l'une des grandes artères de transport du Canada. «Nous voulons participer à la croissance du port.»

La principale pierre d'achoppement à l'utilisation du fleuve Fraser pour un grand terminal à conteneurs c'est apparemment, tout comme à Portland (OR), ou sur le fleuve Columbia par exemple – la profondeur insuffisante pour accueillir les grands porte-conteneurs modernes.

Un autre obstacle majeur à l'utilisation du Fraser comme route d'accès pour les grands porte-conteneurs, c'est le tunnel George-Massey qui traverse le fleuve et empêche le passage des navires de plus de 12,5 mètres de tirant d'eau.

Dans un rapport publié en 2007, la Hanam Canada Corporation de Victoria (C.-B.) affirme que si l'on draguait le fleuve Fraser pour porter sa profondeur de 11,5 à 12,5 mètres, des porte-conteneurs d'un tirant d'eau de 13,5 mètres pourraient, avec des «marées favorables» passer au-dessus du tunnel.

La première ministre de la C.-B., M^{me} Christy Clark, s'est récemment engagée pour la province à «remplacer» le tunnel d'ici 10 ans. Elle n'a cependant pas précisé si le remplacement se ferait par un autre tunnel ou par un pont.

De toute évidence, si les augmentations de trafic que

tering an almost 11 per cent drop in exports to the European Union.

What this seems to tell us is, unless the EU is totally incapable of getting its financial house in order and the U.S. continues in its mad race towards a steep financial cliff, China will continue on its path of a growing leading trade partner for Canada.

In fact, Robin Silvester, President and CEO of Port Metro Vancouver, has said he expects container traffic through the port to grow at five or six percent a year and the port will need at least an additional four million TEUs capacity by 2030.

While plans for building a second container terminal – that will equal or surpass Canada's largest – are on the table, the question is not: Is it really needed? But, "Will it be enough?"

The fact of the matter is Vancouver's Inner Harbour terminals have already been expanded and are nearly at capacity limited by, among other things, the rail transportation infrastructure that would be needed for further expansion.

Fraser River region a strong option

To Bill Wehnert, Vice-President Sales and Marketing, the space needed for expansion beyond Terminal 2 is obvious: he says the Fraser River has ample space for development.

"The Fraser River is a major part of the future of Canada," Mr. Wehnert affirms. "That's where this port (Port Metro Vancouver) is going to grow in the future. They're not going to knock down condos in downtown Vancouver to build more terminals. They're not going to continue to build man-made islands (such as Deltaport) on the causeways.

"If you want to take this port (PMV) to the optimum level you have to look at the Fraser River."

He sees the Fraser River becoming one of Canada's major transportation arteries in the very near future. "We want to play a part in growing the port."

The major stumbling block to using the Fraser River as a location for a big new container-handling terminal appears to be the same problem that faced container facilities, such as Portland, OR, on the Columbia River – the river's draft, or the depth of water required for today's large container ships.

A significant impediment to using the Fraser River as a route for large container ships is also the George Massey Tunnel which crosses the river and has a fixed draft of 12.5 meters.

In a report published in 2007, the Hanam Canada Corporation of Victoria, B.C. said that by dredging the Fraser River from 11.5 meters to 12.5 meters and with "tidal assistance" container vessels with a draft of 13.5 meters could pass over the top of the tunnel.

Recently, B.C.'s Premier, Christy Clark, committed the provincial government to "replacing" the tunnel within the next 10 years. However, she did not specify whether the replacement would be another tunnel or a bridge.

prévoient les expéditeurs asiatiques pour la côte ouest du Canada sont exactes, et si la tendance à la conteneurisation des marchandises diverses comme les produits forestiers se maintient, on aura besoin d'une capacité supérieure à celle que peuvent fournir l'expansion du terminal à conteneurs de Prince Rupert et un second Deltaport.

Chez Fraser Surrey Docks, on soutient que la route maritime du Fraser peut fournir cette capacité supplémentaire. L'entreprise a récemment déclaré ce qui suit: «FSC, en tant qu'entreprise, croit fermement que son terminal fluvial vieux de 49 ans représente la meilleure option sur les plans environnementaux, sociaux et économiques, pour la croissance à court terme au Canada. Fraser Surrey Docks, le terminal polyvalent situé à 34 kilomètres en amont sur le fleuve Fraser, possède les terrains et a la majeure partie de l'infrastructure déjà en place pour fournir une capacité d'accueil de conteneurs supérieure à 1 million d'EVP.»

Nous croyons que le temps est venu de penser à nous doter de cette capacité supplémentaire et qu'il ne faut pas attendre 10 ans pour agir; quelle que soit l'option choisie, il faudra qu'elle permette d'accueillir non seulement la génération actuelle de porte-conteneurs, mais également celle de demain. 

Clearly, if the increases in traffic targeted at Canada's West Coast by Asian shippers are accurate, and break-bulk cargo such as forest products continues to shift to containers, increased capacity beyond an expanded container terminal at the Port of Prince Rupert and a second Deltaport will be needed.

The people at Fraser Surrey Docks say the Fraser River Marine Highway can provide that needed capacity. They've said in a corporate statement: "FSD, as an organization, strongly believes that our 49 year old river terminal is the best environmentally, socially and economically responsible short term growth option for Canada. Fraser Surrey Docks, the multi-purpose terminal located 34 kilometres up the Fraser River has the real estate and a majority of the infrastructure already in place to provide upward of 1,000,000 TEUs of container capacity."

We think the time to start planning for that additional capacity is now, not a decade down the road, and whatever the plan, it must accommodate the largest of not only today's generation of container ships, but tomorrow's as well. 



GREEN MARINE ALLIANCE VERTE

GREENTECH 2013

GREEN MARINE ENVIRONMENTAL CONFERENCE

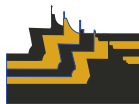
COLLOQUE ENVIRONNEMENTAL DE L'ALLIANCE VERTE

MAY 29, 30 & 31 MAI 2013

HYATT REGENCY
Vancouver



Information and registration : www.green-marine.org/annual-conference
Information et inscription : www.allianceverte.org/colloque-environnemental
418 649-6004
greentech@green-marine.org



Robert Lewis-Manning

President of CSA

Président de l'AAC

Renouvellement de la flotte malgré le carcan de la réglementation et les problèmes de main-d'œuvre

Le transport maritime courte distance entre au Canada dans une ère qui offre d'énormes possibilités. Une industrie au leadership innovant et l'élimination d'un droit fédéral à l'importation qui frappait les navires neufs ont favorisé le renouvellement de la flotte canadienne de transport maritime courte distance dans une optique de durabilité.

L'entrée en service des navires des classes TRILLIUM et EQUINOX dont l'empreinte environnementale est considérablement réduite permet d'espérer que le Canada pourra désormais compter sur un système de transport maritime courte distance plus durable, plus efficace et plus compétitif. Toutefois, malgré ces investissements de pointe, notre industrie a plusieurs obstacles à vaincre pour se développer, à commencer par la pénurie de main-d'œuvre et la réglementation étouffante.

Des marins qualifiés et expérimentés sont la pierre angulaire d'un système de transport maritime sûr et efficace. Au Canada, le transport maritime courte distance peut compter sur des marins de métier parmi les plus capables du monde, qui sont habitués à travailler dans les conditions les plus exigeantes et les milieux les plus sensibles de la planète.

Comme c'est le cas dans beaucoup d'autres secteurs au Canada, la situation démographique fait que nos effectifs ne rajeunissent pas et qu'une proportion importante de nos leaders les plus expérimentés et les plus fiables pourrait partir à la retraite d'ici 10 ans.

Même si la récente campagne de recrutement d'une nouvelle génération de marins a été couronnée de succès, il faudra du temps pour que cette cohorte acquière l'expérience, les brevets et les certificats requis; la planification de la relève doit donc être une priorité.

Notre industrie doit aussi composer avec un niveau sans précédent de réglementation. Ces initiatives internationales ont été élaborées dans les meilleures intentions, mais appliquées au transport maritime courte distance intérieur, elles ont des conséquences non voulues qui pourraient entraver les tentatives d'innovation et de renouvellement de la flotte.

L'industrie maritime du Canada et des États-Unis n'a

Manpower and regulatory issues persist amidst significant fleet renewal

Canadian shortsea shipping has entered a significant period of opportunity. Industry leadership focussed on innovation combined with a federal government that removed a significant import duty against new ships have sparked a renewal in sustainable shortsea shipping in Canada.

The arrival of the TRILLIUM and EQUINOX classes of vessels, both distinguished by their significantly reduced environmental footprint, will accentuate the Canadian short sea shipping's sustainable, efficient and competitive future. But despite these leading edge investments, our industry faces several barriers to growth, with labour shortages and stringent regulations at the top of the list.

Well-trained and experienced mariners are the cornerstone of a safe and efficient marine transportation system, and Canadian shortsea shipping has some of the world's most competent professional mariners, accustomed to operating in the world's most challenging conditions and sensitive environments.

Like many Canadian industries, the demographics of our industry suggest that we are not getting any younger and that a large percentage of our most senior and trusted leaders will be in a position to retire within the next decade. Although there is recent success in the recruitment of

a new generation of mariners, it will take time for this cohort to develop the requisite experience and certification; planning for succession will be a priority.

Our industry is also experiencing an unprecedented level of regulation. Many of these international initiatives were developed with the best of intentions, but when applied to domestic short sea shipping, they have unintended consequences that could limit the industry's attempts to innovate and renew with new vessels.

The marine industry in Canada and the United States has never faced a single regulatory and environmental challenge as complex as that associated with the

"The marine industry in Canada and the United States has never faced a single regulatory and environmental challenge as complex as that associated with the regulation of ballast water discharges."

«L'industrie maritime du Canada et des États-Unis n'a jamais été soumise à des contraintes réglementaires et environnementales aussi complexes que celles qu'impose la réglementation des rejets d'eaux de ballast.»

Efficient

Safe

Environmentally smart

MARINE DELIVERS



www.cmc-ccm.com



CHAMBER OF
MARINE COMMERCE
CHAMBRE DE
COMMERCE MARITIME

Managing Environmental Solutions

Regulatory Compliance

ENERGY EFFICIENCY



EMISSIONS

Life Extension



Risk-Based Inspection

PROTECTING THE ENVIRONMENT



ABS

www.eagle.org

regulation of ballast water discharges. It is unlikely that Canadian government officials, or industry for that matter, ever considered the impact to short sea shipping when the Ballast Water Convention was conceived over a decade ago, nor even when Canada ratified the Convention in 2010.

The marine industry in Canada and the United States remains poised to develop a made-in-the-Great-Lakes solution to ballast water and other regulations, but it will require leadership and collaboration between industry, government at all levels and across borders, and the scientific community in order to develop sustainable outcomes.

Notwithstanding the challenges ahead of us, we have never been so engaged in finding solutions, and this can be witnessed in new shipboard equipment, modernisation of equipment in the St. Lawrence Seaway, and aggressive new commercial strategies in our nation's ports.

Innovation, leadership, and collaboration will be vital to our industry's sustained prosperity. Canada must identify itself as a marine nation if it is to leverage the opportunity before it.

The marine industry should strive to continue to increase its visibility with governments internationally, federally and provincially, and collaborate at all levels in order to ensure that governmental policies truly reflect the potential benefits from a vibrant marine environment and economy. 

jamais été soumise à des contraintes réglementaires et environnementales aussi complexes que celles qu'impose la réglementation des rejets d'eaux de ballast. Il est improbable que les autorités gouvernementales canadiennes – ou l'industrie en l'occurrence – aient analysé les répercussions sur le transport maritime courte distance au moment de l'élaboration de la Convention sur les eaux de ballast il y a une dizaine d'années, ni même lors de sa ratification par le Canada en 2010.

L'industrie maritime au Canada et aux États-Unis est toujours prête à concevoir une solution adaptée à la situation sur les Grands Lacs pour réglementer les rejets d'eaux de ballast et d'autres questions, mais pour aboutir à des résultats durables, il faudra du leadership ainsi que la collaboration entre l'industrie, tous les ordres de gouvernement et la communauté scientifique, de même qu'à l'échelle internationale.

Malgré les obstacles à surmonter, nous n'avons jamais été aussi déterminés à trouver des solutions, comme en témoignent le nouveau matériel installé à bord des navires, la modernisation de l'équipement dans la Voie maritime du Saint-Laurent et la mise en place de nouvelles stratégies commerciales compétitives dans les ports de notre pays.

L'innovation, le leadership et la collaboration seront cruciaux pour la prospérité soutenue de notre industrie. Le Canada doit se définir comme une nation maritime pour tirer profit des occasions offertes.

Il faut que l'industrie maritime continue d'accroître sa visibilité au sein de tous les gouvernements, internationaux, fédéraux et provinciaux, et qu'elle collabore à tous les niveaux afin que les politiques gouvernementales tiennent véritablement compte des avantages que peuvent procurer une économie et un environnement maritimes dynamiques. 

**Terence F. Bowles***President and CEO, St. Lawrence Seaway
Management Corporation**Président et chef de la direction,
Corporation de gestion de la Voie maritime
du Saint-Laurent*

La productivité essentielle pour l'avenir

Augmenter la productivité est un objectif essentiel pour toute entreprise qui souhaite assurer sa compétitivité. Et au sein du secteur des transports, les pressions de la concurrence augmentent chaque année. Qu'il s'agisse de trains plus longs avec leurs locomotives contrôlées par ordinateur ou d'ensembles routiers longs (un camion tirant deux remorques de 53 pieds), les moyens de transport concurrents améliorent sans cesse leur productivité et leur rapport coût-efficacité. Si le secteur maritime veut livrer une concurrence efficace au rail (étant entendu que les camions sont rarement en concurrence directe avec les navires), nous ne pouvons pas nous permettre de relâcher nos efforts dans la quête d'une plus grande productivité.

Les moyens d'augmenter la productivité supposent souvent l'adoption de nouvelles technologies et méthodes de travail. À la Voie maritime, des projets comme l'autopositionnement des navires et la commande des ponts à distance ont accru à la fois la sécurité et l'efficacité de notre travail.

Une autre innovation prometteuse qui a été raffinée et mise à l'essai dans les écluses ces dernières années est l'amarrage mains libres (AML). L'AML permet de se dispenser des fonctions associées à l'amarrage pour la grande majorité des navires empruntant une écluse, de sorte que le milieu de travail est plus productif et plus sûr. En outre, il réduit le nombre d'heures où des membres de l'équipage d'un navire doivent manipuler des amarres en transitant par les écluses de la Voie maritime, ce qui pourrait attirer davantage de navires dans la Voie maritime.

L'expérience acquise dans les essais de l'AML à l'écluse 7 du canal Welland a contribué à la mise au point d'un dispositif amélioré, dont nous croyons qu'il pourra servir dans 95 % des transits de navires. Nous prévoyons mettre le dispositif amélioré d'AML à l'essai dans une écluse de la région montréalaise au cours de la saison de navigation 2013.

La CGVMSL coopère aussi étroitement avec l'industrie maritime à l'adoption d'éléments qui augmenteront sa productivité. De concert avec des transporteurs, nous avons participé à la mise au point d'un système produisant des images en 3D du chenal de navigation à l'avant d'un navire. Un navire doté de l'équipement de ce système d'information sur le tirant d'eau (SIT) peut exploiter un tirant d'eau majoré

Meeting competitiveness challenges through enhanced productivity

Increasing productivity is an essential goal for any company wishing to remain competitive, and within the transportation sector, competitive pressures are mounting year by year.

From longer trains powered by computer-controlled locomotives, to Long Combination Vehicles (a truck pulling two 53 foot trailers) on our highways, competing modes are steadily advancing their productivity and cost efficiency. If the marine trade is to effectively compete with rail (acknowledging that trucks are rarely in direct competition with ships), we cannot afford to relent in our quest for greater productivity.

The means to increase productivity often entails the introduction of new technology and work methods. At the Seaway, projects such as vessel self-spotting and the operation of bridges by remote control operation have served to make our workplace both safer and more efficient.

Another promising innovation, which has been developed and tested in lock structures over the last several years, is a hands-free mooring (HFM) system. HFM provides the means of eliminating line handling duties for the vast majority of vessels transiting a lock, making the workplace both more productive and safer. A complementary benefit is a reduction in the number of hours that a vessel's crew members must tend lines while transiting Seaway locks, which may serve to attract more vessels into the Seaway.

The experience gained from testing HFM technology at Lock 7 in the Welland Canal has contributed to the development of an enhanced design, and we believe that this design will enable us to successfully process 95% of all vessel transits. We are planning to test this enhanced HFM technology at a lock in the Montreal region during the 2013 navigation season.

The SLSMC also works closely with the marine industry to introduce elements which make them more productive. In cooperation with carriers, we have contributed to the development of a 3D imaging system that provides a graphical representation of

d'autant que 3 pouces. Comme les plus grands navires empruntant les eaux de la Voie maritime peuvent transporter jusqu'à 140 tonnes de cargaison par pouce de tirant d'eau, cette importante innovation permet à chaque navire de transporter en toute sécurité jusqu'à 400 tonnes de marchandises de plus par transit sur la Voie maritime.

Les armateurs canadiens et internationaux dépensent des centaines de millions de dollars pour construire des laquiers d'avant-garde naviguant exclusivement dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime, ainsi que des navires océaniques assurant la liaison entre les ports de notre réseau et des ports outre-mer. Recourant aux plus récentes nouveautés en matière de machines et de forme de la coque, ces navires transportent davantage de marchandises par transit sur la Voie maritime, consomment jusqu'à 40 % de combustible en moins et exigent moins d'interventions humaines pour gérer les déplacements du navire. Lorsqu'ils sont dotés d'un dispositif de lavage des gaz d'échappement, ces navires peuvent aussi réduire leurs émissions de dioxyde de soufre jusqu'à raison de 97 %.

Je crois pouvoir dire sans craindre de me tromper que nous avons tout lieu d'être encouragés en examinant les progrès réalisés par l'ensemble de l'industrie maritime ces dernières années. Cela étant dit, nous devons persévérer car il n'y a pas de place à la complaisance dans l'industrie des transports d'aujourd'hui. **M**



Paul Beesley/Shiphotos

The St. Lawrence Seaway authorities have worked closely with carriers to enhance productivity on the North American maritime corridor.

Les autorités de la Voie maritime du Saint-Laurent ont collaboré étroitement avec les transporteurs pour accroître la productivité dans le corridor maritime nord-américain.

the navigation channel lying ahead of a vessel.

A vessel with the 3D Draft Information System (DIS) equipment on board can increase its draft by up to three inches.

Given that the largest vessels plying Seaway waters can carry up to 140 tonnes of cargo per inch of allowable draft, this breakthrough innovation provides each vessel with a potential of safely carrying up to 400 tonnes of additional cargo per Seaway transit.

Canadian and international shipowners are spending hundreds of millions of dollars to build state-of-the-art lakers that move exclusively within the Great Lakes / Seaway System, and so-called "salties" that travel between ports in our system and ports overseas.

Employing the latest engine technology and hull designs, these ships move more cargo per Seaway transit, gain up to 40% in fuel efficiency, and require fewer hands to keep the vessel moving. When equipped with flue gas scrubbers, these ships will also have the means of reducing their sulphur oxide emissions by 97 per cent.

I think I can say with confidence that we have reason to be encouraged when we survey the progress the marine industry, as a whole, has made in recent years. That being said, we must press on, as complacency is not an option in today's transportation industry. **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 selfloaders, including slew, luffing, tensioning and tunnel systems
- Specialists in rebuilding hydraulic cylinders, pumps/motors and valves - Meeting Lloyd's, ABS and Transport Canada approvals
- Fully insured and equipped to provide on-board service

**Dilts Piston
Hydraulics Inc.**

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

Serving the Hydraulic needs of the Marine industry since 1988

**SIMULATOR TRAINING
IMPROVES ICE NAVIGATION SKILLS
– BENEFIT FROM BEST PRACTICE!**



KONGSBERG

MARITIME & OFFSHORE SIMULATORS

Kongsberg provides simulator solutions that maximize performance in a range of operations at sea. Our simulator solutions are based on unrivalled experience with real systems to provide you with the highest degree of realism in use and appearance.

You get the ability to train your students or crew to act with precision and certainty in difficult conditions. You can train on day-to-day challenges as well as emergency and critical operations, helping to increase knowledge, safety and efficiency at sea. With Kongsberg simulators, you will benefit from best practice learnt by training on operations over and over again until you get **THE FULL PICTURE!**

www.km.kongsberg.com

Ship's Bridge Simulators
ECDIS, Radar & ARPA Simulators
Offshore Vessel Simulators
Anchor Handling Simulators
Dynamic Positioning Simulators
Engine Room Simulators
Cargo & Ballast Handling Simulators
Crane & Winch Simulators
Communication (CMDSS) Simulators
VTS Simulators

The Great Lakes/St. Lawrence Seaway System

Le réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent



Leo Ryan & Brent Kinnaird

Dans un environnement économique mondial encore fragile, la Voie maritime du Saint-Laurent fait relativement bien avec une croissance du trafic toujours soutenue. Après une saison de navigation 2012 fructueuse pour la plupart des utilisateurs, on envisage 2013 avec un optimisme prudent.

Les céréales et le minerai de fer sont traditionnellement les principaux moteurs d'activité sur la Voie maritime, mais les exportations de charbon et les cargaisons spéciales tiennent une place de plus en plus grande.

Pour les transporteurs, trouver des marchés de niche pour générer des charges de retour constitue

In a persistently-fragile global economic environment, the St. Lawrence Seaway is faring comparatively well as the trend of moderate, steady traffic growth continues. Following a fruitful 2012 navigation season for many Seaway users, cautious optimism prevails into 2013.

Traditionally, the flows of grain and iron ore are the main drivers of the waterway, with export coal now providing increased opportunities along with project cargo.

For carriers, identifying niche markets to leverage backhaul has for years represented a primary challenge. This has been amply recognized by Sea-



Seaway cargo maintains steady growth pattern

Croissance soutenue du fret sur la Voie maritime

A bulk vessel approaches Port Weller along Lake Ontario on the northeastern end the Welland Canal.

Un vraquier arrive à Port Weller sur lac Ontario à l'extrémité nord-est du canal Welland.

depuis des années un grand défi. Les dirigeants de la Voie maritime en sont très conscients, d'où les mesures d'encouragement qu'ils ont instaurées pour attirer de nouveaux clients.

En résumant les plus récentes tendances en matière de trafic, Wayne Smith, premier vice-président, Secteur commercial, Algoma Central Corporation, a relevé l'activité croissante du côté des navires-citernes et la montée de la demande des aciéries à cause de l'amélioration des ventes d'automobiles dans la région des Grands Lacs. La flotte a aussi été beaucoup utilisée en 2012, sauf pendant une courte période coïncidant avec l'interruption des activités de l'usine Sifto pendant l'été. Les volumes de céréales sont

way officials as incentives are introduced to stimulate new business.

In summing up the latest traffic trends, Wayne Smith, Senior VP Commercial of Algoma Central Corporation, noted rising activity in tanker business and growing demand from steel companies due to improving auto sales in the Great Lakes region. Fleet utilization in 2012 was also strong except for a brief period during the shutdown in the summer of the Sifto salt operations. Grain volumes have been "similar to recent years."

Paul Pathy, co-CEO of Fednav Ltd., largest ocean-going user of the Seaway, reported that "2012 was a



Paul Bessley

*BBC Chartering's **BBC Rhine** calls is seen regularly on the Great Lakes/St. Lawrence waterway transporting project cargo and heavy equipment..*

Le **BBC Rhine** de BBC Chartering vient régulièrement sur la voie de navigation des Grands Lacs–Saint-Laurent pour transporter des cargaisons spéciales et du matériel lourd.

«comparables à ceux des années récentes».

En dépit d'un marché de l'acier et de la construction plus calme, la flotte de la Canada Steamship Lines a été très active pendant toute la saison de navigation 2012, a déclaré Dan McCarthy, vice-président, Marketing et service à la clientèle.

«Même si les niveaux d'eau dans les lacs Michigan et Huron n'ont jamais été aussi bas, il n'y a pas eu d'interruption de service importante pour les navires de CSL», a indiqué M. McCarthy, et il a ajouté: «En fait, le corridor des Grands Lacs est demeuré l'itinéraire le plus fiable et le plus prévisible pour les exportations de minerai, de charbon et de produits agricoles qui sont transbordés sur des navires océaniques dans divers ports du Saint-Laurent.»

M. McCarthy a aussi souligné que l'arrivée en 2012 du premier de quatre navires neufs de la classe Trillium (le **Baie St. Paul**) et l'entrée en poste d'une nouvelle équipe de direction conduite par le président Louis Martel marquaient le début d'une nouvelle ère pour la Canada Steamship Lines.

Selon Paul Pathy, président et codirecteur général de Fednav, plus important transporteur océanique de la Voie maritime: «L'année 2012 a été une bonne année pour FALLine, grâce à de bonnes cargaisons entrantes d'acier. La situation était plus difficile du côté des cargaisons de céréales sortantes à cause de l'irrégularité de l'offre – influencée notamment par la sécheresse dans le Midwest ainsi que par les fluctuations de l'offre et de la demande sur les marchés mondiaux.»

Les prévisions des grandes banques concernant les tendances internationales majeures sont de bons indicateurs des mouvements des marchandises et de l'activité industrielle connexe.

good year for FALLine, thanks to solid inbound steel shipments. Outbound grain was a challenge in light of erratic supply – with such factors as the drought in the U.S. Midwest and supply and demand patterns on global markets.”

Despite a less robust market in the steel and construction industries, the Canada Steamship Lines fleet was actively deployed throughout the 2012 navigation season, said Dan McCarthy, Vice-President, Marketing and Customer Service.

“Although water levels in Lakes Michigan and Huron reached record lows, CSL vessels experienced no major service disruptions,” Mr. McCarthy said, adding: “In fact, the Great Lakes corridor for exports continued to be the most reliable and predictable routing for ore, coal and agricultural products, which are transloaded onto ocean vessels at various ports along the St. Lawrence.”

Mr. McCarthy also stressed that “with the arrival of the first of four new Trillium Class vessels (the **MV Baie St. Paul**) and the introduction of a new leadership team led by President Louis Martel, 2012 marked the beginning of a new era for Canada Steamship Lines.”

Big banks forecasting major international trends provide pulse points for commodity movements and related industrial activity.

Vice President and Deputy Chief Economist with Scotiabank, Aron Gampel, noted several at the 8th Annual Highway H₂O Conference last November in Toronto. “We’re experiencing a period where banks around the world are no longer lending money with



EXPORT

FEDNAV | Partenaire d'affaires
Business Partner



www.fednav.com



FEDNAV



Paul Beesley

The 32,713-DWT MV Pineglen is one of the eight bulk carriers in the Canada Steamship Lines fleet engaged in the Great Lakes\Seaway trades.

Le **MV Pineglen** de 32 713 TPL est l'un des huit vraquiers de la flotte de la Canada Steamship Lines qui sont actifs sur le réseau Voie maritime-Grands Lacs.

Le vice-président et économiste en chef délégué de la Banque Scotia, Aron Gampel, en a cité plusieurs à la 8^e Conférence annuelle Autoroute H₂O en novembre dernier à Toronto. «Nous sommes dans une période où les banques du monde ne prêtent plus l'argent aussi facilement», a-t-il déclaré.

Évoquant les conflits géopolitiques, M. Gampel a souligné que les effets des forces planétaires se propagent au Canada. «Le marché de l'habitation montre des signes d'essoufflement.» Cela peut diminuer la demande de matériaux de construction et d'autres fournitures industrielles.

Selon M. Gampel, les indicateurs semblent plus favorables en Chine où les exportations augmentent, ce qui injecte des investissements en Asie.

Toutefois, comme les liens commerciaux du réseau de la Voie maritime sont beaucoup plus étroits avec le continent européen, les tendances récessionnaires qui s'y amplifient, plombant le transport de marchandises et les marchés financiers, ne sont pas de bonnes nouvelles. Elles forceront inévitablement les pays qui dépendent beaucoup du commerce avec l'Europe à apporter des ajustements.

Les données statistiques publiées pour la période du 22 mars au 31 octobre 2012 montrent que le volume cumulatif total de marchandises transitant par la Voie maritime a augmenté de 1,4 % pour atteindre 29,5 millions de tonnes. Parmi les marchandises principales, les céréales étaient en légère baisse (5,9 millions de tonnes), tandis que le charbon et le minerai de fer avaient beaucoup augmenté par rapport à 2011 (3,7 et 8,4 millions de tonnes respectivement).

La situation était analogue pour les marchandises générales (1,56 million de tonnes) grâce notamment à une augmentation de 9 % des pièces d'éoliennes, des machines et autres colis lourds.

the same ease," he said.

Citing geopolitical conflicts, Mr. Gampel pointed out that global forces continue to ripple through Canada. "The housing market is coming under some stress points." This may weaken demand for construction materials and other industrial supplies.

Mr. Gampel says indicators are showing better numbers in China as Chinese exports climb, injecting investment in Asia.

But as the Seaway System trade links are heavily tied to the European continent, it is not good news that a recessionary tendency is deepening there, impacting on commodity and financial market movements. This will undoubtedly force adjustments among countries that rely on European trade.

Statistics released for the period from March 22 to October 31, 2012 showed total cumulative Seaway cargo volume up by 1.4% at 29.5 million tonnes. Among staple cargoes, grain was marginally down at 5.9 million tonnes while coal and iron ore were showing brisk growth over 2011 at respectively 3.7 million tonnes and 8,4 million tonnes.

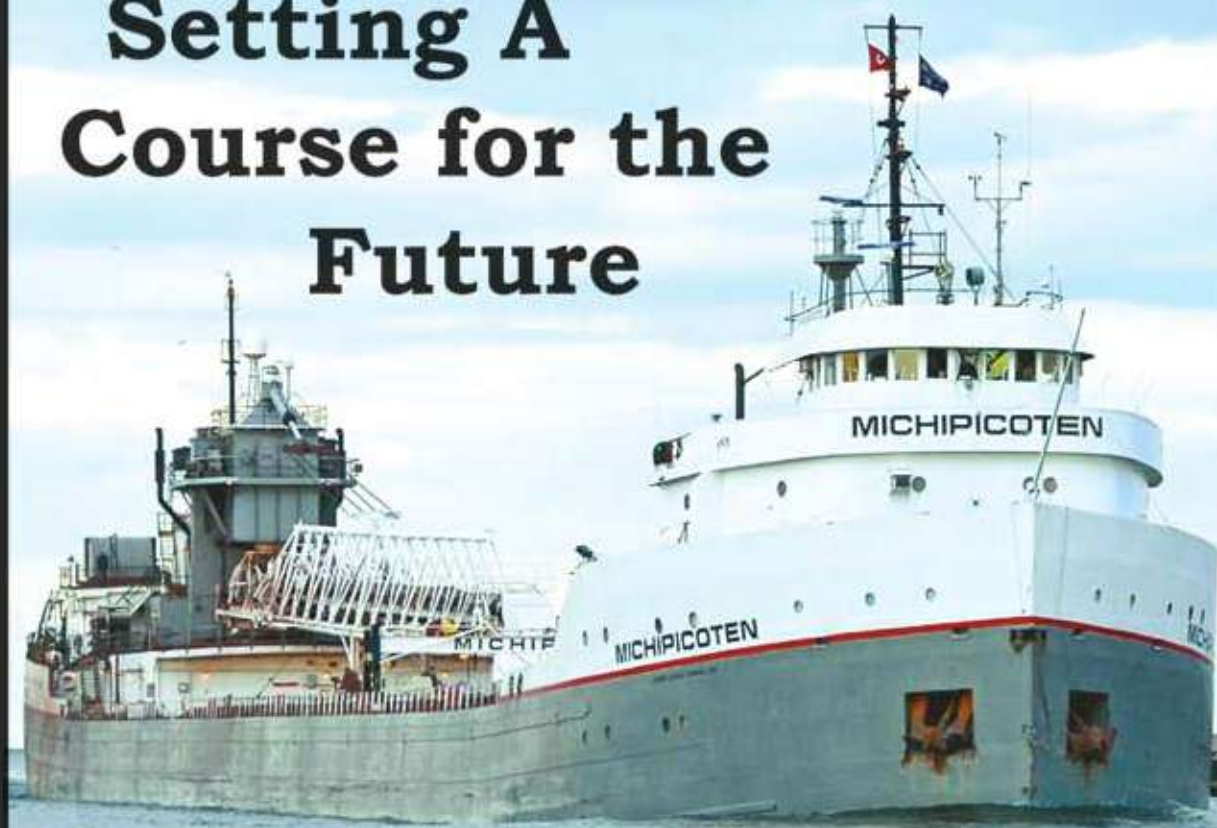
So was general cargo, at 1.56 million tonnes, thanks notably to a 9% increase in wind energy components, machinery and other heavy lift cargoes.

Although liquid bulk was down in the period to 2.5 million tonnes from just over 3 million tonnes, volume remains above 2010, and there is optimism among industry observers on the 2013 outlook.

Interviewed by Maritime Magazine, Bruce Hodgson, Director of Market Development of the



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 SO_x emissions
- 33% reduction in NO_x 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



Grain cargoes are carried frequently by vessels in the fleet of Fednav Ltd., largest ocean-going user of the St. Lawrence Seaway.

Les navires de Fednav, le plus important transporteur océanique de la Voie maritime du Saint-Laurent, transportent souvent des cargaisons de céréales.



David Wiener

Le vrac liquide a diminué dans la période – 2,5 millions de tonnes contre un peu plus de 3 millions de tonnes l'année précédente – mais le volume est resté supérieur à celui de 2010 et les observateurs sont optimistes pour 2013.

Interviewé par le *Maritime Magazine*, Bruce Hodgson, directeur du Développement des marchés à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, disait espérer que le total saisonnier pour 2012 atteindrait environ 38,08 millions de tonnes contre 37,5 millions en 2011.

«Les céréales et le minerai de fer vont rester stables tandis que les exportations de charbon vers l'Europe continueront d'augmenter», a-t-il déclaré.

Pour le seul mois d'octobre, le fret sur la Voie maritime a augmenté de près de 10 %, à 4,4 millions de tonnes, grâce surtout à une flambée de 39 % des expéditions de céréales des producteurs agricoles des Prairies et de l'Ontario vers les marchés intérieurs ainsi que vers les marchés d'exportation d'Europe et du Moyen-Orient.

Le démantèlement du monopole de la Commission canadienne du blé au milieu de l'année dernière a forcé la transition de l'ancien système de guichet unique à un marché ouvert. Les cultures sont de plus en plus diversifiées car la demande évolue. Les débouchés historiques des producteurs canadiens pour leurs céréales ont radicalement changé et cela a eu une incidence sur la logistique.

À cet égard, Mark Hemmes, président de Quorum Corporation, conseille de surveiller les flux de céréales vers la côte Ouest.

Les nouveaux incitatifs commerciaux mis en place par la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent continuent d'attirer de nouvelles cargaisons. «La rétention de cette nouvelle clientèle est désormais notre priorité», a déclaré M. Hodgson. «Cela témoignera véritablement du succès de nos efforts des dernières années.»

Selon M. Hodgson, 2,4 millions de tonnes de marchandises ayant généré des revenus de 3,6 millions de dollars résultent directement des programmes d'encouragement.

Évaluant les tendances mondiales, M^{me} Hilary Goldenberg, présidente de Thunder Bay Terminals, a souligné que la demande de charbon augmentait en Europe et en Asie et diminuait en Amérique du Nord, probablement à cause de l'utilisation accrue du gaz naturel. En fait, la consommation de charbon pour la production d'énergie a chuté de 60 % à 32 % au Canada et aux États-Unis.

De nouvelles perspectives pour le vrac liquide

Dans le marché du brut, le vieux paradigme, c'était que les principales régions productrices étaient la côte du golfe du Mexique et les sables bitumineux de l'Ouest canadien. Le gros du transport se faisait par pipeline, les produits raffinés

St. Lawrence Seaway Management Corporation, expected the final tally for the 2012 navigation season to come in around 38.08 million tonnes versus 37.5 million tonnes in 2011.

“Both grain and iron ore will remain stable while coal exports to Europe continue to rise,” he said.

For the month of October alone, Seaway cargo surged by nearly 10% to 4.4 million tonnes – the chief factor being a 39% spike in Canadian grain shipments from Prairie and Ontario farmers for domestic markets and exports to Europe and the Middle East.

The dissolution of the Canadian Wheat Board monopoly mid-way through last year saw the transitioning to open market from the former single desk system. Crops are being further diversified as markets demand changes. Grain markets where Canadian producers have historically sold into have dramatically changed and impacted logistics.

In this regard, Mark Hemmes, President of Quorum Corporation suggests keeping watch over the flow of grain to the west coast.

New business incentives in launched by the St. Lawrence Seaway Management Corporation continue to attract new cargo. “Retention of this new business is now our focus,” said Mr. Hodgson. “This will really indicate the success of our efforts of the last few years.”

Hodgson pointed out that 2.4 million tonnes of cargo have resulted directly from the incentive programs, generating \$3.6 million in revenues.

Assessing global trends, Hilary Goldenberg, President of Thunder Bay Terminals, highlights mounting demand for coal in Europe and Asia while North America's diminishing coal demand can be attributed to the rise in use of natural gas. In fact, coal utilization for power generation has dropped from 60% to 32% in Canada and the United States.

New liquid bulk horizons

In the crude oil market, the old paradigm was the Gulf Coast and the tar sands of Western Canada were major producing regions. Volume movements were predominantly by pipeline with flows of refined product up from Gulf to Minnesota plus

1,600 kilometers closer inland
1,527 meters of berth space
60 hectares of terminal operations
9 high-speed Gantry Cranes
Modern fleet of container handling equipment
Linked to all major rail & truck routes
Environmentally friendly
Secure
Cost-competitive lift rates
Certified ISO 14001



Montreal Gateway Terminals Partnership
Société Terminaux Montréal Gateway

STRATEGIC LOCATION
COST EFFICIENT
RAPID TURNAROUND
YEAR-ROUND OPERATION



MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP

305, rue Curatteau
Montreal (Quebec)
Canada H1L 6R6
Tel: 514.257.3040
Fax: 514.257.3056
adm@mtrtml.com
www.mtrtml.com



Total commodity shipments via the St. Lawrence Seaway system's locks and channels showed overall growth in 2012.

Les expéditions totales de marchandises acheminées par les écluses et les canaux du réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent ont augmenté de façon générale en 2012.

circulant du golfe du Mexique vers le Minnesota au nord, et du nord du Canada vers le Midwest au sud.

Pour Richard (Hardy) Sawall, directeur de l'Expansion des secteurs d'activité, Crude Oil, chez U.S. Oil, les changements actuels dans la source, la circulation et le mode de transport auront des conséquences dans l'avenir. «Le nouveau paradigme, ce sont les carburants renouvelables du Haut-Midwest. De destination pour les produits énergétiques renouvelables, le Midwest devient source d'où le brut descendra vers le golfe du Mexique.»



CCVMSL

Northern Canada movements heading south to the US Midwest.

Richard (Hardy) Sawall, Director of Business Development, Crude Oil for U.S. Oil notes today's changes in source, flow and mode will impact the coming years for the sector. "The new paradigm is renewable fuels in the upper US Midwest. The Midwest shifts as a destination for renewable energy products to

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



Les chemins de fer sont généralement concurrentiels pour transporter le pétrole brut. Le train est historiquement le mode privilégié pour le l'éthanol (qui comble environ 10 % de la demande de carburant aux États-Unis) et il mise maintenant sur cette expertise pour transporter le brut. Toutefois, les embouteillages sur les voies ferrées et le manque de wagons commencent à compliquer le routage. La congestion ferroviaire à Chicago a forcé des changements au réseau qui retardent la livraison et augmentent les coûts dans la chaîne logistique.

Selon M. Sawall, la Voie maritime offre un corridor de premier choix à un emplacement stratégique pour le Midwest et le mode maritime est bien placé pour aller chercher une partie de la clientèle. Les navires offrent des opérations de chargement et déchargement efficaces et les prix du transport maritime des cargaisons de brut sont concurrentiels avec ceux des ports du golfe du Mexique.

M. Sawall réfute aussi l'argument voulant que le mode maritime souffre de certaines lacunes: infrastructures limitées pour le fret liquide dans les ports de la Voie maritime et installations inactives depuis le début du transport par pipeline il y a quelques décennies. Il évoque aussi le problème de la disponibilité régulière de navires pour contrecarrer les restrictions imposées par la Jones Act des États-Unis, qui limite les transporteurs pouvant assurer la prise en charge. Et il ne faut pas oublier non plus la nécessité de prévoir les conditions météorologiques et de s'organiser pour les mois de fermeture de la Voie maritime en hiver. **M**

a source with crude oil moving south to the Gulf Coast."

Rail lines have generally been cost competitive as a mode for moving crude oil. Rail has historically been the mode of choice for ethanol (ethanol comprises approximately 10% of US fuel demand) and is now parlaying that expertise into the crude oil sector. However, rail bottlenecks and lack of car availability have begun to alter routing. Rail congestion in Chicago has necessitated line changes which add time and cost to the logistics chain.

According to Mr. Sawall, the Seaway offers a primary corridor in and around the market capacity in the US Midwest, and marine is well positioned to capture some of this business. Vessels offer efficient load and unload operations, and waterborne cargo movements of crude oil are competitive on price versus Gulf ports.

Mr. Sawall also counters the argument backing marine with some challenges: limited liquid cargo infrastructure at Seaway ports and dormant facilities since the advent of pipeline movements over past few decades. He further notes the issue of securing of regular vessel availability to counter U.S. Jones Act limitations on what carriers can handle the movements. And finally, there's the task of anticipating weather and planning for the winter months during which the Seaway is closed. **M**



DNV is a global provider of services for managing risk, helping maritime customers to safely & responsibly improve their business performance. Our purpose is Safeguarding Life, Property & the Environment.

Classification * Certification * Statutory Services * Maritime Advisory

Det Norske Veritas (Canada) Ltd.

DNV Halifax halifax@dnv.com

DNV Montreal montreal@dnv.com

DNV St. John's St.Johns@dnv.com

DNV Vancouver vancouver@dnv.com

DNV Ottawa Ottawa@dnv.com

www.dnv.com



MANAGING RISK



Cargo shipping activity remains brisk during the winter months at the Port of Sept-Îles, with iron ore volumes continuing to increase.

Le transport de fret ne ralentit guère pendant l'hiver au Port de Sept-Îles, où les volumes de minerai de fer continuent d'augmenter.

Les ports canadiens tirent leur épingle du jeu malgré la stagnation économique

Canadian ports riding above sluggish economic growth

Leo Ryan

Les temps sont difficiles pour les ports canadiens du vaste réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent qui veulent conserver ou élargir leurs marchés.

De façon générale cependant, le fret a poursuivi sa courbe ascendante malgré une conjoncture mondiale complexe caractérisée par une croissance économique chancelante au Canada et aux États-Unis, une récurrence des conditions récessionnaires dans certaines parties de l'Europe occidentale et une demande asiatique amoindrie, quoique encore solide. Parmi tous

For the Canadian ports situated within the vast Great Lakes/St. Lawrence System, these are challenging times to maintain or expand markets.

But, generally speaking, an upward cargo trend prevailed despite a complex global environment marked by sluggish economic growth in Canada and the United States, revived recessionary conditions in parts of Western Europe, and lower but still solid demand in Asia. Among all ports in the region, Québec stood out as the gateway enjoying the strongest gains

les ports de la région, c'est celui de Québec qui a fait les gains les plus importants et il se dirigeait vers des résultats records.

À Hamilton, plus grand port canadien des Grands Lacs, le volume de trafic cumulatif à la fin de novembre atteignait les 8,9 millions de tonnes, mieux que le total de l'année précédente pour la même période.

«Nous déployons activement une stratégie de diversification des cargaisons qui privilégie les marchandises à valeur élevée», a commenté Bruce Wood, PDG de l'Administration portuaire de Hamilton. «Tout indique que cette stratégie va rapporter en 2012, ce qui va nous éviter de souffrir de la faiblesse du secteur de l'acier en particulier.»

Selon M. Wood, une priorité en 2013 sera d'affermir le rôle du Port comme pivot multimodal du sud de l'Ontario grâce à des investissements dans l'infrastructure ferroviaire et la connectivité marine-rail.

L'activité a été intense dans les secteurs des produits agricoles et des engrais à cause de l'expansion des installations de manutention des céréales de Richardson International et Parrish & Heimbecker et d'autres entreprises du secteur agroalimentaire qui ont généré des cargaisons.

Par exemple, les tonnages de soja et d'engrais liquide étaient en hausse de 50 % et de 27 % respectivement à la fin de novembre.

Des investissements d'Agrico et de Sylvite pour

on the way to a new record performance.

At Hamilton, Canada's largest port on the Great Lakes, the year-to-date traffic volume to the end of November was about 8.9 million tonnes, exceeding the year-earlier total for the same period.

“We have been aggressively pursuing a strategy of cargo diversification and focus on higher-value cargoes,” commented Bruce Wood, President and CEO of the Hamilton Port Authority. “2012 is shaping up to be a year where that strategy pays off – insulating us from ongoing weakness in the steel sector in particular.”

For 2013, Mr. Wood indicated that priority areas included further enhancing the port's role as a multimodal hub in southern Ontario by investing in rail infrastructure and marine-rail connectivity.

Agricultural commodities and fertilizers have been very active with the expansions at grain-handling facilities operated by Richardson International and Parrish & Heimbecker as well as other agri-food related enterprises driving tonnage.

For example, soybean and liquid fertilizer tonnages to the end of November were up respectively by 50% and 27%.

New capacity investments by Agrico and Sylvite will further boost fertilizer tonnages. The agri-food sector has, in recent years, emerged as a \$1.3 billion industry in Hamilton.



The Port of Toronto is looking forward to continued growth in bulk tonnages and project cargo in 2013.

Le Port de Toronto mise sur une croissance soutenue des tonnages de vrac et des cargaisons spéciales en 2013.

accroître leur capacité de production vont aussi grossir les tonnages d'engrais. Le secteur de l'agroalimentaire est récemment devenu une industrie de 1,3 milliard de dollars à Hamilton.

L'emplacement stratégique du Port de Hamilton continue d'attirer les expéditeurs de marchandises générales. À l'automne 2012 seulement, le Port a manutentionné des pièces d'éoliennes, des citernes liquides et du matériel lourd.

Un fait saillant de l'automne a été l'expédition de quatre énormes tours de traitement fabriquées par Hooper Engineered Vessels International (HEVI), entreprise établie près du quai 26 du Port de Hamilton. Les tours ont été chargées à bord d'un navire transporteur de colis lourds, le **Stellaprima**, pour être livrées via le Port de Mobile en Alabama à une centrale électrique en construction au Mississippi.

À l'extrémité du lac Supérieur, le Port de Thunder Bay se dirigeait vers une augmentation des tonnages de fret alors que la saison 2012 tirait à sa fin. Dans la période terminée à la fin d'octobre, le fret total atteignait les 5,8 millions de tonnes, contre 5,6 millions de tonnes l'année précédente, et 302 navires avaient fait escale dans le port (290 en 2011).

Shippers of general cargo continue to respond to the strategic location of the Port of Hamilton. The autumn of 2012 alone witnessed shipments of windmill components, liquid tanks and heavy equipment.

A highlight of fall project cargo activity involved four enormous process towers manufactured by Hooper Engineered Vessels International (HEVI), situated at Pier 26 of the Port of Hamilton. They were loaded aboard a heavy lift ship, the **Stellaprima**, destined for delivery via the Port of Mobile, Alabama to a Mississippi power plant under construction.

At the tip of Lake Superior, the Port of Thunder Bay was heading for an increase in cargo volume as 2012 was winding down. In the period to end October, total cargo amounted to 5.8 million tonnes versus the year-earlier 5.6 million tonnes. And 302 vessels had called compared with 290.

Grain, potash and liquid bulk were up. But especially noteworthy was general cargo up by 50%, thanks to strong project cargo activity and shipments of wind turbines.

A big addition to the port has been the new mobile harbor crane that has markedly enhanced cargo-lifting capacity since last summer.



Grain volumes are holding steady at the Port of Thunder Bay whose future has also been bolstered by the addition of a mobile harbor crane offering enhanced cargo-lifting capacity.

Les volumes de céréales restent stables au Port de Thunder Bay dont la capacité de manutention a été améliorée par l'ajout d'une grue portuaire mobile.



Tie your business to the world

If the success of your business is tied to the rest of the world, the Port of Montreal can take you there. From reducing transit time between the American Midwest and Europe to offering alternative routes to global markets, the Port of Montreal is the connection you need.



Port of Montreal
Port de Montréal

www.port-montreal.com

A big highlight for the Port of Hamilton in 2012 was the project cargo handling of four enormous, locally-manufactured process towers destined for a Mississippi power plant.

Un fait saillant de 2012 au Port de Hamilton fut la manutention de quatre énormes tours fabriquées localement pour une centrale électrique du Mississippi.

Les volumes de céréales, de potasse et de vrac liquide étaient en hausse. Mais plus remarquable encore, les marchandises générales avaient augmenté de 50 % grâce à une activité intense du côté des cargaisons spéciales et à l'expédition de turbines éoliennes.

Une importante addition a été la nouvelle grue portuaire mobile qui accroît de beaucoup la capacité de manutention depuis l'été dernier.

«Nous avons souvent des appels de transporteurs spécialisés et nous recommandons à être sollicités pour des projets reliés aux sables bitumineux après une période plus calme dans ce secteur», a déclaré Tim Heney, PDG de l'Administration portuaire de Thunder Bay.

Selon M. Heney, le démantèlement l'été dernier du système de guichet unique de la Commission canadienne du blé n'a pas eu d'impact négatif appréciable sur les tonnages de céréales. Les négociants continuent de diriger leurs céréales vers les installations de Thunder Bay.

Au Port de Windsor, par où ont transité 4,7 millions de tonnes en 2011, le PDG, David Cree, a déclaré que 2012 s'annonçait comme l'une des meilleures années dans l'histoire de l'Administration portuaire.

«La construction de la nouvelle Rt. Hon. Herb Gray Parkway reliant directement la route 401 au nouveau pont international (qui doit être construit entre Windsor et Detroit) a débuté pour de bon au début de 2012. Comme cela était prévu, il s'en est suivi une augmentation très importante du transport de granulats de construction. Fin octobre, les expéditions cumulatives par le port avaient augmenté de près de 25 %. On s'attendait à ce que cette tendance se maintienne pendant le reste de l'année et que le fret total manutentionné pendant la saison approche des niveaux records.»

Le Port de Toronto, par où ont transité quelque 1,8 million de tonnes en 2011, a eu une année occupée en 2012, surtout pour le vrac: les volumes de sucre ont augmenté de près de 20 %.

Selon les dirigeants de l'Administration portuaire de



APH

“We are getting regular calls from the specialized project carriers and are now receiving inquiries on oilsands-related projects after a lull in this area,” said Tim Heney, President and CEO of the Thunder Bay Port Authority.

He also noted that there had been no significant negative impact on grain tonnage since last summer's dismantling of the single-desk marketing system of the Canadian Wheat Board. The grain trading firms, he said, were continuing to direct business to Thunder Bay facilities.

At the Port of Windsor, which handled 4.7 million tonnes in 2011, David Cree, President and CEO, affirmed that “2012 is shaping up as one of the best years in the history of the Windsor Port Authority.”

“Construction started in earnest in early 2012,” he noted, “on the new Rt. Hon. Herb Gray Parkway which will link Highway 401 directly to the new international bridge (planned) between Windsor and Detroit. As projected, this has resulted in a very signifi-



Any Cargo. Your Destination.

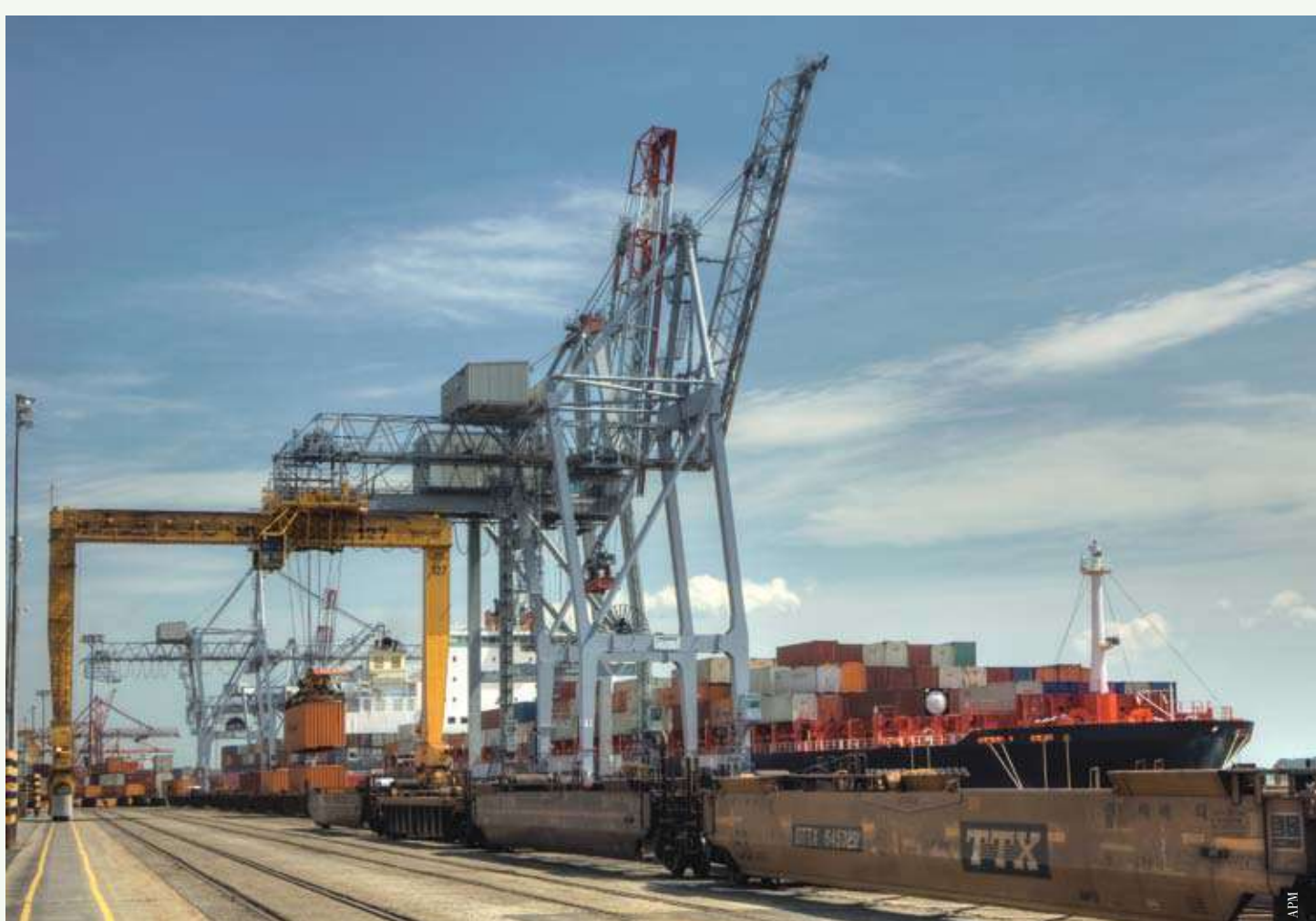


Innovative Marine Solutions

McKeil Marine is the reliable tug and barge company that specializes in customized cargo shipping throughout the Great Lakes, St. Lawrence Seaway and the Arctic. With over 55 years of providing innovative marine solutions, you can trust McKeil Marine to move any cargo to your destination.

1.800.454. 4780 • www.mckeil.com





Container traffic remains at a high level at the Port of Montreal despite volatile economic conditions in Europe.

Le trafic conteneurisé reste très élevé au Port de Montréal malgré la conjoncture économique incertaine en Europe.

Toronto, «en 2012, les tonnages de vrac ont été équivalents à ceux de 2011 et se rapprochent des niveaux d'avant la récession. Le Port prévoit que les tonnages de vrac vont continuer d'augmenter en 2013».

Le Port espère manutentionner des cargaisons spéciales de grande valeur en 2013.

Il y a aussi eu croissance dans le secteur de l'entreposage grâce à la proximité du cœur de la métropole du Canada, à des projets de construction majeurs et aux grandes routes qui relient Toronto à la région de Hamilton.

Le Port d'Oshawa a eu une bonne année en 2012. Selon les données préliminaires, 55 navires y ont fait escale dans les 11 premiers mois de l'année, y compris plusieurs navires transportant des cargaisons spéciales. Trois cent quatre-vingt quinze mille tonnes de fret avaient transité par Oshawa à la fin de novembre, plus de 50 % de mieux que pendant la même période de 2011. Le transport de barres d'armature métalliques pour des projets immobiliers dans le Grand Toronto a particulièrement contribué à cette augmentation.

L'année 2012 fut une année historique pour Oshawa: dernière commission portuaire du Canada, le Port est devenu une administration portuaire canadienne en février. Les projets d'expansion comprennent le prolongement du quai Est pour permettre l'accostage d'un navire supplémentaire des dimensions maximales autorisées dans la

cant increase in construction aggregates moved into the port . By the end of October, year-to-date shipments had increased by almost 25%. This trend was expected to continue for the remainder of the year and total cargo projections for this season are therefore forecast to approach record levels."

The Port of Toronto, which handled some 1.8 million tonnes in 2011, reported a busy year moving bulk cargo in 2012, with sugar traffic rising by nearly 20%.

Officials of the Toronto Port Authority pointed out that the "bulk cargo tonnage in 2012 was on par with 2011 and bulk cargo numbers are starting to rebound to pre-recession levels. The Port is projecting continued growth of bulk cargo tonnages in 2013."

The port is looking forward to moving high-value project cargo in 2013.

There has also been growth in the warehousing sector of business bolstered by the proximity to the downtown core of Canada's largest city, major construction projects and the major highways connecting Toronto to the Hamilton area.

The Port of Oshawa had a strong year in 2012, with preliminary data showing 55 ships calling at the port in the period to early December, including several vessels carrying project cargo. Year-to-end November total shipments through Oshawa attained 395,000 tonnes – up more than 50% over the same period in

Southern Ontario's GATEWAY to the WORLD



From anywhere in southern Ontario to anywhere in the world,
the Port of Hamilton delivers value, reliability and expertise in all types of cargo.
More than ever, companies are choosing the Port of Hamilton as their gateway to global markets.

Call us to find out what we can do for you.



HAMILTON
PORT • AUTHORITY
Administration Portuaire de Hamilton

Canada

www.hamiltonport.ca
905 525-4330 or 800 263-2131



Port de Québec

Bulk cargo volume at the St. Lawrence Stevedoring facilities in the Port of Québec surged by more than 30% in 2012.

Le volume de vrac a augmenté de plus de 30 % en 2012 aux installations d'Arrimage du Saint-Laurent dans le port de Québec.

Voie maritime. Le prolongement sera desservi par un nouvel embranchement ferroviaire du CN.

Les ports du Saint-Laurent

Après avoir établi un record de près de 29 millions de tonnes en 2011, le Port de Québec était en bonne voie de connaître en 2012 une autre année record avec un tonnage total des mouvements excédant pour la première fois les 30 millions de tonnes.

«Sans précédent, voilà le mot qui résume 2012 selon moi», déclare Mario Girard, Président-directeur général de l'Administration portuaire de Québec. «Nos opérateurs auront manutentionné durant la dernière année plus de 30 millions de tonnes de marchandises pour la première fois de toute l'histoire du Port de Québec. Du côté des croisiéristes, une saison record de plus de 155,000 visiteurs nous confirme l'intérêt sans cesse grandissant des croisiéristes pour Québec et l'ensemble du Saint-Laurent.»

Dans les 9 premiers mois de 2012, le trafic total a atteint 24,4 millions de tonnes contre 19,9 millions de tonnes l'année précédente. Considérable du côté du vrac sec (12,7 millions de tonnes contre 8,6 millions de tonnes), l'augmentation a été plus faible pour le vrac liquide (11,7 millions de tonnes). Pour le vrac sec, les principales composantes ont été les boulettes de minerai de fer, le charbon et les céréales.

«Nos volumes ont grimpé de plus de 30 %», a déclaré au *Maritime Magazine* Geoff Lamont, vice-président, Ventes et marketing chez Armateurs du Saint-Laurent. «Nous avons manutentionné 9 millions de tonnes en 2011 et 2012 sera une autre année record.»

Deux grands secteurs sont à l'origine de ces augmentations, a déclaré M. Lamont. En premier lieu, les exportations de boulettes de minerai de fer du Minnesota vers l'Asie. Et aussi les exportations de charbon du bassin de Powder River

2011. There was notably a big increase in imported steel reinforcing bars destined for real estate projects in the Greater Toronto Area.

This past year has been a historic one, with the last remaining Harbour Commission in Canada joining the ranks of Canada Port Authorities in February. Oshawa port expansion plans include an extension of the east wharf, providing for the docking of an additional full Seaway-size vessel. It will be served by a new CN rail spur.

St. Lawrence River ports

After setting a record of nearly 29 million tonnes in 2011, the Port of Quebec was on track for another record in 2012, with throughput surpassing 30 million tonnes for the first time.

“Without precedent – that’s how I would resume the performance of the Port of Québec in 2012,” stated Mario Girard, President and CEO of the Québec Port Authority. “During the past year, our operators handled more than 30 million tonnes of cargo for the first time in the history of the Port of Québec. In the cruise sector, a record season of more than 155,000 visitors confirms the continuing rising interest of cruise passengers for Québec and the whole St. Lawrence region.”

In the first nine months of 2012, total traffic stood at 24.4 million tonnes versus the year-earlier 19.9 million tonnes. Whereas dry bulk was up significantly at 12.7 million tonnes compared with 8.6 million tonnes, liquid bulk was up slightly at 11.7 million tonnes. In dry bulk, the leading items are iron ore pellets, coal and grain.

“Our volume has climbed by more than 30%,” said Geoff Lamont, Vice-President, Sales and Marketing of

UNE TAILLE UNIQUE

XXL

ONE SIZE FITS ALL

- ★ Terminal de vrac avec service complet // *Full service bulk terminal*
- ★ Services professionnels // *Professional services*
- ★ Situation géographique stratégique // *Strategic geographic location*
- ★ Port en eau profonde // *Deepwater port*
- ★ Navires de toutes dimensions // *All-size ships*
- ★ Accessible à l'année // *Accessible year round*
- ★ Installations multimodales // *Multi-modal facilities*



24/7

SERVICE COMPLET
FULL SERVICE
1 418 968-1231
portsi.com



Canada



PORT
SEPT-ÎLES

À L'AVANT-PLAN DU COURANT MONDIAL
A FORERUNNER ON THE TIDES OF CHANGE

vers l'Europe. Ces produits de base sont amenés à Québec à bord de laquiers puis transbordés sur de gros navires océaniques.

Pour le Port de Montréal, les données statistiques des trois premiers trimestres de 2012 montrent une légère diminution de 3,3 % du fret total (20,5 millions de tonnes contre 21,2 millions de tonnes pour la même période en 2011). Les cargaisons conteneurisées étaient en baisse de 5,5 %, à 8,9 millions de tonnes.

Au moment de mettre sous presse le présent numéro de *Maritime Magazine*, les données statistiques préliminaires pour l'ensemble de l'année indiquaient que le Port de Montréal avait presque égalé ses résultats records de 2011, et cela en dépit de l'essoufflement de l'économie dans bien des pays occidentaux et d'une conjoncture mondiale moins favorable. Le fret total a diminué légèrement à 28,4 millions de tonnes après un sommet de 28,5 millions de tonnes en 2011. La baisse de 3,4 % du tonnage conteneurisé a été compensée par une forte augmentation des cargaisons de céréales.

«Dans les circonstances, nous pouvons certainement dire que nous avons très bien fait», a commenté M^{me} Sylvie Vachon, présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Montréal.

Par ailleurs, deux projets qui profitent de l'appui financier du gouvernement fédéral sont en cours de réalisation pour augmenter de 12,5 % la capacité de manutention à Montréal afin de la porter à 1,8 million de conteneurs EVP en 2014.

Sur la Côte-Nord, le Port de Sept-Îles sur le Saint-Laurent a enregistré en 2011 ses meilleurs résultats en 30 ans avec près de 26 millions de tonnes et la tendance à la hausse s'est maintenue dans le secteur prédominant des expéditions de minerai de fer. Selon les estimations préliminaires, le trafic global devrait atteindre les 27 millions de tonnes en 2012.

Dans les trois premiers trimestres de 2012, 20,3 millions de tonnes de fret ont transité par Sept-Îles contre 18,8 millions de tonnes en 2011. L'augmentation n'a pas été aussi importante que prévu à cause de la baisse de la demande outre-mer de minerai de fer.

Pendant ce temps, les travaux se poursuivent selon l'échéancier pour la construction d'un nouveau quai multiusagers en eau profonde dans la baie de Sept-Îles. Dès 2014, ce quai devrait jouer un rôle capital pour l'expédition de minerai de fer en Asie et sur d'autres marchés du monde. Un contrat vient d'être signé pour l'achat de convoyeurs fabriqués en Chine.

Au Port de Trois-Rivières, l'année 2012 a été très comparable à 2011 et les résultats définitifs devraient voisiner les 3,3 millions de tonnes, selon Gaétan Boivin, PDG de l'Administration portuaire de Trois-Rivières. Le Port célébrait son 130^e anniversaire en 2012.

«Le vrac solide et le vrac liquide étaient en hausse et les marchandises générales, en baisse, à la fin de novembre», a déclaré M. Boivin. «Nous avons aussi manutentionné des cargaisons spéciales comme des pièces d'éoliennes.»

Dans la foulée du dévoilement, il y a quelques années, du plan stratégique Cap sur 2020, le Port étudie ses options pour les années à venir, notamment en vue d'améliorer la productivité et d'augmenter l'espace d'entreposage. 

St. Lawrence Stevedoring, told *Maritime Magazine*. "After handling 9 million tonnes in 2011, 2012 will be another record year."

Two main sectors have been driving this increased business, Mr. Lamont said. One is exports of iron ore pellets originating in Minnesota to Asia. The other is coal exports from the Powder River Basin to Europe. These commodities are brought to Québec by laker and then transshipped to large ocean-going vessels.

For its part, statistics for the first three quarters of 2012 showed total cargo at the Port of Montreal slipping by 3.3% to 20.5 million tonnes from 21.2 million tonnes in the same period of 2011. Containerized cargo in tonnage terms was down 5.5% at 8.9 million tonnes.

As this issue of *Maritime Magazine* was going to press, preliminary full-year statistics showed the Port of Montreal came very close to matching its record performance of 2011 in spite of economic slowdown in many western countries and weaker global trends. Total cargo fell marginally to 28.4 million tonnes from the record 28.5 million tonnes in 2011. A 3.4% drop in container tonnage was offset by a big spike in grain traffic.

"Under the circumstances, we can certainly say that we performed quite well," commented Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority.

Otherwise, two projects, with financial support from the federal government, are moving ahead to boost Montreal's container capacity by 12.5% to 1.8 million TEUs by 2014.

On the North Shore of the St. Lawrence River, the Port of Sept-Îles recorded its biggest volume in three decades in 2011 at nearly 26 million tonnes, and the upward trend continued in the predominantly iron ore shipments – with overall traffic in 2012 estimated at 27 million tonnes, according to preliminary estimates.

In the first three quarters of 2012, Sept-Îles cargo amounted to 20.3 million tonnes versus the year-earlier 18.8 million tonnes. This was not as substantial an increase as initially anticipated due to lower iron ore demand overseas.

Meanwhile, work is proceeding on schedule for the construction of a new multi-user deepwater dock in the Bay of Sept-Îles that, as of 2014, is slated to play a vital role in shipping iron ore to Asia and other global markets. A contract was recently signed for conveyors being build in China.

At the Port of Trois-Rivières, 2012 closely mirrored 2011, with final cargo figures expected to tally about 3.3 million tonnes, indicated Gaetan Boivin, President and CEO of the Trois-Rivières Port Authority. The port marked its 130th anniversary in 2012.

"Solid bulk and liquid bulk was up while general cargo was down at the end of November," Mr. Boivin said. "We also handled project cargo like wind energy components."

In the wake of the unveiling several years ago of the On Course for 2020 strategic plan, the port is reviewing options for the years ahead, including improving productivity and increasing warehousing space. 

PORT DE TROIS-RIVIÈRES

TROIS VOIES RAPIDES THREE FAST TRACKS



Connexions intermodales
fluides en tout temps.

Smooth intermodal connections
available at all times.

MON PORT D'ATTACHE
MY HOME PORT

www.porttr.com
819 378-2887



*CSL's **Baie St. Paul**, pictured here at Quebec City in the late fall on its maiden voyage from China to Montreal, was the first Trillium Class vessel to begin trading, during the last few weeks of the 2012 Seaway season.*

Le **Baie St. Paul**, que l'on voit ici à Québec à la fin de l'automne après son voyage inaugural de la Chine à Montréal, fut le premier bâtiment de la classe Trillium à entrer en service dans les toutes dernières semaines de la saison 2012 de la Voie maritime.

2013 s'annonce
comme une année historique

Le renouvellement de la flotte canadienne s'accélère

2013 shaping up
as historic year

Canadian fleet renewal accelerates pace

Leo Ryan

Les compagnies de navigation canadiennes qui font du transport sur le réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent vont de l'avant – et à toute vapeur – pour renouveler et augmenter leurs flottes en privilégiant l'économie de carburant et un rendement plus «vert» pour réduire une empreinte carbone déjà inférieure à celle des autres modes. Cela aura d'importantes répercussions qui se feront sentir dès 2013.

Le catalyseur de ce renouvellement de plus d'un milliard de dollars fut l'élimination par le gouvernement fédéral en octobre 2010 d'un droit controversé de 25 % qui frappait depuis longtemps les navires neufs construits à l'extérieur du Canada.

«Nous vivons une période vraiment emballante», a déclaré Robert Lewis-Manning, président de l'Association des armateurs canadiens, laquelle représente les compagnies maritimes canadiennes.

«Le transport maritime courte distance entre au Canada dans une ère qui offre des possibilités phénoménales, et il le doit au leadership dynamique et innovant de l'industrie ainsi qu'à un gouvernement fédéral qui a su favoriser l'investissement dans la flotte en éliminant un droit à l'importation

Canadian shipping lines engaged in the trades of the Great Lakes/St. Lawrence System are steaming ahead – big time – in renewing and expanding their fleets, with particular emphasis on greater fuel efficiency and enhanced 'green' performance to further reduce an already low carbon footprint compared with other modes. The biggest impact will begin to be felt in 2013.

The more than one billion dollar fleet renewal was kick-started by the federal government's scrapping in October 2010 of a controversial, longstanding 25% duty on new ships built outside Canada.

"These are exciting times, indeed," said Robert Lewis-Manning, President of the Canadian Shipowners Association, which represents the domestic shipping lines.

"Canadian shortsea shipping is entering a phenomenal period of opportunity - one that is the result of committed industry leadership focused on innovation and a federal government that provided the impetus for the marine industry to invest in a new

onéreux», a mentionné M. Lewis-Manning au *Maritime Magazine*.

«L'arrivée des navires des classes Equinox et Trillium montre que les transporteurs maritimes du Canada envisagent l'avenir avec optimisme et qu'ils veulent assurer le dynamisme des échanges nord-américains, augmenter l'efficacité des opérations et garantir un avenir durable où l'environnement sera dûment pris en compte», a-t-il déclaré.

Les technologies de pointe déployées sur les navires de la nouvelle génération permettront même aux transporteurs intérieurs et océaniques des Grands Lacs de surpasser les nouvelles normes environnementales qui entreront en vigueur en Amérique du Nord en 2015.

Le premier navire de la classe Trillium qui fera son apparition sur la voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent sera le **Baie St. Paul** de CSL. En octobre, à peine sorti d'un chantier naval chinois, le **Baie St. Paul** a appareillé pour Montréal où il est arrivé au début de décembre.

C'est l'un des quatre navires autodéchargeurs de la classe Trillium que CSL a commandés pour transporter du vrac sur les Grands Lacs à compter de 2013.

À noter que 2013 sera une étape historique pour CSL, qui célébrera son 100^e anniversaire en juin.

«Les navires de la classe Trillium établiront de nouvelles normes en matière d'efficacité opérationnelle et énergétique, de fiabilité et de protection de l'environnement», a déclaré le président de CSL, Louis Martel.

Outre leur coque plus aérodynamique, leur hélice de plus grand diamètre, leur revêtement antiallure

fleet with the removal of a significant import duty,” Mr. Lewis-Manning told *Maritime Magazine*.

“With the arrival of the Trillium and Equinox class of vessels, the Canadian industry illustrates its commitment and optimism for robust North America trade, new efficiencies in operations and a sustainable future that recognizes the environment in which it operates,” he added.

For the domestic and ocean-going Great Lakes carriers, the advanced technologies deployed on new generation vessels will allow them to even exceed new environmental standards coming into force in North America in 2015.

The first Trillium vessel that will be seen on the Great Lakes/St. Lawrence waterway will be the **Baie St. Paul** of Canada Steamship Lines. Following its completion in a Chinese shipyard, it set sail from China in October for Montreal, where it arrived in early December.

The Baie St. Paul is one of four Trillium Class, self-unloading vessels ordered by CSL for the Great Lakes bulk shipping trades, beginning in 2013.

Already, 2013 will mark a historic date for CSL – its 100th anniversary in June.

“The Trillium Class will set new standards in operational and energy efficiency, reliability and environmental protection,” said CSL President Louis Martel.

*Launched on Dec. 24 at the Nantong Mingde Heavy Industries shipyard, the **Algoma Equinox** is the first in a new series of Equinox Class vessels designed for service on the Great Lakes/St. Lawrence waterway. It is expected to commence operations during the 2013 navigation season.*

Lancé le 24 décembre au chantier maritime Nantong Mingde Heavy Industry, l'**Algoma Equinox** est le premier d'une nouvelle série de navires de la classe Equinox conçus pour naviguer sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent. Il devrait entrer en service dans la saison de navigation 2013.





Groupe Desgagnés

The Groupe Desgagnés has invested heavily in new vessels for its domestic and global shipping operations.

Le Groupe Desgagnés a investi massivement dans de nouveaux navires pour ses opérations au pays et à l'international.

et leur moteur principal certifié IMO Tier II plus efficace, les navires de la classe Trillium ont un entraînement à fréquence variable grâce auquel ils ont besoin de moins de génératrices pour lancer les machines, d'où une économie de carburant.

Algoma Central Corporation de St. Catharines (Ontario) a investi 400 millions de dollars pour huit nouveaux navires, dont six vraquiers de la classe Equinox qui sont aussi construits en Chine. Ces bâtiments seront notamment équipés d'épurateurs des gaz à l'eau douce Wartsila qui réduiront de 97 % les émissions de dioxyde de soufre.

«Outre le souci de l'environnement, une autre grande priorité dans le processus de renouvellement de la flotte d'Algoma, c'est la réduction des coûts de maintenance», indique Al Vanagas, VP principal, Services techniques. «La capacité de Wartsila de fournir à la fois une solution marine intégrée et des services de soutien mondiaux a été l'une des grandes raisons de son choix pour la fourniture d'un ensemble complet d'équipement.»

Avec leur coque conçue pour optimiser l'efficacité hydrodynamique et la capacité de chargement, les navires Equinox seront propulsés par des moteurs à deux temps plus petits qui vont consommer 45 % moins de carburant par tonne de cargaison que les anciens moteurs à quatre temps. Ils auront en effet besoin de moins de puissance que leurs prédécesseurs pour atteindre des vitesses élevées.

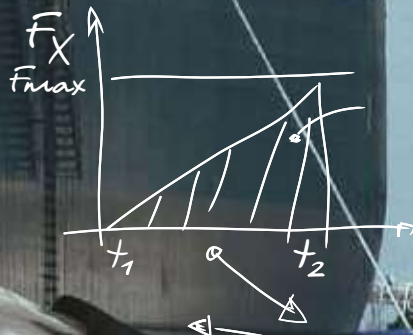
In addition to a more efficient hull structure, propeller design and anti-fouling paint, and Tier II main engines, the Trillium Class uses variable-frequency drives so fewer generators need to be on line to start machinery – thereby shaving fuel consumption.

Algoma Central Corporation of St. Catharines, Ontario has invested some \$400 million for eight new ships, including six Equinox Class bulk carriers, also presently under construction in China. A special feature will be the Wartsila fresh water gas scrubbers that will remove 97% of sulphur dioxide emissions.

“In addition to the environmental initiatives, another key focus for Algoma's fleet renewal process has been to reduce maintenance costs,” says Al Vanagas, Senior VP Technical. “Wartsila's capability in providing both an integrated marine solution and global service support was a major reason Wartsila was selected to provide this comprehensive equipment package.”

With a hull optimized for hydrodynamic efficiency and cargo capacity, the Equinox vessels will be powered by smaller, two-stroke engines that will consume 45% less fuel per cargo tonne than the older four-stroke engines. They will, in effect, require less horsepower to achieve higher speeds than previous designs.

ACCUEILLIR LES GRANDS



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

(Hyp. : variation de la force)

GROUPOCEAN.COM

REMORQUAGE PORTUAIRE

CHANTIER NAVAL

DRAGAGE

LOCATION D'ÉQUIPEMENTS MARITIMES

RÉPARATION NAVALE ET INDUSTRIELLE

TRANSPORT MARITIME

OCEAN 40
L'INGÉNIOSITÉ MARITIME
1972-2012



Fednav

One of Fednav's new generation laker vessels, the **Federal Satsuki**, built at Oshima Shipyard, is shown on recent sea trials in Japan.

Un des laquiers de nouvelle génération de Fednav, le **Federal Satsuki**, construit au chantier maritime Oshima, lors de récents essais en mer au Japon.

Deux vraquiers sans appareils et quatre navires auto-déchargeurs sont spécialement conçus pour le transport maritime sur les Grands Lacs. Le premier navire de la classe Equinox devrait arriver au Canada dans la première moitié de 2013.

Lower Lakes Towing de Port Dover a investi 15 millions de dollars pour convertir son vapeur **Michipicoten** à la propulsion diesel, ce qui réduit de plus de 40 % sa consommation de carburant et ses émissions de carbone. La remotorisation ajoute, estime-t-on, 20 ans à la vie commerciale du navire et augmente sa capacité de chargement. Le **Michipicoten** transporte du minerai de fer pour Essar Steel entre Marquette au Michigan et Sault St. Marie en Ontario.

Depuis l'acquisition de Lower Lakes Towing par Rand Logistics en 2006, la compagnie a investi plus de 100 millions de dollars dans l'expansion et la mise à niveau de sa flotte.

Two gearless bulk carriers and four self-unloading vessels are designed specifically for the Great Lakes trades. The first Equinox Class ship is slated to arrive in Canada in the first half of 2013.

Port Dover-based Lower Lakes Towing invested \$15 million to convert its steam-powered SS **Michipicoten** to diesel power, reducing its fuel consumption and carbon emissions by more than 40%. The repowering adds an estimated 20 more years of commercial life and enhances cargo capacity. The ship trades from Marquette, Michigan to Sault St. Marie, Ontario – moving iron ore for Essar Steel.

Since the acquisition of Lower Lakes Towing by Rand Logistics in 2006, the company has invested more than \$100 million in fleet expansion and upgrading.

Door to door delivery — quicker than you think.





- With more than 200 trips annually, Oceanex meets your JUST IN TIME transportation needs
- Transit time as little as 4 days from Central Canada to Newfoundland
- From Halifax to St. John's in just 30 hours
- Shipments from ANYWHERE in North America
- Marine transport – the most environmentally friendly mode of transportation
- A fixed weekly schedule means no delays; our on-time performance speaks for itself, better than 99% in 2011



St. John's: (709) 722-6280 • Corner Brook: (709) 634-2079
 Halifax: (902) 429-9201 • Montréal: (514) 875-9244
 Toronto: (289) 291-4030 • Bookings: (888) 875-9595

www.oceanex.com

Les transporteurs océaniques investissent aussi massivement

À Québec, le Groupe Desgagnés, très actif au Canada et à l'international, a investi ces dernières années quelque 300 millions de dollars pour acquérir de nouveaux navires et un sixième est déjà commandé.

De son côté, Fednav Limited, le plus gros utilisateur océanique de la Voie maritime, a investi plus de 500 millions de dollars pour 21 nouveaux navires – dont neuf affectés au transport sur les Grands Lacs et la Voie maritime – dans le cadre d'un important programme de renouvellement. Sept bâtiments sont déjà en service. Les six laquiers récemment commandés du chantier maritime japonais Oshima, qui doivent être livrés en 2015 et 2016, consommeront 20 % moins de carburant et émettront 20 % moins d'oxyde d'azote que les bâtiments Oshima de première génération acquis il y a une dizaine d'années.

Considérée au Canada comme une pionnière du transport maritime dans l'Arctique, Fednav possède et exploite deux des plus puissants cargos brise-glaces du monde, l'**Umiak I** et l'**Arctic**. Fin octobre, la société a annoncé qu'elle avait commandé d'un chantier maritime chinois, avec Canadian Royalties, une compagnie minière chinoise, un vraquier brise-glaces de 25 000 tonnes qui devrait être livré en décembre 2013. Le navire livrera des concentrés de nickel et de cuivre du projet Nunavik Nickel dans le Nord québécois à des clients européens et transportera les fournitures et l'équipement minier importés d'Europe. **ML**

Ocean-going users also investing heavily

In Quebec City, the Groupe Desgagnés, engaged in substantial international as well as Canadian operations, has invested, in recent years, about \$300 million in new ships, and a sixth is on order.

For its part, Fednav Limited, biggest ocean-going user of the Seaway, has invested more than \$500 million for 21 new vessels – nine allocated for Great Lakes/Seaway service – as part of a major renewal program. Seven have already been put into service. The six Lakers recently ordered from Japan's Oshima Shipyard, to be delivered in 2015 and 2016, will use 20% less fuel and generate 20% less nitrogen oxide emissions than the first generation Oshima ships bought a decade ago.

Regarded as Canada's pioneer in Arctic shipping, Fednav owns and operates two of the world's most powerful ice-breaking commercial vessels, the **MV Umiak I** and the **MV Arctic**. In late October, it announced the placing of an order with Canadian Royalties, a Chinese-owned mining firm, for a 25,000-tonne, ice-breaking bulk carrier from a Japanese shipyard, with delivery slated for December 2013. This ship will be transporting nickel and copper concentrates from the Nunavik Nickel Project in northern Quebec to customers in Europe as well as the import from Europe of mine supplies and equipment. **ML**



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

THE THINGS WE DO

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

www.logistec.com





Mark Beale

Donjon Marine's Atlantic Salvor tug awaits the securing at the Port of Valleyfield of steel sections for a massive spire that will serve as an antenna atop the new World Trade Centre in New York.

Le remorqueur Atlantic Salvor de Donjon Marine attend qu'on arrime dans le Port de Valleyfield les sections d'acier d'une flèche monumentale qui servira d'antenne au sommet du nouveau World Trade Center à New York.

Le Port de Valleyfield organise le transport d'une antenne pour le nouveau WTC à New York

Port of Valleyfield stages unique transport of antenna crowning new WTC in New York

Leo Ryan

Le Port de Valleyfield sur le Saint-Laurent a été le théâtre d'un événement unique à plusieurs égards – un exploit dans le domaine du transport maritime de colis lourds – qui a permis de faire du nouveau World Trade Center (WTC) à New York la plus haute structure du monde occidental.

Au début de décembre, huit sections de l'imposante flèche destinée à servir d'antenne au sommet du WTC sont arrivées à Port Newark par barge. Dix autres sections étaient transportées par camion.

Ces sections de la flèche ont été fournies par le Groupe ADF de Terrebonne (Qc), chef de file nord-américain en

In the category of challenging, heavy lift marine transportation shipments handled at the Port of Valleyfield on the St. Lawrence River, it was truly unique in several ways. And the end result will be the elevation of the new World Trade Centre in New York into the tallest structure of the Western World.

This was thanks to the arrival by barge in Port Newark in early December of eight sections of the massive spire that will serve as an antenna on top of the WTC. Ten additional sections were shipped by truck.

The sections of the spire were supplied by Terre-

Call us first! 514-640-3138



URGENCE MARINE INC.

Since 1981...



**24 HOURS
A DAY**



**7 DAYS
A WEEK**



- Galley waste removal
- Pumping and disposal of bilge, sludge, sewage and bunker
- Oil spill clean-up
- Tank clean-up
- Ship engine room clean-up
- Ship de-icing
- Cargo hold cleaning (specially winter conditions)

- Mooring / unmooring service
- Hose connection / disconnection
- Guard and supervision duty for loading and unloading of vessels
- Booming around a ship
- Transferring and securing damaged containers
- Hazardous waste collection

• Hold cargo water disposal

URGENCE MARINE INC.

SECTION 110N, Port de Montréal, C.P. 111
Montréal (Québec) H1B 5K1

Fax: 514-640-4509
marine@urgencemarine.com



www.urgencemarine.com

matière de conception, d'ingénierie, de fabrication et d'installation de charpentes métalliques complexes. Le poids des sections allait de 5 tonnes à plus de 67 tonnes.

Partie le 16 novembre à bord du **Atlantic Salvor** de Donjon Marine, la cargaison a descendu la Voie maritime du Saint-Laurent et a longé la côte Est jusqu'à Port Newark pour être livrée dans le Lower Manhattan. Établie au New Jersey, Donjon Marine arme une importante flotte de remorqueurs, de barges, de dragues et de chalands à clapet.

«Nous avons géré de nombreux projets de grande envergure au Port, mais celui-ci tient une place très spéciale dans le cœur et l'esprit de tous ceux et celles qui y travaillent», a déclaré Frank Dunn, président de Valport Maritime Services Inc.

«Nous sommes fiers de tenir un rôle, si humble soit-il, par le transport de ce monument qui rappellera la mémoire des hommes et des femmes qui ont perdu la vie dans ce crime odieux», a indiqué M. Dunn, en évoquant l'attaque terroriste du 11 septembre contre les Tours jumelles qui a fait plus de 2 700 morts.

«Le multiculturalisme demeure un concept vide à moins que nous n'apprenions véritablement à vivre et à travailler ensemble», a-t-il ajouté.

Les débardeurs de Valport ont chargé et arimé des parties de l'antenne en 18 morceaux qui doit coiffer le One World Trade Center. Selon les conditions météorologiques, l'installation de la flèche devrait prendre environ trois mois.

Si le Port de Valleyfield a été choisi pour ce projet, c'est surtout à cause de sa proximité physique des installations canadiennes du Groupe ADF ainsi que de l'expertise de Valport dans la manutention de colis lourds.

L'antenne en acier de 124 mètres va porter la hauteur du nouveau WTC à environ 541 mètres (1 776 pieds), ce qui surpasse les 1 450 pieds de la Tour Willis à Chicago.

Un litige qui opposait le Groupe ADF aux propriétaires du nouveau WTC a heureusement été réglé à la fin d'octobre. **M**

bonne, QC-based ADF Group, a North American leader in the design, engineering, fabrication, and installation of complex steel structures. The sections ranged in weight from five tons to more than 67 tons.

The cargo had departed on November 16 aboard the **Atlantic Salvor** of Donjon Marine, proceeding through the St. Lawrence waterway and along the East Coast to Port Newark, prior to transfer to Lower Manhattan. Based in New Jersey, Donjon Marine operates a large fleet of tugs, barges, dredges and hopper scows.

"We have managed many large projects through the Port, but this one has a very special place in the hearts and minds of all port workers," said Frank Dunn, President of Valport Marine Services Inc.

"We are humbled by the small role that we play in the moving of this landmark in the shadow of the men and women that lost their lives during this heinous event," Mr. Dunn said in evoking the 9/11 terrorist

attack on the former Twin Towers that claimed more than 2,700 lives.

"Multiculturalism is only a concept unless we truly learn to live and work together," he added.

Valport stevedored the rig and crane portions of the 18-piece antenna that will soar atop One World Trade Center. Depending on weather conditions, installation of the spire was expected to take about three months.

Key factors enabling the

Port of Valleyfield to be selected for the project were its proximity to the ADF Group's Canadian facilities plus Valport's expertise in handling heavy lift cargo.

The steel for the 124-metre antenna will raise the height of the new WTC to about 541 metres (1,776 feet). This will surpass the Willis Tower in Chicago with a height of 1,450 feet.

Fortunately, a legal dispute between the ADF Group and the owners of the new WTC was settled in late October. **M**



Following a voyage from Valleyfield passing via the St. Lawrence River and the East Coast, the cargo destined for the new WTC is pictured on arrival on the Hudson River within view of the spectacular Manhattan skyline.

Partie de Valleyfield, la cargaison destinée au nouveau WTC a descendu le fleuve Saint-Laurent et longé la côte Est. On la voit ici à son arrivée sur le fleuve Hudson, avec la spectaculaire silhouette de Manhattan à l'arrière-plan.



The Port of Toronto

Dock beside a third of the Canadian market

A major inland port just minutes from the downtown core

8 Unwin Avenue, Toronto, ON M5A 1A1
Phone: 416-462-0263 | Fax: 416-462-1612
www.torontoport.com

**Toronto
Port
Authority**

**Administration
Portuaire
de Toronto**



*Cargoes carried by U.S.-flag vessels on the Great Lakes only declined slightly in 2012 despite low water levels and moderate economic growth in the region. Pictured is American Steamship's **Adam E. Cornelius** carrying bulk cargo.*

Les volumes de fret transportés par des navires étasuniens sur les Grands Lacs n'ont que légèrement diminué en 2012 malgré les bas niveaux d'eau et une croissance économique modérée dans la région. On voit ici le **Adam E. Cornelius** de l'American Steamship avec une cargaison de vrac.

EXPÉDITIONS ÉTASUNIENNES SUR LES GRANDS LACS

Perspectives incertaines à cause du minerai de fer et des cargaisons spéciales

Bill Beck

Les bas niveaux d'eau et le ralentissement économique influençaient les volumes de cargaisons étasuniennes sur les Grands Lacs alors que la saison de navigation 2012 tirait à sa fin. Le minerai de fer, le charbon et le calcaire, les trois principaux types de fret en vrac transportés par la flotte étasunienne, étaient en baisse en octobre, dernier mois pour lequel on disposait de chiffres au moment de rédiger le présent article.

Les marchandises transportées par des bateaux américains totalisaient 72,4 millions de tonnes, 3,4 % de moins que dans la même période l'année précédente. Les cargaisons de minerai de fer affichaient une diminution comparable par rapport à 2011, tandis que les mouvements de charbon étaient de 15 % inférieurs à ceux de l'année précédente. À la grandeur des Grands Lacs, les cargaisons étaient

U.S. GREAT LAKES SHIPMENTS

Iron ore and project cargo brighten volatile outlook

Low water levels and an economic slowdown were having an impact on U.S. Great Lakes shipments as the 2012 navigation season wound down. Iron ore, coal and limestone, the three big bulk cargoes handled by the U.S. fleet, were all down in October, the last month for which figures are available as this report was being written.

For the season, U.S. flag cargoes stood at 72.4 million tons, down 3.4 percent from the same period a year ago. Iron ore cargoes were down a similar percentage from 2011, while coal movements were off 15 percent from a year ago. Lakes-wide, cargoes were down slightly from the five-year average.

Meanwhile, exports and shipments into the U.S. Lakes through the Great Lakes-St. Lawrence Seaway



McAsphalt Marine Transportation Limited



**WE DELIVER
On Time, Every Time!**

Lloyds registered | OPA90, USCG and CCG Certified



McAsphalt Industries Limited
8800 Sheppard Avenue East
Toronto, Ontario Canada M1B 5R4
Phone: 416.281.8181
Toll Free: 1.800.268.4238
Website: www.mcasphalt.com

The Black Oil Experts



Interlake/Rod Burdick

On left, Interlake Steamship's **MV Mesabi Miner** arrives at Marquette, MI to unload western coal while the **MV Hon. James L. Oberstar** at the LS&I Ore Dock at Marquette.

À gauche, le **MV Mesabi Miner** d'Interlake Steamship qui arrive à Marquette (MI), pour y décharger du charbon et, au quai minéralier de LS&I à Marquette, le **MV Hon. James L. Oberstar**.

un peu sous la moyenne quinquennale.

Par ailleurs, les exportations et les expéditions vers la région étasunienne des Grands Lacs par le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent étaient en hausse de près de 10 % en octobre et un peu en avance sur les totaux de la saison 2011 pour la même période.

Les 4,4 millions de tonnes de fer, de brames, de cargaisons spéciales et de marchandises diverses locales manutentionnées en octobre dans des ports étasuniens de la Voie maritime constituaient «d'excellentes nouvelles», au dire de Rebecca Spruill, directrice du Développement commercial à la Saint Lawrence Seaway Development Corporation.

Les caprices de la météo ont nui aux opérations maritimes

Les conditions météorologiques difficiles qui ont entravé les opérations de la flotte étasunienne pendant toute la saison 2012 ont culminé à la fin d'octobre. Un puissant front froid se déplaçant à grande vitesse et précédé de vents de plus de 60 mi/h allait rencontrer un ouragan arrivant de la côte Est pour former la supertempête Sandy qui a forcé l'arrêt complet du transport maritime dans les Grands Lacs de l'ouest pendant deux jours.

La tempête a balayé les eaux déjà basses hors du lit de la rivière St. Mary's entre le lac Supérieur et les lacs Michigan et Huron. Des douzaines de laquiers sont restés échoués dans la rivière pendant plusieurs jours à cause du manque d'eau. La Lake Carriers' Association a estimé que le retard avait privé l'ensemble de la flotte d'environ 2 000 heures de navigation.

«Nous espérons que la météo va collaborer pour que nous puissions récupérer certaines de ces 2 000 heures», a déclaré Glen G. Nekvasil, vice-président de l'Association basée à Cleveland. «Cela ne va pas être facile, mais nous pourrions peut-être avoir du beau temps dans le dernier droit.»

L'incident de la fin d'octobre sur la rivière St. Mary's est le signe d'un problème beaucoup plus vaste sur les lacs

System were up nearly 10 percent for October and slightly ahead of the totals thus far for the 2011 season.

The 4.4 million tons of iron, steel slabs, project cargoes and domestic general cargoes handled by U.S. Seaway ports in October was "excellent news," said Rebecca Spruill, director of trade development for the Saint Lawrence Seaway Development Corporation.

Weather woes hurt marine operations

The season-long weather woes that plagued the U.S. fleet in 2012 was summed up with an exclamation point in late October. A fast-moving potent cold front packing winds in excess of 60 m.p.h. that would mate with a hurricane coming up the East Coast to form Superstorm Sandy shut down shipping in the western Lakes for two days.

The storm blew water out of the already low St. Mary's River between Lake Superior and Lakes Michigan and Huron. The low water stranded dozens of lakers in the river for several days. The Lake Carriers' Association estimated the delay cost the fleet about 2,000 collective steaming hours.

"We hope the weather cooperates so we can get back some of those 2,000 hours," said Glen G. Nekvasil, the Association's Cleveland-based vice president. "It's not going to be easy, but maybe we'll catch some nice weather as we head down the home stretch."

The late October incident in the St. Mary's River was indicative of a much wider problem on the Upper Lakes. Two summers in a row with below normal precipitation and one of the warmest winters on record last year have set the stage for some of the lowest water levels seen in years.

Supérieur et Huron. Deux étés consécutifs aux précipitations inférieures à la normale séparés par un hiver exceptionnellement doux ont réuni les conditions propices aux niveaux d'eau les plus bas qu'on ait vus depuis des années.

Selon le U.S. Army Corps of Engineers, les niveaux d'eau sur les lacs Michigan et Huron viendront en 2013 à un pouce près de leur minimum historique, 576,4 pieds au-dessus du niveau de la mer (ASL) enregistré en 1964. On prédit que le lac Supérieur s'approchera de 5 à 8 pouces de son étiage de 600,7 pieds ASL, enregistré en 1925. Quant aux Grands Lacs d'aval, s'ils ne se sont pas approchés de leur étiage, ils étaient bien en bas de leurs moyennes historiques.

«Les niveaux des Grands Lacs sont vraiment inquiétants», a déclaré Adolph Ojard, directeur général de la Duluth Seaway Port Authority. «Cela s'est reflété par des restrictions de tirant d'eau des navires jamais vues depuis des années.»

Selon M. Ojard, les récents hivers doux et le manque de précipitations sont «assurément un motif d'inquiétude». Nous pensons réellement que les niveaux d'eau au début de la saison pourraient être préoccupants. On pourrait avoir besoin de plus de bateaux pour compenser les réductions de charge nécessaires. Cela va diminuer les marges de profit des compagnies.»

Si nuisibles que soient les bas niveaux d'eau sur les Grands Lacs, la situation est bien pire dans le réseau navigable intérieur du pays. À la fin novembre, le U.S. Army Corps of Engineers a commencé à réduire le débit d'écoulement au barrage de Gavins Point sur le fleuve Missouri, juste en amont de Yankton, Dakota du Sud. Le Corps voulait diminuer le débit des deux tiers à la mi-décembre, de 37 500 pi³/s à 12 000 pi³/s.

La sécheresse persistante dans le centre des États-Unis oblige le Corps à maintenir les niveaux d'eau en amont dans le Dakota du Sud et le Dakota du Nord. En conséquence, il y aura beaucoup moins d'eau cet hiver pour soutenir la navigation sur le Mississippi entre St. Louis et Vicksburg, (MISS). On craignait que le Mississippi ne soit fermé à la navigation entre St. Louis et Cairo (Ill.) à la mi-décembre si le niveau du fleuve continuait de baisser.

L'activité a repris dans les aciéries des États-Unis

Sans être exceptionnels, les volumes du très important minerai de fer ont été bons en 2012 et 2013 s'annonce com-

The U.S. Army Corps of Engineers reported water levels on Lakes Michigan and Huron will approach an inch in 2013 of the all-time low of 576.4 feet above sea level (ASL) set in 1964. Lake Superior was predicted to come within five to eight inches of the all-time low of 600.7 feet ASL set back in 1925. Although not near all-time lows, the Lower Lakes were still well below their historical averages.

“Lake levels are really bad,” said Adolph Ojard, Executive Director of the Duluth Seaway Port Authority. “They are reflected in the vessel drafts, as limited as we’ve seen in years.”

Mr. Ojard said recent warm winters and lack of precipitation are “definitely a concern. We really think the water levels at the start of the season could be distressed. It may require more boats to come out to cover the reduced lift. That’s got to be squeezing margins for the companies.”

As bad as the low water levels are on the Great Lakes, they are considerably worse on the nation’s inland waterway system. In late November, the U.S. Army Corps of Engineers began cutting flow out of the Gavins Point Dam on the Missouri River just above Yankton, South Dakota. The Corps intended to reduce flow by two-thirds, from 37,500 cubic feet per second to 12,000 cfs by mid-December.

Continued drought in Mid-America requires the Corps to maintain water levels upstream into South and North Dakota. As a result, much less water will be available this winter to support navigation on the Mississippi between St. Louis and Vicksburg, Mississippi. Concerns were being raised that the Mississippi could be closed to shipping between St. Louis and Cairo, Illinois by mid-December if the River continues dropping.

U.S. steel mills running at higher capacity

The all-important iron ore float enjoyed a solid, if not spectacular year in 2012, and 2013 is forecast to remain solid. Through October, U.S. iron ore movements on the Lakes totaled 50 million tons, an increase of 2.5 percent over the same period last

Canada's Gateway to the West

- Best Choice for Project Cargo
- Direct Rail Access by CN and CP to Western Canada
- Minimize Shipment Handling, Time and Cost
- Staging Area and Storage Available



Thunder Bay Port Authority
Tel: (807) 345-6400
Fax: (807) 345-9058
tbport@tbaytel.net
www.portofthunderbay.ca



parable. Jusqu'en octobre, les transports de minerai de fer sur les Grands Lacs ont totalisé 50 millions de tonnes, 2,5 % de plus que dans la même période de l'année précédente et presque 15 % de mieux que la moyenne quinquennale.

«La demande est en rattrapage dans le secteur nord-américain de l'acier et il faut se préparer à un léger ralentissement en 2013», a déclaré Peter Kakela, professeur en développement des ressources à la Michigan State University d'East Lansing.

Les aciéries des États-Unis ont tourné à environ 76 % de leur capacité en 2012, ce qui représente la moyenne annuelle la plus élevée depuis 2008. Le tonnage d'acier devrait atteindre 97 millions de tonnes, quelque deux millions de tonnes de plus qu'en 2011.

Selon M. Kakela, l'économie des États-Unis se redresse lentement et on prévoit que les ventes de véhicules en Amérique du Nord atteindront les 14,5 millions d'unités en 2012, pour revenir à peu près à leurs niveaux prérécession de 2008.

D'après M. Ojard de Duluth-Superior, le secteur du minerai de fer va rester dynamique en 2013. Il a ajouté que les cargaisons de minerai de fer expédiées depuis les ports jumeaux jusqu'à Québec pour transbordement et transport outre-mer sont demeurées robustes pendant toute l'année 2012 et devraient se maintenir à de bons niveaux en 2013.

L'activité est également demeurée stable au Port de Toledo où les cargaisons de minerai de fer totalisaient 3,71 millions

year and nearly 15 percent ahead of the five-year average.

“The North American steel industry is experiencing a catch-up in demand and preparing for a slight slowdown in 2013,” said Peter Kakela, professor of resource development at Michigan State University in East Lansing.

U.S. steel mills are running at about 76 percent capacity for 2012, which is the highest annual average since 2008. Steel tonnage for 2012 should top 97 million tons, some two million tons higher than 2011 totals.

Mr. Kakela did say “the U.S. economy is edging up,” and noted North American vehicle sales are predicted to top 14.5 million units in 2012, almost back to the levels they were prior to the onset of the recession in 2008.

In Duluth-Superior, Mr. Ojard affirmed that “iron ore should stay strong in 2013.” He added that iron ore shipments to Quebec from the Twin Ports for transshipment overseas were robust throughout 2012 and are expected to continue at good levels in 2013.

The Port of Toledo also remained steady with iron ore shipments of 3.71 million tons till the end of October. That's about 4.5 percent less than dur-



Interlake/Frank Fisk

*Interlake Steamship's **MV Paul R. Tregurtha**, biggest ship on the U.S. Great Lakes, discharges western coal at DTE Energy, St. Clair, MI.*

Le MV **Paul R. Tregurtha** d'Interlake Steamship, le plus grand navire étasunien des Grands Lacs, décharge du charbon à DTE Energy, St. Clair (MI).

Full Seaway Depth...

On the north shore
of Lake Ontario

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



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

Contacts

General Manager
Port of Oshawa
Tel. : **(905) 576-0400**
Fax : (905) 576-5701

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

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

portoshawa@bellnet.ca

www.oshawaportauthority.ca



Canada

de tonnes à la fin d'octobre. C'est environ 4,5 % de moins que pendant la même période en 2011, mais bien mieux qu'en 2009 et 2010.

Incertitude pour le transport maritime de céréales

Si les expéditions de minerai de fer sont restées bonnes, 2012 fut l'une des pires des dix dernières années au moins, pour les expéditions de céréales à partir de la tête des Grands Lacs. «Je ne sais pas si nous ferons un million de tonnes cette année», a déclaré M. Ojard de Duluth. «Il faut se demander s'il s'agit d'un changement de paradigme.»

Depuis quelques années, les céréales transitent par des ports de la côte du Pacifique vers la Chine et les pays du littoral du Pacifique, et M. Ojard et d'autres craignent que le réseau des Grands Lacs ne soit court-circuité et que l'expédition outre-mer se fasse à partir d'autres régions côtières. «Les navires pouvaient toujours obtenir une cargaison de céréales sortante», a mentionné M. Ojard. «Nous craignons un déséquilibre du commerce entrant-sortant.»

Toutefois, jusqu'ici, la diminution des cargaisons de céréales ne s'est pas fait sentir ailleurs qu'à Duluth-Superior; M. Ojard l'admet volontiers. À Toledo, elles dépassaient légèrement les 750 000 tonnes à la fin d'octobre, 20 % de mieux que dans la même période de 2011.

Par ailleurs, la situation des cargaisons entrantes était favorable dans la région étasunienne des Grands Lacs. Des ports comme le Port d'Indiana, Muskegon, Milwaukee et Oswego ont tous acquis une réputation d'efficacité dans la manutention des cargaisons spéciales ces dernières années.

En 2012, le Port d'Oswego a enregistré son septième mois consécutif de plus de 10 000 tonnes d'aluminium du Québec, tandis que le Port de Muskegon a manutentionné en octobre deux autres cargaisons de pales d'éoliennes destinées à un parc éolien du Michigan. Le Port of Indiana a manutentionné en juillet la plus grosse grue sur chenilles traditionnelle du monde; on y a déchargé les 190 pièces de la grue de 473 pieds de hauteur qu'on a assemblées avant la livraison à la raffinerie Whiting de BP voisine.

Ailleurs, les ports étasuniens des Grands Lacs envisagent l'avenir avec optimisme. Le Port de Milwaukee s'est associé au Canadien Pacifique pour le déplacement des cargaisons de conteneurs intermodaux dans le parc à conteneurs de quatre acres du Port. L'Illinois International Port District espère faire mieux que les 25 millions de tonnes de marchandises manutentionnées à Chicago dans chacune des deux dernières années.

La Toledo Lucas County Port Authority reçoit actuellement des soumissions pour la construction d'un nouveau système de déchargement des navires et d'entreposage au Lake Erie Port Manufacturing and Industrial Center du terminal Ironville de la rue Front. Réalisé en accéléré, le projet a devrait être achevé en juillet 2013. Le Toledo Seaport a enregistré une augmentation de 22,5 % des marchandises générales jusqu'en octobre et les cargaisons d'outre-mer y ont presque doublé dans les 10 premiers mois de 2012.

De plus, la conversion de la majeure partie de la flotte étasunienne des Grands Lacs à la propulsion diesel et les programmes audacieux de nouvelles constructions d'Algoma Central Corporation, de Canada Steamship Lines et de Fednav permettent aux ports étasuniens des Grands Lacs d'envisager l'avenir avec optimisme. 

ing the same period of 2011, but well ahead of 2009 and 2010 shipments.

Wariness over grain shipping patterns

While iron ore remains strong, grain from the head of the Lakes was experiencing in 2012 one of the worst years in a decade or more. "I don't know if we will do a million tons this year," said Duluth's Ojard. "We have to ask ourselves if this is a paradigm shift."

In recent years, grain has moved off Pacific Coast ports for China and the Pacific Rim, and Mr. Ojard and others are worried that the Great Lakes system could be bypassed by grain shipments off other coastal ranges. "Ships could always get a cargo of grain outbound," Mr. Ojard said. "We're concerned that we may started to see an imbalance of trade inbound-outbound."

But so far, the decline in grain shipments has been restricted to Duluth-Superior, a fact that Mr. Ojard admits. Grain shipments through Toledo to end October were just over 750,000 tons, more than 20 percent ahead of the same period in 2011.

Otherwise, inbound cargo has been kind to the U.S. Great Lakes. Ports such as the Port of Indiana, Muskegon, Milwaukee and Oswego have all established a reputation for efficient handling of project cargo in recent years.

In 2012, The Port of Oswego reported its seventh consecutive month of more than 10,000 tons of aluminum originating in Quebec, while the Port of Muskegon handled two additional shiploads in October of wind turbine blades destined for a wind farm in Michigan. The Port of Indiana handled the world's largest conventional crawler crane in July, unloading 190 pieces of the 473-foot-tall crane, assembling it and delivering the crane to the nearby BP Whiting Refinery.

Elsewhere, U.S. Great Lakes ports are optimistic about the future. The Port of Milwaukee has teamed with the Canadian Pacific Railway to move intermodal container shipments through the Port's four-acre container yard. The Illinois International Port District expects to better the 25 million tons of cargo handled in Chicago during each of the past two years.

The Toledo Lucas County Port Authority is now taking bids for the construction of a new vessel off-loading and stockpiling system at the Lake Erie Port Manufacturing and Industrial Center at the Port's Ironville Terminal on Front Street. The fast-track project is slated for completion in July 2013. The Toledo Seaport recorded a 22.5 percent increase in general cargo through October, and its overseas cargo nearly doubled through the first 10 months of 2012.

Meanwhile, with the conversion of much of the U.S. Great Lakes fleet to diesel propulsion, and an aggressive new-build program underway at Algoma Central Corporation, Canada Steamship Lines and Fednav Ltd., U.S. Great Lakes ports have good reason to be optimistic about the future. 

Broader knowledge for a safer world.

Lloyd's Register brings together an extraordinary breadth of experience and expertise within a global team. Together, we are uniquely equipped to help marine businesses ensure they are meeting regulations and operating safely in relation to their assets, people and processes.

Learn more about our global network –
go to www.lr.org/marine

Lloyd's Register is a trading name of the Lloyd's Register Group of entities.
Services are provided by members of the Lloyd's Register Group.
For further details please see our web site: <http://www.lr.org/entities>

Lloyd's
Register

LIFE MATTERS



Aerial view of the big Midwest Energy Resources terminal at Superior, Wisconsin which handles large volumes of coal.

Vue à vol d'oiseau du grand terminal Midwest Energy Resources à Superior (Wisconsin), par où transitent d'importantes quantités de charbon.

Augmenter les expéditions de charbon vers l'Europe: une tâche difficile

Challenges of increasing coal shipments to Europe

Bill Beck

Les grands espoirs qu'on nourrissait d'accroître les expéditions de charbon de l'ouest des États-Unis vers l'Europe par la «route du Nord» ont été déçus en 2012 à cause des problèmes économiques qui affligent l'Union européenne.

«Le marasme économique en Europe et les pressions des environnementalistes pour l'abandon du charbon font qu'on ne peut pas trop compter là-dessus pour le moment», a déclaré Fred Shusterich, président de la Midwest Energy Resources Company (MERC). «Nous déployons beaucoup d'efforts pour augmenter les ventes de charbon en Europe,

The high hopes for increased sales of U.S. western coal to Europe via the 'northern route' were tempered in 2012 by the economic problems afflicting the European Union.

“With the European economy and the pressure on coal from the environmentalists, it's pretty dicey right now,” said Fred Shusterich, president of Midwest Energy Resources Company (MERC). “We are working very hard to develop coal sales to Europe, but with the economy over there, it's a little tough.”

mais le piètre état de l'économie nous complique la tâche.»

La MERC et son terminal Superior Midwest Energy à la tête des Grands Lacs ont dû se débattre avec un déclin des affaires ces dernières années. Le débit au terminal Superior, qui était de 22 millions de tonnes au début du siècle, ne dépassera pas 15 millions de tonnes pour la saison de navigation 2012, selon les estimations.

La diminution des cargaisons est attribuée à la conversion d'Ontario Hydro à d'autres formes d'énergie pour réduire son empreinte carbone. «Traditionnellement, l'entreprise utilisait entre 7 et 7,5 millions de tonnes par année», a signalé M. Shusterich pour expliquer le déclin des ventes au Canada. «Nous tentons de combler ce manque.»

La MERC va transporter quelque 1,5 million de tonnes de charbon de Powder River en Europe cette année, surtout vers le grand port néerlandais de Rotterdam d'où il sera expédié à différents clients européens. La Canada Steamship Lines transporte le gros de ce charbon qui est livré au port de Québec pour transborder sur des navires océaniques.

Selon M. Shusterich, tout indique que la MERC va transporter autant de charbon vers l'Europe en 2013 et 2014 et il voudrait bien «doubler ces quantités en 2015 et 2016». **M**

MERC and its Superior Midwest Energy Terminal at the head of the Lakes has struggled with declining business in recent years. Throughput at the Superior terminal has dropped from as much as 22 million tons a year early in the century to an estimated 15 million tons for the 2012 navigation season.

The fall-off in shipments is attributed to Ontario Power's conversion to alternate forms of electric energy in an attempt to reduce its carbon footprint. "They took about 7 to 7.5 million tons a year traditionally," Mr. Shusterich said about the drop-off in sales to Canada. "We're trying to replace that void."

MERC will move about 1.5 million tons of Powder River coal to Europe this year, with most going into Rotterdam and out from the big Dutch port. Canada Steamship Lines is the main carrier of this exports coal, which is transported to the Port of Quebec and then transhipped onto ocean-going vessels.

Mr. Shusterich said MERC is on track to move a similar amount of coal to Europe in 2013 and 2014, and he added he would "like to double what we're doing now by 2015 and 2016." **M**

SODERHOLM MARITIME SERVICES INC.

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

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

Over 30 years experience

24 Hour Emergency Response

**Inspections – In Water Surveys
Surveys in Lieu of Drydocking**

**Recognized by
Lloyd's Register of Shipping**

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

**U/W Video
U/W Thickness Measurements**

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

Toll Free (Canada and USA): + 1 800.319.3556
Phone: (905) 529.1344

Fax: (905) 529.1370

www.SoderholmMaritime.com

Hamilton, Ontario – Canada



Innovation. Engagement. Développement durable.
Découvrez l'Avenir. Découvrez Alouette.

Innovation. Engagement. Sustainability.
Discover the future. Discover Alouette.



alouette.com
Sept-Îles – Québec – Canada





can become



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

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

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

Visit our website for details and an application to qualify.

www.hwyh2o.com



Since creating Urgence Marine in 1979, Richard Berthiaume has considerably broadened the company's various marine services, including the specialized cleaning of contaminated products.

Depuis qu'il a fondé Urgence Marine en 1979, Richard Berthiaume a beaucoup diversifié les services de la compagnie. Celle-ci offre notamment aujourd'hui des services spécialisés d'épuration de produits contaminés.

Fournisseur de services maritimes indispensables et intraitable gardien d'un environnement vert

Provider of vital marine services and arch defender of 'green' waterfronts

Leo Ryan

Si vous longez sur une bonne distance la rue Notre-Dame près du Saint-Laurent à Montréal, vous arriverez au siège opérationnel d'Urgence Marine, juste après les réservoirs d'une grande raffinerie à la section 110 N du Port de Montréal.

Là, vous trouverez d'abord le président fondateur, Richard Berthiaume, aussi appelé «Le Grand Boss» par ses employés, qui tient la barre avec le même enthousiasme que lorsqu'il a créé, il y a plus de 30 ans, un fournisseur spécialisé de services maritimes et de protection de l'environnement.

Stephen Chouinard s'occupe des opérations quotidiennes tandis que Jonathan Berthiaume, fils de Richard,

If you head eastwards for a good stretch along Montreal's Notre Dame street facing the St. Lawrence River, you eventually come to the operational headquarters of Urgence Marine next to a major oil refinery complex at Section 110 N of the Port of Montreal.

There, you will find founding President Richard Berthiaume, also known as "Le Grand Boss" by employees, keeping watch with the same undiminished enthusiasm that motivated him when he created a niche provider of various marine and environmental protection services more than three decades ago.

Day-to-day operations are in the hands of Stephen Chouinard, while Jonathan Berthiaume, son of Ri-



UM

Specialized teams from Urgence Marine are dispatched frequently to various locations in the Great Lakes/St. Lawrence region to undertake cargo hold cleaning so vessels are fully prepared for the next commodity shipment. These operations are conducted according to Canada's strict health and safety standards.

Des équipes spécialisées d'Urgence Marine sont souvent dépêchées à divers endroits de la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent pour nettoyer des cales à marchandises afin que les navires soient prêts à recevoir leur prochaine cargaison. Ces opérations sont exécutées conformément à des normes canadiennes rigoureuses de salubrité et de sécurité.

est le directeur général.

Depuis sa création en 1979, cette entreprise familiale a considérablement diversifié ses activités. Aujourd'hui, elle s'occupe d'amarrage et de démarrage de navires, de nettoyage de cales, de déglacage de navires, d'assainissement des lieux après un déversement ainsi que d'enlèvement et de transport des déchets.

Avec le temps, les services d'amarrage et de démarrage ont pris de plus en plus d'importance. C'est dans les années 1980 que les grandes pétrolières ont commencé à faire appel à Urgence Marine pour l'amarrage et le démarrage de leurs pétroliers.

Selon M. Berthiaume, sa compagnie fournit maintenant ce type de services à 80 % des navires qui font escale dans le Port de Montréal, y compris les transporteurs de vrac sec et de vrac liquide canadiens. Les seules exceptions sont les porte-conteneurs des grandes compagnies de navigation d'envergure mondiale dont s'occupent les membres du syndicat local des débardeurs embauchés par l'Association des employeurs maritimes (AEM).

Urgence Marine, fondée avec 4 employés seulement, a aujourd'hui un effectif de 120 personnes à temps plein et des revenus annuels qui dépassent les 10 millions de dollars.

chard Berthiaume, is the General Manager.

Since its creation in 1979, the family-owned company has broadened its operations considerably, focussing primarily today on mooring and unmooring services, hold cleaning, de-icing, spill clean-up and waste removal and transport.

Through the years, the mooring and unmooring services became an increasingly important activity. Urgence Marine was first approached by the big oil companies in the 1980s to moor and unmoor their tankers.

According to Mr. Berthiaume, the company now provides this kind of service for 80% of the ships calling at the Port of Montreal, including the Canadian-owned dry bulk and liquid bulk vessels. Excluded are the containerhips of global shipping lines, which are handled by longshoremen belonging to the local docker union and are hired via the Maritime Employers Association (MEA).

From a fledgling enterprise of four employees, Urgence Marine has expanded to some 120 full-time staffers on its payroll, with annual revenues reported to exceed \$10 million.

En vertu de l'annexe 5 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), entrée en vigueur au début de 2013, le déversement dans la mer de tout type d'ordure est interdit et tous les ports et les terminaux doivent avoir des installations de réception des déchets.

«Nous appliquons déjà les règles depuis un certain temps, nous séparons les articles par catégorie au lieu de les laisser en vrac comme par le passé», a expliqué M. Berthiaume au *Maritime Magazine*.

En fait, en tant que fournisseur de services indispensables, Urgence Marine collabore, depuis le début de 2011, aux travaux de groupes de travail mixtes gouvernement-industrie maritime, lesquels, à l'instigation de l'Alliance verte, se penchent sur les exigences de conformité avec les nouvelles règles de la MARPOL.

Parallèlement, la compagnie a élaboré ses propres méthodes de travail pour mieux répondre aux demandes de l'industrie. Elle a, entre autres, modifié l'équipement de collecte des déchets, mis au point de nouvelles méthodes de traitement des déchets, optimisé le matériel utilisé pour nettoyer les cales à marchandises afin de limiter les quantités résiduelles d'eau de lavage contaminée et elle a augmenté la capacité d'entreposage et de traitement tout en favorisant le recyclage et la réutilisation des déchets.

Urgence Marine représente bien sûr une présence importante dans le Port de Montréal, mais son champ d'activité est bien plus étendu. Elle dépêche régulièrement des équipes ailleurs sur le Saint-Laurent comme dans les ports de Trois-Rivières, de Québec et même du lointain Sept-Îles, à différents endroits de la Voie maritime du Saint-Laurent ainsi qu'à Toronto, Hamilton et dans d'autres ports des Grands Lacs.



In the event of oil spills, Urgence Marine teams intervene rapidly to contain the spread of the oil slick by installing booms and then proceed with cleaning operations that can also comprise soiled rocks on shore.

Lorsque survient un déversement d'hydrocarbures, des équipes d'Urgence Marine interviennent rapidement pour empêcher la nappe d'huile de s'étendre. Elles installent des barrages flottants puis procèdent à des travaux de nettoyage, y compris sur des rochers souillés sur la côte.

Under Annex 5 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), which came into force in early 2013, the discharge of all types of garbage into the sea is prohibited and waste reception facilities are required at ports and terminals.

"We have already been applying the rules for some time, notably separating individual items by category and no longer in bulk as in the past," Mr. Berthiaume told *Maritime Magazine*.

In fact, as a critical service provider, Urgence Marine has participated, since the beginning of 2011, in the government/marine industry working groups initiated by Green Marine which address the issues of compliance with the new MARPOL rules.

At the same time, the company developed its own original working practices to better respond to industry demands. This involved, among other things, the modification of waste collection equipment, new waste treatment methods, optimizing equipment used for



Oily water from vessels is collected by vacuum trucks with capacities of 28 cubic metres.

L'eau huileuse des navires est aspirée par des camions-citernes sous vide ayant une capacité de 28 mètres cubes.



Small barges are used extensively during Urgence Marine's waste collection operations.

Urgence Marine se sert beaucoup de petites barges pour la collecte des déchets.

Une cale à marchandises a-t-elle besoin d'être nettoyée, des ordures ou des déchets doivent-ils être enlevés d'un paquebot de croisière ou d'un cargo, faut-il même transporter la carcasse d'une baleine morte, c'est à Urgence Marine qu'on fait appel.

Parlant de ces appels téléphoniques, Urgence Marine en reçoit en moyenne 150 par jour, et c'est toujours une voix humaine, un réceptionniste ou un répartiteur de quart qui nous répond. Jamais une boîte vocale...

«Nous sommes opérationnels 7 jours sur 7, 24 heures sur 24, 365 jours par année», affirme M. Berthiaume, qui met au défi les sceptiques d'appeler, fût-ce à trois heures du matin le jour de Noël! «Il y a toujours du personnel sur place. Vous n'aurez jamais à presser la touche d'un téléphone pour réussir à parler à quelqu'un.»

M. Berthiaume le répète, en raison de la nature souvent délicate des demandes auxquelles sa compagnie doit répondre, on ne fait aucun compromis avec les relations avec la clientèle, c'est toujours la bonne vieille méthode du contact direct qui est appliqué.

La flotte de la compagnie comprend 10 barges, deux remorqueurs, cinq bateaux de travail et un navire-citerne, de même qu'une soixantaine de camions servant à divers usages (dont le nettoyage des cales). Elle a également ses propres autocars qui peuvent transporter des équipes de 30 personnes pour aller nettoyer des cales à marchandises dans des en-

cleaning cargo holds to minimize the volume of contaminated residual washing water, and expanding storage and treatment capacity while fostering the re-using and recycling of collected waste.

While Urgence Marine constitutes a major presence around the Port of Montreal, its territorial reach is much wider, with teams dispatched regularly to other maritime gateways on the St. Lawrence River like Trois-Rivières, Québec and far-off Sept-Îles, to sites on the St. Lawrence Seaway, as well as to Toronto, Hamilton and other Great Lakes ports

When a cargo hold needs to be scrubbed down, garbage or waste removed from a cruise ship or freighter, or even a dead whale retrieved, Urgence Marine gets the call for service.

About those phone calls, Urgence Marine receives on average about 150 during the day – and a human voice belonging to a receptionist or dispatcher on duty responds at all times. Never an answering machine...

"We are operational seven days a week, 24 hours a day, 365 days a year," affirms Mr. Berthiaume, who challenges any doubters to call at, say, three in the morning on Christmas Day! "There is always someone physically here. You don't have to push down on a telephone button to reach a person."

droits éloignés. Les camions sont vidés et désinfectés chaque jour.

Lorsqu'elle fournit un service de collecte des déchets à bord de navires à quai, Urgence Marine ne se contente pas d'enlever les ordures. Tous les déchets, qu'il s'agisse de batteries, de néons, de fournitures médicales périmées, d'huiles usées, de plastique et de papier, sont triés avant d'être détruits, récupérés, reclassés ou traités comme déchets dangereux ou nocifs pour l'environnement.

Un camion de collecte a été spécialement adapté pour ces tâches. Il a un compartiment à l'arrière pour les ordures et un autre à l'avant pour le tri des matières qui doivent être recyclées ou manipulées avec beaucoup de soin.

Les débuts

Diplômé d'une école commerciale, M. Berthiaume dirigeait, dans les années 1970, une entreprise qui fabriquait des convoyeurs pour silo et des transporteurs en acier. Les circonstances lui ont fourni l'occasion d'acquiescer d'un de ses clients – Marine & Industrial Refuse Collectors – une petite entreprise d'élimination des déchets.

Au départ, les activités se limitaient surtout à la collecte de déchets, selon les normes fédérales d'Agriculture Canada, à bord des navires des Grands Lacs qui traversaient la Voie maritime du Saint-Laurent.

Urgence Marine avait déjà ajouté l'élimination des déchets de cuisine à sa gamme d'activités avant une percée importante amenée par un important déversement d'hydrocarbures dans le Vieux-Port de Montréal provenant d'un paquebot de croisière, le **Canada Star**.

«Le Club P&I nous a appelés pour voir si nous pouvions faire quelque chose, d'indiquer M. Berthiaume. Je n'avais pas tout l'équipement nécessaire, mais j'avais de bons contacts dont je pouvais me servir comme sous-traitants. La récupération des hydrocarbures a pris près de trois mois. C'est alors que nous avons commencé à offrir ce service. Le déglacage et l'amarrage des navires sont venus plus tard.»

Mr. Berthiaume insiste que parce que de la nature souvent sensible des demandes pour le service de sa compagnie, il n'y a pas de substitut pour l'approche dite «Old School» en matière de relations avec le client.

La compagnie possède une flotte comprenant 10 barges, deux tugboats, cinq work boats et un tanker ainsi que quelque 60 camions d'utilité variable (incluant le déversement des bilges). Elle possède également ses propres autobus pour transporter des équipes de jusqu'à 30 personnes à des endroits éloignés pour des travaux de nettoyage. Les camions sont vidés chaque jour et désinfectés.

En tant que service de collecte des déchets pour les navires au quai, Urgence Marine fait beaucoup plus que juste collecter les déchets. Les déchets incluant batteries, néons, lumières, fournitures médicales périmées, huiles usées, plastique et papier sont triés avant d'être détruits, récupérés, reclassés ou traités comme dangereux ou nuisibles à l'environnement.

Pour répondre à ces besoins, un camion de collecte spécialisé a été adapté. Il possède une benne à l'arrière pour les déchets et une autre à l'avant pour trier les matériaux à être recyclés ou traités avec beaucoup de soin.

The beginnings

Un diplômé d'école commerciale, M. Berthiaume a dirigé une entreprise de fabrication de conteneurs et de convoyeurs à silo dans les années 1970. Des circonstances ont offert à M. Berthiaume l'opportunité de prendre le contrôle d'un de ses clients – Marine & Industrial Refuse Collectors, une petite entreprise de gestion des déchets.

Initialement, l'entreprise était principalement impliquée dans la collecte des déchets sous les normes fédérales d'Agriculture Canada pour les navires des Grands Lacs traversant la Voie maritime du Saint-Laurent.

Urgence Marine a ajouté la gestion des déchets de cuisine à son portefeuille d'activités avant une percée importante provoquée par un déversement d'hydrocarbures à bord d'un paquebot de croisière, le **Canada Star**, dans le Vieux-Port de Montréal.

«Le Club P&I nous a appelés pour voir si nous pouvions faire quelque chose,» M. Berthiaume a indiqué. «Je n'avais pas tout l'équipement nécessaire, mais j'avais de bons contacts que je pouvais utiliser comme sous-traitants. La gestion du déversement d'hydrocarbures a duré presque trois mois. C'est alors que nous avons commencé à offrir ce service. Le déglacage et l'amarrage des navires sont venus plus tard.»

Accumulation of ice on ships entering the St. Lawrence in the winter can attain 2,000 tons!

Jusqu'à 2 000 tonnes de glace peuvent s'accumuler sur les navires en hiver sur le Saint-Laurent!



UM



Urgence Marine deploys many specially-trained staffers for the mooring and un-mooring of vessels.

Urgence Marine fait appel à du personnel spécialement entraîné pour l'amarrage et le démarrage des navires.

Dès qu'Urgence Marine est avisée d'un déversement d'hydrocarbures, elle envoie dans l'heure qui suit des équipes pour installer des barrages flottants afin d'empêcher la dispersion de la nappe.

«Puis, poursuit M. Berthiaume, nous enlevons tous les brins d'herbe souillés sur la côte. Nous ramassons les pierres souillées une par une, nous les nettoyons à la vapeur et nous les remettons à leur place. Nous nous servons d'aspirateurs pour récupérer l'huile à la surface de l'eau. Une équipe de 50 à 75 personnes reste sur place tant que l'assainissement n'est pas complet. Nous intervenons à la demande d'Environnement Canada, d'Environnement Québec ou de la Garde côtière.»

Pour ce qui est du déglacage des navires, M. Berthiaume convient que les hivers montréalais sont loin d'être aussi rudes qu'il y a quelques dizaines d'années. Cependant, il y a encore des tempêtes de neige et quand les navires pénètrent dans le golfe du Saint-Laurent, la combinaison du froid et de l'eau de mer produit des accumulations de glace qui peuvent atteindre 1 000 à 2 000 tonnes sur un navire.

Évoquant les premières années d'exploitation de son entreprise, M. Berthiaume rappelle avec un peu de nostalgie les difficultés qu'affrontaient ses premiers employés qu'il se plaît à décrire comme «des guerriers».

«Ils venaient travailler en tee-shirt, en tennnis et sans masque pour les travaux de nettoyage.

«Bien sûr, tout cela a vite changé, à cause de la réglementation très stricte, des normes de formation et du perfectionnement des équipements.»

M. Berthiaume souligne qu'il n'existe pas d'établissement spécialisé pour former ceux qui désirent travailler dans un secteur spécifique d'Urgence Marine. Les nouveaux employés reçoivent leur formation de base sur le tas. «Les candidats que nous recherchons, ce sont des personnes qu'attire le milieu marin et qu'un travail dur et physique ne rebute pas.»

Y a-t-il des difficultés de recrutement, tout comme dans d'autres secteurs de l'industrie maritime? «Pénurie de main-d'œuvre? Ce n'est pas notre problème!», de s'exclamer M. Berthiaume. **M**

began to offer this service. The de-icing and mooring of ships came later."

As soon as Urgence Marine is made aware of an oil spill, teams are dispatched within an hour to install booms to stop the slick from spreading.

"Then", in the words of Mr. Berthiaume, "we pull out the soiled blades of grass on the shore. And we also pick up the soiled rocks one by one and steam clean them before returning them back to their original place. The oil on the surface of the water is extracted by vacuum cleaner. A team of 50-75 people will be based on the site for as long as the cleaning is not complete. We intervene upon the requests of Environment Canada, Environment Québec and the Coast Guard."

Regarding de-icing, Mr. Berthiaume agrees that Montreal winters are far from as harsh they used to be decades ago. But snow storms still occur, and when ships enter the Gulf of St. Lawrence the combination of cold and sea water produces ice accumulation that can attain 1,000 to 2,000 tons per ship.

Looking back at the early years of launching his business, Mr. Berthiaume recalled, with some fondness, the challenges confronted by his first employees whom he liked to describe as "warriors."

"They came to work in tee-shirts, in running shoes and without masks for cleaning tasks.

"Of course, all that has rapidly changed, with the very strict regulations, training standards, and state-of-the-art equipment."

Mr. Berthiaume points out that no specialized institution exists to form individuals seeking to work in a specific sector at Urgence Marine. Basic training of new employees is carried out on the spot. "Otherwise, what skills we are looking for is people who are attracted to the marine environment and are not afraid of hard, physical work."

Any recruiting issues, as is prevalent in other marine industry sectors? Exclaims Mr. Berthiaume: "Manpower shortage – no such problem for us!" **M**



The seven-year contract for maintenance dredging of the North Traverse secured by Ocean through its subsidiary Dragage St-Maurice aims to restore the depths announced by removing accumulations of sediment. Such maintenance is essential for ensuring the safety of commercial navigation on the St. Lawrence.

Le contrat de sept ans pour le dragage d'entretien de la traverse du Nord obtenu par Océan par l'entremise de sa division Dragage St-Maurice vise à rétablir les profondeurs annoncées en enlevant les accumulations de sédiments. Ce dragage d'entretien est essentiel afin d'assurer la sécurité de la navigation commerciale sur le Saint-Laurent.

The Ocean Traverse Nord L'Océan Traverse Nord

Textes & photos: Pierre Terrien

La première chose qui m'a frappé en mettant les pieds à bord de la drague ouvrante autopropulsée **Océan Traverse Nord** n'est pas les équipements à la fine pointe de la technologie qui nantissent la plus imposante drague jamais construite dans l'est du Canada. Pourtant, il y a de quoi épater la galerie. Non, ce qui m'a le plus impressionné est l'enthousiasme de l'équipage, à commencer par le capitaine Jean-Martin Fradette, de Matane, qui m'accueillait sur le pont alors que je débarquais de l'**Océan A-Martin**, bateau de service travaillant de concert avec la drague à élinde trainante.

Invité par Océan à constater par moi-même le déroulement des opérations à bord du joyau de la flotte, j'ai rejoint le navire qui amorçait ses opérations de dragage

The first thing that struck me as I boarded the self-propelled dredge **Ocean Traverse Nord** was not the state-of-the-art equipment available on the largest dredge ever built in Eastern Canada – though there is plenty of that to impress a person. No, what impressed me most was the crew's enthusiasm, beginning with Captain Jean-Martin Fradette, from Matane, who received me on the deck as I disembarked from the **Ocean A-Martin**, a service boat that works in close cooperation with the trailing suction-hopper dredge.

Invited by Ocean to observe operations for myself on the gem of the fleet, I boarded the vessel as it began its maintenance dragging operations in the North Traverse, located between Saint-Jean-de-l'Île-d'Orléans and Cap

d'entretien de la traverse du Nord entre Saint-Jean-de-l'Île-d'Orléans et cap Gribane, travaux visant à rétablir les profondeurs en enlevant les accumulations de sédiments.

Construite dans la dernière année au chantier naval Industries Océan à l'île aux Coudres au coût de 25 M\$, la drague aspirante d'une longueur de 64,30 mètres est équipée des technologies de dragage des plus récentes. Elle peut draguer jusqu'à une profondeur de 30 mètres avec une capacité de pompage de 5 500 m³ à l'heure (1 300 ch) ou être utilisée à la restauration et la protection de berges grâce à son puissant équipement de déchargement par pompage qui peut projeter sa cargaison jusqu'à 50 mètres de distance ou par tuyauterie sur une distance atteignant 1 kilomètre. En cas de besoin, elle peut facilement être transformée en drague avec excavatrice et benne. Propulsée par deux hélices omnidirectionnelles de type Z-Drive accouplées à deux moteurs d'une force de 1 000 ch chacun, elle peut se déplacer à une vitesse atteignant 11 nœuds.

Heureux comme un enfant en liberté dans un parc d'attractions, je profitai de l'après-midi princier de début d'automne pour me familiariser avec les équipements de dragage sur le pont principal. J'ai été bluffé par le relatif silence des opérations, compte tenu du nombre de diesels nécessaires à la propulsion, la production de l'électricité, la manœuvre et le transport des déblais. Il faut dire que la machinerie est enfouie dans les entrailles du navire à l'avant comme à l'arrière.

Aucun doute, ce qui étonnera le plus les néophytes est l'architecture de ce navire qui est en fait composé de deux coques unies par d'énormes charnières. Si l'idée peut sembler farfelue, le principe lui est d'une efficacité désar-



Demonstration of the pump unloading system, which can project its load up to 50 metres away.

Démonstration du système de déchargement par pompage qui peut projeter la cargaison jusqu'à 50 mètres de distance.



*Chief Engineer Lévis Robichaud of New Brunswick in front of one of the two 349 hp generators. Well acquainted with the dredging world, he held the same position on the **Port Méchin**, a dredge that has been a familiar icon on the St. Lawrence for decades.*

Le mécanicien en chef Lévis Robichaud du Nouveau-Brunswick devant un des 2 groupes électriques de 349 ch. Bien aguerri au métier de dragage, il occupait le même poste sur la drague **Port Méchin**, une icône bien connue des habitués du Saint-Laurent durant des décennies.

Gribane. The operations are aimed at maintaining the channel to the correct depths by removing accumulations of sediment.

Built last year at the Ocean Industries shipyard on Île aux Coudres at a cost of \$25 million, this trailing suction-hopper dredge, 64.30 metres long, is equipped with the latest dredging technologies. It can dredge up to 30 metres deep, with a pumping capacity of 5,500 m³ an hour (1,300 metric horsepower) or be used to restore and protect riverbanks with its powerful pumping equipment, which can project loads up to 50 metres away, or with pipes, over a distance of up to 1 kilometre. If necessary, it can also be readily transformed into a dredge with an excavator and bucket. Propelled by two Z-Drive omnidirectional propellers and two 1,000 hp motors, it can travel at speeds of up to 11 knots.

Happy as a kid let loose in an amusement park, I took advantage of this extraordinary opportunity

mante, éprouvé depuis longtemps. Quand vient le temps de décharger les sédiments aspirés, des vérins hydrauliques ouvrent les coques, libérant ainsi la cargaison entreposée, en un clin d'œil. Chaque coque possède donc son appareil de propulsion et de gouverne et sa machinerie propre, tels propulseur d'étrave, pompes et groupes électriques. Afin de réaliser ce tour de force, le château du navire est posé sur des pieds souples de part et d'autre des coques, ce qui permet à la partie habitable de demeurer dans une position normale lors de l'opération d'évacuation.

À la timonerie, on trouve tous les équipements modernes de navigation, mais ce qui attire avant tout l'attention est le poste de commande à tribord. Entouré d'écrans d'ordinateurs, de tableaux de bord et de manettes de commandes, c'est de là que travaille l'opérateur, bien assis au milieu de son univers et bénéficiant d'une vue sur l'élinde suspendue sur le même côté du navire.

Lors du dragage, un dialogue constant ponctué de mots courts s'établit entre l'officier de navigation et l'opérateur afin de positionner la tête de l'élinde précisément sur la parcelle de fond qui doit être aspirée. «En arrière, en descendant, en levant...» Cette mélodie



From his control station, the operator can control the height of the drag arm, the rate of the suction pump (rpm) and the various water cannon to prevent the accumulation of excavated material on the bilge walls. He must factor in such things as the density of the material so as to ensure pumping efficiency.

De son poste de commande, l'opérateur intervient sur la hauteur de l'élinde ainsi que sur le débit de la pompe de succion (rpm) et les différents canons à eau qui empêchent l'accumulation des déblais sur les parois de la cale. Entre autres, il doit tenir compte de la densité du matériel afin d'assurer l'efficacité du pompage.



This is the first command of Jean-Martin Fradette from Matane. Like the operators and his colleague, Captain Michel Ferron, he completed simulator dredge training at the Technical Institute of Dredging near Rotterdam.

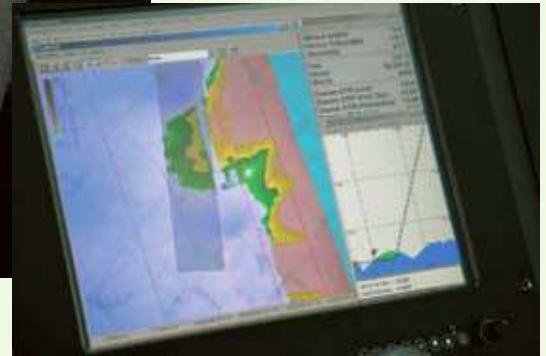
C'est le premier commandement de Jean-Martin Fradette, de Matane. À l'instar des opérateurs et de son vis-à-vis, le capt Michel Ferron, il a suivi un stage de formation en dragage sur simulateur au Technical Institute of Dredging, près de Rotterdam.

early in the fall to become acquainted with the dredging equipment on the main deck. I was amazed by the relative silence of the operations, considering the number of diesels required to propel the vessel, electricity production, manoeuvring and the removal of excavated material. I should add, however, that the machinery is located deep within the vessel fore and aft.

Undoubtedly, what laypersons will find most astonishing is the architecture of this vessel, which consists of two hulls joined with huge hinges. While this might sound strange, the principle works amazingly well and has been proven over many years. When it is time to discharge the suctioned sediment, hydraulic jacks open up the hulls and thus release the stored load in the wink of an eye. Each hull has its own propulsion and steering equipment and its own machinery, including a bow thruster, pumps and generators. To carry off the whole feat, the wheelhouse is set on flexible mounts on either side of the hulls, thus enabling the habitable part to remain in a normal position during the evacuation operation.

The wheelhouse is equipped with all modern navigation tools, but what attracts particular attention is the control station on the starboard side. Surrounded by computer screens, control panels and levers, this is where the operator works, comfortably seated at the centre of his universe, with a view of the drag arm hanging above the same side of the vessel.

During dredging, an ongoing dialogue of clipped commands is established between the navigating officer and the operator in order to position the head of the drag



Constant coordination defines the work of the navigation officer and the dredging technician. The former ensures the movement of the vessel while the latter is in charge of the actual dredging.

Une coordination de tous les instants définit le travail de l'officier de navigation et du technicien en dragage. Le premier assure le déplacement du navire tandis que l'autre s'occupe du dragage en tant que tel.

The dredge operator, like the navigation officer, has very precise data available on the parameters of the river floor and the delimitations of the work to be performed and that is already completed.

L'opérateur de la drague, comme l'officier de navigation, dispose d'informations très précises sur les paramètres du fond marin et les délimitations du travail à effectuer et celui déjà accompli.

synchronisée par une toile informatique colorée du fond se poursuit inlassablement jusqu'à ce que le navire atteigne sa pleine charge de 1 180 m³. Le plus remarquable est la précision avec laquelle se déroule l'opération malgré vents, marées et courants. Une batterie d'équipements dont les sondeurs à faisceaux multiples permettent d'extraire les sédiments à la profondeur demandée, à quelques centimètres près.

Afin d'élever encore d'un cran l'efficacité de l'opération, l'**Ocean A. Martin**, équipé lui aussi d'un sondeur à faisceau multiple, quadrille la zone de dragage afin de vérifier la précision du travail accompli, permettant ainsi de parachever le travail rapidement.

En construisant en un temps record et à l'intérieur du budget une drague d'une jauge de 1 143 tjb qui a pu entrer en service rapidement, avec très peu d'anicroches, Océan démontre une grande maturité et récolte le fruit d'années de travail consacrées à créer une entreprise maritime intégrée qui peut offrir de multiples services en comptant sur un capital humain bien formé et du matériel innovant de première classe. **M**

arm on the area to be suctioned. "Back, down, up..." This tune is synchronized with a coloured computer image of the river floor and continues non-stop until the vessel takes on its full load of 1,180 m³. The most remarkable thing is the precision with which the operation unfolds in spite of all the winds, tides and currents. A battery of equipment including multi-beam sounders enables the vessel to dredge sediment to within a few centimetres of the desired depth.

In order to improve its operating efficiency even more, the **Ocean A Martin**, which is also equipped with a multi-beam sounder, grids the dredging area so as to ensure the accuracy of the work performed and allow any corrections needed to be made quickly.

By building in record time and within budget a 1,143 GRT dredge, which was able to go into service quickly with very few hitches, Ocean has demonstrated its maturity and is now enjoying the fruits of its long labours to create an integrated shipping company that can offer multiple services relying on well-trained human capital and cutting-edge equipment. **M**



In the wink of an eye, the 1,180 m³ of excavated material disappears into the bottom of a storage area, as determined by the Canadian Hydrographic Service.

En un clin d'œil, les 1 180 m³ de déblais disparaissent vers le fond d'une aire d'entreposage, comme prescrit par le Service canadien d'hydrographie.



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

Solutions adapted to your training and research needs !

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



Institut maritime du Québec

Cégep de Rimouski



MARITIME INNOVATION

INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC

418 835-1621 | 418 725-3525

sfc@imq.qc.ca | imar@imar.qc.ca

www.imq.qc.ca | www.innovationmaritime.ca

La page de l'AGGIMQ

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

www.aggimq.ca

49^e banquet, 50^e assemblée générale

Nous y voici. 50 ans, l'âge d'or! En fait, ce n'est pas tout à fait cela!

Pour s'y démêler un peu, faisons un peu d'histoire. Officiellement, c'est en 1964 que l'AGGIMQ fut fondée, même si, à l'époque, elle portait un nom différent.

Pourtant, nous ne sommes qu'en 2013. Alors comment se fait-il que nous en soyons cette année à souligner un «50^e» anniversaire? Simple-ment parce que les membres fondateurs avaient décidé, pour l'année 1964 (celle de la fondation), de se rencontrer deux fois en assemblée générale. Par contre, il n'y eut qu'un seul banquet cette année-là. Donc, tout s'explique...

Mais nous voilà pris dans un grand dilemme: devons-nous souligner l'année de fondation de notre association ou le fait que nous en sommes à notre 50^e assemblée générale? Ce ne fut pas facile, mais votre comité a tranché! Nous soulignerons les deux événements. Pourquoi se limiter?

L'année 1964 restera une année marquante pour nous tous. Notre association est restée vivante et dynamique depuis tout ce temps et nous pouvons en être fiers! Pouvoir souligner d'une manière toute particulière cette 50^e rencontre officielle est, pour votre comité, un honneur que nous n'aurions pu laisser passer. Nous profiterons donc de ce 49^e banquet annuel pour ouvrir les festivités qui nous conduiront à cette 50^e année d'existence de notre association.

Pour l'occasion, nous vous réservons quelques petites surprises, mais nous pouvons déjà vous annoncer que nous préparons un diaporama de photos d'époque que nous avons trouvées dans nos archives. Malheureusement, aucune explication n'était associée à ces photos. Nous aurons donc besoin de vous durant la soirée pour nous aider à les identifier (qui, quand, où?) afin que nous

puissions ensuite les placer sur notre site Web avec les légendes appropriées.

Vous pourrez participer vous aussi à cette collection en nous envoyant vos photos prises lorsque vous étiez à l'IMQ. Nous pourrions ainsi présenter un nouveau diaporama plus complet l'an prochain, à Rimouski. Amusez-vous un peu, retournez dans vos vieux albums et faites-nous

parvenir vos petits trésors photographiques.

Notre assemblée générale, toujours suivie du banquet annuel, aura lieu le samedi 2 février prochain à l'hôtel Plaza Québec. Si vous n'avez pas reçu d'invitation, vous pouvez trouver tous les renseignements sur notre site Internet: www.aggimq.ca, sous la rubrique «Nouvelles». Il n'est peut-être pas trop tard pour réserver pour le banquet! Informez-vous à info@aggimq.ca.

Notez que tous les membres 2013 sont invités à l'assemblée générale, qu'ils viennent au banquet ou non! Nous vous attendons en grand nombre!

Au plaisir de vous revoir bientôt,

Votre comité



Vous pouvez devenir membre ou renouveler votre cotisation en remplissant ce coupon et en le renvoyant, accompagné de votre chèque, à: AGGIMQ, 53, rue Saint-Germain Ouest, Rimouski, QC, G5L 4B4

AGGIMQ • Coupon de cotisation 2013

Cotisation: 45 \$ (couple de gradués: 65 \$)

Nom: _____

Graduation de l'IMQ

Année: _____

Programme: _____

Les informations suivantes que vous nous communiquez seront affichées dans notre « bottin des membres » à moins d'indication contraire.

☐

Afficher

☐

Ne pas afficher

Adresse: _____

Code postal: _____

Téléphone: _____

Courriel: _____

Employeur et fonctions: _____

JOURNAL

Oceanex annonce la construction d'un navire ConRo de 100 millions

Des représentants d'Oceanex Inc. ont assisté à Flensburg, en Allemagne, au premier découpage d'acier amorçant la construction de ce qui sera le plus grand porte-conteneurs roulier (ConRo) sous pavillon canadien. Le navire, dont la livraison est prévue pour l'automne 2013, viendra se greffer à la flotte d'Oceanex, qui comprend déjà le **MV Cabot**, l'**Oceanex Sanderling** et l'**Oceanex Avalon**, pour desservir Terre-Neuve.

Spécialement conçu pour le commerce international, le navire de cote glace de 19 500 tonnes métriques de port en lourd, baptisé **Oceanex Connaigra**, aura 210 mètres de longueur et pourra atteindre une vitesse de 20 nœuds.

Selon le capitaine Sid Hynes, président d'Oceanex, «la construction de ce navire unique représente un investissement de plus de 100 millions de dollars et démontre qu'Oceanex a à cœur de satisfaire les besoins de ses clients de l'Est canadien, en particulier ceux de Terre-Neuve-et-Labrador. L'**Oceanex Connaigra** a été pensé afin de répondre à la croissance prévue de la compagnie pour les 30 prochaines années.»

Société privée présente dans les ports de Montréal, Halifax, St. John's et Corner Brook, Oceanex compte parmi les chefs de file du transport sur la côte Est. L'entreprise assure une liaison intermodale complète entre le Mexique, les

Oceanex announces construction of \$100 million container/ro-ro ship

Representatives from Oceanex Inc. were in Flensburg, Germany recently to witness the cutting of first steel of what will become the largest Canadian flag container/roll on roll off (Con/Ro) ship. Slated for delivery in the fall of 2013, it will join the current Oceanex fleet, comprising the **MV Cabot**, the **Oceanex Sanderling** and the **Oceanex Avalon**, on the Newfoundland service.

The 20-knot, ice-class vessel, to be named the **Oceanex Connaigra**, is custom designed for world-wide trade and will be 210 meters in length, with a deadweight carrying capacity of 19,500 metric tonnes.

According to Oceanex Executive Chairman, Captain Sid Hynes, "construction of this unique ship represents an investment of more than \$100 million, demonstrating Oceanex's commitment to meeting the needs of our customers throughout Eastern Canada and particularly the province of Newfoundland and Labrador. The **Oceanex Connaigra** has been designed to meet the company's anticipated growth for the next 30 years."

Privately-owned Oceanex is a leading player in the east coast transportation industry, operating through the ports of Montreal, Halifax, St. John's and



*The **Oceanex Connaigra**, being built in Germany, will be the largest Canadian-flag, container/ro-ro vessel.*

L'**Oceanex Connaigra**, construit en Allemagne, sera le plus gros porte-conteneurs roulier naviguant sous pavillon canadien.

États-Unis et le Canada continental, Terre-Neuve comprise.

L'Oceanex Connaigra est construit par Flensburger Schiffbau-Gesellschaft mbH & Co. KG, constructeur allemand reconnu pour la qualité de ses navires ainsi que pour son respect des échéances et des budgets.

D'après Peter Sierk, PDG du chantier naval de Flensburger, ce porte-conteneurs roulier comptera parmi les plus modernes, écologiques et adaptables du monde. De conception avant-gardiste, il sera doté d'un système d'épuration de type sec qui traitera les gaz d'échappement des moteurs de la salle des machines et des génératrices diesel. De ce fait, il excédera les exigences de la réglementation proposée pour limiter les rejets atmosphériques. De plus, le navire a été classé «navire propre» par le DNV, ce qui indique qu'il respecte des normes environnementales élevées, particulièrement pour les émissions atmosphériques.

Avec une capacité de charge de 11 000 tonnes métriques, le pont supérieur roulier de l'**Oceanex Connaigra** permet aussi la manutention verticale classique de conteneurs de toutes dimensions, y compris les conteneurs hors-cote de 53' d'Oceanex. Des rampes repliables donnent

accès aux cinq ponts rouliers du bâtiment, lesquels peuvent loger 95 camions remorques et 500 véhicules automobiles.

Caractéristique unique, le navire est doté d'une rampe arrière d'une largeur de 40 pieds qui permet le chargement de cargaisons surdimensionnées d'un poids de plusieurs centaines de tonnes. Selon le capt. Hynes, il s'agit d'un atout très important pour desservir les projets de construction et de développement prévus dans le Canada atlantique.

Une rampe et une porte latérales du côté de tribord ont été ajoutées pour faciliter et accélérer l'embarquement et le débarquement des véhicules. Ce navire ultramoderne est équipé entre autres de moteurs de la dernière génération, sans fumée et ultra-efficaces grâce à un système électronique de gestion du carburant à rampe commune.

De plus, étant donné les conditions climatiques extrêmes propres à l'Atlantique Nord, on a aussi doté le navire d'un système anti-roulis passif à trois citernes et d'un système actif de stabilisation gyroscopique à ailerons anti-roulis afin d'assurer la stabilité du navire et le confort de l'équipage, qui sera logé dans des cabines répondant aux normes européennes les plus exigeantes.

Corner Brook. It offers full intermodal transportation services between Mexico, the United States and mainland Canada to Newfoundland.

Oceanex Connaigra is being built by Flensburger Schiffbau-Gesellschaft mbH & Co. KG of Germany, recognized for its high quality construction, for staying within budget and delivering on time.

Peter Sierk, President and CEO for the Flensburger Shipyard states that "the vessel will be one of the most modern, innovative, environmentally friendly and adaptable ConRo ships in the world. Leading the industry, this eco friendly vessel will be equipped with a dry scrubber exhaust gas cleaning system for main engines and diesel generators and thus exceed the requirements of the proposed restrictive air emissions regulations. In fact, the vessel is classed by DNV as a 'clean ship,' which confirms a higher environmental standard, particularly with respect to air emissions."

The roro weather deck of the **Oceanex Connaigra** is designed for a conventional lift-on/lift-off container ship operation and is able to accommodate all relevant sizes of containers, including the Oceanex high cube 53' units

– with a weather-deck load capacity of 11,000 metric tonnes of containers. Lifiable ramps provide access to all five roro decks which allow for the transportation of up to 95 tractor trailers and 500 automobiles.

The ship is uniquely designed with a 40' wide stern ramp to accommodate over dimensional loads that can weigh several hundred tonnes, which Mr. Hynes states is critically important to the construction and development projects throughout Atlantic Canada.

The addition of a side ramp and starboard side door promotes more efficient and faster loading and unloading of automobiles. This state-of-the-art vessel is equipped with leading edge technology, such as the latest generation engines using a common rail fuel management system to provide high efficiency and smokeless operations.

With the extreme weather conditions of the North Atlantic, three passive anti-roll stability tanks and a gyro controlled active fin stabilizer system have been added to ensure cargo safety and crew comfort along with the highest quality European standard accommodation for the ship's crew.

Fednav reçoit le prix de l'Armateur de vraquier de l'année de l'IBJ

Le Groupe Fednav a récemment remporté le prestigieux prix de l'Armateur de vraciers de l'année décerné par l'International Bulk Journal. Devant un auditoire international, M^{me} Suzanne Bleau-Myrand, directrice du Marketing à Fednav, a accepté le prix lors d'un dîner de gala à Hambourg le 19 novembre.

Ce prix souligne la contribution au commerce maritime du plus grand transporteur international de vrac sec du Canada, ainsi que le leadership dont l'entreprise fait preuve dans la mise en œuvre de normes d'exploitation exemplaires, y compris en matière d'efficacité, de protection de l'environnement et de sécurité.

Fednav captures IBJ Bulk Ship Operator of the Year award

The Fednav Group was recently presented with the prestigious Bulk Ship Operator of the Year award by the International Bulk Journal. Before an international audience, Suzanne Bleau-Myrand, Fednav's Marketing Director, accepted the award at a gala dinner held in Hamburg on Nov. 19.

The award highlights the contribution of Canada's largest international dry-bulk shipping enterprise to maritime trade as well as its leadership in the implementation of the highest operating standards - including efficiency, environmental protection and safety.

It marks the second time

Bulk carriers in the large Fednav fleet are a familiar sight on the Great Lakes (per photo) and on the world's oceans.

Les vraquiers de la grande flotte de Fednav sont un spectacle familier sur les Grands Lacs (photo) et sur tous les océans du monde.



Fednav

C'est la seconde fois que Fednav reçoit ce prix convoité depuis la création des prix de l'IBJ. En 2009, l'**Umiak I** de Fednav a remporté le prix du Vraquier de l'année et en 2011, le président de Fednav, Laurence Pathy, a reçu le prix de l'Accomplissement de toute une vie.

Fednav a pris livraison de 11 nouveaux navires en 2012

et 12 navires de cote glace qu'elle a commandés lui seront livrés entre 2013 et 2016, dont un vraquier brise-glaces qui desservira les mines de nickel et de cuivre de la Canadian Royalties dans l'Arctique canadien et six laquiers conçus pour consommer moins de carburant, réduire les émissions de carbone et maximiser la charge payante.

since the inception of the IBJ awards in 2009 that Fednav has received this top prize. In 2009, Fednav's **Umiak I** won the Bulk Ship of the Year award. And in 2011, Fednav Chairman Laurence Pathy was granted the Lifetime Achievement Award.

In 2012, Fednav took delivery of 11 new vessels

and currently has 12 ice-class ships on order to deliver in 2013-2016. These include one ice-breaking bulk carrier to service the Canadian Royalties' nickel and copper mine in the Canadian Arctic and six Lakes-suitable vessels designed to consume less fuel, reduce carbon emissions and maximize cargo payload.

Le trafic maritime mondial à un niveau record selon la CNUCED

En 2011, le trafic maritime mondial a progressé de 4 % pour atteindre le niveau record de 8,7 milliards de tonnes, selon la plus récente Étude sur les transports maritimes de la CNUCED, qui évalue la demande mondiale de transport maritime et de services portuaires et logistiques.

Mais l'organisme de l'ONU souligne aussi que dans la même période, la capacité de la flotte mondiale a augmenté à un rythme beaucoup

plus rapide, 10 %, atteignant pour la première fois 1,5 milliard de TPL.

Selon l'étude, cet écart entre l'offre et la demande est d'autant plus alarmant pour le secteur et pour sa rentabilité que la capacité de transport maritime continue d'augmenter.

L'étude mentionne également que de pair avec le trafic maritime mondial, le trafic portuaire affichait une croissance de 5,9 % en 2011.

UNCTAD reports record world seaborne trade

World seaborne trade climbed by 4% in 2011, attaining a record 8.7 billion tons, according to the latest UNCTAD Review of Maritime Transport which assesses global demand for shipping, port and logistics services.

But the UN agency also pointed out that over the same year, world ship supply capacity expanded much faster – at a rate of 10%, attaining an unprecedented

1.5 billion DWT.

The report said this imbalance in supply and demand was “bad news for the industry and for market profitability, especially in view of the continued growth in ship supply capacity.”

It noted that in tandem with world seaborne trade, global port throughput expanded in 2011 at a rate of 5.9%.

A total of 60% of world

La part en volume des ports des pays en développement dans le chargement et le déchargement de marchandises a été de 60 % et 57 %, respectivement.

«C'est une évolution remarquable qui s'écarte du modèle précédent où les pays en développement servaient surtout de zones de chargement de matières premières et de ressources naturelles», souligne l'étude.

Les auteurs préviennent que le déséquilibre entre l'offre et la demande provoque une contraction des marchés du fret et grève les finances de nombreuses compagnies maritimes puisqu'il tend à entraîner une baisse des taux de fret, une compression des recettes et une érosion des profits.

«En revanche, l'effet net d'une baisse des taux de fret sur le commerce, en particulier sur celui des pays en développement dont les coûts de transport sont disproportionnellement

plus élevés, pourrait, dans une certaine mesure, être positif.»

Entre 2010 et 2011, le prix moyen du transport d'un conteneur équivalent 20 pieds (EVP) de Shanghai vers l'Europe du Nord est tombé de 1 789 à 881 dollars et celui d'un conteneur équivalent 40 pieds de Shanghai vers la côte Ouest des États-Unis, de 2 308 à 1 667 dollars.

Le rapport souligne aussi que le secteur maritime doit agir pour contrer les effets des changements climatiques, en particulier sur les ports, et pour réduire sa très forte consommation d'énergie et ses émissions de GES afin d'augmenter encore sa durabilité écologique.

Le transport maritime est l'épine dorsale du commerce international et de l'économie mondiale. Environ 80 % des échanges mondiaux en volume et plus de 70 % en valeur sont transportés par voie maritime et manutentionnés dans les ports du monde entier.

seaborne trade by volume was loaded and 57% unloaded, in developing country ports.

“That is a remarkable shift away from previous patterns, in which developing economies served mainly as loading areas for raw materials and natural resources,” the report said.

It warns that supply and demand imbalances are squeezing freight markets and tightening the finances of many shipping companies, given that such a situation tends to lower freight rates, compress earnings and erode profit gains.

“Still, the net impact of lower rates on trade, especially for developing countries that have disproportionately higher transport costs, could, to some extent, be positive,” the report says.

The report indicated that the average cost of shipping a 20-ft equiva-

lent (TEU) container from Shanghai to Northern Europe fell from US\$1,789 in 2010 to \$881 in 2011. And the average rate for shipping a 40-ft container from Shanghai to the West Coast of the United States declined over the same period from US\$2,308 to US\$1,667.

The report also focuses on the need to address climate change impacts, particularly on port operations, and to reduce the high rate of energy use and GHG emissions so maritime transport becomes still more environmentally sustainable.

Maritime transport is the backbone of international trade and the global economy. About 80% of global trade by volume and more than 70% by value are carried by sea and handled by ports across the globe.

Le Port de Montréal nomme un nouveau représentant aux É.-U.

Le Port de Montréal a annoncé la nomination de Donald Finnerty pour le représenter aux États-Unis. Celui-ci, qui possède une vaste expérience de cadre dans le domaine des transports, remplace depuis le 1^{er} novembre Shelton Scott, titulaire du poste pendant trois ans, qui a pris sa retraite.

M. Finnerty, dont les bureaux se trouvent au Michigan, devient directeur, Croissance et développement, USA. Il possède plus de 24 années d'expérience, principalement dans les secteurs du transport océanique, du 3PL et du NVOCC.

De 1989 à 2005, M. Finnerty a occupé plusieurs postes de direction à CP Ships et à Canada Maritime, à Southfield, (MI). En 2007, il est devenu président d'Ascco Container Services.

Trois ans plus tard, il a fondé Knight Global Solutions Inc., cabinet-conseil spécialisé dans le transport international maritime et aérien de marchandises, l'entreposage et la distribution.

Port of Montreal appoints Donald Finnerty as new U.S. representative

The Port of Montreal has announced the appointment of Donald Finnerty, a veteran transportation executive, as its new representative in

the United States. Effective November 1, he succeeds Shelton Scott, who held the post for three years before retiring.

Based in Michigan, Mr. Finnerty is Montreal's

Growth and Development, USA following more than 24 years experience, mainly in the ocean carrier, 3PL and NVOCC sectors.

Between 1989 and 2005, he held several senior positions with CP Ships and Canada Maritime, in Southfield, MI. In 2007, he became President of Ascco Container Services. Three years later, he set up Knight Global Solutions Inc., an international freight consultant firm specializing in ocean freight, air freight, warehousing and distribution.



≡ Director,

Gaétan Boivin nommé président de la délégation canadienne à l'AAPA



Eric Massiotte

Boivin elected chairman of Canadian delegation of AAPA

Gaétan Boivin, président-directeur général de l'Administration portuaire de Trois-Rivières, a été élu président de la délégation canadienne à l'Association américaine des administrations portuaires (AAPA). Son élection a été annoncée pendant le Congrès annuel de l'AAPA à Mobile, Alabama.

«Les ports canadiens et américains doivent relever des défis économiques et environnementaux similaires, notamment le financement de leurs infrastructures, le renforcement de leur compétitivité et le développement d'une interface ville-port», a déclaré M. Boivin.

«Ce sera donc l'occasion de faire partie des différentes discussions, mais également des solutions envisagées en ajoutant la voix des ports canadiens aux représentations que fait cette organisation tout en s'assurant que les intérêts des administrations portuaires canadiennes sont clairement compris par les acteurs du secteur maritime», a-t-il ajouté.

Fondée en 1912, l'AAPA est une association commerciale qui représente plus de 160 administrations portuaires publiques des États-Unis, du Canada, des Caraïbes et d'Amérique latine.

Gaétan Boivin, President and CEO of the Trois-Rivières Port Authority was recently elected Chairman of the Canadian Delegation of the American Association of Port Authorities (AAPA). The election was announced during the AAPA Annual Convention held in Mobile, Alabama.

“Canadian and U.S. ports face similar challenges both economically and environmentally, such as financing infrastructure, improving competitiveness and developing a city-port interface,” said Mr. Boivin.

“This will be an opportunity to be part of various discussions but also achievable solutions while the Canadian port voice to the representations made by the organization along with ensuring the interests of Canadian port authorities are clearly understood by stakeholders in the maritime sector,” Mr. Boivin said.

Established in 1912, the AAPA is a trade association representing more than 160 public port authorities in the United States, Canada, the Caribbean and Latin America.



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



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

Gazprom réussit la première livraison de GNL par la route maritime du Nord

Le navire méthanier **Ob River** affrété par le groupe russe Gazprom a récemment effectué la première livraison de GNL en passant par la route maritime du Nord, aussi appelée Passage du Nord-Est, pour se rendre d'Europe en Asie.

En empruntant cette route, l'**Ob River** a retranché 20 jours au trajet par la route traditionnelle via le canal de Suez.

Le navire a quitté le port d'Hammerfest en Norvège le 7 novembre, escorté par deux brise-glaces nucléaires russes, et il est arrivé au terminal de regazéification du port de Tobata le 5 décembre pour y livrer 134 000 mètres cubes de GNL destinés à des clients japonais.

La route maritime du Nord par laquelle on peut se rendre de Murmansk dans la mer de Barents jusqu'au détroit de Béring en longeant la côte arctique russe, est un itinéraire périlleux. Toutefois, le nombre de navires qui l'empruntent – 50 en 2012 contre 4 en 2010 – a décuplé ces toutes dernières années à la faveur du réchauffement planétaire.

Pendant la première moitié du voyage entre la mer de Barents et la mer de Kara, il n'y avait pas beaucoup de glace, mais Gazprom a indiqué que les navires avaient dû se frayer un chemin dans de la

«glace jeune» de 30 centimètres d'épaisseur dans la traversée entre le détroit de Vilkitski et la mer de Béring.

Selon Gazprom, «le voyage de l'**Ob River** confirme la faisabilité technique et commerciale de l'utilisation de la route maritime du Nord pour la livraison de GNL et cette réussite permet d'espérer généraliser l'utilisation de cette route pour livrer le gaz liquéfié de la Russie à la région de l'Asie-Pacifique et au marché européen».

Pour se rendre de Murmansk à Yokohama par le canal de Suez, un navire doit franchir 12 840 milles marins tandis que le même voyage par la route maritime du Nord raccourcit à 5 700 milles marins la distance à parcourir.

Gazprom completes world's first LNG supply via Northern Sea Route (NSR)

The **Ob River** liquefied natural gas carrier chartered by Russia's big Gazprom Group recently completed the world's first LNG supply voyage across the whole Northern Sea Route, also known as the Northeast Passage, linking Europe and Asia.

The journey by the **Ob River** slashed 20 days off the traditional route via the Suez Canal.

The carrier had left the Port of Hammerfest in Norway on Nov. 7 escorted by two nuclear-powered Russian icebreakers and arrived at the regasification terminal in the Port of Tobata on Dec. 5 for delivery of 134,000 cubic metres of LNG destined for Japanese consumers.

The NSR is a treacher-

ous shipping lane running from Murmansk in the Barents Sea, along Russia's Arctic coast, to the Bering Strait. However, due to receding ice in the context of global warming, there has been a tenfold increase in the number of vessels using the NSR during the last few years – nearly 50 in 2012 compared with four in 2010.

During the first half of the voyage between the Barents Sea and the Kara Sea, there was little ice in the waters, but Gazprom indicated that “young ice” up to 30 centimetres thick was encountered in the passage between Vilkitski Strait and the Bering Sea.

“The trip has confirmed the technical and commercial viability of NSR for the global LNG business,” said Gazprom. “The successful journey of the **Ob River** allows us to count on the full-blown usage of the Northern Sea Route to deliver Russian liquefied gas both to the Asia-Pacific region and the European market.”

Vessels sailing between Murmansk and Yokohama via the Suez Canal must navigate 12,840 nautical miles, whereas the same voyage using the NSR covers just over 5,700 nautical miles.



The **Ob River**, with icebreaker support, slashed 20 days off traditional routes between Europe and Asia.

L'**Ob River**, escorté de brise-glaces, a retranché 20 jours aux routes traditionnelles entre l'Europe et l'Asie.

Les attaques de pirates à leur plus bas depuis 2009

Dans les trois premiers trimestres de 2012, le nombre d'attaques de pirates somaliens contre des navires est tombé à son niveau le plus bas depuis 2009, selon le Bureau maritime international (BMI) de la Chambre de commerce internationale basée à Paris.

Le BMI conseille toutefois aux marins de rester vigilants dans les eaux à risque élevé de la Somalie, du golfe d'Aden et de la mer Rouge, tandis que les attaques violentes et les actes de piraterie se multiplient dans le golfe de Guinée.

En 2012, les pirates ont tué au moins 6 membres d'équipage et pris en otage 448 marins dans le monde. Selon le Centre d'information sur la piraterie du BMI, 125 navires ont été abordés, 24 ont été détournés, et 26 ont essuyé des tirs au cours de cette période. Une soixantaine de tentatives d'attaques ont aussi été dénombrées.

Grâce au déclin de la piraterie somalienne, le total mondial d'actes de piraterie et de vols à main armée commis en mer a diminué à 233 dans les 3 premiers trimestres de 2012 – le plus faible total depuis 2008.

Il y a eu 70 attaques so-

maliennes dans les 9 premiers mois, contre 199 dans la même période en 2011. Et de juillet à septembre, un seul navire a signalé une tentative d'attaque de pirates somaliens, comparativement à 36 incidents pendant ces 3 même mois de 2011.

À la fin de septembre, des pirates présumés somaliens détenaient 11 navires avec 167 membres d'équipage et otages à bord pour les rançonner.

Selon le BMI, le renforcement de la surveillance et les interventions des marines militaires internationales ont un effet dissuasif sur les pirates, de même que de meilleurs outils de prévention, notamment le recours à des gardes armés et à d'autres mesures de sécurité à bord.

«Nous nous réjouissons de la réussite du ciblage énergique des groupes actifs de pirates par les marines internationales dans les eaux à risque élevé de la Somalie pour neutraliser ces criminels avant qu'ils menacent les navires», a déclaré le capt. Pottengel Mukundan, directeur du BMI.

L'Indonésie a recensé 51 incidents dans les 9 premiers mois de 2012, soit plus que pour toute l'année 2011 (46).

Piracy attacks at lowest since 2009

The number of ships reporting attacks by Somali pirates fell to their lowest level since 2009 in the first three quarters of 2012, according to the International Maritime Bureau (IMB) of the Paris-based International Chamber of Commerce.

But the IMB warned seafarers to remain vigilant in the high-risk waters around Somalia, the Gulf of Aden and the Red Sea while violent attacks and hijackings are spreading in the Gulf of Guinea.

Worldwide in 2012, pirates have killed at least six crew members and taken 448 seafarers hostage. The IMB Piracy Reporting Centre recorded that 125 vessels were boarded, 24 hijacked and 26 fired upon. In addition, some five dozen attempted attacks were reported.

The drop in Somali piracy brought global figures for piracy and armed robbery at sea down to 233 incidents – the lowest third quarter total since 2008.

In the first nine months, there were 70 Somali at-

tacks versus 199 for the corresponding period in 2011. And from July to September, just one ship reported an attempted attack by Somali pirates, compared with 36 incidents in the same three months of 2011.

At the end of September, suspected Somali pirates were holding 11 vessels for ransom with 167 crew members and hostages onboard.

The IMB says policing and interventions by international navies are deterring pirates, along with ships' employment of Best Management Practice including the use of armed guards and other onboard security measures.

"We welcome the successful robust targeting of pirate action groups by international navies in the high risk waters off Somalia, ensuring these criminals are removed before they can threaten ships," said Capt. Pottengel Mukundan, Director of IMB.

Indonesia recorded 51 incidents in the first nine months of 2012, up from a 2011 annual total of 46.



The International Maritime Bureau urges seafarers to remain vigilant especially in the high-risk waters around Somalia and in the Gulf of Aden.

Le Bureau maritime international exhorte les marins à la vigilance, surtout dans les eaux de la Somalie et du golfe d'Aden où les risques sont élevés.

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

30 et 31 JAVIER

4^e Sommet sur la piraterie et la sécurité maritime
London, UK
jkorfanty@acieu.co.uk

22 FÉVRIER

Banquet annuel des Armateurs du Saint-Laurent
Chateau Frontenac
Québec City, QC, Canada
ariane.charette@portquebec.ca

3 AU 6 MARS

Trans Pacific Maritime (TPM)
Long Beach Convention Centre
Long Beach, CA, USA
www.jocevents.com

5 AU 7 MARS

**Great Lakes Commission Semiannual meeting
& Great Lakes Day**
Hamilton Crowne Plaza Hotel
Washington, DC, USA
www.glc.org

12 AU 15 MARS

Breakbulk China 2013
Intex Shanghai
Shanghai, China
www.breakbulkevents.com

18 AU 20 MARS

JAXPORT Logistics and Intermodal Conference
Amelia Island, FL, USA
www.jaxportconference.com

19 ET 20 MARS

Conférence TMCD, tourné vers l'avenir
Hyatt Regency
Montréal, QC, Canada
www.armateurs-du-st-laurent.org

23 ET 24 AVRIL

40^e Anniversaire du Westac Annual Meeting
Delta Bessborough Hotel
Saskatoon, SK, Canada
rsol@westac.com

14 AU 16 MAI

Breakbulk Europe 2013
Antwerp Expo
Antwerp, Belgium
www.breakbulkevents.com

15 au 17 MAI

Annual Port Security Conference of Canada
Hotel Westin
Ottawa, ON, Canada
www.macdonnell.com

29 au 31 MAI

GREENTECH 2013
Hyatt Regency
Vancouver, BC, Canada
manon.lanthier@portquebec.ca

JANUARY 30-31

4th Maritime Piracy & Security Summit
London, UK
jkorfanty@acieu.co.uk

FEBRUARY 22

St. Lawrence Shipoperators Annual Banquet
Chateau Frontenac
Québec City, QC, Canada
ariane.charette@portquebec.ca

MARCH 3-6

Trans Pacific Maritime (TPM)
Long Beach Convention Centre
Long Beach, CA, USA
www.jocevents.com

MARCH 5-7

**Great Lakes Commission Semiannual meeting
& Great Lakes Day**
Hamilton Crowne Plaza Hotel
Washington, DC, USA
www.glc.org

MARCH 12-15

Breakbulk China 2013
Intex Shanghai
Shanghai, China
www.breakbulkevents.com

MARCH 18-20

JAXPORT Logistics and Intermodal Conference
Amelia Island, FL, USA
www.jaxportconference.com

MARCH 19-20

Conference on Shortsea Shipping, Current and Future
Hyatt Regency
Montreal, QC, Canada
www.armateurs-du-st-laurent.org

APRIL 23-24

Westac Annual Meeting and 40th Anniversary
Delta Bessborough Hotel
Saskatoon, SK, Canada
rsol@westac.com

MAY 14-16

Breakbulk Europe 2013
Antwerp Expo
Antwerp, Belgium
www.breakbulkevents.com

MAY 15-17

Annual Port Security Conference of Canada
Hotel Westin
Ottawa, ON, Canada
www.macdonnell.com

MAY 29-31

GREENTECH 2013
Hyatt Regency
Vancouver, BC, Canada
manon.lanthier@portquebec.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*

IMO - Vega^{THE}

D A T A B A S E

The essential tool for anyone
involved in shipping



version
17



Scan the code
to find your
local distributor

IMO  INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION
PUBLISHING



visit www.imo.org for your local distributor

ANNONCEURS



ADVERTISERS

ABS	16
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE HAMILTON	37
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE TORONTO	51
ALGOMA CENTRAL CORPORATION	Couverture extérieure arrière
ALLIANCE VERTE	13
ALUMINERIE ALOUETTE	61
CCM – CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME	15
CSEM – CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME	Couverture intérieure arrière
CSL – CANADA STEAMSHIP LINES	1
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	62
CORPORATION DES PILOTES	
DU BAS-SAINT-LAURENT	Couverture intérieure arrière
DNV – DET NORSKE VERITAS (CANADA)	29
DILTS PISTON HYDRAULICS	18
FEDNAV	23
GRUPE DESGAGNÉS	Couverture intérieure avant
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	73
KONGSBERG MARITIME SIMULATION	19
LLOYD'S REGISTER NORTH AMERICA	59
LOGISTEC	47
LOWER LAKES TOWING	25
MGT – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY	27
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	53
MCKEIL MARINE	35
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE	79
OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE	83
OCÉAN	45
OCEANEX	46
PORT DE MONTRÉAL	33
PORT DE SEPT-ÎLES	39
PORT DE THUNDER BAY	55
PORT DE TROIS-RIVIÈRES	41
PORT OF OSHAWA	57
PRINCE RUPERT PORT AUTHORITY	11
SIMEC – SOCIÉTÉ D'INTERVENTION MARITIME EST DU CANADA	79
S.I.U. – SYNDICAT INTERNATIONAL DES MARINS CANADIENS	7
SHIPPHOTOS.COM	79
SODERHOLM MARITIME SERVICES	61
TERMONT MONTRÉAL	28
URGENCE MARINE	49

ABS	16
ALGOMA CENTRAL CORPORATION	Back cover
ALUMINERIE ALOUETTE	61
CMC – CHAMBER OF MARINE COMMERCE	15
CSL – CANADA STEAMSHIP LINES	1
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE	
PILOTS	Inside back cover
DILTS PISTON HYDRAULICS	18
DNV – DET NORSKE VERITAS (CANADA)	29
ECRC – EASTERN CANADA RESPONSE CORPORATION	79
FEDNAV	23
GREEN MARINE	13
GRUPE DESGAGNÉS	Inside front cover
HAMILTON PORT AUTHORITY	37
IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION	83
INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	73
KONGSBERG MARITIME SIMULATION	19
LLOYD'S REGISTER NORTH AMERICA	59
LOGISTEC	47
LOWER LAKES TOWING	25
MGT – MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP	27
MSRC – MARITIME SIMULATION AND	
RESOURCE CENTRE	Inside back cover
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	53
MCKEIL MARINE	35
NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE	79
OCEAN	45
OCEANEX	46
PORT OF MONTREAL	33
PORT OF OSHAWA	57
PORT OF SEPT-ÎLES	39
PORT OF TROIS-RIVIÈRES	41
PRINCE RUPERT PORT AUTHORITY	11
S.I.U. - SEAFARERS' INTERNATIONAL UNION OF CANADA	7
SHIPPHOTOS.COM	79
SODERHOLM MARITIME SERVICES	61
TERMONT MONTRÉAL	28
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION	62
THUNDER BAY PORT AUTHORITY	55
TORONTO PORT AUTHORITY	51
URGENCE MARINE	49

World-class Maritime Simulation and Resource Centre

*Centre de simulation et d'expertise maritime
de classe mondiale*



CORPORATION OF
LOWER ST. LAWRENCE PILOTS
CORPORATION DES PILOTES
DU BAS-SAINT-LAURENT

For over 150 years,
Guardians of a great continental waterway

*Depuis plus de 150 ans,
Gardiens d'une grande voie de navigation continentale*

MADE IN CANADA...



418.692.0444 • www.pilotesbsl.com

418.692.0183 • www.sim-pilot.com



Equinox Class – Innovation and performance are built in.

Boasting a 45% improvement in energy efficiency over its predecessors and built with a Tier II compliant engine and a fully integrated IMO approved exhaust gas scrubber to remove 97% of all sulphur oxides from shipboard emissions, the Equinox Class represents the next generation in environmental performance.

Equinox Class - it's what you can't see that matters most!



Algoma Central Corporation

63 Church Street, Suite 600, St. Catharines, Ontario | 905-687-7888 | www.algonet.com

