

No 79

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

GREAT LAKES/ST. LAWRENCE SYSTEM

INFRASTRUCTURE AND FLEET INVESTMENTS REMAIN STRONG

LE RÉSEAU GRANDS LACS-SAINT-LAURENT

AUTRES INVESTISSEMENTS IMPORTANTS

DANS LES INFRASTRUCTURES ET LA FLOTTE



PROFIL/PROFILE

**LOWER LAKES TOWING &
GRAND RIVER NAVIGATION**

8,95 \$





PHOTO: MARC DEASE



TRILLIUM  CLASS

Clean. Green. Safe. Smart.

Introducing our brand new Trillium Class fleet.

Propres. Verts. Sécuritaires. Intelligents.

Nous vous présentons notre toute nouvelle flotte de classe Trillium.



Inland-Coastal-Lake
Ship Operator of the Year.
Armateur intérieur
et côtier de l'année



CANADA STEAMSHIP LINES
cslships.com

Éditeurs / Publishers:

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

Rédacteur en chef / Editor:

Leo Ryan lryan@maritimemag.com

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

Traducteurs / Translators: Joanne McCracken, Yvan Rompré

Correctrice / Proofreader: Marie-Andrée L'Allier

Infographiste / Electronic publishing: Denis Landry Contraste

RÉDACTION / EDITORIAL OFFICE

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

ADMINISTRATION

Québec (Québec) Canada G1K 9A4
production@maritimemag.com

SERVICE AUX ABONNÉS / SUBSCRIBER SERVICE

mdawson@maritimemag.com

Marketing and Business Development Director
Directeur, Marketing et Développement des affaires

Sophie Belina Brzozowska
sbrzozowska@maritimemag.com

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

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 Articles must be typed and unpublished.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

Les textes n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Nos lecteurs sont cordialement invités à soumettre suggestions, critiques ou articles pertinents. Ces derniers doivent être dactylographiés et inédits. Toutefois, nous nous réservons le droit de corriger ou de retoucher les textes qui seront acceptés par le comité de rédaction. Le contenu de la revue ne peut être reproduit sans autorisation écrite.

Dépôt légal / Copyright:

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

ANNUAL MAIL SUBSCRIPTIONS, 1 year (4 issues) are

\$ 32 in Canada, \$ 42US in the US and \$ 46US in other countries.

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

Imprimé au Canada / Printed in Canada

Port payé à Québec. Envoi de Poste-publications

Convention no 40046923

CP 55061 Langelier PO, Québec (QC) Canada G1K 9A4

mdawson@maritimemag.com

We acknowledge the financial support of the Government of Canada through the Canada Periodical Fund of the Department of Canadian Heritage.

Nous reconnaissons l'appui financier du gouvernement du Canada par l'entremise du Fonds du Canada pour les périodiques, qui relève de Patrimoine canadien.

Canada

www.maritimemag.com

M⁷⁹ SUMMARY SOMMAIRE

CHRONIQUES / COLUMNS

- 5** PREMIÈRE BORDÉE / FIRST WATCH
Leo Ryan
- 12** ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE / ATLANTIC HORIZONS
Tom Peters
- 15** ÉCHOS DU PACIFIQUE / PACIFIC HORIZONS
Leo Quigley
- 19** ÉCHOS D'EUROPE / EUROPE HORIZONS
Bruce Barnard
- 23** JOURNAL DE LA VOIE MARITIME
THE SEAWAY JOURNAL
Terence F. Bowles
- 27** ASSOCIATION DES ARMATEURS DU CANADA
CANADIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION
Robert Lewis-Manning

Et aussi / And more...

- 93** JOURNAL
- 102** LA PAGE DE L'AGGIMQ
- 103** CALENDAR OF EVENTS
CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS
- 104** ANNONCEURS / ADVERTISERS

30 **M** DOSSIER

GREAT LAKES/ ST. LAWRENCE SYSTEM

LE RÉSEAU GRANDS LACS- SAINT-LAURENT

Kathlyn Horibe
Leo Ryan
Bill Beck
Julie Gedeon



INFRASTRUCTURE AND FLEET INVESTMENTS REMAIN STRONG

AUTRES INVESTISSEMENTS IMPORTANTES DANS LES INFRASTRUCTURES ET LA FLOTTE

84 PROFIL/PROFILE

LOWER LAKES TOWING & GRAND RIVER NAVIGATION

A niche player forging success through 'river class' vessels

Un transporteur spécialisé prospère grâce à des bateaux «fluviaux»

Leo Ryan
Paul Beesley



COUVERTURE / COVER

This photo shows Lower Lakes Towing's large new river class self-unloader, the MIV Manitoulin, passing through the Welland Canal on its maiden voyage to the Great Lakes following delivery this past fall from a Chinese shipyard. Special kudos to local photographer Kevin Hotte for tracking the ship's progress late into the night so as not to miss its passage in the early morning.

On voit sur la photo le nouvel autodéchargeur de classe fluviale **Manitoulin** de Lower Lakes Towing pendant la traversée du canal Welland lors de son premier voyage vers les Grands Lacs après sa sortie d'un chantier maritime chinois l'automne dernier. Un merci tout spécial au photographe local Kevin Hotte qui a suivi la progression du navire pendant toute la nuit pour être certain de ne pas rater son passage au petit matin.

Photo: Kevin Richard Hotte

ARCTIC SEALIFT

YOU CAN DEPEND ON

“RELIABLE”

“OUTSTANDING”

“ ★ ★ ★ ★ ★ ”

“FLEXIBLE SCHEDULES AND EXPERT PLANNING”

“INUIT OWNERSHIP AND EMPLOYMENT”



Succeed with **NEAS**



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

Reserve now

1 877 225-6327

Reserve online

www.NEAS.ca



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Un forum pour favoriser la collaboration entre les gardes côtières

Dans les semaines qui ont suivi l'élection fédérale d'octobre, l'entrée en fonction du nouveau gouvernement libéral du Premier ministre Justin Trudeau à Ottawa a accaparé l'attention de la population et des médias, de sorte que la création du Forum des gardes côtières de l'Arctique est passée presque inaperçue malgré son importance pour le Canada et les sept autres nations arctiques.

La cérémonie de signature qui s'est déroulée le 30 octobre à l'U.S. Coast Guard Academy de New London (Connecticut) a réuni des hauts représentants des gardes côtières du Canada, des États-Unis, du Danemark, de la Finlande, de la Suède, de l'Islande, de la Norvège et de la Russie.

Le Forum, même s'il est distinct du Conseil de l'Arctique, principale instance diplomatique pour les enjeux arctiques, partagera par rotation la présidence avec le Conseil qui est

Arctic Coast Guard Forum to stimulate regional collaboration

During the weeks following the October federal Election, the take-over of political power in Ottawa by a Liberal government under Prime Minister Justin Trudeau commanded enormous public attention and media coverage. Hardly noticed was another milestone of special interest to Canada and the seven other Arctic nations – the establishment of the Arctic Coast Guard Forum.

Taking part in the signing ceremony on Oct. 30 at the U.S. Coast Guard Academy in New London, Connecticut were top coast guard representatives from Canada, the United States, Denmark, Finland, Sweden, Iceland, Norway and the Russian Federation.

The Forum is separate from the Arctic Council, the main diplomatic body on Arctic issues. However,

Canada is an important player in a historic collaboration agreement for enhancing “best practices” in the fragile Arctic environment.

Le Canada est un partenaire important dans une entente historique de collaboration visant à promouvoir l'utilisation de «pratiques exemplaires» dans le fragile milieu arctique.





DNV GL is the world's leading classification society and a recognized advisor for the maritime industry. We provide consistent, integrated services relating to technical and marine assurances as well as advisory, risk management and offshore classification services to enable safe, reliable and enhanced performance in projects and operations. Together with our partners, we drive the industry forward by developing best practices and standards. Our people combine industry expertise, multidisciplinary skills and innovation to solve challenges for our customers - allowing them to navigate in a complex business environment.

DNV GL global services: Classification • Verification • Operational performance
• ECO solutions • Environmental performance • Safety and risk control

CONTACT US

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



Participating in the signing ceremony of top coast guard representatives was, first from left, Mario Pelletier, Deputy Commissioner of Operations of Canadian Coast Guard.

Mario Pelletier, commissaire adjoint aux Opérations, premier à gauche sur la photo, représentait la GCC à la cérémonie de signature avec les dirigeants des différentes gardes côtières.

actuellement présidé par les États-Unis. Les chefs des huit gardes côtières vont se réunir une fois par année, mais deux groupes de travail seront convoqués plus souvent.

Essentiellement, le Forum est un organe axé sur les opérations qui fonctionne par consensus et s'efforce de mobiliser les ressources collectives pour que l'activité maritime dans l'Arctique soit à la fois sûre et respectueuse de l'environnement.

«Le rôle du Forum des gardes côtières de l'Arctique est d'augmenter la coopération en matière de sécurité et de sûreté maritimes dans l'Arctique, un objectif qui est au cœur du mandat de la Garde côtière canadienne», a déclaré Carole Swaindon, porte-parole de Pêches et Océans Canada. «Nous nous réjouissons d'être partie à cet accord historique», a déclaré M^{me} Swaindon au *Maritime Magazine*.

Selon un reportage de la Presse canadienne, une entente de principe a été conclue en mars 2014, mais sa finalisation a été retardée par le refus du gouvernement Harper de permettre la participation des représentants de la Russie à cause de l'intervention russe en Ukraine.

Il est bien connu que le réchauffement climatique entraîne une intensification régulière de la navigation commerciale dans les diverses régions de l'Arctique, y compris le Passage du Nord-Ouest et le Passage du Nord-Est (où la Russie est l'acteur clé). Le gros du trafic provient du transport maritime intra-Arctique ou vers des destinations particulières (comme la livraison d'approvisionnements aux collectivités et aux mines du Grand Nord canadien).

Pour Michael Byers, réputé spécialiste de l'Arctique et professeur de droit international à l'Université de la Colombie-Britannique, le Forum «crée un autre canal de communication, particulièrement entre les États-Unis et la Russie. Cela s'inscrit dans une stratégie russe et améri-

its chairmanship will rotate in concert with the Council, which is now headed by the United States. The heads of the eight coast guards are to convene annually whereas two working groups will meet more frequently.

In essence, the Forum is an operationally-focused, consensus-based entity seeking to leverage collective resources to foster safe, secure and environmentally-responsible maritime activity in the Arctic.

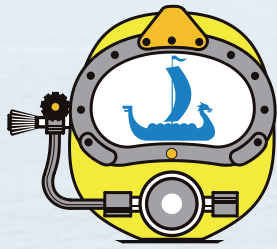
“The objective of the Arctic Coast Guard Forum is to increase cooperation around maritime safety and security in the Arctic, which is central to the mandate of the Canadian Coast Guard,” said Carole Swaindon, spokesperson for Fisheries and Oceans. “We are delighted to be part of this historic agreement,” she told *Maritime Magazine*.

According to a Canadian Press report, an agreement in principle had been reached in March 2014 but final negotiations were delayed when the Harper government refused to allow Russian officials to participate because of the crisis over Russian occupation of Ukraine.

As is well known, global warming is provoking steadily-increasing commercial shipping in various Arctic regions, including the Northwest Passage and the Northeast Passage (where Russia is the big player). Most of the traffic consists of intra-Arctic shipping and destination shipping (such as delivery of supplies to communities and mines in Canada's Far North).

Michael Byers, a noted Arctic expert and international law professor at the University of British Columbia, stresses that the Forum “creates another channel of communication, especially between the United States and Russia. This is part of a larger Russian and American strategy to maintain and build these back channels

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



SODERHOLM
www.SoderholmMaritime.com
24 Hour Emergency Response

Over 30 years experience

Ship Inspections – In Water Surveys
 Surveys in Lieu of Drydocking

Recognized by
 Lloyd's Register of Shipping and DNV GL

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

U/W Video
 U/W Thickness Measurements

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

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
 Hamilton, Ontario – Canada

so as to provide some stability to the larger relationship."

The Arctic Institute, an independent think-tank based in Washington, DC, qualifies the establishment of the Forum "an accomplishment" but there are limitations given especially the tense political environment with regards to Russia. Other elements complicating international collaboration encompass the vast distances in the Arctic, variations in mandates and priorities amongst the coast guards.

On the other hand, the Arctic Institute sees definite benefits, commenting: "In an abundance of Arctic institutions, this Forum is nonetheless an arena from which to explore further cooperation, as a preemptive measure ahead of a major accident. It adds another layer to the governance of the region, ideally taking a step beyond the conference rooms and into real life operations and practical action."

In the Arctic region, one should recall that operational collaboration is already taking place, including between the U.S. and Russian coast guards.

In a crisis situation, familiarity with coast guard neighbours can be crucial, says the Arctic Institute, citing the example of an incident in November 2014 when a South Korean fishing vessel sank in the Bering Sea off the Russian coast. On that occasion, the Russian Kamchatka Border Guard District requested U.S. assistance. Several U.S. Coast Guard assets became involved in the search for survivors under Russian coordination.

The Arctic Institute sees the Forum playing an instrumental role in enhancing the sharing of information and "best practices" – thereby helping to alleviate capability and capacity problems in the Arctic.

It can also act as platform for initiating cross-border exercises, implementing existing circum-polar agreements. In this regard, U.S. Coast Guard commandant Adm. Paul Zukunft recently indicated that an actual exercise could be mounted in 2016.



OVER 20 YEARS OF EXCELLENCE



PLUS DE 20 ANS D'EXCELLENCE

MISSION

Maintain a state of marine oil spill response preparedness that is consistent with the legislation and capable of providing a real response at an affordable cost to our members

Provide value added preparedness services to all of our members

Assume a leadership role in the preparedness to oil spill response

Assurer un état de préparation pour les interventions en cas de déversement conforme à la loi et capable de fournir à nos membres une intervention efficace à un prix abordable

En préparation à l'intervention, fournir à tous nos membres des services à valeur ajoutée

Démontrer un leadership dans l'état de préparation à l'intervention pour des déversements de produits pétroliers



ECRC ~ SIMEC
 1201-275 rue Slater Street
 Ottawa (Ontario) K1P 5H9 Canada
 TEL: 613 230-7369 FAX: 613 230-7344
 www.ecrc.ca www.simec.ca



NAVTECH INC.
 NAVAL ARCHITECTURE NAVALE

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

caine plus globale qui vise à bâtir et maintenir des voies officielles pour assurer une certaine stabilité dans les relations générales entre les deux pays».

L'Arctic Institute, organe de réflexion indépendant basé à Washington, DC, qualifie de «réussite» la création du Forum, mais des obstacles subsistent à cause du climat politique tendu avec la Russie. La collaboration internationale est aussi compliquée par les vastes distances et les disparités dans les mandats et les priorités des gardes côtières.

Par ailleurs, l'Arctic Institute voit des avantages certains et fait ce commentaire: «Parmi la kyrielle d'institutions de l'Arctique, ce forum constitue néanmoins une arène pour parvenir à une meilleure coopération et un outil de prévention qui peut permettre d'éviter un accident majeur. Il ajoute à la gouvernance de la région une nouvelle strate qui permettra idéalement de faire le pont entre les discussions en salle de conférence, les opérations et l'action pratique.»

Il ne faut toutefois pas oublier qu'il existe déjà une collaboration opérationnelle dans l'Arctique, y compris entre les gardes côtières des États-Unis et de la Russie.

De bons rapports avec les gardes côtières voisins peuvent être cruciaux en situation de crise, affirme l'Arctic Institute, qui cite l'exemple d'un incident survenu en novembre 2014 alors qu'un bateau de pêche sud-coréen a coulé dans la mer de Béring au large des côtes de Russie. À cette occasion, le district du Kamchatka de la Garde frontière russe a demandé l'aide des États-Unis. Plusieurs ressources de la Garde côtière américaine ont aidé à rechercher les survivants sous la coordination des Russes.

L'Arctic Institute voit le Forum comme un outil pour améliorer le partage d'informations et de «pratiques exemplaires» – ce qui va aider à atténuer les problèmes de manque de capacité et de moyens dans l'Arctique.

Le Forum peut aussi constituer une plateforme pour organiser des exercices transfrontaliers et mettre en œuvre les accords circumpolaires. À cet égard, l'amiral Paul Zukunft, commandant de l'U.S. Coast Guard, annonçait récemment qu'un exercice pourrait être organisé en 2016. **M**



GREEN MARINE ALLIANCE VERTE

MAPPING THE FUTURE OF SUSTAINABLE SHIPPING

2016 GREENTECH

L'AVENIR DU TRANSPORT DURABLE SE DESSINE

QUEBEC CITY MAY 30 — JUNE 1
Du 30 MAI au 1^{er} JUIN À QUÉBEC

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

INFORMATION ET INSCRIPTION
www.allianceverte.org/greentech

418 649-6004



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

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

**PROUD OF
OUR HERITAGE**
PASSIONATE ABOUT
OUR FUTURE



60 YEARS
MCKEIL

**INNOVATIVE
MARINE
SOLUTIONS**

TOLL FREE

1.800.454.4780

MCKEIL.COM





Tom Peters

Le Capt Griffiths prend la barre de l'APA

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) a un nouveau timonier, le Capt Sean Griffiths qui a succédé en juillet au Capt Anthony McGuinness, en poste depuis 19 ans, comme chef de la direction.

Il y a 17 ports où le pilotage est obligatoire dans la Région de l'Atlantique et c'est désormais au Capt Griffiths qu'il incombe de voir à la bonne marche des opérations.

Le Capt Griffiths n'a que 39 ans et certains pourraient le trouver trop jeune pour occuper un poste aussi vital. Toutefois, ce natif de St. John's (T.-N.-L.) est en contact avec les navires et la mer depuis sa prime adolescence.

«J'en ai fait et vu beaucoup en 21 ans et j'en ai encore plus à faire et à voir», a-t-il déclaré au cours d'un entretien dans son bureau du centre-ville de Halifax.

«Je suis loin d'être à l'apogée de ma carrière et je fais partie de l'une des meilleures organisations du milieu maritime. J'aide des capitaines qui sont au pinacle de leur carrière, je ne pourrais demander mieux», a-t-il ajouté.

Le poste offre assurément de nouveaux défis à ce résident de Dartmouth (N.-É.) qui a marché sur les traces de son père en optant pour une carrière maritime.

C'est à bord des traversiers de Terre-Neuve qu'il a pour la première fois goûté à la vie en mer et il est passé directement de l'école secondaire à un programme de formation d'élèves officiers.

À ses débuts, il travaillait dans les cuisines «à peler les patates et à nourrir les officiers», puis il est passé au service pont. Il a obtenu ses différents brevets d'officier de pont et à 30 ans, il était capitaine au long cours et décrochait son premier commandement.

Le navire qui lui a été confié était le **Sable Sea** de Secunda Marine de Dartmouth, qui desservait le Projet énergétique extracôtier de l'île de Sable. Son second commandement fut sur le **Ryan Leet**, un autre navire de Secunda.

Au bout de quelques années toutefois, le Capt Griffiths s'est dit que la vie en mer ne convenait guère à quelqu'un qui voulait un jour fonder une famille. Il a décidé de «descendre à terre» et il a commencé à gérer une flottille hauturière.

Toujours chez Secunda, il a gravi les échelons pour finalement devenir surintendant chargé de la gestion de navires. Il a acquis de l'expérience en gestion internationale chez J. Ray McDermott, S.A., filiale de McDermott International inc., après que cette compagnie de Houston a acheté Secunda en 2007.

Capt. Sean Griffiths assumes helm of Atlantic Pilotage Authority

The Atlantic Pilotage Authority (APA) has a new man at the helm of the organization. Capt. Sean Griffiths took over as Chief Executive Officer in July from Capt. Anthony McGuinness who held the position for 19 years.

There are 17 ports required to use pilots throughout the Atlantic region and it's now Capt. Griffiths' responsibility to make sure the operation runs smoothly.

At age 39 some may think Capt. Griffiths is young to hold such a vital position. But the native of St. John's, NL, has been around ships and the sea since his early teens.

"I have done a lot and seen a lot in 21 years and I have more to do and see," he said during a conversation in his downtown Halifax office.

"I'm not anywhere near the peak of my career and I am in one of the best organizations in the marine community. I support masters at the pinnacle of their careers and I couldn't ask for more," he said.

The position obviously offers new challenges for the Dartmouth, NS, resident who followed his father's footsteps for a life in the marine industry.

He got his first taste of sea life aboard the Newfoundland ferries and when he completed high school he moved directly into a cadet program.

In his early years he worked in the "steward department peeling potatoes and feeding officers" and then to the deck department. He obtained his various mates' tickets and by the age of 30 was a master mariner and was given his first command.

That vessel was the **Sable Sea**, owned by Secunda Marine of Dartmouth, and was used to serve the Sable Offshore Energy Project. His second command was the **Ryan Leet**, another Secunda vessel.

But after a few years Capt. Griffiths realized that a life at sea was no place for a person with a long-term vision of raising a family. He decided to "come ashore" and started to manage an offshore fleet.

Working for Secunda he moved up the ranks to eventually manage ships as a superintendent. He gained international management experience with J. Ray McDermott, S.A., a subsidiary of McDermott International Inc., after the Houston-based company bought Secunda in 2007.

When an executive position opened up at the pilotage authority, Capt. Griffiths decided to make a move. He was quick to admit he didn't know much about a pilot's role.

Capt Sean Griffiths

Capt Sean Griffiths



Lorsqu'un poste de direction s'est libéré à l'Administration de pilotage, le Capt Griffiths a décidé de faire le saut. Il a vite dû admettre qu'il ne connaissait pas grand-chose du travail des pilotes. «La seule chose que j'en savais, c'est qu'ils m'avaient rendu d'énormes services quand j'étais capitaine et j'ai pensé que ce serait un travail captivant.» En février 2014, il a est devenu chef des opérations à l'APA avant d'être ultérieurement nommé chef de la direction.

Au moment d'écrire ces lignes, l'APA avait 49 pilotes et 9 bateaux-pilotes. En 2014, l'Administration a pris en charge 8 742 affectations dans les ports assujettis au pilotage obligatoire. C'est à Halifax qu'elle a été le plus occupée avec 2 760 affectations.

Avoir le bon nombre de pilotes pour répondre à une demande sur laquelle on n'a aucune prise demeure toujours une question d'équilibre, d'affirmer le Capt Griffiths.

«Nous sommes presque là où nous voulions être. Nous avons embauché pas mal de pilotes depuis quelques années pour remplacer les départs à la retraite et répondre à l'évolution du trafic dans les districts.»


Le Capt Griffiths croit que l'Administration aura presque atteint le bon équilibre si elle embauche deux autres pilotes comme elle le prévoit. «Je pense que 50 ou 51, ce serait l'idéal» a-t-il déclaré.

Les ports problématiques dans le Canada atlantique

Les ports du Canada atlantique sont ceux où les conditions sont les plus difficiles et comme les navires sont de plus en plus gros (surtout les porte-conteneurs et les navires-citernes), il faut que les pilotes consacrent tout leur temps à planifier et à acquérir de la formation en vue de l'arrivée de ces grands navires. Halifax reçoit maintenant des porte-conteneurs d'une capacité excédant les 9 000 EVP (conteneurs équivalents 20 pieds).

«Les pilotes doivent gérer le risque associé à la plus grande taille des navires. Quand ils arrivent à Halifax, ils ont deux destinations possibles, Fairview Cove ou Halterm», a indiqué le Capt Griffiths. Aller à Fairview Cove signifie passer sous des ponts et traverser des passes étroites. «Tout doit donc être chronométré et les pilotes doivent travailler de concert avec l'Administration portuaire».

«Les pilotes doivent calculer le temps nécessaire pour passer sous un pont et communiquer avec Halifax Traffic pour être certains qu'aucun autre navire ne va s'engager dans la passe en même temps. Il faut que des remorqueurs attendent à la bonne place et avoir un plan de circonstance et une stratégie de sortie», a précisé le capitaine Griffiths.

Le vent parce peut aussi être un facteur important parce que les grands porte-conteneurs sont de plus en plus hauts et larges. 

“The only thing I knew of a pilot was the huge value they had to me as a master and I thought what an interesting job that would be,” he said. In February, 2014, he became the authority's Chief Operating Officer which was followed by his subsequent move to CEO.

The APA, at this writing, had 49 pilots and nine pilot boats. In 2014 they handled 8,742 assignments in the compulsory ports, with Halifax being the busiest with 2,760 assignments.

Having the right number of pilots to meet an uncontrolled demand is always a balancing act, says Capt. Griffiths.

“We are pretty well where we want to be. We have hired quite a few pilots in past few years to meet the demands of retirement and the change of traffic flows in the districts.”


He believes the authority is close to having the right balance with a plan to hire two more pilots. “So I think 50 or 51 is where we should be,” he said.

Challenging harbours in Atlantic Canada

Atlantic Canada's harbours present some of the most challenging conditions and as ships get bigger (the case with container ships and tankers) pilots must use any possible lead time to plan and train ahead for these larger vessels. Halifax is now getting container ships able to carry over 9,000 twenty foot equivalent units (TEUs).

“Pilots need to manage the risk of bigger (container) ships so when they come in (to Halifax) they have two places to go, Fairview Cove or Halterm,” Capt. Griffiths said. Going to Fairview Cove means going under bridges and through the harbour narrows - “so that has to be timed and pilots must work in concert with the port authority.”

“Pilots have to figure out the time to go under a bridge, work with Halifax traffic to make sure no one is going through the narrows when he is going through, have tugs in the right position and have a contingency plan with an exit strategy,” Capt. Griffiths said.

Wind is also an issue with the larger container ships because they are higher and wider. 



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



LINKING A WORLD OF OPPORTUNITY





Leo Quigley

Partenariat transpacifique: les enjeux pour l'Alberta

Un sondage d'opinion de la Fondation Asie-Pacifique du Canada intitulé Perspectives des Canadiens sur le Partenariat transpacifique (PTP) montre que les Canadiens sont presque également partagés sur le PTP. Quarante et un pour cent croient qu'il profitera au Canada et 38 % s'y opposent.

En réponse à une question demandant si les Canadiens s'attendent à ce que l'accord rende le Canada moins dépendant du marché américain, 60 % le croient contre seulement 25 % qui sont d'avis contraire.

En Alberta toutefois, 69 % des répondants estiment que le PTP réduira la dépendance du Canada envers le marché étasunien.

On peut y voir une volonté des Albertains d'être moins tributaires de la clientèle des États-Unis et si c'est le cas, c'est compréhensible.

L'Alberta a essuyé de l'administration Obama et de groupes de pression de part et d'autre de la frontière des coups très préjudiciables aux deux grandes sources de revenu de la province, le pétrole et l'élevage.

L'industrie pétrolière a évidemment dû s'ajuster du jour au lendemain au changement radical provoqué par l'implantation de la technologie de la fracturation hydraulique et du forage horizontal qui permet déjà de croire que les États-Unis pourraient atteindre l'autonomie énergétique dans les années 2030.

Et bien sûr, il y a le refus d'Obama d'autoriser le passage du pipeline Keystone XL ainsi que les obstacles environnementaux placés devant le projet Northern Gateway de 6,5 milliards de dollars par le gouvernement fédéral et la province de Colombie-Britannique.

Il ne faut pas non plus oublier que le nouveau premier ministre du Canada Justin Trudeau a déclaré pendant la campagne électorale que si les Canadiens lui faisaient l'honneur de l'élire premier ministre, le pipeline Northern Gateway ne verrait jamais le jour. L'un des premiers gestes de M. Trudeau en tant que premier ministre a d'ailleurs été de fermer la porte à tous les pétroliers sur la côte nord de la Colombie-Britannique, la route la plus logique pour expédier du pétrole vers l'Asie.

Alberta's stake in Trans-Pacific Partnership

An Asia Pacific Foundation of Canada survey, Canadian views on the Trans-Pacific Partnership, has shown that Canadians are almost evenly split on the TPP agreement with 41% believing the it would be good for Canada and 38% disagreeing

In response to a question that asks whether Canadians expect the trade agreement to "Help Canada become less dependent on the U.S. market," 60% agreed and only 25% disagreed.

However, in Alberta 69% of respondents agreed.

This response could be interpreted as a desire by Albertans to rely less on the United States as a customer and, if so, it would be understandable.

Alberta has received two major body blows from the Obama administration and from lobby groups on both sides of the border that are intent on seriously damaging the province's two major industries, petroleum and ranching.

The petroleum industry, of course, has experienced a sea change virtually overnight with the adoption of fracking and horizontal drilling technology and there is now speculation that the U.S. could be energy self sufficient by the 2030's.

Then, of course, there's Obama's thumbs-down on the Keystone XL pipeline and the environmental hurdles thrown in front of the \$6.5 billion Northern Gateway project by both the federal government and the Province of British Columbia.

And, we shouldn't forget the fact that Canada's newly elected Prime Minister, Justin Trudeau, declared during his campaign that: "If I win the honour of serving as prime minister, the Northern Gateway pipeline will not happen." As well, one of Mr. Trudeau's first acts as new Prime Minister was to close the door on all oil tankers on B.C.'s Northern coast, the most logical route for shipping oil to Asia.

Alberta's livestock industry has many challenges to protect its markets.

L'industrie albertaine du bétail a beaucoup de travail à faire pour protéger ses débouchés.



Récemment, Royal Dutch Shell PLC annonçait son retrait d'un important projet d'exploitation de sables bitumineux et l'inscription d'une dépréciation de 2 milliards de dollars de sa valeur comptable. La compagnie a motivé sa décision par un contexte commercial incertain et l'absence d'oléoduc capable de transporter quotidiennement 80 000 barils de brut vers les marchés.

L'impuissance du Canada à faire approuver la construction d'un pipeline pour un projet de plusieurs milliards de dollars dans le nord de l'Alberta a déjà entraîné la perte de milliers d'emplois.

Uniquement en septembre, 2 170 employés ont été mis à pied, ce qui porte le total des travailleurs touchés à 14 472, sans oublier leurs familles.

Ce qui fait peur, c'est que l'industrie du pétrole de schiste des États-Unis, dont les coûts d'exploitation sont élevés, est en train de perdre la guerre des prix avec l'OPEP et que la production de pétrole de schiste est en chute libre. Par conséquent, les observateurs de l'industrie pensent que les producteurs pour-

It's fairly obvious why Albertans may be hoping the TPP will step in to diversify Canada's export markets.

Il est évident que les Albertains ont bien raison d'espérer que le PTP permettra de diversifier les marchés d'exportation du Canada.

Recently Royal Dutch Shell PLC announced it was pulling out of its major oil sands project and taking a \$2 billion writedown. The company cited an uncertain business environment and the lack of a pipeline to move 80,000 barrels per day of crude oil to market.

The inability of Canada to give approval to a pipeline for a multi-billion dollar oil project in Northern Alberta has already led to the loss of thousands of jobs.

In September alone, layoff notices affecting 2,170 employees were received, bringing the total to 14,472 workers and, of course, their families.

The frightening thing is the fact that the U.S. shale oil industry, which is a high cost business, is losing the oil price war with OPEC and shale oil production is now dropping off. As a result, people who watch the industry are saying producers may soon throw in the towel. If so, we'll be



raient bientôt déclarer forfait. Le cas échéant, nous risquons de faire face à une nouvelle flambée des prix, à des pénuries de pétrole ainsi qu'à des pics pétroliers et de nous inquiéter à nouveau d'une trop grande dépendance envers un Moyen-Orient déchiré par les conflits.

Selon l'U.S. Energy Information Administration, les réserves de pétrole brut aux États-Unis ont atteint des sommets, mais les baisses récentes des stocks de produits et d'essence semblent indiquer que les bas prix du brut commencent à stimuler la demande. Avec un certain décalage, la situation de l'emploi dans le secteur pétrolier commence déjà à laisser des traces et les analystes de l'industrie croient que les investissements dans l'exploration et le forage pour le pétrole de schiste et de réservoirs étanches pourraient être réduits d'environ 40 % par rapport aux niveaux prévus pour 2015.

De plus, l'industrie albertaine de l'élevage est durement touchée par la législation américaine en matière d'étiquetage du pays d'origine qui entrave le commerce de viande de bœuf et de porc entre le Canada et les États-Unis depuis 2008 et frappe durement l'industrie des viandes. Ces dispositions ont des effets très négatifs sur les ranchs, les propriétaires de ranch, les usines de transformation de la viande et les détaillants de la province.

Même si le ministre de l'Agriculture de l'Alberta Oneil Carlier espère que le gouvernement Trudeau va régler le problème, cela reste à voir. L'Organisation mondiale du commerce étudie actuellement la demande de l'industrie du bœuf d'appliquer des mesures de rétorsion à l'encontre des États-Unis, mesures qui toucheraient fort probablement les importations de bœuf, de porc et de vin.

Personne ne souhaite le déclenchement d'une guerre des tarifs avec notre plus important partenaire commercial, mais il est évident que les Albertains ont bien raison d'espérer que le PTP permettra de diversifier les marchés d'exportation du Canada. **M**

back to worrying about skyrocketing prices, oil shortages, peak oil and, once again, the security concerns involved in relying on the conflict-torn Mideast.

According to the U.S. Energy Information Administration, U.S. crude oil inventories are at all-time highs, but recent declines in gasoline and product stocks suggest that lower crude prices are beginning to boost demand. With a lag, employment in the oil sector has already started taking a toll and industry analysts estimate that investment in shale and tight oil drilling and exploration could be reduced by about 40 percent of the previously planned level for 2015.

Also, in Alberta's livestock industry America's Country of Origin Legislation (COOL) has disrupted Canada-U.S. beef and pork trade since 2008 and has had a huge negative impact on the meat industry. Again, this seriously impacts employees on ranches, ranch owners, packing plants and retailers in the province.

While Alberta's agriculture minister, Oneil Carlier is hopeful that the Trudeau government will resolve the problem, that remains to be seen. At present the World Trade Organization is reviewing the beef industry's request to impose more than \$3 billion in retaliatory tariffs against the U.S., most likely on imports of U.S. beef, pork and wine.

No one wants to see a tariff war launched with our largest trading partner. But, it's fairly obvious why Albertans may be hoping the TPP will step in to diversify Canada's export markets. **M**

portalberniportauthority.ca

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

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

WE KEEP MOVING YOU

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

Challenge us at
customerservice@portofantwerp.com
Follow us at
www.portofantwerp.com/supplychainperspective

    #portofantwerp

Everything is
Possible at the  **Port of
Antwerp**



Bruce Barnard

Pour les transporteurs de conteneurs, la survie passe par les fusions

London – L'industrie du transport maritime conteneurisé, d'ordinaire conservatrice, se voit contrainte d'envisager des mesures radicales dans un contexte où les tarifs de fret en chute libre, la croissance du trafic marchandises au ralenti et la surcapacité grandissante font craindre des bilans déficitaires pour l'ensemble de l'industrie dans un avenir prévisible.

Les pourparlers de fusion entre CMA-CGM de France et Neptune Orient Lines, société mère d'APL de Singapour, tenus début décembre sous l'œil intéressé de Maersk Line, rival et acquéreur potentiel, ont démontré que la fusion, à laquelle s'opposent depuis longtemps les armements familiaux étatiques qui dominent le marché très fragmenté du transport maritime conteneurisé, est plus que jamais à l'ordre du jour.

La fusion possible CMA-CGM-APL représente le dernier en date des efforts — désespérés — déployés par les grands transporteurs maritimes pour accroître leurs parts de marché et réduire leurs coûts, concurremment avec des investissements massifs dans des porte-conteneurs toujours plus gros.

Dans l'état actuel du marché, la fusion n'a que des avantages limités. La fusion de Hapag-Lloyd avec CSAV a dépassé les réductions de coûts visés la première année, mais le PAPE (Premier appel public à l'épargne) du transporteur allemand en octobre a dû être réduit et reporté parce que la chute de 600 millions de dollars des recettes de Maersk, le transporteur le plus important et le plus rentable de l'industrie, a effrayé les investisseurs.

L'armement danois prévoit toujours réaliser un bénéfice «respectable» d'environ 1,5 milliard de dollars en 2015, mais il a dû recourir à des mesures draconiennes pour réduire ses coûts, en raison de l'extrême faiblesse des tarifs de transport par conteneur. Il entend notamment éliminer 4 000 emplois terrestre sur 23 000 d'ici la fin de 2017, annuler des options pour l'achat de six navires de 19 630 EVP et de deux navires collecteurs de 3 600 EVP, reporter sa décision concernant des options pour huit navires de 14 000 EVP, et il prévoit réduire la capacité de son réseau en 2016.

La «nouvelle réalité»: une croissance sous les 10 %

Maersk réagit à la «nouvelle réalité» d'une croissance sous les 10 % de la demande de transport, dans une indus-

Struggling container carriers seek survival through consolidation

London – A conservative container shipping industry is finally being forced to contemplate a radical shake-up as it faces a toxic mix of plunging freight rates, slowing cargo growth and swelling surplus capacity that threatens to anchor most carriers in the red for the foreseeable future.

The merger talks between France's CMA CGM and Neptune Orient Lines, the Singapore-based parent of APL, in early December, with potential rival buyer Maersk Line watching on, showed consolidation, long resisted by the family owned or state-controlled carriers that dominate the fragmented ocean container market, is firmly on the agenda.

The potential CMA CGM/APL tie-up was the latest – desperate – attempt by leading carriers to boost their market share to cut costs alongside other measures including investing heavily in ever larger vessels.

Consolidation has limited benefits in the current market conditions. Hapag-Lloyd's merger with CSAV has exceeded cost cutting targets in its first year, but the German carrier's IPO in October was scaled down and delayed because investors were spooked by a sudden \$600 million earnings downgrade by Maersk, the industry's largest and most profitable carrier.

The Danish carrier still expects to book a “respectable” profit of around \$1.5 billion in 2015, but it has taken savage action to cut costs in response to “very very low” container rates. This has included eliminating at least 4,000 of its 23,000 landside jobs by the end of 2017, cancelling options for six 19,630 TEUs ships and two 3,600 TEUs feeder vessels, delaying a decision on options for eight 14,000 TEUs units and reducing network capacity through 2016.

“New Normal” of single-digit demand

Maersk is responding to the “new normal” of modest single digit traffic demand in an industry that enjoyed decades of non-stop double digit growth until the 2008/9 global financial crisis triggered the first decline since the birth of containerization six decades ago.



Port of Rotterdam

Leading global carriers need to adjust to the New Normal of single-digit demand.

Les grands armements mondiaux doivent s'ajuster à la «nouvelle normale», une demande sous les 10 %.

trie qui a vécu des décennies de croissance supérieure à 10 %, avant que la crise financière mondiale de 2008-2009 ne déclenche la première baisse depuis l'avènement de la conteneurisation, six décennies auparavant.

Les cours au comptant pour le transport de marchandises ont atteint des creux historiques dans les itinéraires clés Asie-Europe et Asie-côte ouest des États-Unis, et les contrats pour 2016 sont aussi à un plancher historique. Mais il faut s'attendre à pire encore, selon le directeur de l'exploitation de Maersk, Soren Toft: «Nous observons une lente érosion des tarifs dans l'ensemble de l'industrie du transport par conteneur. Le tarif moyen au conteneur chez Maersk a diminué de 1,9 % par année depuis 2004 et rien ne nous permet de penser que cette tendance ne persistera pas à long terme».

À la mi-novembre, le nombre de porte-conteneurs inactifs de plus de 500 EVP a atteint un sommet en cinq ans, avec 1,2 million d'EVP, soit 6,3 % de la capacité mondiale, à peine 280 000 EVP de moins que le pic historique de 1,52 million d'EVP de 2009, selon Alphaliner. De plus, selon cet analyste de l'industrie, les perspectives du marché du fret conteneurisé demeurent sombres, les indices de base se détériorant de jour en jour.

Spot freight rates have slumped to historic lows on the key Asia-Europe and Asia-US West Coast routes and 2016 contract deals have also touched bottom. And there's worse to come, according to Maersk's Chief Operating Officer Soren Toft. "The general trajectory we see for rates in the liner industry is for a slow erosion of rates. Maersk's average container rate has declined 1.9 percent annually since 2004 and we see no reason why that trend over the long term will not continue."

The fleet of idle container ships above 500 TEUs had soared to a five year high of 1.2 million TEUs, 6.3 percent of global capacity by mid-November and was just 280,000 TEUs short of the all time high of 1.52 million TEUs in December 2009, according to Alphaliner. Moreover, the container charter market outlook remains bleak with the fundamentals getting worse day by day, the industry analyst says.

All this at a time when shipyards will churn out an armada of around one hundred 18,000-20,000 TEUs mega-container ships over the next three years and overcapacity is set to reach 10 percent of

Tout cela, alors même que les chantiers navals sont à construire une armada de méga-porte-conteneurs d'une capacité de 18 000 à 20 000 EVP au cours des trois prochaines années et que la surcapacité devrait atteindre 10 % de la flotte mondiale l'an prochain, une première depuis le marché baissier de 2009.

D'ici la fin de 2018, 9 des 20 plus gros exploitants appartiendront au club «pas si fermé» qui fait naviguer presque tous ces mastodontes dans le difficile axe commercial Asie-Europe, selon Drewry Shipping Consultants.

«Grande» instabilité en vue pour 2016

Les méga-porte-conteneurs avaient leur raison d'être, dans la mesure où ils réduisaient le coût unitaire du transport conteneurisé; or, la réalité économique a changé radicalement depuis que Maersk a commandé ses premiers Triple-E de 18 270 EVP en 2011, principalement à cause de l'effondrement des cours du pétrole, qui sont passés de 115 \$ à 45 \$ le baril dans les 18 derniers mois. Maersk se disait, à l'époque, que ses porte-conteneurs géants allaient lui permettre de suivre le rythme de croissance du trafic conteneurisé mondial, qui était de cinq à 8 % par année; la réalité d'aujourd'hui est tout autre.

Devant ce sombre tableau, les transporteurs militeront pour des fusions, pour renforcer encore plus leurs alliances actuelles. On s'attend à voir la société chinoise Cosco et CSCL finaliser la fusion de leurs opérations conteneurs dans les mois qui viennent et à voir les deux principaux transporteurs sud-coréens Hanjin Shipping et Hyundai Merchant Marine faire de même, en dépit de leurs démentis récents à ce sujet.

Quoi qu'il advienne, l'industrie du transport par conteneur connaîtra une année 2016 fortement marquée par des changements et de l'instabilité, selon Philip Damas, directeur de la firme londonienne Drewry Supply Chain Advisors.

Le portrait de l'industrie pourrait changer considérablement au cours de la prochaine année; mais il ne faudrait pas trop parier là-dessus, si tant est que le passé soit garant de l'avenir.



the global fleet next year, a level not seen since the 2009 bear market.

By the end of 2018, nine of the twenty largest carriers will be members of a "not so exclusive" club operating these behemoths, almost all headed for the troubled Asia-Europe trade, according to Drewry Shipping Consultants.

"Massive" instability foreseen in 2016

Mega ships made sense because they lower the unit cost of transporting a container but the math has changed radically since Maersk ordered its pioneering 18,270 Triple-Es in 2011, largely due to the collapse in the oil price from \$115 a barrel to around \$45 in the past eighteen months. Maersk's comment at the time that these mega ships would enable it to keep pace with global container growth of five to eight percent annually belongs to another era.

Against this depressing backdrop, carriers will pitch for mergers as a step up from their current alliances. China's Cosco and CSCL are expected to finalize the merger of their container operations in the coming months and Korea's leading container lines Hanjin Shipping Hyundai Merchant Marine are tipped to join forces some time despite recent denials of an imminent tie-up.

Whatever pans out, container shipping is facing "a massive year of transition and instability" in 2016, according to Philip Damas, director of London-based Drewry Supply Chain Advisors.

The industry could look a lot different a year from now – but don't bet on it if the past is anything to go by. 



Maersk still expects to book a "respectable" profit of around \$1.5 billion in 2015.

Maersk prévoit toujours réaliser un bénéfice «respectable» d'environ 1,5 milliard de dollars en 2015.

Maersk

THE GREAT LAKES & ST. LAWRENCE
SEAWAY SYSTEM



**SAVE
TIME &**

**SAVE
MONEY**



DIRECT ACCESS
INTO ALL OF
NORTH AMERICA



TRADING IN
OVER 50
GLOBAL MARKETS



BULK, BREAK BULK,
LIQUID &
SPECIAL CARGO



SEAMLESS SUPPLY
CHAIN WITH A
CONNECTED NETWORK

SHIPPING SIMPLIFIED

EUROPE
TO
U.S. MID-WEST

**5+ DAYS
FASTER**

U.S. MID-WEST
TO
NORTH AFRICA

SHIP WITH US TODAY

CALL HWY H₂O 1-905-641-0309

LET'S CONNECT:

HWYH2O@SEAWAY.CA

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

WWW.HWYH2O.COM



Terence F. Bowles

President and CEO
The St. Lawrence Seaway Management Corporation
Président et chef de la direction
Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

L'importance de l'amélioration continue

Au fil des années, on a fait grand cas de la nécessité de l'amélioration continue. De nombreuses entreprises ont des programmes structurés en la matière. Dans notre secteur maritime, je suis heureux de constater que l'amélioration continue est une réalité pour l'ensemble de notre chaîne logistique.

Face à des changements dans les flux de marchandises, à des turbulences économiques et à un cadre réglementaire mouvant, nous devons déployer encore plus d'efforts opérationnels et stratégiques pour accroître l'avantage concurrentiel du transport maritime et encourager une plus grande utilisation du réseau Grands Lacs-Voie maritime. Comment pouvons-nous encourager une plus grande utilisation de notre voie navigable?

Premièrement, la compétitivité sur le plan des coûts est essentielle pour l'avenir de toute industrie, et la nôtre ne fait pas exception. Nous devons veiller à ce que le coût de l'utilisation de notre voie navigable soit concurrentiel par rapport aux autres routes. Le projet de modernisation de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) est un des nombreux exemples dont fait état l'étude sur les investissements présentée en janvier 2015. Il comprend l'adoption de la technologie de l'amarrage mains libres et de la commande à distance des écluses. Collectivement, notre industrie doit inlassablement rechercher des économies opérationnelles, et tous les acteurs de la chaîne logistique doivent tirer tout le parti possible de la technologie pour alléger les coûts des expéditeurs. Par exemple, des bouées de navigation intelligentes tous temps pourraient servir à réduire certains coûts que supportent actuellement les expéditeurs, en particulier à l'ouverture et à la fermeture de la saison de navigation sur la Voie maritime.

Deuxièmement, il est vital de faire en sorte que les services de brise-glace voulus soient disponibles pour permettre une utilisation optimale de notre voie navigable. Nos utilisateurs doivent pouvoir compter sur la livraison de leurs cargaisons même par grands froids. Or, les deux derniers hivers ont bien montré que le changement climatique entraîne des changements radicaux dans les conditions météorologiques, et une couverture de glace record a été constatée dans certains secteurs du réseau. Les transporteurs veulent plus de certitude quant aux dates d'ouverture et de fermeture, afin de pouvoir mieux planifier leurs cargaisons et garantir des dates de livraison.

The Importance of Continuous Improvement

Much has been made over the years of the need for continuous improvement. Many companies have formal programs to foster continuous improvement. When surveying our marine industry, I am pleased to witness continuous improvement taking place throughout our logistics chain.

As we face shifts in commodity flows, turbulent economic conditions, and a regulatory environment that is in flux, we need yet more efforts on both the operational and policy fronts, in order to improve marine's competitive advantage and encourage greater use of the Great Lakes / Seaway System. How can we encourage greater use of our waterway?

First, cost competitiveness is crucial to the future of any industry, and we are no different. We need to ensure that costs to use the waterway are competitive with alternate routes. The St. Lawrence Seaway Management Corporation's (SLSMC's) modernization project is one of many investments chronicled in the investment study released in January, 2015. This project includes the introduction of hands-free mooring technology and remote operation of lock structures. Collectively, as an industry, we need to be relentless in our quest to improve costs, and all members of the logistics chain must make full use of technology to further lessen the cost burden on shippers. For example, the introduction of new technology such as all-season "smart buoys" will provide opportunities to reduce certain cost burdens currently placed upon shippers, especially during the opening and closing of the Seaway navigation season.

Second, ensuring that adequate ice breaking resources are available is vital in making optimal use of our waterway. Our users need assurance that their cargoes can move reliably during adverse weather, and the last two winters have demonstrated that climate change brings about some radical shifts in weather patterns, including record breaking ice cover in certain parts of the system. As carriers seek greater certainty as to opening and closing dates, in order to book cargoes and make delivery commitments, we need to see a more formal, long-term plan, for ice breaking in the Great Lakes / Seaway System.



Paul Bessley

Ships cross the Canadian and U.S. border 27 times from one end of the Seaway to the other.

Les navires traversent la frontière canado-américaine 27 fois pour se rendre d'une extrémité à l'autre de la Voie maritime.

Nous devons donc mettre en place un plan plus structuré, sur le long terme, pour les services de brise-glace dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime.

Troisièmement, nous avons besoin d'une plus grande coordination entre nos provinces, nos États et nos gouvernements fédéraux dans les politiques visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Du reste, le transport maritime offre de nombreux autres avantages que la réduction des émissions. En particulier, il réduit aussi la congestion sur les voies terrestres, ce qui est favorable à la sécurité et à la santé dans les collectivités, et réduit les frais d'entretien des routes pour les contribuables. Nous devons donc aussi encourager la prise en compte de tous les coûts et avantages dans les politiques sur le transport. Il en découlera une plus grande utilisation du réseau Grands Lacs-Voie maritime dès lors que l'ensemble des avantages du transport maritime seront reconnus.

Quatrièmement, nous avons aussi besoin d'un effort concerté d'harmonisation de la réglementation. D'une extrémité à l'autre de la Voie maritime, les navires franchissent 27 fois la frontière entre le Canada et les États-Unis. Nous avons besoin de règlements harmonisés entre les provinces, les États et le palier fédéral canadien et américain dans de nombreux domaines – y compris la gestion de l'eau de ballast et les émissions atmosphériques.

En conclusion, je voudrais insister sur le fait que les écluses de la Voie maritime peuvent recevoir le double du tonnage qui est transporté aujourd'hui sur notre voie navigable. Augmenter l'utilisation de la voie navigable du Saint-Laurent sera avantageux pour nos concitoyens: réduction de la consommation d'énergie, des émissions de gaz à effet de serre et de la congestion, et amélioration de notre qualité de vie.

En travaillant ensemble, je suis convaincu que nous pourrions accélérer les efforts déployés en faveur d'une plus grande utilisation du réseau de la Voie maritime. **M**

Third, we need to see greater alignment and coordination between our provinces, states and federal governments on policy initiatives to lower greenhouse gas emissions. Beyond emissions, moving cargo by water brings about many other benefits, including less congestion on land leading to safer and healthier communities, and improved road maintenance costs for taxpayers. Consequently, we also need to encourage a full accounting of all costs and benefits to be factored into any decision making process regarding transportation policy. This type of approach will serve to encourage a higher utilization of the Great Lakes / Seaway System, as marine transportation is recognized for the complete envelope of benefits that it provides.

Fourth, we also need a concerted effort to harmonize regulations. Ships cross the Canadian and U.S. border 27 times from one end of the St. Lawrence Seaway to the other. We need to see regulations governing a wide range of matters, including ballast water management and air emissions, harmonized at the provincial, state and federal levels in both Canada and the U.S.

In conclusion, I would like to emphasize that the Seaway's existing locks have the capacity to handle double the volume of tonnage that is currently moving through our waterway. Increasing the use of the St. Lawrence waterway will benefit our fellow citizens by lowering energy consumption, reducing GHG emissions, decreasing congestion and improving our overall quality of life.

Working together, I am convinced we can accelerate current efforts underway to make greater use of the Seaway system. **M**

CHAMBER OF
MARINE COMMERCE



CHAMBRE DE
COMMERCE MARITIME

www.MarineDelivers.com

Awareness Education Advocacy

Delivering for the Great Lakes-Seaway since 1959



GMDSS

GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM

MANUAL

2015 EDITION



IMO INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION
PUBLISHING

VISIT WWW.IMO.ORG/PUBLICATIONS FOR YOUR LOCAL DISTRIBUTOR



Robert Lewis-Manning

President of CSA

Président de l'AAC

Souplesse et prise en charge

Nous sommes entrés dans une période extrêmement dynamique pour l'industrie canadienne du transport maritime, et l'objectif de ce court éditorial est avant tout d'insister sur la nécessité pressante, pour l'industrie, de s'engager davantage collectivement et d'adopter une approche axée sur les solutions.

Le rythme du changement s'accélère clairement sous l'effet de nombreuses influences, notamment celles des mandats gouvernementaux, de l'économie mondiale, ainsi que d'une prise de conscience et d'une participation accrues de la part d'intervenants non traditionnels et de la population dans son ensemble. L'industrie doit donc faire preuve de souplesse et d'intelligence, et être prête à intervenir à l'égard d'une foule de questions aux côtés des intervenants non traditionnels et traditionnels.

L'une des influences les plus récentes et les plus considérables est celle qu'exerce le nouveau gouvernement fédéral. La période de transition vers un nouveau gouvernement est terminée, et l'approche philosophique de ce dernier exige de l'industrie qu'elle soit mieux informée sur un plus large éventail de questions.

Agenda maritime pour le nouveau gouvernement fédéral

Le rapport sur l'examen de la Loi sur les transports au Canada sera très bientôt déposé par le gouvernement, et nous devrions nous attendre à ce que ce dernier donne rapidement suite aux recommandations du rapport qui cadreront avec son mandat déclaré.

En parallèle, le Canada reste en position de tirer parti des avantages que présentent les nouvelles possibilités commerciales inhérentes aux accords commerciaux récemment conclus. Bien que cette situation soit dans l'ensemble positive, il faudra prendre en considération les capacités fondamentales qui garantissent la solidité du système de sécurité maritime, et être prêt à les développer comme il se doit afin de pouvoir répondre à des demandes nouvelles et plus nombreuses.

En outre, il est de plus en plus généralement admis – par les gouvernements, par l'industrie et par l'ensemble de la population – que le Canada doit apporter activement sa contribution à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. À cet égard, notre industrie nationale du transport maritime pourrait réellement changer la donne, car elle a la capacité de se développer et de procurer davantage de gains d'efficacité en matière de transport.

Le premier ministre a défini officiellement l'essentiel du mandat du gouvernement dans des lettres ministérielles, et le transport maritime fait partie des éléments importants du programme.

Agility and Ownership

We have entered into an extremely dynamic period for the Canadian marine industry and this short editorial burst really aims to emphasize the pressing need for industry to be more engaged collectively and solution-oriented in approach.

The pace of change is clearly accelerating and driven by numerous influences that include government mandates, global economics, and an increased awareness and involvement by non-traditional stakeholders and the population at large. Consequently, industry must be agile, intelligent, and prepared to engage on a host of issues with non-traditional and traditional stakeholders.

One of the more recent and substantive influences is the new federal government. The transition to a new government is complete and its philosophical approach demands that industry increase its awareness on a broader range of issues.

Marine agenda for new federal government

In very short order, the Government will table the Report on the Review of the Canadian Transportation Act and we should expect the Government to move quickly on recommendations in the Report that align with its stated mandate.

Concurrently, Canada remains positioned to leverage the advantages of new trading opportunities inherent in recently concluded trade agreements. While this is generally positive, there will be a need to consider the core capabilities that keep the marine safety system strong and be prepared to scale them appropriately to meet new and increased demands.

There is also a growing acknowledgement by governments, industry, and the general population that Canada must be an engaged partner in reducing greenhouse gas emissions. In this respect, our domestic shipping industry could really be a game changer as it has capacity to grow and provide increased transportation efficiencies.

Prime Minister Justin Trudeau has expressed much of the Government's mandate formally in Ministerial letters and marine is included as an important element of the agenda.

It is certainly positive to have a clear understanding of the Government's focus and several of its initiatives align with the needs of the industry. Most notably, the government is supportive of

Le fait d'avoir une idée précise des priorités du gouvernement, et de savoir que plusieurs de ses initiatives cadrent avec les besoins de l'industrie, est assurément positif. Plus particulièrement, le gouvernement est favorable à la prise de décision fondée sur des données probantes, et l'industrie du transport maritime aurait tout intérêt à profiter de cette occasion.

La plupart des données probantes associées au rendement en matière de sécurité et à la performance environnementale devraient mettre en valeur le rôle que joue l'industrie à plus grande échelle, au sein d'une chaîne d'approvisionnement continentale et mondiale. Néanmoins, l'industrie devra s'assurer qu'elle dispose des données probantes requises pour le dialogue voulu, et cela reste un aspect auquel elle doit prêter attention.

Une Garde côtière canadienne forte: un atout indispensable

Le gouvernement s'est également montré très favorable à la restructuration de la Garde côtière canadienne (GCC). Une GCC robuste, disposant des actifs et du pouvoir appropriés, sera en effet indispensable pour soutenir le commerce et les interventions en cas d'urgence dans toutes les zones de transport maritime au Canada. À l'heure actuelle, la GCC est bien trop vulnérable pour fournir ces services, et cela fragilise la chaîne d'approvisionnement.

Enfin, le gouvernement a souligné son engagement ferme à l'égard de la sécurité maritime et de la protection des écosystèmes. Ces aspects sont essentiels à la réussite de l'industrie, et cette dernière possède un bagage d'expérience et de connaissances considérable qui lui permettra de contribuer à cet effort.

Parmi les autres défis à relever, citons notamment le développement de la capacité de l'industrie du transport maritime à nouer des relations positives avec l'ensemble de la population dans son ensemble. Malheureusement, l'industrie du transport maritime attire plus souvent l'attention du public dans un contexte d'intervention en cas d'incident que lorsqu'elle associe commerce et durabilité de manière positive. «La prise en charge de la protection de notre écosystème marin et la responsabilisation à cet égard» représentent le meilleur signal que l'on puisse envoyer au public, et cette culture doit imprégner toutes les mesures prises par l'industrie. Ces efforts sont essentiellement déployés au sein de l'industrie, mais nous devons faire connaître leurs résultats et leurs avantages aux gens qui n'ont pas naturellement accès à notre grande industrie. Ce n'est pas une mince affaire, et nous devons à cette fin faire preuve de leadership et concentrer nos efforts. **M**

evidence-based decision-making and it would be beneficial for the marine industry to embrace this opportunity.

Much of the evidence associated with safety and environmental performance should reflect positively on the industry's role as part of a larger continental and global supply chain. Notwithstanding, industry will need to ensure that it has the right evidence for the right dialogue and this remains an area for attention by the industry.

Robust Canadian Coast Guard essential

The Government has also expressed strong support for the recapitalization of the Canadian Coast Guard (CCG). A robust CCG with the appropriate assets and authority will be essential to supporting commerce and contingency response in all marine areas in Canada. The CCG is overly vulnerable to deliver these services today and this makes the supply chain vulnerable.

Finally, the Government has stressed its strong commitment to marine safety and ecosystem protection. This is critical to the industry's success and the industry has a considerable amount of experience and knowledge to provide to this effort.

One further challenge includes the ability of the marine industry to connect positively with the population at large. Unfortunately, the exposure of the marine industry to the general public is frequently in the context of re-

sponding to an incident rather than connecting trade and sustainability in a positive light. There is no better signal to the public than "ownership and accountability for the protection of our marine ecosystem" and this culture should permeate every action by the industry. Although much of this is happening in the industry, we need to connect the output and benefits to people that do not have a natural connection to our great industry. This is no small task and will require leadership and a focused effort. **M**

Much of the evidence associated with safety and environmental performance should reflect positively on the industry's role as part of a larger continental and global supply chain.

La plupart des données probantes associées au rendement en matière de sécurité et à la performance environnementale devraient mettre en valeur le rôle que joue l'industrie à plus grande échelle, au sein d'une chaîne d'approvisionnement continentale et mondiale.

An LNG-fuelled future in Canada

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

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

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



Find out more at www.lr.org/ropax



Lloyd's Register
Marine

Working together
for a safer world



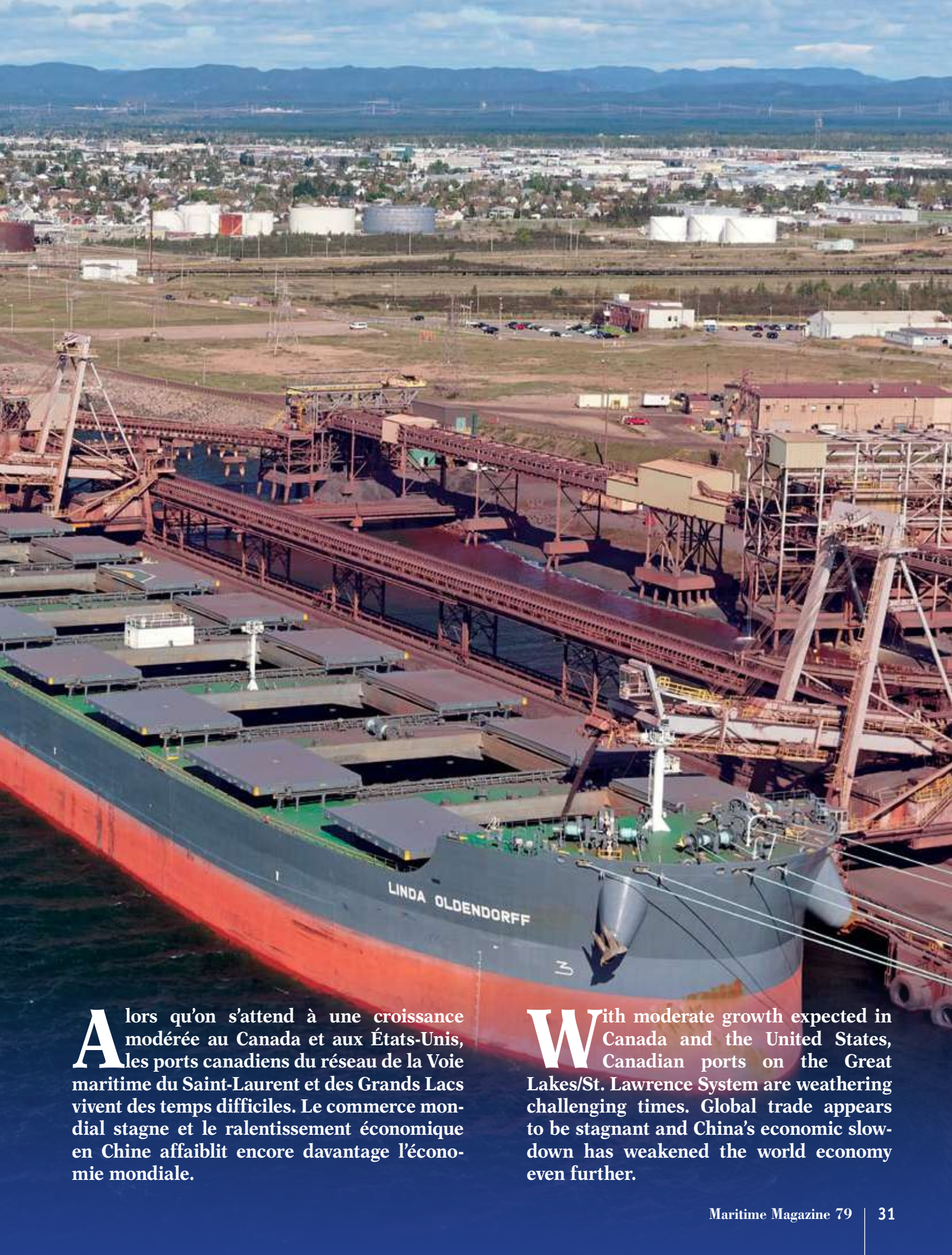
Canadian ports pursue infrastructure projects amidst uneven cargo trends

Les ports canadiens continuent d'investir dans les infrastructures malgré une conjoncture incertaine

Kathlyn Horibe

Rio Tinto IOC at Sept-Îles shipped more iron ore than expected in 2015.

Rio Tinto IOC à Sept-Îles a expédié plus de minerai de fer que prévu en 2015.



A lors qu'on s'attend à une croissance modérée au Canada et aux États-Unis, les ports canadiens du réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs vivent des temps difficiles. Le commerce mondial stagne et le ralentissement économique en Chine affaiblit encore davantage l'économie mondiale.

With moderate growth expected in Canada and the United States, Canadian ports on the Great Lakes/St. Lawrence System are weathering challenging times. Global trade appears to be stagnant and China's economic slowdown has weakened the world economy even further.

Dans les ports de la grande voie navigable qui va du lac Supérieur à l'embouchure du Saint-Laurent, les projecteurs étaient braqués sur le transport de pierre, de ciment et de granulats, de vrac solide et de marchandises générales, mais la chute des prix mondiaux du charbon et des boulettes de fer a fait mal financièrement. Certains ports ont connu des années records, tandis que d'autres affichent un bilan peu reluisant. Toutefois, malgré des hauts et des bas, ils continuent majoritairement d'investir dans les infrastructures.

Comme le nouveau gouvernement libéral a promis en campagne électorale des investissements substantiels dans les infrastructures pour stimuler l'économie, et même si les investissements promis étaient initialement destinés avant tout à l'amélioration du transport en commun, les observateurs vont suivre de près leur impact sur le trafic de fret portuaire. Par ailleurs, un appui financier fédéral avait déjà été annoncé avant l'élection pour l'amélioration des infrastructures de ports comme Montréal, Trois-Rivières et Québec.

Les ports des Grands Lacs

Au Port de Hamilton, l'entreprise G3 (Global Grain Group) Canada Limited va construire un terminal de 50 000 tonnes métriques à temps pour la récolte de 2017. Les grains et les oléagineux partiront du terminal vers les installations de G3 à Trois-Rivières et à Québec.

Le PDG de l'Administration portuaire de Hamilton, Bruce Wood, affirme: «Il est enthousiasmant que G3 ait choisi Hamilton pour accroître sa présence dans la région des Grands Lacs. Cet investissement de 50 millions de dollars va asseoir le rôle de Hamilton en tant que pôle clé de l'agro-alimentaire en Ontario.» En cinq ans, le Port est devenu un maillon capital de l'économie agricole de la région.

Après une augmentation de 5 % qui les avait portés à 10,5 millions de tonnes en 2014, les volumes cumulatifs annuels (CA) de la fin d'octobre 2015 à Hamilton étaient à peu près comparables à l'année précédente. Les tonnages outremer en 2014 atteignaient les 2 millions de tonnes, 39 % de plus que l'année précédente, ce qui constituait le volume le plus élevé de marchandises d'outre-mer en une décennie.

La proportion de produits agricoles a augmenté de façon régulière pour passer de 12 % du tonnage total en 2010 à plus de 19 % aujourd'hui, notamment en raison d'investissements de 300 millions de dollars pour la construction de nouveaux terminaux destinés aux céréales, aux engrais et au ciment bitumineux. Le transport de marchandises destinées à des projets particuliers avait augmenté de 51 % en 2014 par rapport à 2013.



Hamilton Port Authority

Aerial view of site where G3 grain group is building a 50,000-ton capacity terminal.

Vue aérienne du site où le Groupe G3 construit un terminal d'une capacité de 50 000 tonnes.

For ports on the vast waterway extending from Lake Superior to the St. Lawrence River, the spotlight shone on stone, cement and construction aggregates, dry bulk and general cargo shipments, but felt the pinch from the tumble in world commodity prices for coal and iron pellets. Some ports have recorded banner years, others less than stellar numbers. Despite the ups and downs, most ports continue to invest in infrastructure.

With the new Liberal government's campaign promise to stimulate the economy through substantial infrastructure development, observers will be watching closely to determine the eventual impact on shipments of construction cargoes through ports, even though the initial major focus has been on public transit improvements. Otherwise, prior to the election,

Le demi-million de tonnes d'acier marchand représentait une augmentation de 68 % par rapport à la moyenne quinquennale du Port. «La croissance est partiellement due à la baisse des prix mondiaux du produit et à l'augmentation de la demande régionale en construction et en fabrication», d'expliquer M. Wood.

Les cargaisons de grain ont dépassé les 8,3 millions de tonnes au Port de Thunder Bay en 2014, propulsant le fret total à 9,34 millions de tonnes, du jamais vu depuis 1997. En 2015, les volumes de fret se sont encore maintenus bien au-dessus de la moyenne. Au 31 octobre, le CA des volumes de marchandises générales triplait la moyenne quinquennale grâce à l'arrivée d'éoliennes, d'équipement minier, de granules de bois et de cargaisons spéciales destinées aux sables bitumineux.

Le PDG de l'Administration portuaire de Thunder Bay, Tim Heney, soutient: «Le fait marquant, c'est l'augmentation des cargaisons de marchandises générales en 2015. Les tonnages ne sont pas aussi importants que pour le vrac, mais l'impact économique des cargaisons exceptionnelles et des cargaisons spéciales est particulièrement important.»

Selon M. Heney, les volumes de céréales sont restés un peu en dessous des pics de 2014, mais ils demeurent sensiblement supérieurs à la moyenne et on pense que novembre et décembre seront de très bons mois pour les céréales.

federal financial support was announced for infrastructure projects at such ports as Montreal, Trois-Rivières and Québec.

Great Lakes ports

At the Port of Hamilton, grain handler G3 (Global Grain Group) Canada Limited will construct a 50,000 metric tonne terminal in time for the 2017 harvest. Grains and oilseeds will then be transported from the terminal to G3's facilities in Trois-Rivières and Quebec City.

Hamilton Port Authority President & CEO Bruce Wood says, "We're thrilled that G3 has chosen Hamilton to expand its footprint in the Great Lakes region. This \$50 million investment will strengthen Hamilton's role as a key agri-food hub in Ontario." In the space of five years, the port has emerged as an essential link in the region's agricultural economy.

Climbing to a 5% increase to 10.5 million tonnes in 2014, year-to-date (YTD) 2015 volumes at Hamilton to the end of October were fairly consistent with the previous year. Overseas tonnage in 2014 added up to 2 million tonnes, a 39% year-over-year gain and the highest overseas cargo volume in a decade.

Agricultural commodities have grown steadily from 12% of total tonnage in 2010 to more than 19% today as a result of \$300 million in investments for new asphalt



Welcome Canada Limited to the Port of Hamilton

Hamilton Port Authority is pleased to welcome G3 Canada Limited to its new home at the Port of Hamilton. Construction is already underway at the new, 50,000 tonne grain and oilseed export facility, and will add to the Port of Hamilton's role as a key agri-food gateway.

Southern Ontario's
*Gateway
to the
World*



HamiltonPort.ca | @HamiltonPort | 800.263.2131

Selon le PDG David Cree, le fret total au Port de Windsor a diminué de 10 % et n'a pas dépassé 5,4 millions de tonnes en 2014 à cause du recul des tonnages de pierre et de granulats. «Les années 2012 et 2013 ont été très bonnes pour ces matériaux à cause de la construction de la nouvelle promenade Herb Gray reliant l'autoroute 401 au nouveau pont international Gordie Howe.»

Malgré la baisse du tonnage global, il y a eu croissance de 20 % pour le pétrole, 60 % pour les marchandises générales (grâce à l'acier importé), 24 % pour les céréales et 20 % pour le sel.

Les volumes au 31 octobre étaient légèrement supérieurs à 2014 et on prévoyait une bonne fin de saison pour la pierre et les granulats grâce à la construction de l'aire d'inspection des camions de 100 acres du pont, dont l'inauguration devrait avoir lieu en 2020.

Comme on prévoit que l'année 2015 va se terminer en force pour les cargaisons d'acier, M. Cree estime que le Port devrait déclarer une augmentation de 5 % par rapport aux tonnages de 2014.

Activité toujours robuste au Port d'Oshawa

Un autre port qui a établi un record, c'est le Port d'Oshawa. Celui-ci avait manutentionné 357 000 tonnes en 2014, environ 20 % de mieux qu'en 2013 et une tendance robuste persiste en 2015, particulièrement pour les produits de l'acier, le matériel lourd et les cargaisons spéciales qui, à la fin de septembre, poussaient les volumes à la hausse de 18 % par rapport à 2014. L'acier continue d'être le produit dominant en tonnage grâce à l'essor de la construction immobilière dans la région.

«L'expansion a permis au Port d'évoluer avec son temps et d'offrir aux entreprises un avantage concurrentiel», affirme la PDG de l'Administration portuaire d'Oshawa



A late season surge in grain shipments once more highlighted cargo activity at the Port of Thunder Bay on the tip of Lake Superior.

Une poussée de fin de saison des expéditions de grain a encore une fois marqué l'activité fret au Port de Thunder Bay à l'extrémité du lac Supérieur.

cement, fertilizer and grain terminals. Project cargo shipments in 2014 increased 51% over 2013.

Finished steel at half-million tonnes exceeded the port's five-year average by 68%. "The growth is due in part to dampened global prices for the commodity, as well as increased demand in regional manufacturing and construction sectors," explains Mr. Wood.

Grain shipments surged to over 8.3 million tonnes at the Port of Thunder Bay in 2014, propelling total cargo to 9.34 million tonnes, the highest since 1997. In 2015, cargo volumes were well above average again. As of 31 October, YTD general cargo shipments were up three-fold over the five-year average, thanks to inbound shipments of wind turbines, mining equipment, wood pellets and project cargo for the oil-sands.

Tim Heney, CEO, Thunder Bay Port Authority, says, "The

most significant story is the increase in general cargo shipments in 2015. While tonnage volumes are not as significant as bulk cargoes, the economic impact of project and dimensional cargoes is particularly substantial."

He indicated that grain volumes have eased off somewhat from 2014's peak volumes but "remain significantly larger than average, and November-December are projected to be very strong for grain."

Total cargo at the Port of Windsor declined 10% to 5.4 million tonnes in 2014 due to lower stone and construction aggregates, says David Cree, President & CEO. "2012 and 2013 had been very strong years for this commodity due to construction of the new Herb Grey Parkway linking Highway 401 to the new Gordie Howe International Bridge."

(APO) Donna Taylor. «Nous avons beaucoup investi dans plusieurs nouveaux projets, y compris une plateforme de manutention de 2,5 millions de dollars dans la partie est du port ainsi que le Projet de consolidation du quai est qui fournit des postes d'accostage supplémentaires. Ces investissements sont très rentables.»

Ils ont attiré de nouvelles entreprises dans le Port et en ont incité d'autres à prendre de l'expansion. Un grossiste de produits d'acier profilé a ouvert un nouvel entrepôt et on vient d'achever la construction d'un hangar de transit de 45 000 pieds.

L'année 2015 a été une autre année charnière pour le Port – qui est devenu véritablement intermodal. L'embranchement ferroviaire de 4,1 millions de dollars assure aux expéditeurs un accès ferroviaire, routier et maritime. Gary Valcour, président du conseil de l'APO, déclare: «Nous pensons que l'embranchement va permettre au Port de manutentionner encore plus de fret, ce qui aura des retombées économiques importantes pour la ville et la région.»

En 2014, le Port de Toronto a connu l'une des meilleures années de son histoire récente en raison de la croissance de ses volumes de fret et de son secteur des croisières. Angus Armstrong, capitaine de port et chef de la sécurité à PortsToronto, affirme: «Plus de 2 millions de tonnes de fret venant de toutes les régions du monde ont été livrées en plein cœur de la ville par le Port de Toronto – un sommet en huit ans pour les importations entrées par voie maritime.»

En 2015, le Port a continué de recevoir des quantités considérables de sel, de sucre et de granulats, mais moins qu'en 2014 – une année record – à cause d'une «légère diminution des tonnages de marchandises intérieures en vrac», d'expliquer M. Armstrong.

En raison de la vigueur exceptionnelle de l'industrie de la construction dans la ville, les importations de pierre et de granulats ont augmenté de 106 % en 2014. La croissance a été de près de 150 % pour le sel à cause de la nécessité de refaire les réserves fortement entamées pendant le

Despite the drop in overall tonnage, increases were recorded of 20% for petroleum, 60% in general cargo due to imported steel, 24% in grain and 20% in salt.

Volumes as at October 31 were running slightly ahead of 2014 with a strong finish to the season projected for stone and aggregates, which should continue to climb from construction of the bridge's 100-acre truck plaza scheduled for 2020.

With steel shipments also projected to finish strong in 2015, Mr. Cree says, "We're projecting that the port should post a 5% gain over 2014 tonnage."

Robust trend continues at Port of Oshawa

Another port setting a record was the Port of Oshawa. It handled 357,000 tonnes in 2014, approximately a 20% increase over 2013. A robust trend was evident again in 2015, particularly in steel products, heavy equipment and project cargo with cargo volumes up 18% over 2014 at the end of September. Steel continues to lead in tonnage because of the region's building construction boom.

"Expansion has allowed the port to move with the times and offer companies every competitive advantage," says Donna Taylor, President & CEO, Oshawa Port Authority (OPA). "We've made significant investments in several new projects, including a \$2.5 million cargo pad on the east port lands and the East Wharf Consolidation Project that provides additional berthing for ships. These investments are paying off in a major way."

New companies have been attracted to the Port because of the investments and others are expanding. A wholesale distributor of structural steel products opened a new warehouse and a new 45,000-foot transit shed was recently completed.

2015 has marked another pivotal year for the port—when it became truly intermodal. The \$4.1-million rail spurn now provides shippers with rail, road and water access. Gary Valcour, OPA Chair, says, "We're confident the rail spur will allow the port to handle even more

CANADA'S GATEWAY TO THE WEST



portofthunderbay.ca

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



Thunder Bay Port Authority
T: (807) 345-6400
E: tbport@tbaytel.net
W: portofthunderbay.ca

Canada



ParisToronto

The Port of Toronto continues to record strong imports of salt, sugar and aggregates.

La vigueur des importations de sel, de sucre et de granulats ne se dément pas au Port de Toronto.

long et dur hiver 2013-2014 qu'a connu Toronto. Les importations de sucre ont aussi été vigoureuses (environ 545 000 tonnes manutentionnées).

Six paquebots de croisière transportant 3 000 passagers avaient visité Toronto en 2014, cinq fois plus qu'en 2013. Treize paquebots de croisière ont accosté en 2015 avec près de 5 000 passagers.

Les ports du Saint-Laurent

Le Port de Montréal a connu une année exceptionnelle en 2014 grâce à une augmentation du tonnage de 8 % qui lui permettait de dépasser la marque des 30 millions de tonnes et d'établir un nouveau record historique. Le trafic conteneurisé était également en hausse de 4,2 %, à 1,4 million d'EVP. Au 31 octobre 2015, les volumes totaux étaient toujours élevés, à 26,3 millions de tonnes. «L'année 2015 devrait être une année record pour le Port de Montréal en termes de tonnage, de croisiéristes et de recettes», affirme Sylvie Vachon, présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Montréal.

Une forte augmentation des produits pétroliers due à leur baisse de prix a fait grimper de 16,4 % les volumes CA de vrac liquide qui avaient diminué de 3,2 % en 2014. L'année devrait encore être excellente pour le grain, mais un peu moins bonne pour le vrac solide dans son ensemble si l'on compare avec l'année dernière qui était une année record grâce au bond de

cargo. That means significant economic benefits for the city and the entire region.”

In 2014, the Port of Toronto recorded one of its strongest years in recent history from growth in cargo and cruise ship operations. Angus Armstrong, PortsToronto's Harbour Master & Chief of Security, says, “More than 2 million tonnes of cargo from around the world were delivered directly into the heart of the city through the Port of Toronto—an eight-year high in marine imports.”

As for 2015, the Port continued to see strong imports of salt, sugar and aggregates but lower levels than in 2014 due to “a slight decrease in domestic bulk cargo tonnages compared to our record high in 2014,” Mr. Armstrong explains.

Due to the city's booming construction industry, stone and aggregate imports recorded a 106% increase in 2014. Salt rose nearly 150% to replenish significantly depleted stockpiles following Toronto's long, harsh winter of 2013-2014. Sugar imports were also strong with approximately 545,000 tonnes handled.

Six cruise ships carrying 3,000 passengers visited Toronto in 2014, five times 2013's passenger count. Thirteen cruise ships docked in 2015, carrying nearly 5,000 passengers.

PORT OF | PORT DE
TORONTO | TORONTO

Your direct link to the heart
of the city and beyond

DOCK BESIDE A THIRD OF THE CANADIAN MARKET

A major inland port just minutes from the downtown core, the Port of Toronto provides quick, reliable access to 33 percent of the Canadian market. With more than 200,000 square feet of warehousing space and over 30 acres of paved marshalling area, the Port of Toronto is your connection to Southern Ontario and the world.

OWNED AND OPERATED BY :
PROPRIÉTAIRE ET EXPLOITANT :

PORTS

TORONTO

PortsToronto.com



Port of Oshawa

2015 has marked another pivotal year for the port of Oshawa when it became truly intermodal.

L'année 2015 a été une autre année charnière pour le port d'Oshawa qui est devenu véritablement intermodal.

54,5 % du grain. D'autres catégories de vrac solide ont affiché une croissance en 2015, dont le minerai de fer, le ciment et les granulats, tandis que le trafic conteneurisé augmentait de 3,6 %.

M^{me} Vachon explique: «Depuis cinq ans, l'Asie et le Moyen-Orient étaient les principaux moteurs de la croissance et la situation ne changera probablement pas à court terme. Le volume de trafic provenant de transbordements internationaux prend de plus en plus de place avec les services méditerranéens.»

Avec l'inauguration des installations de CanEst Transit, la modernisation du terminal Contrecoeur et les 43,7 millions de dollars fournis par Ottawa pour le terminal à conteneurs Viau, le Port de Montréal est certainement en mode expansion.

Le nouveau terminal Viau porte la capacité de manutention de conteneurs à 2,1 millions d'EVP et a entraîné le lancement d'un huitième service de transport international de conteneurs de MSC entre Montréal et la région méditerranéenne. Hapag-Lloyd a aussi ajouté un quatrième navire à son service AT2 reliant Montréal à l'Europe du Nord. M^{me} Vachon estime que ces ajouts de capacité vont assurer la croissance du secteur conteneurs du Port.

Un autre élément important, c'est la stratégie maritime du gouvernement du Québec qui prévoit des investissements de 1,5 milliard dans les infrastructures maritimes. Le volet clé de la stratégie, c'est la création de centres de distribution

St. Lawrence ports

The Port of Montreal posted an exceptional year in 2014, surpassing the 30-million tonne mark, a new all-time record and an 8% increase. Container traffic was also up 4.2% at 1.4 million TEUs. As at 31 October 2015, total volumes were continuing strong at 26.3 million tonnes. "2015 should achieve a record year for the Port of Montreal in terms of tonnage, cruise passengers and revenues," says Sylvie Vachon, President & CEO, Montreal Port Authority.

A surge in oil products because of lower prices resulted in liquid bulk volumes YTD rising 16.4% compared to a 3.2% drop in 2014. Another excellent year should ensue for grain but less dry bulk when compared to last year's record when grain alone climbed by 54.5%. Other dry bulk increases in 2015 were from iron ore minerals, cement and aggregates, while containers rose 3.6%.

Ms. Vachon explains, "Asia and the Middle East have been driving much of the growth in the past five years and will likely continue in the short term. The volume of traffic from international transshipment is becoming more important with the Mediterranean services."

With the inauguration of the CanEst Transit facility, modernization of Contrecoeur terminal and Ottawa's \$43.7 million allocation for the Viau con-

Full Seaway Depth...

On the north shore of Lake Ontario



- Heavy lifts
- Project cargoes
- Bulk handling
- Transit shed
- Industrial land for port related industries
- Acres for open storage
- Bonded warehousing
- Equipment to suit all needs
- Direct access to Highway 401

One call provides full service, including

- stevedoring
- storage
- distribution and
- inland transportation

Rail Spur and Dimensional Move Track

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

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

Canada



www.oshawaportauthority.ca



APM

The Port of Montreal was on track to post a record performance in tonnage and revenues in 2015.

Le Port de Montréal était en voie d'enregistrer des résultats records pour le tonnage et les recettes en 2015.

régionaux comme à Vaudreuil-Soulanges et Contrecoeur. Pour Montréal, la stratégie va permettre d'importantes améliorations aux accès routiers du Port pour améliorer la fluidité du transport de marchandises ainsi que des travaux de restauration de 20 millions de dollars de la gare maritime Iberville et de la jetée Alexandra.

Montréal a reçu 73 visites de paquebots de croisière – 29 de plus qu'en 2014 – transportant 92 000 croisiéristes et membres d'équipage, une augmentation de 30 % par rapport à la saison 2014 et de 94 % depuis la constitution du comité Croisières Montréal en 2011.

L'impact de la baisse du cours des produits de base

Les volumes de minerai de fer restent assez stables au Port de Québec, mais la chute brutale des cours mondiaux des produits de base, qui a notamment touché les exportations de charbon et de boulettes de fer, avait fait diminuer en 2014 les volumes manutentionnés par ce port du Saint-Laurent – 24 millions de tonnes contre 27 millions de tonnes en 2013 et 32,5 millions de tonnes en 2012. Au 31 octobre, les totaux CA ne dépassaient pas les 16,8 millions de tonnes, ce qui laissait prévoir que la glissade n'était pas terminée.

Pour développer de nouvelles infrastructures portuaires, l'Administration portuaire de Québec a récemment lancé un projet stratégique de 530 millions de dollars en deux phases baptisé Beauport 2020. La première phase comprendra le prolongement de 610 mètres de la ligne de quai avec une profondeur de 16 mètres à marée basse, la création de 18,5 ha de nouveau terrain ainsi que la consolidation et le réaménagement de la plage. Le gouvernement fédéral va fournir une aide

tainer terminal project, the Port of Montreal is certainly in an expansion mode.

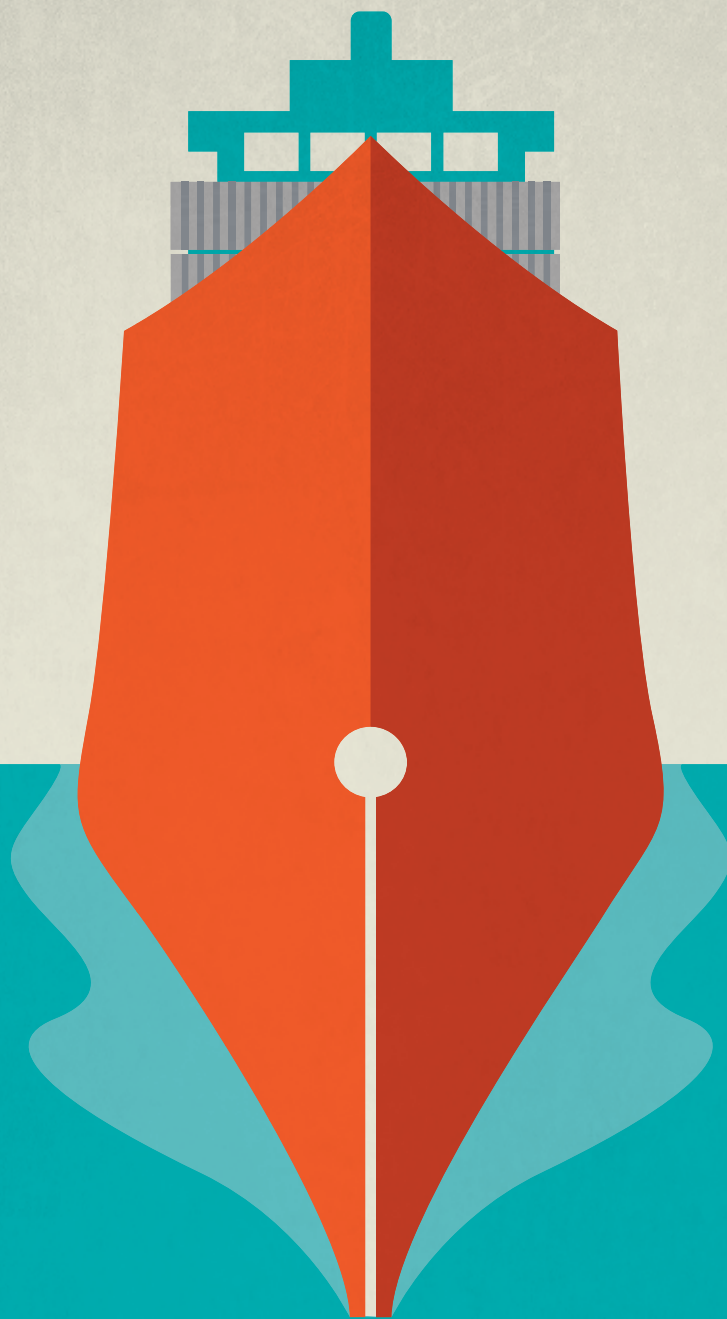
Commissioning of the Viau terminal boosts total container capacity to 2.1 million TEUs and prompted the initiation of an eighth international container service with MSC between Montreal and the Mediterranean. Hapag-Lloyd also added a fourth vessel on the AT2 service linking Montreal to North Europe. Ms. Vachon comments, "These added capacities promise growth for our containerized sector."

Another highlight has been the Quebec government's maritime strategy that will invest \$1.5 billion in marine infrastructure. Central to the strategy is creation of distribution centres in regions, such as Vaudreuil-Soulanges and Contrecoeur. For Montreal, the strategy means significant improvement of road access to the port for freight movement and \$20 million toward restoration of Iberville Passenger Terminal and Alexandra Pier.

Montreal received 73 cruise ship visits—29 more than in 2014—with 92,000 passengers and crew members, a 30% increase over the 2014 season and a 94% hike since the Montreal Cruise Committee was created in 2011.

Impact of slumping commodity prices

Iron ore volumes remain pretty stable at the Port of Quebec but due to a sharp fall in world commodity prices for export coal and iron pellets, the St.



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

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

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



CSX Transportation

The CSX intermodal terminal at Salaberry-de-Valleyfield near Montreal offers shippers a direct connection to a 34,000-mile network in the United States.

Le terminal intermodal de CSX à Salaberry-de-Valleyfield près de Montréal offre aux expéditeurs une connexion directe avec un réseau de 34 000 milles de voies ferrées aux États-Unis.

financière pour la construction d'un quai multifonctionnel en eau profonde. En ce qui concerne les croisières, le projet prévoit le réaménagement du terminal Ross-Gaudreault et la construction d'un terminal mobile de 89,5 millions de dollars au quai 30 dans le secteur de l'estuaire.

Le secteur des croisières continue de prendre de l'expansion et 2015 a été une autre année record avec 117 escales de 29 paquebots différents.

Les impacts de Spliethoff/CSX à Valleyfield

De son côté, le Port de Valleyfield a manutentionné un total record de 550 626 tonnes en 2014. Le PDG Michel Gadoua précise que l'année a été particulièrement fructueuse pour l'acier et le sel. Les volumes de vrac solide et de vrac liquide ont augmenté respectivement de 8 et de 10 %, mais la croissance des marchandises générales jusqu'à 142 289 tonnes (augmentation de 65 %) est encore plus remarquable.

La flambée des marchandises générales est en grande partie due au service de ligne régulière Cleveland-Europe Express (CEE-WAY) de Spliethoff qui relie Anvers, Valleyfield et Cleveland et qui offre maintenant deux escales par mois. Les navires polyvalents déchargent leurs cargaisons au terminal Valport et chargent à Cleveland des marchandises qu'ils livrent à des destinations des États-Unis.

Lawrence port handled less volume in 2014 - 24 million tonnes versus 27 million tonnes in 2013 and 32.5 million tonnes in 2012. As at 31 October, YTD totals amounted to 16.8 million tonnes, suggesting a continuing slippage.

To develop new port infrastructure, the Québec Port Authority recently initiated a strategic two-phase project called Beauport 2020 costing some \$530 million. Phase 1 will extend the current wharf line by 610 metres with a water depth at low tide of 16 metres, create 18.5 hectares of new land and rebuild and redesign the existing beach. The federal government will provide financial support for a multifunctional deep-water terminal. The cruise ship terminal project involves redesigning the Ross Gaudreault Cruise Terminal and a mobile terminal at wharf 30 in the Estuary sector at a cost of \$89.5 million.

The cruise business is continuing on a hot pace, with another record set in 2015 with 117 calls by 29 different ships.

Spliethoff/CSX impacts at Valleyfield

For its part, the Port of Valleyfield handled a record 550,626 tonnes in 2014. Michel Gadoua, President & CEO, says, "The year was particularly excellent for steel and salt." Solid and liquid bulk traffic increased respectively by 8% and 10%, but even more noteworthy was 65% growth in general cargo to 142,289 tonnes.

We've made your access to market... quite reasonable.

Export shipping should be a clear and simple path to your customers' door. Together we've streamlined a dependable and cost effective Short-Sea and scheduled Liner shipping solution. Cut out the wait time, work domestically to deal internationally.



Valleyfield

Cleveland

Antwerp

US

PORT
CLEVELAND

C-PORT

www.portofcleveland.com

Canada

 Port de
Valleyfield

VALPORT

www.valport.ca

Europe

spliethoff

Cleveland-Europe Express

www.spliethoffgroup.com

Un autre facteur contributif, c'est le terminal intermodal du géant étasunien des chemins de fer CSX, qui offre une liaison directe avec un réseau de 34 000 milles aux États-Unis, contribuant ainsi à transformer Salaberry-de-Valleyfield en pôle logistique multimodal.

Au 31 octobre, le Port avait manutentionné 388 021 tonnes. «Nous espérons atteindre les 530 000 tonnes [en 2015]», indique M. Gadoua, et il ajoute que ce serait des résultats à peu près comparables à ceux de 2014.

Le Port de Sept-Îles a célébré son 15^e anniversaire en 2014, mais son bilan annuel n'est guère réjouissant. Les volumes totaux ont baissé de 14 % à 23,8 millions de tonnes (27,7 millions l'année précédente). La faiblesse des marchés du fer a forcé la fermeture de la mine Scully de Wabush et de la mine du lac Bloom de Cliffs ainsi que la suspension des opérations à Labrador Iron Mines. Le repli s'explique aussi par le déraillement d'un train qui a entraîné la fermeture de la seule ligne ferroviaire directe entre le Port et la Fosse du Labrador. Sur une note plus positive, le quai multiusager de 220 millions de dollars a été achevé en 2014, ce qui ajoute une capacité supplémentaire de 50 millions de tonnes.

Les volumes cumulatifs annuels au 31 octobre étaient de 19,3 millions de tonnes. Le PDG de l'Administration portuaire de Sept-Îles, Pierre Gagnon, déclare que 2015 sera comparable à 2014 avec peut-être une légère diminution des tonnages et il se dit satisfait du bilan de 2015 qui est un peu meilleur que les attentes initiales. Rio Tinto IOC et Tata Steel Minerals ont toutes deux expédié plus de minerai de fer que prévu en 2015.

Un fait marquant de 2015 a été la réception pour le quai multiusager de deux gigantesques chargeurs de navires pesant chacun 1 200 tonnes. Le nouvel équipement, qui accroît la capacité de chargement, comprend un silo-élévateur, un chariot déverseur et 27 galeries de convoyeurs, soit 73 composantes d'un poids total de 3 023 tonnes métriques.

Trois-Rivières accentue la prospection de clientèle

Avec une hausse de 37 % du trafic, 2014 avait été une année record pour le Port de Trois-Rivières. Celui-ci avait manutentionné 3,8 millions de tonnes, un nouveau sommet, contre 2,7 millions de tonnes l'année précédente. Le meilleur contributeur, le vrac solide, avait augmenté à 3,4 millions de tonnes tandis que le vrac liquide faisait du surplace à 0,3 million de tonnes. Les marchandises générales avaient chuté de 152 000 à 90 000 tonnes. Toutefois, les produits d'acier importé d'Europe constituaient un élément encourageant.

Le PDG de l'Administration portuaire de Trois-Rivières (APTR), Gaétan Boivin, attribue ces excellents résultats à la prospection de clientèle plus intense à laquelle se sont livrés l'APTR et ses partenaires.

C'est une diminution du grain qui explique le ralentissement en 2015. Le trafic total a connu une baisse estimée à 17 % pour s'établir à 3,1 millions de tonnes tandis que le vrac sec chutait à 2,6 millions de tonnes. Du côté des bonnes nouvelles, le vrac liquide a augmenté de 23 % à 300 000 tonnes et les marchandises générales ont doublé (200 000 tonnes), grâce surtout à une poussée de 50 % des cargaisons spéciales.

M. Boivin déclare: «Compte tenu du fait que 2014 était une année exceptionnelle, nous sommes très heureux de nos

The general cargo success is due substantially to Splithoff's Cleveland-Europe Express (CEE-WAY) liner service between Antwerp, Valleyfield and Cleveland, which now schedules two calls monthly. The multi-purpose vessels discharge at the Valport terminal and at Cleveland load up on shortsea cargoes destined for U.S. markets.

Another contributing factor is the U.S. rail giant CSX intermodal terminal, which offers direct connection to a 34,000-mile U.S. network, helping to transform Salaberry-de-Valleyfield into a multimodal logistics hub.

As at 31 October, the Port handled 388,021 tonnes. "We expect total goods handled (in 2015) will amount to 530,000 tonnes," says Mr. Gadoua. "It looks like similar results to 2014."

The Port of Sept-Îles celebrated its 15th anniversary in 2014 but its annual results were nothing to fete. Total volumes were down 14% to 23.8 million tonnes compared to 27.7 million tonnes the previous year. Depressed iron markets resulted in closure of the Wabush Scully Mine and Cliffs' Lake Bloom Mine and suspension of operations at Labrador Iron Mines. Another reason for the drop was a train derailment that closed the only direct rail line between the port and the Labrador Trough. On a positive note, 2014 saw completion of the \$220-million multi-user dock, adding 50 million tonnes to existing capacity.

YTD volumes as at 31 October were 19.3 million tonnes. Pierre Gagnon, CEO, Sept-Îles Port Authority, says, "2015 will be similar to 2014 with the possibility of a bit less tonnage. We're satisfied with our 2015 predictions, which are higher than initially expected." Rio Tinto IOC and Tata Steel Minerals both shipped more iron ore than expected in 2015.

A highlight of 2015 was receipt of two gigantic shiploaders, each weighing 1,200 tons, destined for the multi-user dock. The new equipment, which increases loading capacity, included elevator and tripper car and 27 conveyor galleries totalling 73 components and weighing 3,023 metric tons.

Trois-Rivières strengthening business development

With a 37% increase in traffic, 2014 was a banner year for the Port of Trois-Rivières. It handled 3.8 million tonnes, a new record, compared with 2.7 million tonnes the previous year. The robust performer, dry bulk, climbed to 3.4 million tonnes, while liquid bulk stalled at 0.3 million tonnes. General cargo dropped from 152,000 tonnes to 90,000 tonnes. However, a highlight was imported steel products from Europe.

Gaétan Boivin, CEO, Trois-Rivières Port Authority (TRPA), says, "These excellent results are due to strengthening the business development activities the TRPA and its partners engaged in together."

Compared to 2014, a reduction in grain accounted for the slowdown in 2015. Overall traffic was down an estimated 17% to 3.1 million tonnes with dry bulk dropping to 2.6 million tonnes. On the good

PORT DE TROIS-RIVIÈRES

TROIS VOIES RAPIDES THREE FAST TRACKS



NOUVELLES OCCASIONS D'AFFAIRES EN 2016-2017
Visitez le porttr.com/opportunities pour en savoir plus

NEW OPPORTUNITIES COMING IN 2016-2017
Visit porttr.com/opportunities to learn more



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



APTR

Total traffic in 2015 at the Port of Trois-Rivières featured a doubling of general cargo volume.

Le trafic total a diminué au Port de Trois-Rivières en 2015 même si le volume de marchandises générales a doublé.

résultats de 2015. Ils sont comparables à la moyenne des cinq dernières années et l'APTR croit fermement que le trafic va continuer d'augmenter dans les prochaines années, surtout après l'achèvement de la phase 2 de notre plan stratégique.»

Pour soutenir la croissance économique des utilisateurs du Port, la phase 2 du plan stratégique Cap sur 2020 a débuté en 2014 par l'amélioration du réseau ferroviaire et la construction d'un nouveau mégadôme pour abriter le vrac solide. Le hangar 24 est maintenant terminé et le hangar 25 devait l'être fin 2015. D'autres améliorations aux infrastructures seront également apportées, notamment la mise en place d'une rampe de roulage au quai 10 et, d'ici la fin de 2016, la construction d'un nouveau terminal de 50 millions de dollars qui va faire passer la capacité annuelle de 4 à 7 millions de tonnes.

Selon M. Boivin, les nouvelles installations vont permettre la réalisation de multiples projets et convenir à tous les types de marchandises: vrac solide et liquide, marchandises générales et hors-normes; elles permettront même le transport de semi-remorques pour le commerce national et international.

Le Port de Saguenay a non seulement enregistré une croissance de 5 % jusqu'à 280 000 tonnes en 2014, il a aussi inauguré une gare intermodale et un lien ferroviaire de 12,5 km au printemps 2015. D'un coût de 37 millions de dollars, ce projet d'infrastructure d'une ampleur historique relie le terminal de Grande-Anse à la ligne de chemin de fer Roberval-Saguenay et à la gare ferroviaire intermodale du Port de Saguenay. La nouvelle desserte facilite le transbordement de marchandises du train aux navires, fournit aux expéditeurs des options de transport additionnelles et accroît l'efficacité et la capacité du Port. **M**

news side, liquid bulk rose 23% to 300,000 tonnes and general cargo doubled to 200,000 tonnes spurred by a 50% spike in project cargo.

Mr. Boivin says, "Considering that 2014 was an exceptional year, we are very pleased with the traffic of 2015. It's comparable to the past five years' average and the TRPA is confident traffic will stay on a rising course in the following years, especially after we complete Phase 2 of our strategic plan."

To support the economic growth of its users, Phase 2 of the port's strategic plan, On Course for 2020, started in 2014 with improvement of the rail network and construction of a new megadome for solid bulk. Hangar 24 is now complete and hangar 25 was scheduled for the end of 2015. Future infrastructure improvements include a new roll-on/roll-off ramp at Pier 10 and a new \$50 million terminal by the end of 2016 that will boost annual capacity from 4 million to 7 million tonnes.

Mr. Boivin says, "The new facilities will be able to accommodate multiple projects and all types of cargo: solid and liquid bulk, general and oversized cargo and semi-trailer transport in support of national and international trade."

The Port of Saguenay not only posted a 5% increase to 280,000 tonnes in 2014, it also inaugurated an intermodal rail yard and a 12.5 km rail link in the spring of 2015. At a cost of \$37 million, the biggest infrastructure project in its history connects the Grande-Anse terminal to the Roberval-Saguenay rail line and the intermodal rail yard at the Port of Saguenay. The new link facilitates the transfer of goods from rail to ship, provides shippers with additional transportation options and increases the port's efficiency and capacity. **M**

CROSS-BORDER SHIPPING SIMPLIFIED

ACCESS CAPACITY, LOWER TRANSPORTATION
COSTS, REDUCE CARBON EMISSIONS

The CSX Transportation-served, intermodal terminal in Salaberry-de-Valleyfield, Quebec, located 64 kilometers outside of Montreal, provides shippers an alternative capacity option when shipping freight between the U.S. and Eastern Canada.



To learn more about the benefits of
cross-border intermodal rail shipping
visit IntermodalCanada.com





Cleveland Port Authority

The Port of Cleveland has been reaping dividends from Spliethoff's Cleveland-Europe Express service.

Le Port de Cleveland récolte des dividendes du service Cleveland-Europe Express de Spliethoff.

U.S. Great Lakes ports and fleets dealing with perfect storm

Les flottes et les ports étasuniens des Grands Lacs en butte à une «tempête parfaite»

Bill Beck

Alors que la saison de navigation 2015 sur les Grands Lacs semblait vouloir démarrer en trombe, la situation s'est rapidement détériorée en milieu d'été pour la flotte de laquiers et les ports étasuniens des Grands Lacs d'amont. La coupable, c'est une tempête parfaite qui a balayé le marché des produits de base, faisant chuter les prix du minerai de fer et du charbon, deux produits clés pour la flotte étasunienne de vraquiers des Grands Lacs.

What appeared to be a strong start to the 2015 navigation season on the U.S. Great Lakes deteriorated rapidly in mid-summer for Upper Lakes ports and the U.S. Great Lakes fleet. The culprit is a perfect storm in commodities markets, which particularly depressed the price of iron ore and coal, two of the staples of the dry bulk float on the U.S. Lakes.

En revanche, la force du dollar américain a provoqué un afflux d'importation d'acier marchand et de produits d'acier semi-finis, ce qui a fait prospérer de nombreux ports des Grands Lacs d'aval. En plus de profiter d'une forte croissance des aciers importés, Burns Harbor, Toledo, Cleveland et Oswego, notamment, ont vu augmenter leurs volumes de grain et leurs cargaisons spéciales.

Les producteurs de boulettes de fer (habituellement désignées sous le nom de taconite) du Michigan et du Minnesota ont dû composer avec des prix mondiaux du minerai de fer inférieurs à 40 \$ la tonne (une baisse de 100 \$ la tonne en un peu plus d'un an) et un ralentissement de la demande des aciéristes des Grands Lacs d'aval pour leurs hauts fourneaux.

En conséquence, on a assisté, dans le Mesabi Iron Range au Minnesota et le district ferrifère Marquette au Michigan, à une vague de fermetures de mines et de concentrateurs qui ne semble pas à la veille de se calmer. À la mi-novembre, Cliffs Natural Resources annonçait la mise en chômage de 540 travailleurs à ses installations de Northshore Mining près de Silver Bay au Minnesota. Plus tôt en 2015, Cliffs avait ralenti la production à son usine d'United Taconite près d'Eveleth au Minnesota, mettant à pied 420 travailleurs pour une période prolongée. Selon Cliffs, les réserves de boulettes de fer à ses usines du Minnesota avaient atteint des niveaux historiquement élevés. Ces dernières fermetures portaient à 1 800 environ le nombre de travailleurs mis à pied dans les mines du Minnesota, soit à peu près la moitié des effectifs régionaux travaillant dans le secteur de la taconite.

Les malheurs de l'exploitation minière au Minnesota ont été ressentis dans les flottes étasuniennes des Grands Lacs. En octobre, les cargaisons de minerai de fer des transporteurs étasuniens des Grands Lacs ont diminué de 21,8 % par rapport à 2014; il s'agissait de la troisième baisse mensuelle consécutive d'au moins 20 % des cargaisons de minerai de fer et cette situation a forcé à conduire prématurément des navires à leurs postes de désarmement hivernal.

Vanta Coda, directeur général de la Duluth Seaway Port Authority, a déclaré: «Les pressions mondiales sur les

But the strong U.S. dollar, which has created a flood of finished and semi-finished steel imports, has created a boom for many Lower Lakes ports. Besides handling a surge of steels import, ports like Burns Harbor, Toledo, Cleveland and Oswego are reporting increases in project and grain cargoes.

Producers of iron ore pellets (typically referred to as taconite) in Michigan and Minnesota have been dealing with global seaborne iron ore prices that have dropped below \$40 a tonne (down \$100 a tonne in little more than a year) and slackening demand from blast furnace steelmakers on the Lower Lakes.

As a result, Minnesota's Mesabi Iron Range and Michigan's Marquette Iron Range have been hit with a wave of mine and mill closings that doesn't appear to be abating anytime soon. In mid-November, Cliffs Natural Resources announced it was idling 540 workers at its Northshore Mining facility near Silver Bay, Minnesota. Earlier in 2015, Cliffs idled its United Taconite operation near Eveleth, Minnesota, laying off 420 workers for an extended period. Cliffs said it has historically high stockpiles of iron ore pellets at its Minnesota operations. With the latest shutdowns, about 1,800 workers are laid off from the Minnesota mines, about half the region's taconite workforce.

Mining woes in Minnesota have rippled back to operations of the U.S. Great Lakes fleets. In October, U.S. flag Great Lakes freighters saw iron ore cargoes decrease 21.8 percent from 2014, the third straight month iron ore cargoes have dropped 20 percent or more. As a result, vessels from the U.S. flag fleet were already being brought to winter lay-up berths.

Vanta Coda, Executive Director of the Duluth Seaway Port Authority, said "global pressures on regional markets and sustained drops in commodity pricing have impacted our entire Great Lakes shipping community through 2015."

Mr. Coda said trade and tariff cases filed recently by the U.S. government could help Duluth restore iron

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

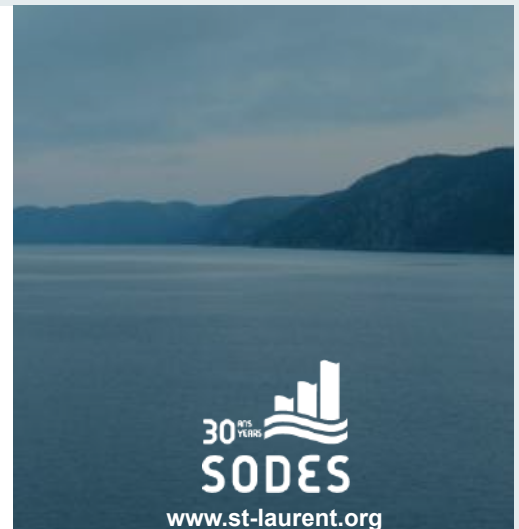
C'est aussi :

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

Join SODES and help the maritime industry grow

It is also:

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





Port of Milwaukee

Milwaukee is among U.S. Great Lakes ports taking advantage of rising breakbulk business.

Milwaukee fait partie des ports étasuniens des Grands Lacs qui profitent de la croissance du trafic de marchandises diverses.

marchés régionaux et les baisses soutenues du cours des produits de base ont eu un impact sur l'entièreté de la collectivité maritime des Grands Lacs pendant toute l'année 2015.»

Selon M. Coda, les actions récemment déposées par le gouvernement américain concernant le commerce et les tarifs pourraient aider Duluth à rétablir ses tonnages de minerai de fer à temps pour le début de la saison de 2016.

Augmentation des marchandises diverses et des cargaisons spéciales

Duluth par ailleurs, comme la plupart des autres ports étasuniens des Grands Lacs, profite d'une croissance soutenue des marchandises diverses et des cargaisons spéciales. Selon M. Coda, le grand port du lac Supérieur a, dans le seul mois d'octobre, manutentionné des composantes de traitement du pétrole, du matériel de production d'électricité et des pales d'éoliennes destinées à l'Allemagne, et au moins deux autres navires chargés de cargaisons destinées à des projets particuliers étaient attendus avant la fin de la saison.

Au Port d'Indiana-Burns Harbor, les équipes sont réputées pour leur manutention de cuves de fermentation. La

ore tonnages in time for the start of the 2016 navigation season.

Breakbulk and project cargoes on rise

Duluth, meanwhile, like most other U.S. Great Lakes ports, is taking advantage of a continuing rise in breakbulk and project cargoes. Mr. Coda said the big Lake Superior port handled oil processing components, utility generating equipment, and wind turbine blades destined for Germany in October alone, with at least two more vessels with project cargoes expected before the season ends.

At the Port of Indiana-Burns Harbor, crews have made a reputation for handling brewing fermentation tanks. The sharp increase in craft beer brewing in the Midwest has created a demand for brewery tanks. The Lake Michigan port had handled 36 large tanks by late November for craft breweries in Chicago and nearby Michigan. At the Port of Milwaukee earlier in 2015, Port Director Paul Vorholt said crews efficiently broke down and stowed a locally-made mining shovel for shipment to a customer in Scandinavia. In Octo-

CLEVELAND - EUROPE EXPRESS



THE FIRST, ONE AND ONLY SCHEDULED LINER SERVICE TO/FROM THE GREAT LAKES!

- Quick transit time
- Through bills of lading
- Onward connections using worldwide Spliethoff's European and Americas logistics network
- Line-supplied containers, project, heavy lift, steel, forest products and bulk
- Also calling other Great Lakes ports, incl. Valleyfield near Montreal
- Year round service!

**CLEVELAND
EUROPE
EXPRESS**
OPERATED BY  spliethoff



CONTACT

Amsterdam office:

✉ greatlakes@spliethoff.com
☎ +31 20 448 8454

Cleveland office:

✉ cleveland@spliethoff.com
☎ +1 216 377 1341

Gdynia office:

✉ gdynia@spliethoff.com
☎ +48 58 6601260

Antwerp office:

✉ antwerp@spliethoff.com
☎ +32 3 570 6857

Houston office:

✉ houston@spliethoff.com
☎ +1 281 248 4900

Montreal office:

✉ montreal@spliethoff.com
☎ +1 514 822 1115

forte augmentation du brassage de bières artisanales dans le Midwest a créé une demande pour des cuves de brassage. Fin novembre, ce port du lac Michigan avait manutentionné 36 énormes cuves pour des brasseries artisanales de Chicago et du Michigan voisin. Le directeur du Port de Milwaukee, Paul Vorholt, a indiqué que plus tôt en 2015, ces équipes ont habilement démonté et arrimé une pelle excavatrice de fabrication locale afin de l'expédier à un client de Scandinavie. Dans le Port de Milwaukee en octobre, Federal Marine Terminals a chargé six sections de four tournant pesant chacune 102 tonnes sur un chaland à destination de Québec.

Au Port de Toledo Lucas County, la saison 2015 a été mémorable à cause des expéditions de grain. Selon Joe Kappel, VP chargé du développement des affaires dans ce port du lac Érié, 2015 a été «la meilleure année depuis 2006 pour les expéditions de grain par Toledo». Jusqu'en octobre, les exploitants des silos à grain, notamment ADM, the Andersons, Hansen Mueller, Kuhlman et Mondelez International, avaient manutentionné 1,2 million de tonnes de céréales pour l'exportation.

Les installations de FMT bourdonnent d'activité

Toledo, Cleveland, Burns Harbor et Milwaukee rapportent tous des années records pour la manutention d'acier importé. Federal Marine Terminals a connu une année particulièrement occupée au Port de Cleveland pour la manutention de tuyaux d'acier importés et de matériel pétrolier

ber, the Port of Milwaukee's Federal Marine Terminals loaded six rotary kiln sections, each weighing 102 tonnes, aboard a tow barge for shipment to Québec.

At the Port of Toledo Lucas County, outbound grain made the 2015 season a memorable one. Joe Kappel, vice president of business development for the Lake Erie port, said 2015 has been "the best year we've had for grain shipments through Toledo since 2006." Through October, the port's elevator operators, including ADM, the Andersons, Hansen Mueller, Kuhlman, and Mondelez International, had handled 1.2 million tons of export grain.

Brisk activity at FMT facilities

Toledo, Cleveland, Burns Harbor, and Milwaukee are all reporting banner years in handling imported steel. Federal Marine Terminals at the Port of Cleveland has been particularly busy handling imported steel pipe and oil country tubular goods. At the Port of Indiana-Burns Harbor, steel imports are ahead of the five-year average, but imports of semi-finished steel slabs are unlikely to reach the 200,000 tons of steel slabs Federal Marine Terminals expected to handle in 2015. Steel imports are below last years record pace of nearly 301,000 tons, but are expected to end 2015 at more than 250,000 tons.



Port of Green Bay

*Grand River Navigation's self-unloading bulk carrier, the **MV Calumet**, pictured at the Port of Green Bay.*

Le vraquier autodéchargeur **Calumet** de Grand River Navigation dans le port de Green Bay.



OCEAN

MARINE INGENUITY

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

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



GROUPOCEAN.COM



Michigan's Port of Monroe is partnering with DTE Energy to handle gypsum generated at the electrical utility's Monroe Power Plant.

Le Port de Monroe au Michigan s'associe à DTE Energy pour tirer parti du gypse produit à la centrale électrique de Monroe.

tubulaire. Au port d'Indiana-Burns Harbor, les importations d'acier sont supérieures à la moyenne quinquennale, mais les importations de brames seront probablement inférieures aux 200 000 tonnes que Federal Marine Terminals s'attendait à manutentionner en 2015. Les importations d'acier n'atteindront pas le total record de 301 000 tonnes de l'an dernier, mais elles devraient dépasser les 250 000 tonnes à la fin de 2015.

Outre les céréales, d'autres marchandises ont aidé les ports étasuniens des Grands Lacs à compenser la baisse des expéditions de minerai de fer. Au Port de Green Bay, des augmentations en octobre de 15 000 tonnes du charbon importé et de 22 000 tonnes du sel importé ont poussé le directeur du Brown County Port and Resource Recovery, Dean Haen, à noter que l'augmentation «est un bon indice que les matières premières sont toujours en grande demande en cette fin de saison». M. Haen a aussi souligné la hausse de 23 000 tonnes des exportations de pétrole en octobre, ce qu'il considère comme un élément positif pour ce port du Wisconsin.

«Les expéditions de ciment étaient en hausse de 83 % pour la période de l'année écoulée», a ajouté M. Haen. «Les travaux de construction et de voirie en cours ont maintenu à un niveau élevé la demande pour ce matériau.»

Le Port de Monroe, seul port du Michigan situé sur le lac Érié, s'associe à DTE Energy pour manutentionner le gypse produit à la centrale électrique de Monroe. Le Port prévoit construire un entrepôt de 24 000 pieds carrés sur ses terrains afin que les clients aient un accès direct au gypse à longueur d'année. «Nous cherchions un partenaire qui pouvait travailler avec nous localement pour recycler les centaines de milliers de tonnes de gypse que produit chaque année la centrale et nous ne pouvions espérer mieux que le Port de Monroe», a déclaré le directeur de la centrale de Monroe de DTE, Brian Rice.

Other commodities besides grain have helped U.S. Great Lakes ports buck the tide of lower iron ore shipments. At the Port of Green Bay, an October increase of 15,000 tons of import coal and 22,000 tons of import salt in October led Dean Haen, the director of Brown County Port and Resource Recovery to note the increase "is a good sign that raw materials are still in high demand this late in the season." Mr. Haen also pointed to an October increase of 23,000 tons of petroleum exports as a positive sign for the Wisconsin port.

"Year to date cement shipments were up 83 percent," Mr. Haen added. "Ongoing construction and road projects have kept this material in high demand."

The Port of Monroe, Michigan's only port on Lake Erie, is partnering with DTE Energy to handle gypsum generated at the electric utility's Monroe Power Plant. The port plans on building a 24,000-square-foot storage building on its property, allowing gypsum customers to have direct shipping access to the material year round. "We have been seeking a partner who we could work with us locally to recycle the hundreds of thousands of tons of gypsum the plant produces annually, and couldn't be more pleased to work with Port of Monroe," said Brian Rice, director at DTE's Monroe Power Plant.

The 2015 navigation season has exceeded expectations at the Port of Cleveland. "Despite the recent slowdown in the global steel market," said David Gutheil, vice president, maritime and logistics for the Ohio port on Lake Erie, "cargo volumes moving through the Port of Cleveland continue to exceed 2014 numbers. Through October, we were running approximately 12 percent ahead of 2014 tonnage for international cargo."

LIVRER LE MEILLEUR À NOTRE
MONDE

DELIVERING THE BEST TO OUR
WORLD



INFRASTRUCTURE

Plus grand port minéralier en Amérique du Nord
Capacité d'accueillir les plus grands navires au monde
Installations de classe mondiale
Usagers d'envergure

INFRASTRUCTURE

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

1 418 968-1231 | portsi.com



La saison de navigation 2015 a excédé les attentes au Port de Cleveland. David Gutheil, VP, Affaires maritimes et logistique dans ce port de l'Ohio sur le lac Érié, a déclaré: «En dépit du ralentissement récent des marchés mondiaux de l'acier, les volumes de fret transitant par le Port de Cleveland continuent de dépasser les chiffres de 2014. Pour la période terminée en octobre, nous étions en avance d'environ 12 % sur les tonnages de cargaisons internationales de 2014.»

Le service Spliethoff avec l'Europe rapporte des dividendes

Le Port de Cleveland continue de récolter des dividendes du Cleveland-Europe Express dans lequel il est partenaire avec Spliethoff d'Amsterdam. «Le Cleveland-Europe Express a largement dépassé les volumes de 2014», a déclaré M. Gutheil. «Même si la force du dollar a ralenti les exportations, nos volumes conteneurisés ont augmenté de plus de 400 % comparativement à 2014 et le tonnage global est en hausse de plus de 300 % par rapport à l'année dernière.»

Selon William Friedman, PDG du Port de Cleveland, la réponse des expéditeurs a été bonne pendant les deux ans d'exploitation du service. «Cette année (2015) le service de ligne régulière a doublé son nombre d'escales au Port de Cleveland et le volume total de marchandises transitant par nos quais a augmenté en flèche. Pour répondre à la croissance de la demande et devenir encore plus compétitifs, nous construisons de nouveaux entrepôts, réaménageons les quais et investissons dans de l'équipement essentiel.»

Par ailleurs, Spliethoff a annoncé l'inauguration d'une liaison mensuelle vers l'Inde via Anvers qui va débiter en 2016. La société néerlandaise a aussi annoncé fin octobre qu'elle offrira une liaison bimensuelle entre Anvers et Zeebrugge et Cleveland en passant par Baltimore de janvier à mars, période où les Grands Lacs sont fermés à la navigation. Le nouveau service va relier Baltimore à Cleveland par train en hiver.

Il vaut la peine de noter que Spliethoff compte doubler le nombre d'escales mensuelles du Cleveland-Europe Express pour les porter à quatre en 2016.




Reaping dividends from Spliethoff service with Europe


The Port of Cleveland continues to reap dividends from the Cleveland-Europe Express, its partnership with Amsterdam-based Spliethoff. "The Cleveland-Europe Express has far exceeded 2014 volumes," Mr. Gutheil said. "Although the strong dollar has weakened exports, our container volumes have increased more than 400 percent compared with 2014, and overall tonnage is up by more than 300 percent compared with last year."

William Friedman, the president and CEO of the Port of Cleveland, said shippers are responding to the two-year-old service. "This year (2015) the liner service has doubled the number of calls it will make at the Port of Cleveland, and the total volume of cargo passing through our docks has sharply increased. To accommodate increased demand and strengthen our ability to compete, we're building new warehouse space, repositioning existing dock space, and investing in critical equipment."

Spliethoff, meanwhile, has announced a monthly service to India via Antwerp that will start in 2016. The Dutch firm also announced in late October it would offer twice-monthly service from Antwerp and Zeebrugge via Baltimore to Cleveland when the Great Lakes are closed during the winter months from January to March. The new service will offer a rail connection from Baltimore to Cleveland during the winter months.

Worth noting: Spliethoff expects to double the Cleveland-Europe Express from two sailings a month in 2015 to four sailings a month in 2016. 





Hire the Marine Hydraulic Experts!

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

Dilts Piston Hydraulics Inc.

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

Serving the Hydraulic needs of the Marine industry since 1988



WE DELIVER ON TIME, EVERY TIME!

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

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



First Laker in decades to be scrapped in U.S. yard

Premier laquier à être mis à la casse aux É.-U. depuis des décennies

Bill Beck

Depuis plusieurs décennies, les navires des Grands Lacs parvenus à la fin de leur durée utile étaient remorqués à Duluth, Milwaukee, Toledo ou Cleveland, d'où ils étaient escortés pour un voyage de 5 000 milles qui leur faisait traverser l'Atlantique, le détroit de Gibraltar, la Méditerranée et les Dardanelles pour atteindre un port turc de la mer Noire où ils étaient mis à la casse.

Ce ne sera pas le cas du **J.B. Ford**. Le vraquier de 112 ans sera le premier laquier à être mis à la casse du côté étasunien des Grands Lacs d'amont depuis le milieu des années 1990 au moins. Début octobre, deux remorqueurs ont pris le navire à son poste à quai de Conners Point à Superior, Wisconsin, pour le conduire au Azcon Metals Scrapyard de Duluth, Minnesota, de l'autre côté du port.

Lancé à Lorain en Ohio en 1903 sous le nom d'**Edwin F. Holmes**, le navire a survécu à la tempête Mataafa en 1905 ainsi qu'à l'«ouragan blanc» qui balaya les Grands Lacs d'amont en 1913. Rebaptisé **E.C. Collins**, il a sillonné les lacs de 1916 à 1958, année où la Huron Portland Cement l'a converti en cimentier autodéchargeur afin de l'utiliser sous le nom de **J.B. Ford** pour transporter du ciment sur les Grands Lacs pendant presque un autre demi-siècle. En 2001, Lafarge Amérique du Nord a commencé à utiliser le **Ford** pour stocker du ciment au quai de la compagnie à Superior.

Le **J.B. Ford** a été définitivement désarmé en 2006 et envoyé à la casse au chantier de Purvis Marine à Sault Ste. Marie en Ontario. Temporairement sauvé par une ultime et vaine tentative pour le transformer en navire-musée, il a finalement été envoyé à la casse au chantier d'Azcon Metals à Duluth. Les panneaux de chêne et les garnitures en cuivre centenaires des cabines du navire seront sauvegardés pour la postérité.

For decades, Great Lakes vessels that had finally outlived their usefulness were put under tow at Duluth, Milwaukee, Toledo, or Cleveland and escorted on a 5,000-mile journey across the Atlantic, through the Straits of Gibraltar, across the Mediterranean, past the Dardanelles and to a Turkish port on the Black Sea for scrapping.

Not so for the **J.B. Ford**. The 112-year-old Great Lakes bulk carrier will be the first lake vessel

scrapped on the U.S. side of the Upper Great Lakes since at least the mid-1990s. In early October, she was towed by two tugboats from her berth at Conners Point in Superior, Wisconsin, two miles across the harbor to the Azcon Metals Scrapyard in Duluth, Minnesota. Launched at Lorain, Ohio as the **Edwin F. Holmes** in 1903, the vessel rode out the Mataafa Storm of 1905 and the "White Hurricane" on the Upper Lakes in 1913. She was renamed and sailed the Lakes as the **E.C. Collins** from 1916 to 1958. The Huron Portland Cement converted her to a self-unloading cement carrier

that year, and as the **J.B. Ford**, she hauled cement around the Lakes for nearly another half-century. In 2001, Lafarge North America designated the **Ford** for cement storage at the company's dock in Superior.

The **J.B. Ford** was permanently decommissioned in 2006 and slated for scrapping at Purvis Marine's Sault Ste. Marie, Ontario yard. But an ultimately unsuccessful effort to save the vessel as a museum ship resulted in the decision to scrap the **J.B. Ford** at the Azcon Metals yard in Duluth. The 112-year-old oak panels and brass fixtures in the vessel's cabins are being saved for posterity.

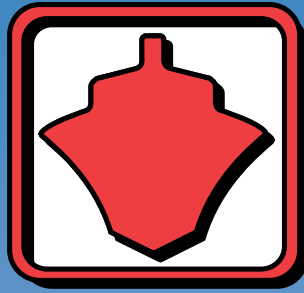


Port of Green Bay

*The 112-year old **J.B. Ford** was the first Lakes vessel to be scrapped on the U.S. side of the Great Lakes in decades.*

Le vieux **J.B. Ford**, en service depuis 112 ans, est le premier laquier en plusieurs décennies à être envoyé à la casse du côté étasunien des Grands Lacs.

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



McKeil Marine

The Spavalda, a recent addition to the McKeil Marine fleet, is transporting cargo throughout the St. Lawrence River and Canada's East Coast.

Le **Spavalda**, qui vient de se joindre à la flotte de McKeil Marine, transporte du fret sur le Saint-Laurent et la côte Est du Canada.

Carrier investments persist amidst weak cargo trends

Les transporteurs investissent malgré le ralentissement de la croissance

Leo Ryan

La croissance vigoureuse du trafic marchandises enregistrée en 2014 n'a pas perduré en 2015 comme on l'espérait sur la Voie maritime du Saint-Laurent, de sorte que les armateurs des Grands Lacs ne fonctionnent généralement pas à plein rendement. Toutefois, les transporteurs canadiens restent confiants pour l'avenir à long terme de la voie navigable et ils continuent d'améliorer et d'agrandir leurs flottes.

Près de 40 millions de tonnes de marchandises ont transité par la Voie maritime en 2014, soit 7,4 % de mieux que les 37 millions de tonnes de 2013. Dans la période terminée à la fin d'octobre 2015, le fret total était en baisse de 9,4 %, à 27 millions de tonnes. Les responsables de la Voie maritime prévoient toutefois que l'activité plus robuste en

Cargo volumes on the St. Lawrence Seaway in 2015 fell short of repeating the strong recovery in 2014 from pre-recession levels as had been hoped, resulting in Great Lakes operators not generally functioning at full capacity. But Canadian Great Lakes carriers have not ceased to demonstrate their faith in the waterway's long-term future by upgrading or expanding their fleets.

The Seaway handled nearly 40 million tonnes in 2014 versus 37 million tonnes in 2013, representing a 7.64% increase. In the period to end October of 2015, total cargo was down 9.4% at 27 million tonnes. However, Seaway officials were anticipating an im-

WE TAKE YOU MUCH FURTHER THAN A SIMPLE DESTINATION.



WE WORK TIRELESSLY TO TAKE YOU EVEN FURTHER.

Groupe Robert, a supply chain partner of choice, is committed to meeting your challenges! With our portfolio of services in general and specialized transportation, distribution, storage and logistics solutions, we offer integrated solutions to fit your every need.

This diversification of services relies upon professional teams with innovative know-how, working in the respect of our core values: flexibility, efficiency and reliability.

Beyond these services, we are a SOLUTIONS company; we have at heart the success of our customers to make them more competitive in their industries and contribute to the growth of the Canadian economy.

Robert.ca

Montreal
1 800 361-8281

Toronto
1 800 300-9683

General and Specialized Transportation
Distribution Centers and
Value Added Services
Logistics Solutions

 **ROBERT**



ACC

New orders by Algoma Central Corporation brings the number of Equinox class ships under construction to seven.

Les nouvelles commandes d'Algoma Central Corporation portent à sept le nombre de navires de classe Equinox en construction.

octobre allait amener un redressement qui aiderait à combler le déficit à la fin de la saison de navigation commerciale.

Comme les économistes prévoient une croissance économique anémique, le président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent Terence Bowles a déclaré en novembre aux délégués rassemblés à la conférence Autoroute H₂O qu'on pouvait prévoir une «demande stable pour les cargaisons sur la Voie maritime» en 2016 – «qui se traduirait peut-être par une hausse modeste du volume global».

Les expéditions de grain étaient en baisse de 9,7 % à 7,6 millions de tonnes à la fin d'octobre, mais on tablait sur la traditionnelle poussée de fin de saison.

La situation était meilleure pour le vrac sec grâce à de solides expéditions de ciment, de gypse et de pierre attribuables au dynamisme du secteur de la construction en Ontario et au Québec.

Comme le notait M. Bowles dans son bilan pour les marchandises générales, si le transport de fer et d'acier a diminué, il y a eu progression pour certaines cargaisons spéciales, comme les éléments d'éoliennes.

Par ailleurs, le minerai de fer et le charbon ont poursuivi leur repli à cause de la faiblesse des prix mondiaux des produits de base, tandis que le transport de vrac liquide (en baisse de 10 %) souffrait de la diminution des expéditions de produits pétroliers et d'asphalte.

Les compagnies maritimes renforcent leurs flottes

Au chapitre des investissements, le dernier trimestre de 2015 a été marqué par la conclusion d'une transaction importante d'une filiale de la compagnie norvégienne Klaveness Shipholding AS avec Algoma Central Corporation et le Groupe CSL.

proved end to the 2015 commercial navigation season following more robust activity in October that has helped to close the deficit.

With economists forecasting slow growth, Terence Bowles, President and CEO of the St. Lawrence Management Corporation, told delegates to the November Hwy H₂O conference that one can expect "stable demand for Seaway cargoes" in 2016 – "leading perhaps to a modest increase in overall volume."

Grain shipments to end October were down 9.7% at 7.6 million tonnes but a traditional late season surge was in the works.

Most positive feature was dry bulk, thanks to healthy movements of cement, gypsum, and stone tied to a vibrant construction sector in Ontario and Québec.

As noted by Mr. Bowles on general cargo trends, there are less movements of iron and steel, whereas certain project cargoes like wind energy components have shown growth.

On the other hand, iron ore and coal continued to be down sharply due to depressed world commodity prices, while liquid bulk shipments (down 10%) reflected decreases in shipments of petroleum products and asphalt.

Shipping lines bolstering their fleets

In reviewing investment highlights, the last quarter of 2015 witnessed an important transaction involving a subsidiary of Norway's Klaveness Shipholding AS, Algoma Central Corporation and the CSL Group.



FEDNAV

DELIVERING A HIGHER STANDARD
AU-DELÀ DES ATTENTES



AVANT-GARDE

PUSHING THE LIMITS
REPOUSSER LES LIMITES

www.fednav.com



*Pictured at San Francisco, the Panamax vessel **MV Balto** has added new cargo capacity to the CSL fleet.*

Le navire Panamax **Balto**, que l'on voit ici à San Francisco, a augmenté la capacité de transport de la flotte de CSL.

Klaveness Selfunloaders a accepté de vendre les cinq vraquiers autodéchargeurs de sa flotte à des filiales d'Algoma et du Groupe CSL.

Les navires cédés étaient le **Barkald** de 49 463 tpl, le **Balder** de 48 184 tpl, le **Baldock** de 75 569 tpl et deux vraquiers Panamax de 71 900 tpl construits en 2013 (le **Balto** et le **Balchen**).

La transaction annoncée le 10 novembre et évaluée à 190 millions de dollars US permet à des filiales d'Algoma et de CSL (Algoma Shipping et CSL Americas) d'acquérir deux navires chacune et à Marbulk Shipping Limited – copropriété de CSL et Algoma – d'obtenir un navire (l'autodéchargeur de petit tonnage **Balder**). La transaction devait être finalisée au 1^{er} trimestre de 2016.

Le **Balto**, le **Barkald** et le **Balder** sont actuellement en service dans le pool maritime de CSL International et ils continueront d'y être exploités après leur livraison prévue pour janvier, indique-t-on dans un communiqué de presse de CSL.

«Nous sommes enthousiasmés par l'ajout de cette nouvelle capacité de charge à notre flotte, et spécialement par l'acquisition du navire de pointe **Balto** construit en 2013 sous la supervision de CSL», a déclaré Louis Martel, président de CSL International. «Nous sommes ravis de réunir le **Balto**, qui a été construit selon les rigoureuses normes de rendement et de conformité environnementales de la classe Trillium, et ses navires-jumeaux, le **Rt. Hon. Paul E. Martin**, le **CSL Tacoma** et le **CSL Tecumseh**.»

Klaveness Selfunloaders reached agreement to sell the five self-unloading bulk carriers in its fleet to affiliates of Algoma Central Corporation and the CSL group.

The self-unloaders sold comprised the 49,463 DWT **MV Barkald**, the 48,184 **MV Balder**, the 75,569 DWT **MV Baldock** and two DWT 71,900 Panamax vessels built in 2013 (**MV Balto** and **MV Balchen**).

Under the transaction announced on Nov. 10 and valued at US\$190 million, affiliates of Algoma and CSL (Algoma Shipping and CSL Americas) each acquire two vessels and Marbulk Shipping Limited – jointly owned by CSL and Algoma – will acquire one vessel (the Handysize **MV Balder**). Completion of the transaction is slated for Q1 2016.

The **MV Balto**, the **MV Barkald** and the **MV Balder** are currently deployed in the CSL International Pool and will continue to operate as part of their pool upon their expected delivery in January, indicated a CSL press release.

“We are very excited about adding this new cargo capacity to our fleet, including the state-of-the-art **MV Balto** built in 2013 under CSL supervision,” said Louis Martel, President of CSL International. “Constructed according to the high performance and environmental standards of CSL’s Trillium Class, we are delighted to reunite the **MV Balto** with her sister ships, the **MV Rt. Hon. Paul E. Martin**, the **MV CSL Tacoma** and the **MV CSL Tecumseh**.”



THE KNOW-HOW YOU WANT

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

Let us channel our know-how to your advantage.



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

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

HOUSTON TX
NEW ORLEANS LA
BATON ROUGE LA



www.empirestevedoring.com



With the **Jean-Joseph**, its first self-unloading bulk carrier, Groupe Riverin Maritime, recently introduced cabotage services on the St. Lawrence River.

Avec le **Jean-Joseph**, son premier vraquier autodéchargeur, le Groupe Riverin Maritime offre depuis peu des services de cabotage sur le Saint-Laurent.

«Nous nous félicitons de ces ajouts à notre flotte d'autodéchargeurs océaniques», a indiqué Wayne Smith, VP principal, Affaires commerciales. Le **Balchen** est un autodéchargeur Panamax moderne à faible consommation de carburant qui est sorti du chantier naval en 2013. Le navire a été conçu par Deltamarin Ltd de Finlande, qui a aussi fourni les nouveaux vraquiers des Grands Lacs de classe Equinox d'Algoma.

Le **Baldock**, également un navire Panamax, a acquis une capacité d'autodéchargement en 2006 grâce à la construction d'un nouvel avant-coque. Le navire est un quasi-jumeau de l'**Honourable Henry Jackman** d'Algoma, un autre projet d'avant-coque Panamax (réalisé par Algoma en 2007).

«Ces nouvelles additions vont plus que compenser les récents retraits de notre flotte d'autodéchargeurs océaniques et vont nous aider à atteindre notre objectif d'expansion de ce segment de nos opérations», a déclaré

“We are very pleased with these additions to our ocean going self-unloader fleet,” said Wayne Smith, Senior VP Commercial. The **MV Balchen** is a modern, fuel efficient Panamax size self-unloader delivered from the shipyard in September, 2013. This ship was designed by Deltamarin Ltd., of Finland, designers of Algoma's Equinox Class of new Great Lakes bulk carriers.

The **MV Baldock**, also Panamax size, became a self-unloader in 2006 with the construction of a new forebody. This ship is a virtual sistership to Algoma's **MV Honourable Henry Jackman**, another Panamax forebody project (completed by Algoma in 2007).

“These new additions to the Algoma fleet more than offset recent retirements to our ocean going self-unloader fleet and help to realize our objective to expand this segment of our operations,” said Ken Soerensen, President and CEO. The new additions to



Aggregates have developed into one of the most vibrant sectors of Seaway shipping activity.

Le transport de granulats est devenu l'un des secteurs les plus dynamiques sur la Voie maritime.



Introducing the M/V Manitoulin

Rand Logistics, Inc.'s newest Canadian-flagged 664-foot self-unloading bulk freighter, designed to carry 27,550 tons at maximum Seaway capacity, was introduced into service on December 1, 2015. The Manitoulin is the first new river class self-unloader to be introduced into Great Lakes service in over 40 years, has the largest carrying capacity of any existing river class self-unloader, and is anticipated to be the most efficient vessel of its class on the Great Lakes.

Setting a Course for the Future



**With the addition of our newest river class vessel,
we continue to go where the big ships go, and also where they can't!**

Lower Lakes Towing, Ltd.
517 Main Street
Port Dover, Ontario, CA N0A 1N0
Phone: 519-583-0982



Grand River Navigation Company
1026 Hannah Avenue
Traverse City, MI, USA 49686
Phone: 231-922-1023

RAND
LOGISTICS, INC.

Subsidiaries of Rand Logistics, Inc.
www.randlogisticsinc.com



le président et chef de la direction Ken Soerensen. Les nouveaux ajouts à la flotte d'autodéchargeurs océaniques d'Algoma suivent de près l'arrivée de l'**Algoma Integrity** (auparavant **Gypsum Integrity**), un autodéchargeur de petit tonnage construit en 2009 qui a été livré en avril 2015.

Plus tôt l'automne dernier, Algoma a confirmé son engagement de renouveler sa flotte en signant avec un chantier naval croate un contrat pour la construction de trois nouveaux autodéchargeurs Seawaymax. Cette signature permettait de remplacer des contrats résiliés avec un chantier naval chinois. Les nouveaux navires Equinox auront un mât de charge à l'avant, ce qui assurera plus de souplesse pour la manutention dans certaines situations.

Algoma Central Corporation a aussi annoncé à la fin de novembre qu'elle avait signé deux contrats avec un chantier maritime chinois pour faire construire deux vraquiers autodéchargeurs Seawaymax de 740 pi qui se joindront à la flotte de laquiers de la compagnie. La livraison est prévue pour 2018.

Cette nouvelle commande porte à sept le nombre de navires de la classe Equinox en construction. Au total, Algoma prévoit investir environ 450 millions de dollars dans cette phase de son programme de renouvellement de sa flotte. Compte tenu de ces nouvelles commandes, le transporteur revoit son plan directeur et il songe à retirer du service certains navires plus âgés. Lorsque les navires

Algoma's ocean going self-unloader fleet follow closely that of the **MV Algoma Integrity** (formerly the **Gypsum Integrity**) a 2009 built Handymax self-unloader added in April 2015.

Earlier last fall, Algoma underscored its commitment to renew its fleet by signing a contract to build three new Seaway-max self-unloaders with a Croatian shipyard. This replaced contracts with a Chinese shipyard that were cancelled. The new Equinox ships will feature a boom forward configuration designed to provide greater flexibility in certain delivery situations.

Another announcement by Algoma Central Corporation in late November said two contracts were in place to build two 740-ft Seawaymax self-unloading bulk carriers at a Chinese shipyard to join the company's Great Lakes fleet. The vessels are scheduled for delivery in 2018.

The new order brings the number of Equinox class ships under construction to seven. In total, Algoma expects to invest approximately \$450 million in this phase of its fleet renewal program. With the addition of the new orders, the carrier is reviewing its fleet plan and considering the retirement of certain older vessels. Upon completion of these orders in 2018, the average life of Algoma's dry bulk fleet will be reduced by 13 years from the 31-year average age of the present fleet.



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

THE SOLUTIONS WE FIND

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

www.logistec.com



commandés auront été livrés en 2018, 13 ans auront été retranchés à l'âge moyen des transporteurs de vrac solide de la flotte d'Algoma, lequel est actuellement de 31 ans.

Dans le même ordre d'idées, Lower Lakes Towing, qui transporte du vrac vers des ports canadiens et étasuniens des Grands Lacs, a pris livraison d'un chantier naval chinois à la fin de 2015 du **Manitoulin**. «Il s'agit du premier nouvel autodéchargeur de classe fluviale à être mis en service sur les Grands Lacs en plus de 40 ans», a déclaré Scott Bravener, président de Lower Lakes Towing (voir l'article du présent numéro consacré à cette entreprise).

L'exploitant de remorqueurs et barges basé à Hamilton McKeil Marine a aussi ajouté récemment un vraquier à sa flotte pour desservir ses clients des Grands Lacs, de la Voie maritime du Saint-Laurent et de la côte Est du Canada.

McKeil Marine célèbre son soixantième anniversaire en 2016. «Nous sommes fiers de notre héritage et enthousiastes pour l'avenir», déclare son président Steve Fletcher.

«Le vraquier moderne de 15 000 tpl que nous avons récemment ajouté à notre flotte nous permet d'augmenter notre offre de services et d'améliorer notre capacité d'expansion dans de nouveaux segments de marché», d'ajouter M. Fletcher.

Le **Spavalda** fait du transport de marchandises sur le Saint-Laurent et la côte est du Canada. Son gouvernail

In other related developments, Lower Lakes Towing, which transports bulk cargo to Canadian and U.S. Great Lakes ports, took delivery late in 2015 of the **MV Manitoulin** from a Chinese shipyard. "This vessel is the first new river class self-unloader to be introduced in the Great Lakes in over 40 years," said Scott Bravener, President of Lower Lakes Towing (See separate feature in this issue of MM.)

Hamilton-based tug and barge operator McKeil Marine also recently added a bulker ship to the fleet to serve its customers throughout the Great Lakes/St. Lawrence waterway and the East Coast of Canada.

2016 marks McKeil Marine's 60th year in business. "We're proud of our heritage and passionate about our future" says Steve Fletcher, President of McKeil Marine Limited.

"A recent addition to our fleet, a modern bulk carrier of 15,000 DWT, expands our offering and enhances our ability to grow in new market sectors" said Mr. Fletcher.

The **Spavalda** is transporting cargo throughout the St. Lawrence River and Canada's East Coast. With its becker rudder, the vessel can be easily manoeuvred into smaller ports - making it both versatile and efficient.

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





Fednav

Fednav's **Federal Biscay** is equipped with a ballast water treatment system that is a first for ships transiting the Great Lakes.

Le **Federal Biscay** de Fednav est muni d'un système de traitement des eaux de ballast, une première pour un navire exploité sur les Grands Lacs.

Becker en facilite la manœuvre dans les petits ports, ce qui augmente sa polyvalence et le rend plus performant.

Système novateur de traitement des eaux de ballast

Fin octobre, le chantier naval Oshima (Japon) a livré un nouveau bâtiment, le **Federal Biscay**, à la compagnie montréalaise Fednav, principal utilisateur océanique de la Voie maritime.

Le **Federal Biscay** est muni d'un système de traitement des eaux de ballast, une première pour un navire exploité sur les Grands Lacs. Fednav a annoncé au printemps 2015 sa volonté d'équiper de tels systèmes 12 de ses nouveaux navires, ce qui va beaucoup plus loin que les exigences réglementaires.

Le **Federal Biscay**, un laquier océanique de 34 500 tpl, est utilisé pour transporter des marchandises générales sur les Grands Lacs et des marchandises en vrac comme des céréales entre le Midwest et les marchés mondiaux.

Conçu par JFE Engineering Corporation au Japon, le système BallastAce sera efficace aussi bien en eau douce qu'en eau salée. Il fait appel à un filtre sophistiqué et à un mécanisme d'injection d'hypochlorite de sodium (eau de Javel) dans le circuit de ballast du navire.

«C'est une étape cruciale pour protéger les Grands Lacs contre l'entrée d'espèces envahissantes et pour préserver la biodiversité dans la région», a déclaré Paul

Innovative ballast water treatment system

In late October, at the Oshima (Japan) shipyard, a new vessel, the **Federal Biscay**, was delivered to Montreal-based Fednav Limited, the largest ocean-going user of the Seaway.

The **Federal Biscay** is equipped with a ballast water treatment system that is a first for ships transiting the Great Lakes. Fednav announced in the spring of 2015 that it would equip twelve of its new ships with these systems, well before the regulatory requirement.

The **Federal Biscay**, an ocean-going laker of 34,500 dwt, is destined to ship general cargo to the Great Lakes and bulk commodities, such as grain, from the Midwest to world markets.

Developed by JFE Engineering Corporation in Japan, the BallastAce system will be effective in both fresh and salt water. BallastAce operates through a sophisticated filter and sodium hypochlorite (bleach) injection mechanism in the ship's ballast system.

"This is a pivotal step in protecting the Great Lakes against invasive species and preserving biodiversity in the region," said Paul Pathy, President and co-CEO of Fednav Limited. "Fednav is proud to be the first shipping company to deploy such sys-


Pathy, président et cochef de Fednav limitée. «Fednav est fière d'être la première compagnie maritime à implanter un tel système et nous sommes heureux que le **Federal Biscay** serve de navire expérimental pour mettre à l'épreuve cette technologie.»

Fednav prévoit commencer à utiliser le BallastAce sur les Grands Lacs dès l'ouverture de la saison 2016 de la Voie maritime du Saint-Laurent. Poussé par Fednav, le système BallastAce continue de cheminer dans les différentes étapes de son agrément par la Garde côtière américaine pour utilisation en eau douce, en eau saumâtre et en eau salée. Les essais sont réalisés aux installations de GSI à Superior au Wisconsin ainsi qu'au MERC à Baltimore, Maryland. Pendant les six premiers mois de 2016, le système installé sur le **Federal Biscay** sera aussi essayé pour justifier cette certification.

Le **Federal Biscay** était en fait le dernier de six bâtiments Seawaymax reçus en 2015, lesquels faisaient partie d'une commande de 27 navires (dont 14 laquiers). Les navires sont utilisés dans le service de ligne régulière de FALLine (filiale de Fednav) pour faire du transport entre l'Europe du Nord et les ports des Grands Lacs.

Services de cabotage du Groupe Riverin Maritime

Par ailleurs, le Groupe Riverin Maritime, dont le port d'attache se trouve à Forestville à 100 kilomètres au sud-ouest de Baie-Comeau, a commencé à offrir l'été dernier des services de cabotage sur le Saint-Laurent avec son premier vraquier autodéchargeur, le **Jean-Joseph**, qui a une capacité de 3 000 tonnes et un volume de chargement de 4 250 mètres cubes. Le président de la compagnie, Réal Riverin, a indiqué que l'achat du navire en Norvège représentait un investissement de plusieurs millions de dollars.

Avec ses 82 mètres de longueur et son tirant d'eau de 5 mètres, le **Jean-Joseph** peut aisément naviguer sur le Saint-Laurent, le Saguenay et dans les Maritimes. Il sert principalement au transport de granulats, de sable et de pierre vers des cimenteries de la rive sud du fleuve Saint-Laurent. 


tems, and we are pleased that the **Federal Biscay** is serving as a test ship for this technology.”

Fednav plans to start using BallastAce in the Great Lakes at the opening of the St. Lawrence Seaway in 2016. With the assistance of Fednav, BallastAce is continuing the necessary stages of its approval for fresh, brackish, and salt water by the US Coast Guard, at the GSI facility in Superior, Wisconsin and at MERC in Baltimore, Maryland. During the first six months of 2016, the system installed on the **Federal Biscay** will also test under this certification.

The **Federal Biscay** was in fact the last of six Seaway-sized vessels received in 2015 that were part of a 27-ship order (14 of which are lakers). The vessels operate on Fednav's FALLine cargo liner service between Northern Europe and Great Lakes ports.

Groupe Riverin Maritime cabotage service

Meanwhile, with its home port at Forestville 100 kms southwest of Baie Comeau, Groupe Riverin Maritime this past summer introduced cabotage services on the St. Lawrence River with its first self-unloading bulker, the **Jean-Joseph**, which has a capacity of 3,000 tonnes and a loading volume of 4250 cubic metres. Company President Réal Riverin indicated that purchasing the vessel from Norway involved an investment of several million dollars.

With its 82 metre length and 5 metre draft, the **Jean-Joseph** can easily navigate the St. Lawrence, the Saguenay and the Maritimes. Its primary use is to transport aggregates, sand and stone to cement factories on the south shore of the St. Lawrence River. 



Canada

Administration de Pilotage des Laurentides
Laurentian Pilotage Authority

Sécurité de la navigation sur
le Saint-Laurent et le Saguenay

Safety of navigation on the
St. Lawrence and the Saguenay



Services de pilotage maritime
Maritime pilotage services
www.pilotagestlaurent.gc.ca

© Louis Bédard

Ballast battles
**EPA regulations provoke
further court challenges and uncertainty**

La guerre du ballast
**Les règlements de l'EPA suscitent
de nouvelles contestations judiciaires
et encore plus d'incertitude**

Julie Gedeon

Une cour d'appel fédérale de New York a ordonné à l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis de fournir une meilleure justification de sa réglementation concernant le rejet d'eaux de ballast (EB), après avoir statué que l'EPA avait agi «de manière arbitraire» en choisissant de suivre les normes de l'Organisation maritime internationale (OMI) aux fins de son permis général pour navire (PGN) de 2013.

Dans la décision unanime rendue par trois juges et annoncée en octobre, le juge de la cour de circuit Denny Chin statuait que l'EPA aurait dû se prévaloir du pouvoir que lui confère la loi américaine sur la qualité de l'eau (Clean Water Act) et envisager le recours à des installations à terre de traitement des EB plutôt que de s'en tenir exclusivement aux systèmes embarqués, dont l'efficacité pourrait se révéler limitée, faute d'espace suffisant.

La Cour a également statué que l'EPA avait, à tort, soustrait à l'application de la loi les navires des lacs construits avant 2009, au motif qu'ils naviguent exclusivement dans les eaux douces d'Amérique du Nord et qu'ils auraient de la difficulté à trouver des technologies de traitement des EB qui se prêteraient à une utilisation en eau douce et froide, sur de courts trajets.

«C'est une grande victoire pour l'environnement», a dit Allison LaPlante, avocate principale pour le Natural Resources Defense Council, la National Wildlife Federation, le Center for Biological Diversity et les Northwest Environmental Advocates, dans le litige qui les oppose à l'EPA. Et celle-ci d'ajouter: «La Cour a dit que l'EPA ne pouvait pas refuser de faire le dur travail d'établir de justes limites sous le régime de permis afin de protéger la qualité de l'eau.»

Pour sa part, l'industrie du transport maritime se dit préoccupée. «Il n'y a pas d'incidence immédiate, car l'obligation imposée à l'EPA se limite à justifier ses décisions – chose qu'elle pourra faire lorsqu'elle établira les dispositions du prochain permis de rejet des EB, à la fin de 2018 –, mais ce jugement crée encore plus d'incertitude à long terme sur la question», a déclaré Robert Lewis-Manning, président de l'Association des armateurs canadiens (AAC).

A federal appeals court in New York has ordered the U.S. Environmental Protection Agency (EPA) to provide a better justification of its regulations governing ballast water (BW) discharge. The recent ruling found the EPA had acted “arbitrarily and capriciously” when it opted to follow the International Maritime Organization (IMO) standards for its 2013 Vessel General Permit (VGP).

In a 3-0 decision announced in October, Circuit Judge Denny Chin stated that EPA should have used its authority under the U.S. Clean Water Act to consider onshore BW treatment facilities rather than focus solely on shipboard systems where a lack of space might limit effectiveness.

The court also ruled that the EPA had improperly exempted lake carriers built prior to 2009 based on their exclusive operations within North American fresh waters and the challenges of finding BW technology that works in cold freshwater environments during short hauls.

“It's a huge win for the environment,” said Allison LaPlante, lead attorney for the Natural Resources Defense Council, National Wildlife Federation, Center for Biological Diversity, and Northwest Environmental Advocates in the suit against the EPA. “The court said the EPA could not refuse to do the hard work of establishing permit limits that will protect water quality.”

The shipping industry is expressing concern. “While there's no immediate impact because the EPA is merely required to justify its decisions – something it can do in the course of issuing the next VGP for late 2018 – the ruling potentially creates even more uncertainty in this matter over the long term,” stated Robert Lewis-Manning, President of the Canadian Shipowners Association.

The CSA and the (U.S.) Lake Carriers Association jointly intervened in the case in support of the EPA. Both associations have since petitioned the court to



Steve Fisher of AGLPA fears “regulatory chaos with different standards”.

Steve Fisher de l'AGLPA craint un «chaos réglementaire» à cause des normes divergentes.

rehear the case. The Nov. 25 petition cites several reasons, including the court requiring the EPA to use a two-step approach to review its standards vis-à-vis available technology when the EPA must already follow a process for such reviews under the U.S. Clean Water Act.

Another issue pertains to the possible misinterpretation of a Science Advisory Board report. “The court cited the report as saying that existing technologies exceed

IMO standards and could be tested up to 10 times those standards when actually the report stated the exact opposite,” Mr. Lewis-Manning said.

Dans cette cause, l'AAC et la Lake Carriers' Association des États-Unis sont toutes deux intervenues dans le litige, à l'appui à l'EPA. Les deux associations se sont adressées à la Cour et lui ont demandé de réentendre la cause. La requête déposée le 25 novembre expose plusieurs motifs, et notamment le fait que la Cour demande à l'EPA d'utiliser une approche en deux étapes dans la révision de ses normes, en tenant compte de la technologie disponible, étant donné que la Clean Water Act américaine oblige déjà l'EPA à suivre un tel processus.

L'un des autres motifs de la requête concerne la possible mauvaise interprétation qui a été faite d'un rapport du Conseil consultatif des sciences. Selon M. Lewis-Manning: «La Cour a cité le rapport, disant que les technologies existantes surpassent les normes de l'OMI et qu'elles pourraient être jusqu'à 10 fois supérieures à ces normes, alors que le rapport en question dit exactement le contraire.»

Absence d'harmonisation (des interventions)

La plus grande préoccupation réside dans la variabilité et dans le flou des normes. «Il est difficile pour les armateurs de déterminer quelle serait la meilleure stratégie de mise en œuvre d'un système de traitement des EB lorsque l'OMI, l'EPA et la Garde côtière des États-Unis appliquent, à toutes fins utiles, de régimes différents», de dire Sonia Simard, directrice Politiques et affaires gouvernementales à la Fédération maritime du Canada.

«Ce jugement est un exemple des problèmes qui se posent lorsque la réglementation d'une question relève de deux agences américaines, et l'inefficacité de ce régime de réglementation nous préoccupe grandement», a déclaré Steven Wilkes, directeur des affaires gouvernementales et réglementaires américaines pour Tata Steel et membre de l'Ohio Steel Council.

Steve Fisher, directeur général de l'American Great Lakes Ports Association (AGLPA), estime lui aussi que cette décision marque un recul dans l'optique d'une harmonisation inter-

Lack of harmonized schemes

Varying/fluid standards are the biggest concern. “It's difficult for ship owners to identify the best strategy for implementing treatment system when the IMO, EPA and U.S. Coast Guard all have different schemes to some extent,” said Sonia Simard, director of Policy and Government Affairs at the Shipping Federation of Canada.

“This judgment is an example of the problems that arise when a single issue is being regulated by two U.S. agencies,” said Steven Wilkes, director of U.S. Governmental and Regulatory Affairs for Tata Steel and a member of the Ohio Steel Council. “We have serious concerns about this inefficient regulatory process.”

Steve Fisher, executive director of the American Great Lakes Ports Association (AGLPA), also called the ruling a setback for international consistency. “It could lead to regulatory chaos with different standards between the U.S. and other countries – and potentially even among U.S. states – which could ultimately cause international shipowners to deem maritime trade with the U.S. undesirable.”

The AGLPA is also uncomfortable with the judgment, stating the EPA should have considered land-based BW treatment facilities as the better option than shipboard equipment. “We have long argued that shore-side treatment facilities would be too costly and cumbersome to construct given the configurations of most harbours,” Mr. Fisher said. “And this ruling doesn't indicate who'd be responsible for shore-side facilities.”

While the ruling didn't strike down the EPA's current regulations in effect under the VGP until Dec. 19, 2018, it could make it more difficult to harmonize legislation with Canada. With the IMO

CSL's Kirk Jones calls for a simplified approach through one federal regulation overseen solely by the Coast Guard.

Kirk Jones de CSL réclame une réglementation fédérale unique appliquée exclusivement par la Garde côtière pour simplifier les choses.

nationale et il précise «qu'elle pourrait créer un chaos réglementaire à cause de normes divergentes entre les États-Unis et d'autres pays – voire entre les États américains – au point qu'elle pourrait amener des armateurs étrangers à éviter de faire du commerce maritime avec les États-Unis».

Cette décision ne fait pas l'affaire non plus de l'AGLPA, qui estime que l'EPA aurait dû considérer les installations de traitement à terre des EB comme une option à privilégier, au détriment de l'équipement d'EB embarqué. Et M. Fisher de préciser: «Nous avons longtemps affirmé que les installations de traitement à terre coûteraient trop cher et seraient bien difficiles à aménager, compte tenu de la configuration de presque tous les ports. Et cette décision de la Cour n'indique pas qui serait responsable de ces installations à terre».

Cette décision n'annule pas le règlement de l'EPA qui régit le permis de rejet des EB jusqu'au 19 décembre 2018, mais il pourrait rendre l'harmonisation plus difficile avec la réglementation du Canada. Comme la Convention de l'OMI allait vraisemblablement être ratifiée en date de notre parution, le Canada aura un an pour adopter une loi intégrant les normes de l'OMI.

«Si les États-Unis ne se donnent pas bientôt une approche claire, nous pourrions nous retrouver avec des règlements qui pourraient grandement nuire au commerce maritime entre nos deux pays», prévient M. Fisher.

Kirk Jones de CSL évoque le risque de poursuites au civil

Kirk Jones, vice-président Développement durable, affaires industrielles et gouvernementales de Canada Steamship Line, estime aussi que le maintien des règlements sur le traitement des EB sous l'autorité de l'EPA rend ces normes vulnérables à des poursuites au civil. Il précise: «C'est pourquoi nous exhortons le Congrès à adopter la Vessel Incidental Discharge Act (VIDA); le fait de confier l'application de la réglementation fédérale à la seule Garde côtière simplifierait grandement les choses.»

Et M. Jones d'ajouter: «Le projet de loi prévoit des dispositions qui permettraient à l'EPA d'exiger la révision des normes dès qu'une nouvelle technologie voit le jour, mais le tout se ferait selon un processus bien défini et la loi préciserait comment se ferait l'élimination graduelle des technologies existantes.»

De noter M. Wilkes: «La réglementation binationale relative au rinçage des citernes de ballast et à l'inspection des navires qui entrent dans les eaux douces en provenance de la haute mer a fait en sorte qu'aucune nouvelle espèce n'a été introduite dans les Grands Lacs. Le passage à des systèmes embarqués de traitement des EB approuvés par la Garde côtière américaine (USCG) représente une mesure de contrôle additionnelle raisonnable et la réglementation de ces systèmes pourrait aisément être faite par une agence, sous le régime de la VIDA proposée.» **M**



CSL

convention seemingly ratified at press time, Canada has one year to enact legislation integrating IMO standards.

“If the U.S. doesn't come up with a clear approach soon, we could find ourselves with different regulations from our largest trading partner, which could seriously disrupt binational shipping,” Mr. Fisher warned.

CSL's Kirk Jones evokes civil suit 'vulnerability'

Kirk Jones, Canada Steamship Lines' vice-president of Sustainability, Government and Industry Affairs, also warns that keeping BW regulations under the EPA's helm maintains their vulnerability to civil suit. “That's why we're urging Congress to pass the Vessel Incidental Discharge Act (VIDA),” he said. “It would greatly simplify matters by having one federal U.S. regulation overseen by the Coast Guard only.

“The bill contains provisions to enable the EPA to demand a review of the standards if new technology comes along, but there's an enshrined process for this and how existing technology would be grandfathered,” Mr. Jones added.

“Binational regulations for ballast tank flushing and inspection of vessels entering our freshwater system from open seas has resulted in no new species being introduced into the Great Lakes,” Mr. Wilkes noted. “The move toward USCG-approved onboard treatment systems makes sense as a further control and could easily be done by one agency under the VIDA proposal.” **M**



Seaway's Hands-Free Mooring system well advanced

L'implantation du système AML dans la Voie maritime progresse bien

The innovative Hands-Free Mooring system is slated to be completed by 2018 on all high-lift locks.

Le système novateur d'amarrage mains libres devrait être installé sur toutes les écluses à grande chute d'ici 2018.

Leo Ryan

L'implantation d'un système novateur d'amarrage mains libres (AML) est en bonne voie et devrait être achevée d'ici 2018 dans toutes les écluses à grande chute de la Voie maritime du Saint-Laurent (14 au Canada et 2 aux États-Unis). Le système AML guide un cargo pour le passage dans un sas d'écluse. Les écluses de la Voie maritime élèvent les navires de 168 mètres (551 pieds) au total entre Montréal et le lac Érié.

Les avantages de l'élimination des opérations manuelles sont considérables, tant du point de vue des coûts que de celui de la sécurité. L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) basée à Paris l'a implicitement reconnu au printemps dernier quand elle a décerné à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) un prix prestigieux pour avoir implanté – une première mondiale – l'AML dans un réseau d'écluses.

An innovative Hands-Free Mooring (HFM) system is on track to be completed by 2018 on all St. Lawrence Seaway high-lift locks (14 Canadian and two U.S.). HFM secures a freighter as it transits a lock chamber. The Seaway locks lift ships a total of 168 metres (551 feet) as they sail from Montreal to Lake Erie.

Cost and safety benefits from eliminating manual operations are considerable, as implicitly recognized last spring by the Paris-based Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) when it gave a prestigious award to the St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC) for introducing – a world first – HFM on a waterway lock network.

Seaway officials affirm HFM represents the most significant change in operations on the North

Selon les porte-parole de la Voie maritime, l'AML représente le plus important changement dans les opérations de cette voie maritime nord-américaine depuis la construction de celle-ci, à la fin des années 1950. Le système a été conçu en Nouvelle-Zélande pour faciliter l'accostage des navires à quai.

Selon Terence Bowles, président et chef de la direction de la CGVMSL, l'administration de la Voie maritime estime que le grand avantage de l'implantation de l'AML, c'est d'augmenter la productivité en libérant le personnel de première ligne pour d'autres tâches. «Une meilleure productivité va aussi freiner le rythme des hausses de péage.»

«En outre, d'ajouter M. Bowles, le système améliore la sécurité des employés de la Voie maritime et des équipages en éliminant la manutention des amarres qui peut être dangereuse en cas de rupture ou d'emmêlement d'un câble.»

Le système AML fait appel à des ventouses coulissant sur des rails verticaux qui maintiennent le navire à distance fixe des murs tandis que l'eau monte ou descend pendant l'éclusage. À la fin de l'éclusage, on relâche la suction, ce qui rétracte les ventouses et libère le navire pour qu'il continue sa route.

On estime que le processus automatisé permet de retrancher cinq à sept minutes au temps nécessaire pour franchir une écluse, ce qui fait économiser du carburant et diminue les émissions atmosphériques.

Un autre avantage du nouvel équipement d'amarrage c'est qu'il ouvre la Voie maritime à des navires de la flotte mondiale qui ne pourraient pas autrement franchir ses écluses sans accessoires spécialisés pour manœuvrer les amarres.

La CGVMSL a commencé en 2007 à tester l'AML afin d'examiner la possibilité d'y avoir recours pour remplacer les méthodes traditionnelles de guidage manuel des cargos avec des amarres encombrantes dans les écluses. L'application pratique a vraiment débuté à la fin de 2013.

Fin 2015, l'AML était implanté dans huit des écluses à grande chute de la Voie maritime et il devrait l'être en 2016 ou 2017 dans celles qui restent. **M**

American waterway since its construction in the late 1950s. It originated in New Zealand as a means of securing vessels to a wharf.

“A substantial benefit from the adoption of HFM is the increase in productivity for the Seaway administration, as front-line staff can attend to other tasks,” says Terence Bowles, President and CEO of the SLSMC. “The improved productivity will also help to contain the rate of any future toll increases.”

“In addition,” Mr. Bowles adds, “safety is enhanced for Seaway employees and crew, with the elimination of line-handling and the attendant risks of line breaks or tangles.”

The HFM system uses vacuum pads mounted on vertical rails to secure the ship during the lockage process, tracking the ship as it is raised or lowered while keeping it at a fixed distance from the lock wall. The last step in the lockage operation consists of releasing the vacuum suction, which retracts the pads, and the vessel can be on its way.

It is estimated that the automated process translates into time savings of between five and seven minutes per lock. By taking less time to transit a lock, ships also save on fuel costs and reduce air emissions.

Another advantage of the new mooring equipment is that it opens up the waterway to some vessels from the world fleet which cannot otherwise transit the Seaway without specialized fittings related to line handling in the locks.

The SLSMC began testing the HFM technology in 2007 for potential use to replace the traditional practice of manually securing freighters within the Seaway's locks with cumbersome mooring lines. Practical application began in earnest in late 2013.

By the end of 2015, eight of the Seaway's high-lift locks were up and running on HFM. The remaining locks are slated to be completed for HFM capability in 2016 and 2017. **M**



Ship transiting an HFM-equipped lock chamber in the Welland Canal region.

Navire traversant le sas d'une écluse dotée de l'AML dans le secteur du canal Welland.



Paul Beesley

Foreign-flag operators could be among hardest-hit marine industry sectors of U.S. Coast Guard controversial plan.

Les armateurs étrangers pourraient être les grands perdants du plan controversé de la U.S. Coast Guard.

USCG sparks storm with proposed drastic hike in Great Lakes pilotage rates

La hausse salée des droits de pilotage proposée par l'USCG suscite de vives protestations

Leo Ryan

La proposition de l'U.S. Coast Guard (USCG) d'augmenter les droits de pilotage de 58 % dès l'ouverture de la saison de navigation commerciale 2016 sur la Voie maritime du Saint-Laurent a provoqué un tollé sans précédent chez de nombreux intervenants, y compris différentes associations industrielles, des ports, des exploitants de terminaux, des compagnies maritimes, des expéditeurs de grain et des géants internationaux de l'acier comme Tata Steel.

Bien que les répercussions soient majeures pour les armateurs étrangers, les détracteurs craignent beaucoup qu'une majoration aussi radicale nuise à la compétitivité de la voie de navigation nord-américaine.

A proposal by the U.S. Coast Guard to raise Great Lakes pilotage rates by 58% in a single year, starting with the spring opening of the 2016 commercial navigation season on the St. Lawrence Seaway, has provoked an unprecedented outcry from a wide range of stakeholders, including various industry associations, ports, terminal operators, shipping lines, grain shippers and such international steel giants as Tata Steel.

Although a big impact will be on foreign-flag operators, critics express strong concern that any drastic rates increase will generally erode the competitiveness of the North American waterway.

Le Département des transports des États-Unis a reçu à Washington avant la date limite du 9 décembre des douzaines de commentaires des parties intéressées au sujet de la Notice of Proposed Rulemaking (NPRM) (Notification de réglementation proposée) que l'USCG a diffusée en septembre. Celle-ci va analyser les commentaires dans les semaines et les mois à venir et on verra si des révisions sont possibles.

«La NPRM, telle qu'elle est rédigée, est arbitraire, fantaisiste, non étayée par une preuve substantielle et par ailleurs non conforme à la loi», peut-on lire dans un commentaire présenté conjointement par l'American Great Lakes Ports Association, l'Association des armateurs canadiens (qui représente les transporteurs intérieurs), CanforNav Inc., Fednav International Ltée, Polish Steamship Company, la Fédération maritime du Canada (qui représente les transporteurs océaniques), Spliethoff Transport, l'United States Great Lakes Shipping Association et Wagenborg Shipping.

Les parties précitées «suggèrent respectueusement que l'USCG retire cette NPRM, même si cela oblige à prolonger d'au moins un an la façon de faire actuelle».

En vertu des lois fédérales, un pilote étasunien et un pilote canadien sont requis à bord de tous les navires océaniques qui viennent sur les Grands Lacs. Aux États-Unis, trois organisations indépendantes régies par l'USCG fournissent des services de pilotage et c'est cette dernière qui fixe annuellement les tarifs de ces services.

La NPRM propose 312 000 \$US comme cible de rémunération individuelle et veut rendre les salaires des pilotes plus comparables avec ceux des homologues canadiens et des pilotes des autres régions des États-Unis.

La comparaison est inadéquate à cause de la structure du pilotage au Canada

Dans le commentaire collectif, les intervenants contestent l'utilisation de la rémunération des pilotes canadiens comme repère. «Le Canada a ses propres programmes sociaux, qui sont uniques, son propre régime fiscal et sa propre monnaie. De plus, les pilotes étasuniens sont des travailleurs autonomes tandis que les pilotes canadiens sont des employés de sociétés d'État.»

Ils réclament que l'USCG conserve la rémunération des premiers officiers des laquiers américains comme repère.

L'Association des administrations portuaires canadiennes et la Midwest Shippers Association, entre autres, s'opposent aussi vivement à la proposition de l'USCG.

De 2006 à 2015, l'USCG a majoré les tarifs de pilotage de 114 % tout en réduisant les effectifs.

«Il est évident que le pilotage est devenu un coût exponentiel pour les usagers du réseau navigable de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs», affirme la présidente et chef de la direction de Logistec Corporation, Madeleine Paquin, dont la compagnie fournit des services de manutention dans plus de 30 ports et terminaux, au Canada et aux États-Unis.

«Aujourd'hui, soutient M^{me} Paquin, le coût du pilotage excède les coûts de fonctionnement du navire lui-même pendant son passage sur les Grands Lacs.»

Dozens of comments from interested parties on the September USCG Notice of Proposed Rulemaking (NPRM) were sent to the U.S. Department of Transportation in Washington by a deadline of Dec. 9. In the coming weeks and months, the USCG will review the comments and it remains to be seen if adjustments could be on the horizon.

“The NPRM, as drafted, is arbitrary, capricious, unsupported by substantial evidence, and otherwise not in accordance with law,” bluntly states a joint commentary submitted by the American Great Lakes Ports Association, the Canadian Shipowners Association (representing domestic carriers), CanforNav Ltd., Fednav International Ltd., Polish Steamship Company, Shipping Federation of Canada (representing ocean carriers), Spliethoff Transport, the United States Great Lakes Shipping Association and Wagenborg Shipping.

The above stakeholders “respectively suggest that USCG withdraw this NPRM, even if to do so requires a minimum one-year extension of the existing methodology.”

Under federal law, a U.S. and Canadian pilot is required for all ocean-going vessels operating on the Great Lakes. In the United States, pilotage services are provided by three independent organizations regulated by the USCG. Under this scheme, the agency annually sets rates and charges for pilotage services.

The NPRM proposes a benchmark of US\$312,000 for individual target compensation and seeks to render the Great Lakes pilotage compensation levels more comparable notably with Canadian counterparts as well as with pilots in other regions of the United States.

Inappropriate comparison to Canadian pilotage structure

In the joint commentary, the stakeholders challenge the option of using Canadian pilot compensation as a benchmark. “Canada has its own unique social programs, tax regime, and currency. Further, U.S. pilots are self-employed while Canadian pilots are employed by a government corporation.”

They urge the USCG to retain the current benchmark – the compensation of first mates on U.S.-flag Great Lakes vessels.

Other industry associations strongly opposing the USCG proposal include the Association of Canadian Port Authorities and the Midwest Shippers Association.

Between 2006 and 2015, the USCG increased pilotage rates a total of 114 % while at the same time shrinking the total workforce.


“The record clearly illustrates that Great Lakes pilotage has become a runaway cost of users of the Great Lakes-St. Lawrence Seaway navigation system,” affirms Madeleine Paquin, President and CEO of Logistec Corporation, which provides cargo-handling services in over 30 ports and terminals in Canada and the United States.

M^{me} Paquin veut un système de pilotage sécuritaire, efficace et fiable sur les Grands Lacs, mais elle allègue: «Un des rôles de la Garde côtière en tant qu'organisme de réglementation, c'est de protéger le consommateur. Le NPRM contient plusieurs propositions qui ajoutent des coûts supplémentaires au système, mais elle est incomplète, car elle ne comporte aucune recherche de gains d'efficacité pour réduire les coûts.»

Dans la même veine, Vincent Coda II, directeur général de la Duluth Seaway Port Authority, affirme: «L'USCG est une partenaire importante et efficace pour la prospérité du réseau navigable de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. On ne peut malheureusement pas en dire autant de sa gestion du pilotage dans la Voie maritime et sur les Grands Lacs.»

Appui des associations de pilotes des Grands Lacs

Faut-il s'en surprendre, la NPRM a reçu l'appui des trois associations qui représentent trois douzaines de pilotes américains employés sur les Grands Lacs – la Western Great Lakes Pilots Association, la Lakes Pilots Association et la St. Lawrence Seaway Pilots Association.

«Aujourd'hui, soutiennent-ils, les pilotes des Grands Lacs font partie des pilotes les moins bien payés aux États-Unis. De plus, ils sont parmi ceux qui ont les plus lourdes charges de travail en Amérique. Cette combinaison toxique de rémunération médiocre et de lourdes charges de travail a inévitablement créé un grave problème d'attraction et de rétention.» 


“Today,” Ms. Paquin says, “the cost of pilotage exceeds the operating costs of the vessel itself during a Great Lakes transit.”

While supporting a safe, efficient and reliable pilotage system on the Great Lakes, Ms. Paquin argues: “As a regulator, one of the Coast Guard’s role should be to protect the consumer. The Coast Guard’s NPRM includes many proposals that add additional costs to the system but is deficient in that it includes no discussion of cost efficiencies.”

In a similar vein, Vincent Coda II, Executive Director of the Duluth Seaway Port Authority, asserts: “The USCG is an important and effective partner in the success of the Great Lakes-St. Lawrence Seaway navigation system. Unfortunately, that is not true of their management of Great Lakes-Seaway pilotage.”

Support of Great Lakes pilot associations

Of little surprise was the support offered by the three associations representing three dozen American pilots operating on the Great Lakes – the Western Great Lakes Pilots Association, the Lakes Pilots Association, and the St. Lawrence Seaway Pilots Association.

“Today,” they declare, “Great Lakes pilots are among the lowest paid pilots in the United States. In addition they have among the highest workload standards for pilots in America. This toxic combination of low pay and high workload has, inevitably, led to a severe attraction and retention problem for Great Lakes pilots.” 



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

Welland Canal Fallen Workers Memorial Project

Monument commémoratif des travailleurs tués pendant la construction du canal Welland



Leo Ryan

Une campagne a été lancée pour honorer les 137 travailleurs qui ont perdu la vie pendant la construction du canal Welland. Le gouvernement fédéral et quelques entreprises ont accepté de contribuer à l'édification d'un mémorial conçu par l'artiste Dereck Revington. Greg Wight, président retraité d'Algoma Central Corporation, préside la campagne de financement.

Après la collecte de fonds, le monument commémoratif devrait être construit en 2017 le long du canal Welland à l'écluse n° 3, près du Musée de St. Catharines.

Le 6 août dernier, Rick Dykstra, alors député conservateur du comté, et Walter Sendzik, maire de St. Catharines, qui coprésidaient le Groupe de travail du monument commémoratif des travailleurs tués pendant la construction du canal Welland, ont annoncé l'obtention d'une subvention de 150 000 \$ du ministère du Patrimoine canadien et fait connaître le modèle retenu pour le monument. La subvention va aider le Groupe de travail à atteindre son objectif de 450 000 \$.

«L'annonce d'aujourd'hui a été rendue possible par la vision et la persévérance de nombreuses personnes, a déclaré

A campaign to honour 137 workers who lost their lives during construction of the Welland Canal has been launched with funding from the federal government and corporate donors for a memorial designed by artist Dereck Revington. Fundraising campaign chair is Greg Wight, retired President of Algoma Central Corporation.

Once the fundraising is complete, construction of the memorial alongside the Welland Canal at Lock 3 near the St. Catharines Museum is scheduled for 2017.

Last August 6, then local Conservative Member of Parliament Rick Dykstra and St. Catharines Mayor Walter Sendzik, co-chairs of the Welland Canal Fallen Workers Memorial Task Force announced a \$150,000 grant from the Department of Canadian Heritage to support the project and revealed the memorial design to the community. The grant will help the Task Force achieve its fundraising goal of \$450,000.



The construction of the Fourth Welland Ship Canal was marked by what was believed to be the largest loss of life in history on a federal government infrastructure project. Memorial design: Derek Revington.

La construction du quatrième canal Welland a été marquée par ce que l'on considère comme la pire hécatombe de toute l'histoire dans un projet d'infrastructures fédéral. Conception du mémorial: Derek Revington.

M. Dykstra, à commencer par les hommes qui ont donné leur vie pour construire ce canal dont l'existence est si vitale pour notre collectivité et pour notre pays. Il n'est que juste et il est opportun de remémorer leurs sacrifices et de leur rendre hommage avec ce monument, et je ne saurais trop me réjouir que nous soyons en aussi bonne voie d'y parvenir.»

Le canal Welland a été construit entre 1914 et 1932. Le quatrième canal a été inauguré en 1932. Aujourd'hui, plus de 3 000 navires y passent chaque année, contribuant ainsi à l'économie du Canada et au bien-être de milliers de résidents.

La construction a été assombrie par ce qu'on croit être la pire hécatombe jamais enregistrée dans un projet fédéral d'infrastructure au Canada.

L'accident le plus meurtrier est survenu le 1^{er} août 1928: 10 hommes ont été tués par la chute d'une porte d'écluse heurtée par un pont roulant à l'écluse n° 6. L'année 1928 a été la plus tragique avec 28 pertes de vie.

“Today’s announcement represents the vision and dedication of a great many people”, said Mr. Dykstra. “Not the least of which are the men who lost their lives constructing the canal which is so vital to our community and to our nation. It is only fitting and just that we remember and honour them with this monument and I could not be more pleased that we are well on our way to doing so.”

The Welland Canal was constructed between 1914-1932. The fourth canal opened in 1932, and today more than 3,000 vessels pass through the canal each year, contributing to the Canadian economy and the well-being of thousands of local residents.

The construction phase was marked by what is believed to be the largest loss of life on a federal government infrastructure project in Canadian history.

The worst incident occurred on August 1, 1928 where 10 men were killed when a gate collapsed after being struck by an overhead crane at Lock 6 of the Flight

Le souvenir des «martyrs du progrès»

À l'inauguration du canal, les morts ont été salués comme des «héros» de la paix. Et un auteur anonyme les a immortalisés dans un poème où il les qualifie de «martyrs du progrès».

«L'histoire ainsi que la géographie – et pas seulement le paysage et l'économie – du Niagara ont été façonnées par la construction du canal Welland. Ce projet ressuscite le souvenir des nombreuses vies et familles qui ont été affectées par la perte d'êtres chers pendant les travaux», a déclaré le maire Sendzik. «Le monument sera un lieu propice à l'évocation des disparus et à la méditation sur les sacrifices qu'a exigés la réalisation d'un des ouvrages les plus définitoires de notre histoire.»

M. Wight a profité de l'occasion pour annoncer la première contribution d'une entreprise donatrice – 25 000 \$ de la part d'Algoma Central Corporation. «Tout au long de ma carrière, je me suis émerveillé devant le canal Welland. Sa construction continue de dynamiser l'économie du Niagara et aujourd'hui, en tant que partie intégrante du réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent, le canal nous relie au monde. Je suis fier de contribuer à

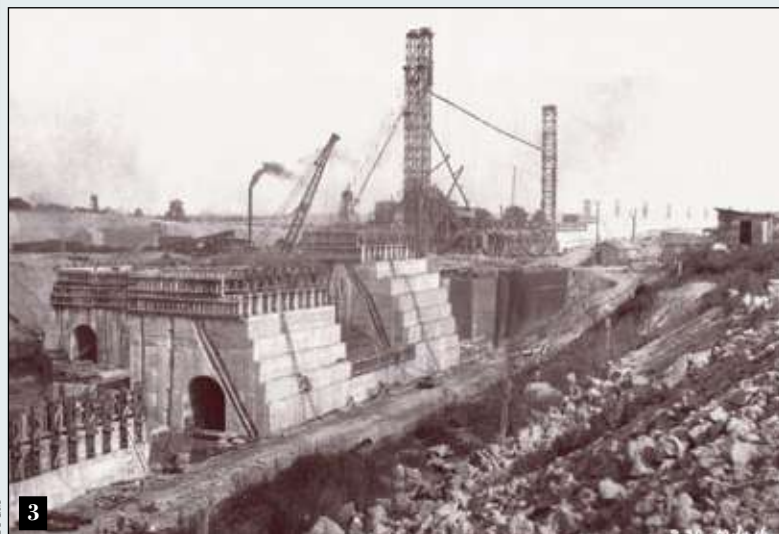
Locks. In fact, 1928 was a grim year indeed with a total of 28 fatalities.

Remembering the 'martyrs of progress'

At the canal opening, the dead were hailed as "heroes" of peace. And a poem by an anonymous author called them "Martyrs of Progress."

"Niagara's history and geography has been shaped by the construction of the Welland Canal – and not just the landscape and economy. Through this project we have seen how many lives and families were impacted by the loss of loved ones during construction," stated Mayor Sendzik. "The memorial will be a place for all of us to remember them and reflect on the sacrifices made during construction of one of the most defining projects in our community's history."

On the same occasion, Mr. Wight announced the first corporate donor to the campaign - \$25,000 from Algoma Central Corporation. "Through my career I have seen and experienced the wonder of the Welland Canal. Its construction continues to shape Niagara's economy and now, as an integral part of the St. Lawrence Seaway



1. *Gateway, Pt. Weller, discharge tunnel*
Port Weller, entrée du canal d'évacuation

2. *Site of canal, looking north*
La tranchée du canal vue du sud

3. *Welland Canal lock construction*
Construction d'une écluse du canal Welland

ce projet qui permettra de rendre un hommage bien mérité aux travailleurs tués.»

Bruce Allen, président de la section locale d'Unifor, a pris la parole au nom du Niagara Regional Labour Council pour confirmer l'octroi d'une contribution de 25 000 \$ pour l'édification du monument.

Vers la mi-décembre, Canada Steamship Lines, Rankin Construction, Fednav Ltée, McKeil Marine, Heddle Marine Services, Ontario Paper (Thorold) Foundation et la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent ont aussi annoncé des dons corporatifs de 25 000 \$ chacune.

Le concepteur Dereck Revington a déclaré: «Le mémorial va, par l'image et par les mots, éveiller la conscience du visiteur et faire vibrer toutes les fibres de son âme, pour ultimement l'amener à se demander qui étaient ces hommes dont les vies ont été abrégées pour que les Grands Lacs puissent être réunis.»

Pour avoir plus d'information sur le monument commémoratif des travailleurs tués dans la construction du canal Welland ou pour faire un don, cliquez sur le lien:

www.stcatharines.ca/FallenWorkersMemorial. 

system, it connects us to the world. I'm proud to be a part of this project to recognize the fallen workers with a fitting tribute.”

Bruce Allen, President of Unifor Local 199, spoke on behalf of the Niagara Regional Labour Council, and confirmed their commitment to fundraise \$25,000 for the worker's memorial.

By mid-December, platinum level corporate donations of \$25,000 each had also been announced by Canada Steamship Lines, Rankin Construction, Fednav Ltd., McKeil Marine, Heddle Marine Services, Ontario Paper (Thorold) Foundation, and the St. Lawrence Seaway Management Corporation.

Commented designer Dereck Revington: “The memorial will carry its meaning with and without words, engaging and awakening the visitor, making them think and feel more deeply through the encounter. Who were these men whose lives were cut short so that the Great Lakes could be bridged?”

For more information about the Welland Canal Fallen Workers Memorial or to contribute funding to the project visit:

www.stcatharines.ca/FallenWorkersMemorial. 



Claude Richardson, STCM



Library and Archives Canada

4. General view of construction, Lock 3

Vue d'ensemble de la construction, écluse n° 3

5. Welland Ship Canal, gates of Lock 1

Canal Welland, portes de l'écluse n° 1

6. Examining 1928 fatal crane accident at Lock 6

La scène de l'accident mortel causé par une grue à l'écluse n° 6 en 1928



John Kennedy, STCM

Lower Lakes Towing & Grand River Navigation



One of today's largest marine transportation providers on the Great Lakes began two decades ago as a fledgling single tug and barge operation.

L'un des plus importants fournisseurs de transport maritime actuels sur les Grands Lacs débutait il y a vingt ans avec un seul remorqueur et une barge.

A niche player forging success through 'river class' vessels

Un transporteur spécialisé prospère grâce à des bateaux «fluviaux»

Leo Ryan

En transport maritime, c'est l'identification de créneaux de marchés non encore exploités qui explique certaines réussites. C'est une telle clairvoyance qui est à l'origine de la création de Lower Lakes Towing Limited et de Grand River Navigation, filiales de la société cotée en bourse Rand Logistics inc. L'entreprise, née avec un

In the world of shipping, some success stories are built on the identification of a market niche waiting to be exploited. Such a vision lay behind the creation of Lower Lakes Towing Ltd. and Grand River Navigation, subsidiaries of publicly-traded Rand Logistics Inc. The enterprise has evolved from a single tug



Paul Bessley

remorqueur et une barge en 1994, est aujourd'hui devenue l'un des principaux fournisseurs de transporteurs maritime, des Grands Lacs et un leader du marché du transport fluvial. On peut certes y voir le parfait exemple d'une entreprise qui a commencé modestement pour ensuite prendre de l'expansion.

Le grand artisan de cette réussite, c'est indubitablement Scott F. Bravener, président de Lower Lakes Towing et de Grand River Navigation Company. Rand Logistics a acquis le capital-actions de Lower Lakes Towing en 2006. Les sièges administratifs de la compagnie sont situés à Port Dover sur la rive nord du lac Érié où, le hasard fait bien les choses, M. Bravener est né et à grandi, de même qu'à Traverse City au Michigan.

Depuis dix ans, Rand Logistics a investi plus de 200 millions de dollars US pour agrandir sa flotte, prolonger la vie utile de ses navires et améliorer ses opérations.

Avec l'arrivée récente de l'autodéchargeur **Manitoulin** du chantier naval de Chengzi à Jiangyin, en Chine, la flotte de Rand comprend maintenant 16 navires, 10 qui naviguent sous pavillon canadien et 6 sous pavillon des États-Unis. Quatre sont des vraquiers classiques et 12, des vraquiers autodéchargeurs.

Le port en lourd de la majorité des navires se situe entre 17 500 à 29 500 tonnes. Avec ses 664 pieds de longueur et ses 25 000 tpl, le **Manitoulin** a une plus grande capacité de chargement que tout autre autodéchargeur de classe fluviale (*River class*). Premier véritable autodéchargeur de classe fluviale neuf à être mis en service sur les Grands Lacs en plus de 40 ans, le **Manitoulin** va permettre à la compagnie d'honorer de nouveaux contrats à long terme qui sont entrés en vigueur en avril 2015.

«Nous sommes uniques en ce sens que nous sommes la seule compagnie des Grands Lacs qui peut desservir sa clientèle aussi bien selon les exigences de la Jones Act que celles de la Loi sur le cabotage du Canada», a déclaré M. Bravener au *Maritime Magazine*. «Cela nous donne plus de souplesse pour la planification. Nous pouvons permuter les navires.»

La Jones Act réserve le commerce intérieur entre ports étasuniens aux navires construits aux États-Unis, appartenant à des Américains et exploités par des équipages américains. La réglementation canadienne sur le cabotage réserve le commerce maritime intérieur entre ports canadiens aux navires immatriculés au Canada dont les équipages sont canadiens.

and barge in 1994 to become one of the largest marine transportation providers on the Great Lakes today and market leader in the river class market. Indeed, it could arguably be qualified as a striking example of thinking small to grow big.

“This is a nimble niche operation benefiting from strong financial backing from the parent company,” commented a veteran marine industry observer.

Indisputably the chief entrepreneurial spirit behind this success story has been Scott F. Bravener, President of both Lower Lakes Towing and Grand River Navigation Company. Rand Logistics acquired the capital stock on Lower Lakes Towing in 2006. The company's operational headquarters are at Port Dover on the north shore of Lake Erie, where, circumstances would have it, Mr. Bravener was born and grew up as a child, and at Traverse City, Michigan.

In the past decade, Rand Logistics has invested more than US\$200 million in fleet expansion, life extension and operating improvement projects.

With the recent arrival of the M/V **Manitoulin** self-unloader from the Chengxi Shipyard in Jiangyin, China, the size of the Rand fleet has increased to 16 vessels, encompassing 10 Canadian-flagged and six U.S.-flagged vessels. Four are conventional bulk carriers and 12 are self-unloading bulk carriers.

Most of the vessels vary in size from 17,500 DWT to 29,500 DWT. The 664-ft long, 25,000 DWT M/V **Manitoulin** has the greatest lift capacity of any river class self-unloader. The first new river class self-unloader to be introduced into Great Lakes service in over 40 years supports new long-term contracts that took effect in April 2015.

“We are unique in that we are the only company on the Great Lakes that can offer customers both Jones Act and Canada Coasting Act Trade services,” Mr. Bravener told *Maritime Magazine*. “This gives us scheduling flexibility. We can interchange vessels.”

The Jones Act reserves domestic port-to-port commerce to ships that are U.S.-owned, built and crewed. Canada's coastal regulation reserves domestic waterborne commerce to Canadian registered and crewed vessels that operate between Canadian ports.

Business built around aggregates

Total cargo volume transported, Mr. Bravener revealed, was an estimated 24 million net tons in 2015 versus 22 million tons in 2014.

“Our vessels are a little smaller. But we are one of the highest volume carriers on the Great Lakes. We have more than 50 customers with a diverse commodity mix.”

“Unlike most of the Great Lakes shipping companies, we have built our business around the aggregates business,” Mr. Bravener noted, adding that aggregates alone represent 50% of total shipments, with the remainder stemming from mainly from iron ore, grain and salt.



Leo Ryan

Lower Lakes Towing founding President Scott Bravener sees major new opportunities on the horizon.

Le président fondateur de Lower Lakes Towing, Scott Bravener, voit de grandes occasions d'affaires à l'horizon.

Prosperité fondée sur le transport de granulats

Selon M. Bravener, le volume total de fret transporté était estimé à 24 millions de tonnes nettes en 2015, contre 22 millions en 2014.

«Nos bateaux sont un peu plus petits, mais nous sommes l'une des entreprises qui transportent les volumes les plus élevés sur les Grands Lacs. Nous avons plus de 50 clients qui expédient des marchandises très variées. Contrairement à la plupart des compagnies maritimes des Grands Lacs, nous avons fondé notre modèle d'affaires sur le transport de granulats», a noté M. Bravener, avant de préciser que ce type de fret ne représentait que 50 % des cargaisons, le reste étant constitué surtout de minerai de fer, de grain et de sel.

Il a ajouté que son entreprise acheminait plus du tiers des granulats transportés sur les Grands Lacs. Les principaux marchés sont au Michigan, dans la vallée de la Saginaw, à Cleveland et dans le corridor Detroit-Windsor-Sarnia.

Selon M. Bravener, il y a eu «une certaine baisse» du côté des vraquiers classiques avec quelques désarmements hâtifs en 2015 «mais la majorité de la flotte est restée active pendant presque toute l'année».

Dès sa prime jeunesse, Scott Bravener a été mis en contact avec les bateaux et avec la mer par son père, qui dirigeait une entreprise de pêche commerciale à Port Dover. Il a plus tard décroché un diplôme en technologie et navigation maritimes au Georgia College d'Owen Sound.

Capitaine breveté, M. Bravener travaille dans le domaine maritime sur les Grands Lacs depuis 1982. Il a occupé diverses fonctions à CSL et chez P&H Shipping avant de fonder Lower Lakes.

Il a très vite constaté que les besoins des clients évoluaient et que les compagnies bien établies retiraient du marché les bateaux de classe fluviale pour les remplacer par des navires

He further indicated that “we carry over a third of all the aggregates that move on the Great Lakes.”

Major markets are situated in Michigan, the Saginaw Valley, Cleveland and the Detroit-Windsor-Sarnia corridor.

According to Mr. Bravener, there was “some downside” on the conventional bulk carriers, with lay-up time in 2015 – “but we operated the majority of the fleet for most of the year.”

From his early youth, Scott Bravener was first exposed to boats and water by his father, who ran a commercial fishing business in Port Dover. He later graduated at Georgian College in Owen Sound from the Marine Navigation and Technology program.

A certified ship master, Mr. Bravener has worked in the Great Lakes shipping industry since 1982, serving in various capacities for Canada Steamship Lines and P&H Shipping prior to the establishment of Lower Lakes.

He realized quite rapidly in his sailing days that customer needs were changing and well-established firms were withdrawing from the river class segment of the market in favour of 740-ft Seawaymax vessels that generated more profitable returns but could not call on smaller harbors. “A lot of aggregate customers when the steel business was going well could not get the supplies they needed – so there was a market there.”

Thus, Scott Bravener began working on a business plan with a group of 10 childhood and college

Seawaymax de 740 pieds qui sont d'un meilleur rapport, mais qui ne peuvent pas pénétrer dans les petits ports. «Bien des acheteurs de granulats étaient incapables de s'approvisionner quand l'industrie de l'acier était florissante — il y avait donc un marché là.»

Scott Bravener a donc commencé à élaborer un plan d'affaires avec un groupe de 10 amis d'enfance et camarades de collège. Ils ont connu des déceptions, entre autres quand on a refusé leur demande de financement, mais ils ont réussi au début des années 1990 à acheter un remorqueur et une barge pour transporter du sable et de la pierre dans les ports des Grands Lacs.

En 1995, M. Bravener et ses partenaires ont acquis leur premier autodéchargeur et ils se sont empressés de le moderniser pour le rendre conforme aux normes canadiennes applicables aux navires neufs. En novembre de la même année, le **Cuyahoga** appareillait pour son voyage inaugural avec le capitaine Bravener à la barre.

D'autres navires ont été acquis dans les années subséquentes. «En 2004, nous avons huit navires, quatre de chaque côté de la frontière», a indiqué M. Bravener.

La question du traitement des eaux de ballast doit être réglée

Comme bien des dirigeants d'entreprise de transport maritime des Grands Lacs au Canada et aux États-Unis, M. Bravener n'est pas tendre pour les réglementations com-

friends. They experienced disappointments, such as notably being turned down for financing, but managed in the early 1990s to purchase a tug and barge to haul sand and stone to Great Lakes ports.

In 1995, Mr. Bravener and his partners acquired their first self-unloader and proceeded to upgrade it to Canadian new-vessel standards. In November of the same year, the **Cuyahoga** made its maiden voyage with Capt. Bravener at the helm.

More vessel purchases followed in subsequent years. "By 2004, we had eight vessels —four on each side of the border," Mr. Bravener said.

Ballast water issues should be addressed

Like many Great Lakes shipping executives in Canada and the United States, Mr. Bravener does not regard the current confusing and complex regulations on ballast water with great affection.

"Ballast water," he bluntly affirms, "has the potential to have the largest negative impact of any issue on the Great Lakes shipping industry and the future of the St. Lawrence Seaway. If not done right, what we face is a collapse of the inland shipping business."

"We have never introduced invasive species in the Great Lakes, because our vessels don't trade outside the Great Lakes," says Mr. Bravener. "Yet the argument



Paul Beasley

The M/V Manitowoc, a U.S.-flagged self-unloading bulk carrier, is part of the fleet of Grand River Navigation.

Le **Manitowoc**, un vraquier autodéchargeur exploité sous pavillon américain, fait partie de la flotte de Grand River Navigation.



Paul Bessley

*The dry bulk carrier **MIV Ojibway** of Lower Lakes Towing is pictured passing through the Welland Canal.*

Le transporteur de vrac solide **Ojibway** de Lower Lakes Towing pendant la traversée du canal Welland.

plexes et embrouillées qui régissent actuellement le traitement des eaux de ballast.

«La question des eaux de ballast, déclare-t-il sans ambages, risque d'avoir un plus grand impact négatif que tous les autres problèmes qui affligent l'industrie du transport maritime sur les Grands Lacs et elle menace l'avenir de la Voie maritime du Saint-Laurent. Si elle n'est pas réglée de façon satisfaisante, nous pourrions assister à l'effondrement de l'industrie du transport maritime intérieur.»

«Nous n'avons jamais introduit d'espèces envahissantes dans les Grands Lacs parce que nos navires ne sortent pas des Grands Lacs, soutient M. Bravener, ce qui n'empêche pas qu'on nous accuse de contribuer à la propagation de ces espèces dans les Grands Lacs qui sont interconnectés.»

«Il est particulièrement frustrant d'avoir à composer avec les règlements de huit États, de deux agences fédérales, étasunienne et canadienne, sans qu'il existe de corpus commun de règles sur lequel l'industrie pourrait se guider dans sa planification.»

Selon M. Bravener, la technologie n'existe toujours pas pour mettre en place des dispositifs de traitement complets et efficaces.

Ce qu'il qualifie de «mise à niveau irréalisable sur la plupart des bateaux des Grands Lacs» ne fournirait, selon lui, que peu d'avantages pour l'environnement.

À ses yeux, il serait «absolument impossible d'exiger un investissement supplémentaire de plusieurs millions de dollars par bateau. Et pour certains navires, c'est irréalisable.»

Par exemple, explique-t-il, certains navires étasuniens de 1 000 pieds exploités sur les Grands Lacs ont des dispositifs de traitement individuels pour 16 citernes de ballast distinctes.

is made that we help transmit them in the Lakes that are all inter-connected.

“It's a frustrating matter that we face regulations from eight states, within two federal agencies in the U.S. and Canada, and no common set of rules that the industry can plan for and adjust to.”

The technology still does not exist, Mr. Bravener says, “for full-blown treatment systems on the Great Lakes.”

What he terms “an impractical retrofit on most Great Lakes vessels would provide little in (further) environmental benefit.”

He describes as “simply not feasible the extra burden of eventually investing several million dollars for each ship. And on some ships, it not practical.”

For instance, he explains, some of the 1,000-ft U.S.-flag ships on the Great Lakes have individual ballast treatment for up to 16 existing ballast tanks.

Mr. Bravener recalled that Canadian Great Lakes shipowners are funding a study launched last spring on the evolution of ballast water technology. It is focusing on solutions to protect the marine environment.

In the meantime, “a cost benefit analysis of the risks associated with transmitting (invasive species) has not yet been properly completed.”

M. Bravener a rappelé que les armateurs canadiens des Grands Lacs commanditaient depuis le printemps dernier une étude sur l'évolution de la technologie du traitement des eaux de ballast. Cette étude vise à trouver des solutions pour protéger l'environnement marin.

Aucune autre véritable analyse coûts-bénéfices des risques associés à la transmission d'espèces envahissantes n'a encore été réalisée.

Des perspectives encourageantes

Appelé à commenter les perspectives pour les transporteurs de la Voie maritime, M. Bravener s'est montré résolument optimiste. D'entrée de jeu, il affirme: «Nous croyons fermement en l'avenir du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime. Les services qu'il offre sont très importants pour les économies des États-Unis et du Canada.

«La Voie maritime a continué d'investir pour améliorer l'efficacité et nous sommes devenus plus concurrentiels avec les autres modes de transport dans divers marchés. Nous sommes le mode le plus écologique par kilomètre parcouru, et de loin.»

«Quand on se lance dans le conteneur, le caractère saisonnier de la Voie maritime représente un obstacle. Mais pour les produits en vrac, la Voie maritime est très concurrentielle et nous pensons qu'elle va le rester.»

M. Bravener évoque aussi les occasions d'affaires qui devraient découler de la ratification éventuelle de l'accord de libre-échange entre le Canada et l'Union européenne. «La signature de l'accord devrait, par exemple, intensifier le transport de produits agricoles par la Voie maritime.»

D'autre part, M. Bravener est encouragé par les indices de plus en plus apparents d'une reprise des marchés immobiliers résidentiel et commercial aux États-Unis, y compris dans le Midwest.

Et pour conclure, il souligne: «Il y a d'importants déficits dans les infrastructures, notamment en Ontario et dans le Midwest. Il faudra tôt ou tard les corriger. Le cas échéant, nous serons, je pense, bien placés pour profiter d'une forte croissance du transport des granulats.» **M**

Major opportunities on horizon

Commenting on the future outlook for Seaway carriers, Mr. Bravener was resolutely bullish.

First of all, he states: "We are strong believers in the future of the Great Lakes/Seaway System. The services provided are very important to the economies of both the United States and Canada.

"The Seaway has continued to invest in efficiency and we have become more competitive in various markets with other modes of transportation. We are the most-environmentally friendly mode of transport on a per km basis by far.

"And when you get into containers, because of the seasonality of the System, it is very difficult to make inroads. But for bulk commodities, the Seaway is a highly competitive waterway and we believe it will remain so."

Secondly, Mr. Bravener points to the opportunities expected to flow from the Canada-European Union free trade agreement upon ratification. "With the Canada-EU agreement, we see, for example, greater potential for agricultural products moving out of the Seaway again,"

Otherwise, Mr. Bravener is encouraged by growing signs of a rebound in residential and commercial real estate markets in United States, including the Midwest.

And, concluding his assessment, he stresses: "There are big deficits in infrastructure in areas like Ontario and the Midwest. At some point, they will have to be addressed. When they do, we feel we are well positioned to benefit from a lot of growth in the aggregates trade." **M**



Paul Bessley

The Canadian-flagged **Kaministiquia** is a large dry bulk carrier in the fleet of Lower Lakes Towing.

Le **Kaministiquia** immatriculé au Canada est un gros transporteur de vrac solide de la flotte de Lower Lakes Towing.



The Manitoulin's historic delivery voyage

Le voyage historique du Manitoulin

Lower Lakes Towing

Following sea trials, Lower Lakes Towing's M/V Manitoulin is shown off the coast of China prior to leaving on its long ocean voyage to final destination in the Great Lakes.

On voit ici au large des côtes chinoises le **Manitoulin** de Lower Lakes Towing, qui vient de terminer les essais en mer et s'apprête à entreprendre son long voyage transocéanique vers sa destination finale sur les Grands Lacs.

Paul Beesley

Ces dernières années, plusieurs compagnies canadiennes ont acquis des navires en Chine pour desservir la région des Grands Lacs. Lower Lakes Towing, de Port Dover en Ontario, a rejoint ce groupe sélect en faisant l'acquisition du **Manitoulin**, navire autodéchargeur dont la capacité de charge sera supérieure à tout autre de classe fluviale exploité sur les Grands Lacs.

Lower Lakes a acheté le pétrolier **Lalandia Swan**, dont il a fait enlever et remplacer l'avant-coque. Le navire a quitté la Chine le 1^{er} octobre pour le long voyage jusqu'aux Grands Lacs.

Le **Manitoulin** a été immatriculé sous pavillon canadien avant de quitter la Chine, de sorte que c'est un équipage canadien qui devait en faire la livraison. Le chef mécanicien et le chef de projet ont été mis à contribution dès le début, et le reste de l'équipage a rejoint le navire à différentes étapes de sa préparation. J'ai eu la chance d'être choisi pour faire partie de l'équipage de livraison en tant que second capitaine, ce qui me permettait de réaliser un vieux rêve, celui de traverser le Pacifique.

In the last few years, several Canadian companies have ordered ships built in China for service on the Great lakes. Lower Lakes Towing of Port Dover, Ontario has joined that select group of companies with the recent delivery of the M/V **Manitoulin** destined to offer the largest carrying capacity of any existing River Class self-unloader on the Great Lakes.

Lower Lakes purchased the tanker **Lalandia Swan**, had the forebody removed and replaced it with a newly built forebody. The ship left China on October 1 for the long journey to the Great lakes.

The **Manitoulin** was flagged Canadian before departing China, so a Canadian crew was required for the delivery. The Chief Engineer and project manager were involved from the beginning and the remainder of the crew joined at various times during the ship's preparation. I was fortunate to be chosen to sail as first mate as part of the delivery crew, thus fulfilling a long-held dream to sail across the Pacific.

Il est vrai que l'on navigue sur le Pacifique depuis des siècles et que c'est devenu presque banal de nos jours, mais pour la plupart des membres de l'équipage, il s'agissait d'une expérience vraiment unique.

Nous sommes montés à bord au chantier du constructeur à Jiangyan, en Chine, non loin de Shanghai. Lorsque nous avons été prêts à partir, nous avons embarqué des pilotes et descendu le fleuve Yangzi pour procéder aux essais en mer.

Une fois sortis du fleuve, après avoir débarqué le pilote, nous avons commencé les essais en mer. L'aspect de loin le plus passionnant de cette expérience, ce fut la multitude de bateaux dans les approches du fleuve. C'est difficile à décrire; qu'il suffise de dire que je n'avais jamais vu tant de navires évoluant si près les uns des autres sur des routes différentes dans l'obscurité!

Après les essais en mer, nous sommes restés quelque temps au mouillage pour nous familiariser avec le navire et ses systèmes avant d'entreprendre le long voyage vers le Canada.

Les laquiers ne sont pas construits pour résister aux lames et à la houle des océans. Par conséquent, on renforce les coques des laquiers de 225 mètres construits en Chine pour qu'ils puissent traverser le Pacifique sans dommage. Ce renforcement est enlevé à l'arrivée au Canada. Il n'était pas nécessaire de renforcer la coque du **Manitoulin**, qui n'avait que 202 mètres (664 pieds) de longueur, mais il fallait charger du fret de lestage pour respecter les limitations de tirant d'eau et aussi être prêts à diminuer la vitesse ou à changer de cap dans certaines conditions météorologiques.

Le **Manitoulin** avait aussi la classification SOLAS pour ce seul voyage, ce qui l'obligeait à se conformer à des exigences beaucoup plus sévères avant d'avoir l'autorisation de prendre la mer.

La première étape de notre voyage, six jours de navigation, nous a conduits au sud de Davao aux Philippines où nous avons refait le plein de carburant et d'eau douce. Douze heures plus tard, nous appareillons pour la longue traversée du Pacifique.

Lower Lakes avait signé un contrat avec un bureau météorologique pour qu'il nous indique les routes où la météo



Paul Beesley

Captain John Carlson at the helm of the M/V Manitoulin on its maiden voyage.

Le Capt John Carlson à la barre du **Manitoulin** pendant son voyage inaugural.

It's true that people have been sailing the Pacific for hundreds of years, and many continue to do so. It's not that unusual a trip, but for most of the delivery crew this was, indeed, a unique experience.

We joined the ship at the builder's yard in Jiangyan, China, close to Shanghai. When ready to depart we took our pilots on board and headed down the Yangtze River to undertake sea trials.

Once clear of the river, and with the pilot dropped, sea trials began. By far the most interesting part of this evolution was the number of ships in the river approaches. I can't fully describe this; suffice it to say I have never seen so many ships in such close proximity going in so many different directions, in the dark, all at once!

Following sea trials we spent a bit

of time at anchor to further familiarize ourselves with the ship and its systems before starting on the long voyage home.

Lakers are not built to withstand the waves and swells encountered in the oceans. Therefore, the 225 metre lakers built in China had additional strengthening added to their hulls to allow them to sail safely across the Pacific. This was removed once the ships reached Canada. The **Manitoulin**, being only 202 metres (664 feet) long, was not obliged to add strengthening but was required to carry a ballast cargo, to abide by draft limitations and to be prepared to reduce speed and/or change course in certain weather conditions.

The ship was also classified as a SOLAS vessel for this one voyage and that meant meeting much more stringent requirements before being allowed to sail.

The first leg of our journey, six days steaming, took us south to Davao, Philippines to top up fuel and fresh water. Twelve hours later, we set out for the long trans-Pacific journey.

était le plus favorable et qui nous permettaient de profiter au maximum de la force du contre-courant équatorial portant vers l'est. Pendant la majeure partie du voyage, nous avons navigué à proximité du 6^e degré de latitude nord et nous n'avons pas rencontré de mauvais temps au cours de la traversée.

Le 20 octobre, nous franchissions la Ligne internationale de changement de date, ce qui nous permettait de gagner une journée. Le 8 novembre, nous mouillions à Balboa au Panama afin d'attendre notre tour pour traverser le canal, ce qui nous avons fait le 12 novembre.

Le voyage du chantier maritime jusqu'à Sept-Îles a pris 53 jours

Neuf jours plus tard, nous arrivions à Sept-Îles (Québec) où nous avons déchargé notre fret de lestage afin de charger du minerai de fer pour Lower Lakes. Du chantier naval à Sept-Îles, nous avons parcouru 14 242 miles marins en 53 jours.

La densité du trafic maritime au départ n'a pas été ma seule surprise de ce périple. J'ai été estomaqué par l'immensité de l'océan Pacifique. Certains jours, nous avions l'impression de ne pas avancer, et pourtant nous ne nous sommes jamais arrêtés.

Des tempêtes tropicales impressionnantes se sont formées dans le Pacifique pendant notre traversée; l'une se déplaçait lentement et a duré deux semaines, tandis que d'autres se sont terminées en quelques jours, mais avec des vents qui dépassaient 220 nœuds! Nous en avons été témoins à distance prudente et elles ne nous ont pas causé d'inconvénients sauf par les lames qu'elles généraient.

La partie ouest de la région équatoriale du Pacifique est parsemée d'îles. J'ai vu les noms de beaucoup, j'ai lu sur quelques-unes, mais je ne me suis jamais spécialement intéressé à l'une d'elles. Nous avons même doublé l'île Christmas (Kiritimati) et sommes passés un peu au sud de l'île Pitcairn.

Le navire s'est bien comporté pendant la traversée. Le capitaine Carlson a indiqué: «Il se manœuvrait très bien. À cause de ses 23,8 m de largeur, il est beaucoup plus confortable que les autres bâtiments de classe fluviale.» **M**

Paul Beesley vit près du canal Welland. C'est un capitaine au long cours et un photographe passionné des navires du réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent.



Paul Beesley

Paul Beesley, first mate on board the M/V Manitoulin on its historic voyage, takes a breather from his tasks.

Paul Beesley, second capitaine du **Manitoulin**, fait une pause pendant son voyage historique.

Lower Lakes had contracted a weather service to route us through the best weather and to take advantage of the strongest part of the east-flowing Equatorial Counter Current. Most of our voyage was in the vicinity of 6 degrees north latitude and we encountered no adverse weather for the entire crossing. On October 20 we crossed the International Date Line and repeated the 20th. November 8th saw us anchor in Balboa, Panama to wait our turn for a Panama Canal

transit, which we did on November 12th.

53 days from shipyard to Sept-Iles

Nine days later we were in Sept Iles, Quebec to discharge our ballast cargo and to load iron ore and begin work for Lower Lakes. From the shipyard to Sept Iles, the voyage covered 14,242 nautical miles and 53 days.

Along with the previously mentioned ship traffic, there were several other surprises for me. Most obvious was that the Pacific Ocean is so unbelievably huge. There were days when we seemed not to advance at all, yet we did not stop.

The tropical storms that developed in the Pacific during our crossing were awe-inspiring; one lasted for two weeks as it trundled along, another only lasted a few days but its winds reached over 220 knots! We watched these from a distance as, except for the swells they generated, they did not affect us.

Finally, the western portion of the equatorial Pacific is full of islands. I've seen the names of many of these, read about some, but never gave them much thought. We even passed Christmas (Kiritimati) island and, a bit north of us, Pitcairn Island.

The ship performed well during the crossing. Captain Carlson reported: "She handled very well. Because of her 23.8 metre beam, she was much more comfortable than other River-Class ships." **M**

Living close to the Welland Canal, Paul Beesley is a master mariner and enthusiastic photographer of ships on the Great Lakes/St. Lawrence System.

JOURNAL

CSL s'associe au ROMM pour l'observation des baleines

Canada Steamship Lines (CSL) s'est alliée au Réseau d'observation de mammifères marins (ROMM) pour la collecte de données sur les espèces marines par ses équipages dans le but de faire progresser la recherche scientifique sur le comportement des baleines. Les données recueillies con-

tribueront à la protection et à la préservation des espèces et de l'habitat marins.

La biologiste Véronique Nolet, directrice adjointe du ROMM, s'est jointe à l'équipage du vraquier **Salarium** de CSL pendant une semaine au début de septembre 2015 pour mettre en place le programme

Canada Steamship Lines partners with ROMM on whale sightings

Canada Steamship Lines (CSL) has partnered with the *Réseau d'observation des mammifères marins* (ROMM) of Rimouski to record marine mammals sightings by vessel crews to advance scientific research in whale behaviour. The data collected over the course of

the program will serve to protect and preserve marine habitats and species.

Veronique Nolet, Biologist and Assistant Director at the ROMM, joined the crew of the CSL bulk carrier **Salarium** for a week in early September 2015, to launch the program



Veronique Nolet

Data collected during program serves to protect and preserve marine habitat and species.

Les données recueillies pendant le programme servent à protéger et préserver les espèces et l'habitat marins.

avec le personnel navigant et pour établir un protocole d'observation des mammifères marins et de collecte de données.

«Les données recueillies par les transporteurs maritimes comme CSL sont primordiales, car elles fournissent sur les baleines de l'information de première main utile, souvent récoltée dans des zones peu étudiées par la communauté scientifique», de faire observer M^{me} Nolet.

Lors de son séjour sur le **Salarium**, M^{me} Nolet a renseigné l'équipage sur les baleines qui peuvent être observées dans le Saint-Laurent et sur la façon de récolter des données d'observation. En s'appuyant sur le document *Navires et baleines de l'Atlantique Nord-Ouest — Guide à l'intention de l'industrie maritime*, publié par la Fédération maritime du Canada et le ROMM, M^{me} Nolet a fourni aux marins les connaissances et les outils dont ils ont besoin pour contribuer à améliorer notre compréhension des déplacements et du compor-

tement des baleines.

L'expérience s'est révélée enrichissante, pertinente et très instructive pour le personnel navigant. «On aperçoit à l'occasion des baleines au large de la Gaspésie, près des îles de la Madeleine ou un peu plus bas dans le golfe, dans la baie St. George's», explique le capitaine Joey Ransom.

Les données recueillies par l'équipage seront acheminées au ROMM, puis relayées à l'Observatoire global du Saint-Laurent, qui les rendra publiques sur sa plateforme Web à l'adresse <http://slgo.ca/fr/>.

Important utilisateur des eaux du Saint-Laurent et des autres voies navigables, CSL est consciente de sa responsabilité de protéger les délicats écosystèmes marins, côtiers et estuariens où elle mène ses activités. La société a pris une foule de mesures pour réduire son empreinte environnementale. Elle s'est notamment engagée volontairement à réduire la vitesse de ses navires dans les zones à forte concentration de baleines.

among CSL seafarers and establish a protocol for marine observation and recording.

“The information gathered by maritime carriers such as CSL is essential because it contains a large quantity of valuable new information on whales, often in zones rarely covered by the scientific community,” points out Ms. Nolet.

While onboard **Salarium**, Ms. Nolet educated crew members about the whales they can encounter in the waters of the St. Lawrence and taught them how to collect observation data. Supported by *A Mariner's Guide to Whales in the Northwest Atlantic*, published by the Shipping Federation of Canada and the ROMM, Ms. Nolet equipped seafarers with the knowledge and tools necessary to contribute to our understanding of whale patterns and behaviour.

For crew members,

the experience was rewarding, relevant, and highly educational. “We occasionally see whales off the Gaspé coast near the Magdalen Islands, or in the lower part of the St. Lawrence Gulf in St-George's Bay” explained Captain Joey Ransom.

The data collected by crew members will be transferred to the ROMM and then shared with the St. Lawrence Global Observatory where it will be made public at www.slgo.ca.

As a primary user of the St. Lawrence River and other waterways, CSL said it recognizes its responsibility to protect the delicate marine, coastal and estuarine ecosystems in which it operates. Among the many initiatives it has introduced to reduce its environmental impact, CSL has voluntarily committed to reducing the speed of its vessels in areas containing a large number of whales.

Baffinland: 920 000 tonnes transportées dans la première saison

Selon une source de l'industrie, quelque 920 000 tonnes de minerai de fer ont été transportées en 2015 vers l'Europe depuis Milne Inlet sur la côte nord de l'île de Baffin pendant la première saison d'expéditions commerciales régulières de Baffinland Iron Mines. L'effondrement des prix mondiaux du minerai de fer explique ce total largement inférieur aux prévisions initiales de 3,5 millions de tonnes.

C'est le vraquier de cote glace **Federal Tiber** de Fednav qui a clôturé le 12 octobre la

première saison de navigation estivale par le transport d'une pleine cargaison de minerai de fer provenant des riches gisements de Mary River. C'est aussi lui qui avait commencé la saison le 8 août avec un chargement de 54 000 tonnes. Les armements scandinaves Nordic Bulk Carriers et Golden Ocean étaient les autres partenaires du pool de transport maritime. Le géant de l'acier ArcelorMittal possède une participation de 50 % dans cette grande entreprise minière de l'Arctique.

First Baffinland iron ore shipping season totals 920,000 tonnes

Some 920,000 tonnes of iron ore were transported to Europe in 2015 during the first season of regular commercial shipments by Baffinland Iron Mines from Milne Inlet on the north coast of Baffin Island, an industry source disclosed. This was considerably below initial plans of up to 3.5 million tonnes due to the sharp decline in world iron ore prices.

The Fednav-owned and operated ice-class **Federal**

Tiber, fully-loaded with iron ore from the rich Mary River deposits, closed out the first summer shipping window season on October 12th after launching the season on August 8th with a load of 54,000 tonnes. Scandinavian operators Nordic Bulk Carriers and Golden Ocean made up the other partners in the bulk shipping pool. Steel giant ArcelorMittal has a 50% stake in the vast Arctic mining enterprise.



John Pace, Fednav

Fednav's **Federal Tiber** closed out the first summer shipping season for transporting Mary River ore to Europe.

Le **Federal Tiber** de Fednav a clôturé la première saison estivale d'expédition du minerai de Mary River vers l'Europe.

Face à des cibles de production non atteintes et à des bas prix historiques du minerai de fer (50 \$ US la tonne à un certain moment contre 135 \$ US la tonne en 2013), Baffinland a temporairement réduit les salaires, de 10 % selon certaines sources, au milieu de la saison de transport maritime.

«Baffinland est confrontée au défi d'accroître sa production dans un marché où les prix mondiaux du minerai de fer se maintiennent à des creux historiques», déclarait fin septembre un porte-parole de la compagnie au *Nunatsiaq*

News du Nunavut. «Pour aider à redresser la situation, Baffinland a dû prendre une décision difficile, mais nécessaire, celle de réduire temporairement les salaires d'un même pourcentage dans tout l'effectif.»

Rien ne permet de prévoir le moment où la diminution de salaire prendra fin. Baffinland a cependant évoqué «une série de mesures destinées à rendre l'exploitation plus compétitive» et a réitéré sa volonté de maintenir un plan de réduction des coûts. L'entreprise a aussi annoncé un renforcement de l'équipe de gestion sur place.

Hammered by missed production targets and iron ore prices at historic lows (at US\$50 a tonne at one point versus US\$135 a tonne in 2013), Baffinland temporarily cut wages by reportedly 10 percent in midst of the shipping season.

“Baffinland is experiencing the challenge of ramping up production against a market of global iron ore prices remaining at historic lows,” a company spokesperson told Nunavut's *Nunatsiaq News* in late September. “To

help address this situation, Baffinland has had to take the difficult but necessary decision to temporarily reduce salaries at an equal percentage across the workforce.”

There was no indication of when the wage reduction will be lifted. But Baffinland referred to “a series of measures designed to improve the cost competitiveness of the operation. We continue to execute a cost reduction plan and have announced a strengthening of the site management team.”



PRPA

The Port of Prince Rupert's rapid growth in container cargo is attracting global shipping lines.

La croissance rapide des cargaisons conteneurisées au Port de Prince Rupert constitue un atout aux yeux des armements mondiaux.

MSC et Maersk accroissent le rayonnement transpacifique de Prince Rupert

L'Alliance 2M constituée de Mediterranean Shipping Company et Maersk Line a récemment ajouté à Prince Rupert une escale hebdomadaire de son service transpacifique. Le premier navire à faire escale dans le cadre du service modifié au terminal à conteneurs Fairview dans ce port en plein essor du nord de la Colombie-Britannique a été le **MSC Rania** de 8 400 EVP le 1^{er} octobre. Le **Colombine Maersk** a suivi le 8 octobre.

Pour MSC, l'escale de Prince Rupert fait partie de son New Orient Service. Pour Maersk, elle se greffe à son service TP8. Une escale à Shanghai a été ajoutée à la nouvelle rotation. Prince Rupert est le premier port d'escale nord-américain du

service modifié.

Selon l'Administration portuaire de Prince Rupert, l'ajout au Port de Prince Rupert de ce service de transport de fret conteneurisé ouvre de nouveaux marchés pour le commerce Asie-Amérique du Nord et constitue un attrait supplémentaire pour les expéditeurs, ce qui ne peut que stimuler la croissance et l'expansion de cette porte d'entrée majeure de la côte Ouest.

Aux yeux du PDG Don Krusel, il s'agit d'une autre étape déterminante de la croissance sans précédent qu'a connue le terminal Fairview depuis son inauguration en 2007.

La nouvelle escale de 2M s'ajoute à deux services transpacifiques offerts par les partenaires de l'Alliance

MSC and Maersk expand Prince Rupert's reach in transpacific trade

The 2M Alliance of Mediterranean Shipping Company and Maersk Line recently began a weekly service to Prince Rupert that adds a transpacific call at the fast-growing port in northern British Columbia. First ship to call at Fairview Container Terminal on the amended service was the 8,400-TEU **MSC Rania** on October 1. The **Colombine Maersk** followed on Oct. 8.

For MSC, the Prince Rupert call is part of its New Orient Service. For Maersk, it is part of its TP8 service. A Shanghai call has been added to a revised port rotation. Prince Rupert is the first North American port of call of the amended service.

The addition of this containerized cargo service expands the reach of Asia-North American trade through the Port of Prince Rupert to new markets and shippers, supporting further growth and expansion of the West Coast's leading edge gateway, said the Prince Rupert Port Authority.

Don Krusel, President and CEO, hailed "another milestone in the unprecedented growth we've achieved at Fairview Container Terminal since it began operation in 2007."

The new 2M call joins two existing trans-Pacific services offered by CKYHE Alliance partners COSCO and Hanjin Shipping.

New full port rotation:

CKYHE, COSCO et Hanjin Shipping.

La nouvelle rotation s'établira comme suit: Pelepas, Qingdao, Shanghai, Busan, Prince Rupert, Long Beach, Vostochny, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Chiwan, Hong Kong, Yantian, Singapour, Tanjung Pelepas.

L'an dernier, le trafic conteneurisé à Prince Rupert a bondi de 15 % pour atteindre 618 167 EVP. La forte augmentation enregistrée au

premier semestre semble indiquer que les expéditeurs étasuniens qui profitent des liaisons directes et des temps de transit globaux avantageux offerts par le CN continuent d'utiliser Prince Rupert pour éviter la congestion des ports de la côte Ouest.

La capacité actuelle du terminal est de 850 000 EVP. Une deuxième phase d'expansion devrait porter cette capacité à 1,35 million d'EVP d'ici 2017.

Tanjung Pelepas, Qingdao, Shanghai, Busan, Prince Rupert, Long Beach, Vostochny, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Chiwan, Hong Kong, Yantian, Singapore, Tanjung Pelepas.

Last year, container traffic at the Prince Rupert rose by 15% to 618,167 TEUs. The high-digit volume increase reported in the first half of this year

suggested that shippers in the U.S. served by CN direct connections and overall fast transit times are continuing to use Prince Rupert as an alternative to West Coast congestion.

Current terminal capacity is 850,000 TEUs. Second phase expansion is slated bring capacity to 1.35 million TEUs by 2017.

Les petits porte-conteneurs ont toujours la cote

Selon un rapport publié récemment par Drewry Maritime Research, même si les yeux de l'industrie sont surtout tournés vers les méganavires, les armateurs continuent d'investir des sommes considérables dans les petits porte-conteneurs. La situation dans le commerce transatlantique l'illustre bien.

Ce sont surtout les livraisons et les commandes de la nouvelle race de porte-conteneurs géants de 18 000 EVP et plus qui font les manchettes dans la presse maritime spécialisée. Rien de surprenant à cela, car la quête permanente d'économies d'échelle et les difficultés auxquelles les transporteurs font face pour intégrer ces géants dans des marchés stagnants sont assurément les sujets de préoccupation majeurs de l'industrie.

Si l'on accorde moins d'attention aux petits porte-conteneurs, il serait pourtant faux de croire que ceux-ci ne sont pas demandés, précise le rapport. Il y a actuellement dans le monde environ 5 200 porte-conteneurs qui font la navette entre les ports et la vaste majorité (environ 85 %) a une capacité inférieure à 8 000 EVP. Avec 207 navires, cette catégorie occupe près de la moitié du carnet de

commandes pour le nombre de navires.

Les grands navires retiennent beaucoup l'attention, mais leur application pratique est relativement limitée puisque la demande et les restrictions côté ports relèguent leur utilisation à une poignée de routes. Des 12 routes hauturières que Drewry examine dans son *Container Insight Weekly*, trois à peine sont desservies par le navire moyen de plus de 8 000 EVP: Asie-Europe du Nord, Asie-Méditerranée et Asie-CAACE.

Comme de plus en plus de barrières physiques sont levées (par exemple, l'expansion du canal de Panama), la taille moyenne des navires dans ces couloirs va continuer d'augmenter, plus ou moins vite selon la route, mais c'est un processus graduel.

Dans l'intervalle, les navires de moins de 8 000 EVP vont continuer de circuler sur les routes moins achalandées, intrarégionales et locales qui demeurent inaccessibles à de plus grands navires. À l'heure actuelle, la capacité moyenne des porte-conteneurs en service dans le commerce transatlantique excède à peine 4 000 EVP, selon le rapport.

Smaller containerships still wanted by carriers

While most of industry attention is focussed on mega-ships, owners are still investing substantial sums on the smaller container vessels, according to a recent report by Drewry Maritime Research. A good example is to be found in the Transatlantic trade.

Deliveries and new orders for the new breed of Ultra Large Container Vessels (ULCVs) of 18,000 teu and above garner most of the headlines in the shipping press. This is not surprising as carriers' ongoing quest for scale economies and the difficulties they face introducing such big ships into slowing markets are unquestionably some of the most pressing issues facing the industry.

However, while less attention is paid to smaller containerships, it would be wrong to say they are unwanted, the report notes. There are approximately 5,200 containerships sailing between ports worldwide at the moment and the vast majority (roughly 85%) belong to the sub 8,000 TEU sector. With 207 ships, the sector also accounts

for nearly half of the total orderbook in terms of the number of ships.

Big ships might be the centre of attention but their application is relatively limited as demand and land-side restrictions mean that they are only viable in a handful of trades. Out of the 12 deep-sea trades covered by Drewry's *Container Insight Weekly* only three currently are served by average ships of above 8,000 TEUs – Asia-North Europe, Asia-Med, and Asia-ECSA.

As more of the physical restrictions are lifted (for example, the Panama Canal expansion) the average size of ships on these trades will continue to rise, some faster than others, but it is a gradual process.

In the meantime ships of less than 8,000 TEU will continue to be required on the lower-volume, intra-regional and domestic trades that cannot as of yet accommodate the bigger vessels. Currently in the Transatlantic trade, the average capacity of containerships in service is just over 4,000 TEUs, the report points out.

Rentabilité du transport maritime de vrac solide: pas avant 2017

La morosité du marché du transport maritime de vrac solide continue de désespérer les armateurs et les perspectives ne sont guère reluisantes d'ici 2017, selon un rapport publié récemment par la firme Drewry Shipping Consultant.

Les armateurs ont toujours de la difficulté à faire leurs frais, car la demande reste bien inférieure aux attentes. En conséquence, ils continuent de comprimer la taille de leurs flottes, ce qui devrait diminuer l'offre excédentaire au cours des cinq prochaines années.

Le rapport note que le marché de l'occasion demeure actif, car les armateurs qui ont de bonnes assises financières ont acquis de nombreux navires dans des ventes au

rabais. La flotte mondiale de transporteurs de vrac solide a eu une croissance d'à peine 2 % dans les neuf premiers mois de 2015 pour atteindre un port en lourd de 773 millions de tonnes.

Du côté de la demande, on prévoit que le marché du minerai de fer va connaître une croissance modérée de 3 ou 4 % dans les prochaines années. La Chine a ralenti ses importations de charbon et aucune relance imminente n'est prévue. Selon le rapport, même si l'Inde a un plan plus qu'ambitieux pour devenir autonome en matière de charbon thermique, elle ne peut tout simplement pas diminuer sa dépendance du charbon importé, car la demande continue d'augmenter en flèche.

Dry bulk shipping: no return to profitability before 2017

The gloomy outlook for the global dry bulk shipping market continues to afflict shipowners, and the market is not expected to return to profitability before 2017, according to a recent report released by the Drewry shipping consultancy.

Shipowners continue to struggle to recover their costs as commodity demand falls far short of expectations. As a result, they are continuing to downsize their vessel holdings, which will enable oversupply to reduce over the next five years.

The report notes that the second-hand market remains active as owners with

sound financial backing have acquired many vessels in distress sales. The world dry bulk fleet grew just 2% in the first nine months of 2015, reaching 773 million DWT.

On the demand side, the iron ore trade is forecast to grow at a moderate rate of 3-4 percent over the next few years. Coal imports to China have slowed down and a rebound is not expected soon. Although India does have an over-ambitious plan to become self-reliant in thermal coal, the country cannot simply lessen its dependence on imported coal as demand continues to rise steeply, the report said.

Davie salue le feu vert d'Ottawa au contrat de conversion

Alex Vicefield, président de Chantier Davie Canada, a accueilli avec grande satisfaction la décision du gouvernement fédéral d'accorder à l'important chantier maritime de Lévis un contrat à fournisseur unique de 587 millions de dollars pour la construction d'un navire de ravitaillement destiné à la marine. La décision, qui met fin à plusieurs semaines d'incertitude, porte sur la conversion d'un porte-conteneurs en navire auxiliaire pour la marine, dans le cadre d'un programme national intensif de construction navale.

«Nous sommes heureux que le gouvernement ait re-

connu le rôle prépondérant que joue le plus grand chantier naval du Canada pour les Forces armées canadiennes», a dit M. Vicefield, avant d'ajouter: «Nous entendons réaliser ce projet, mais d'autres projets aussi, avec l'appui du gouvernement du premier ministre Trudeau, dans les années qui viennent et consolider notre position en tant que générateur de retombées au sein de l'industrie canadienne de la construction navale. Nous tenons particulièrement à remercier le gouvernement du Québec, pour son appui indéfectible à Davie et pour l'impulsion qu'il a donnée à notre

Davie salutes Ottawa thumbs-up for supply ship deal

Alex Vicefield, Chairman of Chantier Davie Canada, has strongly welcomed the recent decision by the federal government to grant the large Lévis shipyard a sole-source contract valued at up to \$587 million to build a supply ship for the navy. The decision announced on November 30 followed several weeks of uncertainty and involves the upgrading of a container ship into a naval fleet auxiliary vessel as part of the massive national shipbuilding program.

«We are pleased that the new government has

recognized the importance that Canada's largest shipbuilder plays for the Canadian Armed Forces," said Mr. Vicefield. "We look forward to developing this and other projects with Prime Minister Trudeau's government over the coming years and reinforcing our position as a multiplying force in the domestic shipbuilding industry."

"We would like to especially thank the government of Quebec for their continued support of Davie and their impetus in the shipbuilding industry with Québec's Maritime Strat-



The large shipyard at Lévis on the St. Lawrence River won a sole-source contract valued at \$587 million.

Le grand chantier maritime de Lévis sur le Saint-Laurent a décroché un contrat à fournisseur unique d'une valeur de 587 millions de dollars.

industrie, grâce à sa Stratégie maritime.»

L'ancien gouvernement conservateur avait pris des dispositions pour que Chantier Davie convertisse le porte-conteneurs **Asterix**, à la faveur d'un processus de marché à fournisseur unique plutôt que par un appel d'offres concurrentiel, après avoir été forcé de retirer deux navires de ravitaillement vieux de 45 ans qui doivent être remplacés par des navires commandés au chantier Seaspan de Vancouver et devant être livrés en 2021 et 2022 respectivement. Initialement, le gouvernement Trudeau avait suspendu le processus, au motif qu'il serait fait appel à un seul fournisseur pour le réaliser.

Toutefois, dans leur déclaration du 30 novembre, la

ministre de Travaux publics et Approvisionnements Judy Foote et le ministre de la Défense Harjit Sajjan ont expliqué que les circonstances plaident en faveur du maintien du contrat.

«Ce processus est à un stade avancé, peut-on lire dans la déclaration. Si nous relançons le processus au moyen d'un appel d'offres, nous perdrons un temps précieux avant de fournir à la marine un navire de ravitaillement essentiel et mettrions en péril sa capacité de soutien naval. Le bateau en cause a été acheté par Chantier Davie Canada inc., qui s'emploie déjà à le convertir. Selon les rapports gouvernementaux, plusieurs centaines d'employés ont été embauchés pour le projet.»

egy,” Mr. Vicefield added.

The previous Conservative government had arranged for Davie to retrofit the **Asterix** containership through a sole-source process rather than through competitive bidding after it was forced to retire two 45-year-old replenishment vessels for which replacements are on order at Seaspan's Vancouver Shipyards but not for delivery before 2021 and 2022. The Trudeau government initially put the plan on hold due to the sole-source dimension.

However, the Nov. 30 statement from Public Services and Procurement Minister Judy Foote and Defence Minister Harjit Sajjan subsequently explained that circumstances favoured carry-

ing the deal forward.

“The process is at an advanced stage,” said the statement. “If we restarted this initiative by launching a competition, we would lose precious time in providing the navy with a critical refueling and naval support capability. The ship has been purchased by Chantier Davie Canada Inc. and is in the yard undergoing conversion. According to public reports, several hundred employees have been hired.”

The statement also suggested that the federal cabinet had little choice in light of “the structure of the agreement entered into by the previous government.” In effect, an \$89 million penalty would have been imposed had the deal not been carried out.

Expansion au chantier maritime Verreault

Établi aux Méchins sur le Saint-Laurent, Groupe Maritime Verreault vient de compléter la première phase du plan d'agrandissement de sa cale sèche.

«Nous avons déjà pris deux gros bateaux côte à côte dans notre cale sèche», a déclaré la présidente et chef de la direction, Denise Verreault.

Le chantier maritime a financé la phase 1 des travaux d'expansion de 12 millions de dollars avec la Banque de développement du Canada. Il a sollicité l'aide du gouvernement du Québec pour la deuxième phase.

La cale sèche mesure maintenant 800 pieds de longueur sur 184 pieds de largeur.

Major expansion of Verreault drydock

Located at Les Méchins on the St. Lawrence River, Groupe Maritime Verreault recently completed Phase 1 of the current expansion plan of its drydock.

“We have already taken two big vessels in the drydock at the same time,” said Denise Verreault, President and CEO.

The shipyard financed the Phase 1 \$12 million expansion with the Business Development Bank of Canada. It has approached the Québec government to help finance further expansion under Phase Two.

The drydock now measures 800 feet long by 184 feet in width, the largest



Groupe Maritime Verreault

The enlarged drydock at Les Méchins, Québec can accommodate two large vessels at the same time.

La cale sèche agrandie à Les Méchins (Québec) peut recevoir deux grands navires simultanément.

C'est la plus grande du Canada. Elle a été inaugurée il y a plus de trois décennies.

Dans la phase 2, on va élargir la porte à 178 pieds et augmenter la profondeur de 5 pieds «ce qui va nous faciliter les choses avec les marées», a déclaré M^{me} Verreault, avant d'ajouter que le prolongement de 150 pieds prévu va per-

mettre au chantier maritime d'accueillir des navires encore plus gros.

Le chantier, qui emploie 250 travailleurs, répare des cargos, des navires-citernes, des traversiers, des brise-glace et des paquebots de croisière. On estime que l'effectif atteindra 350 employés à la fin de la phase 2.

drydock surface in Canada. It first began operations more than three decades ago.

Under Phase two, the shipyard will widen its gate to 178 feet and deepen the facility by five feet "which will give us more flexibility in the tides," said Ms. Verreault, adding that planned extra length of 150 feet will enable

the shipyard to accommodate still larger vessels.

Presently employing 250 workers, the shipyard repairs cargo vessels, tankers, ferries, icebreakers and cruise ships. The workforce will swell to an estimated 350 upon completion of Phase Two.

Dons d'Algoma et de Lower Lakes Towing pour la formation maritime au Collège Georgian

Algoma Central Corporation et Lower Lakes Towing ont accepté de contribuer à la construction du nouveau centre de formation et de recherche pour les fonctions d'urgence en mer du Collège Georgian à hauteur de 1,5 million de dollars au total. Grâce à ces deux dons, le Collège possède maintenant les 7,5 millions nécessaires pour construire le centre et les installations adjacentes d'entraî-

nement à la lutte contre les incendies.

Les travaux de construction ont déjà commencé et le centre devrait être achevé en septembre 2016.

Algoma, qui possède et arme la plus grande flotte de navires porteurs de vrac solide et transporteurs de produits raffinés exploités sous pavillon canadien sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent, a annoncé le

Algoma and Lower Lakes Towing fund Georgian College marine facility

Algoma Central Corporation and Lower Lakes Towing have come on board in support of Georgian College's new Marine Emergency Duties Training and Research Centre, contributing a total of \$1.5 million. With these two gift announcements, Georgian has achieved its fundraising goal of \$7.5 million to build the centre and adjacent fire training

facility.

Construction on the centre has started and it is scheduled to be completed by September 2016.

Algoma, which owns and operates the largest Canadian flag fleet of dry-bulk carriers and product tankers operating on the Great Lakes - St. Lawrence Waterway, announced a \$1-million donation on Nov. 6 at the campus in



Project supporters celebrating the donations are, from left to right, Jason Davenport, Warden Kevin Eccles, Brian Davenport, MP Larry Miller, Ton McBride, MaryLynn West-Moynes, Ken Bloch Sorensen, MPP Bill Walker, Captain Scott Bravener, and Brice Naylor.

Réunis pour célébrer les dons reçus pour le projet, de gauche à droite, Jason Davenport, Warden Kevin Eccles, Brian Davenport, le député fédéral Larry Miller, Ton McBride, MaryLynn West-Moynes, Ken Bloch Sorensen, le député provincial Bill Walker, le Capt Scott Bravener et Brice Naylor.

6 novembre un don de 1 million de dollars au campus d'Owen Sound. Le Centre de formation et de recherche pour les fonctions d'urgence en mer sera baptisé en l'honneur de la compagnie qui soutient depuis longtemps les programmes de formation maritime du Collège Georgian.

«La formation aux Fonctions d'urgence en mer est de toute première importance pour notre industrie et nous sommes heureux d'aider à permettre son retour en Ontario d'où elle est absente depuis 2013», a déclaré Ken Bloch Soerensen, président et chef de la direction d'Algoma Central Corporation.

Le centre sera utilisé par les étudiants (élèves officiers) inscrits aux programmes de formation maritime du Collège Georgian, de même que par les marins en exercice. On y offrira des cours élémentaires et avancés concernant la lutte contre l'incendie, les embarcations de survie, les radeaux de sauvetage, les combinaisons d'immersion et les premiers soins. La formation aux Fonctions d'urgence en mer est obligatoire pour tous ceux qui travaillent à bord des navires et elle doit être renouvelée tous les cinq ans.

Le Capt Scott Bravener, président de Lower Lakes

Towing et de Grand River Navigation, connaît bien la formation maritime donnée au Collège Georgian où il a lui-même suivi le programme d'études en technologie maritime et navigation. Au nom de la compagnie qu'il a cofondée avec un autre ancien élève du Collège, M. Bravener a annoncé que Lower Lakes Towing allait faire don de 500 000 \$ pour le centre. «L'ajout de ce centre au campus d'Owen Sound du Collège Georgian permettra aux compagnies maritimes d'avoir accès en Ontario à un guichet unique pour de la formation et des programmes maritimes.»

L'aire commune du centre sera nommée en l'honneur de Lower Lakes Towing. La compagnie est une filiale de Rand Logistics inc. fournisseur majeur de services de transport maritime de vrac dans la région des Grands Lacs.

La présidente-directrice générale du Collège Georgian, MaryLynn West-Moynes, a déclaré que le nouveau centre serait le résultat d'une authentique collaboration. «Nous ne construirions pas ce centre à Owen sans le généreux appui d'Algoma Central Corporation, de Lower Lakes Towing, du comté de Grey et des gouvernements fédéral et provincial.»

Owen Sound. A long-time supporter of Georgian's marine programs, the Marine Emergency Duties Training and Research Centre will be named in the company's honour.

“Marine Emergency Duties training is critical to our industry and we are pleased to help make this training available in Ontario, where it has been absent since 2013,” said Ken Bloch Soerensen, President and CEO, Algoma Central Corporation.

The centre will be used by students (cadets) enrolled in Georgian's marine programs and by working mariners. They will take introductory and advanced courses in firefighting, survival craft, life raft and immersion suit training, as well as first aid. Marine Emergency Duties training is mandatory for everyone who works aboard ships and must be renewed every five years.

Captain Scott Bravener, President of Lower Lakes Towing and Grand River Navigation, is well acquainted with marine training at Georgian College as an alumnus of the Marine

Technology – Navigation program. On behalf of the company that he co-founded with fellow Georgian alumni, Mr. Bravener announced Lower Lakes Towing will contribute \$500,000 towards the development of the centre. “The addition of this centre at Georgian's Owen Sound Campus ensures shipping companies have a one-stop shop for quality marine programs and training in Ontario.”

The common area in the centre will be named in recognition of Lower Lakes Towing. The company is a subsidiary of Rand Logistics, Inc. which is a leading provider of bulk freight shipping services throughout the Great Lakes region.

Georgian President and CEO MaryLynn West-Moynes said the new centre will be the result of a truly collaborative effort. “We wouldn't be building this facility in Owen Sound if it weren't for the generous support of Algoma Central Corporation, Lower Lakes Towing, Grey County and the federal and provincial governments.”

La page de l'AGGIMQ

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

www.aggimq.ca

Les 5 à 7 automnaux

Une première cette année, nous avons organisé, à Québec, Rimouski, Montréal et Trois-Rivières, un 5 à 7 où tous pouvaient venir se rencontrer. Alors que les membres en règle se sont vu offrir une consommation gratuite, cette rencontre a quand même permis aux non-

membres de se joindre au groupe pour s'amuser et se raconter de bonnes histoires. Commentaire unanime, cette activité fut très appréciée et sera reconduite pour les prochaines années. Bravo et merci à tous nos membres qui se sont dévoués pour faire de ces rencontres un succès.



Montréal



Québec



Rimouski



Trois-Rivières

Prochaine assemblée générale et banquet annuel...

Notre prochaine assemblée générale aura lieu à Québec le 20 février 2016 à l'hôtel Alt, 1200, avenue de Germain-des-Prés, Québec, 418 658-1224, à compter de 10 h. Vous voulez vous faire entendre sur le fonctionnement de votre association, avoir de l'information sur votre alma mater et sur les efforts qui sont mis en place pour favoriser et faire avancer notre profession? Vous devez être là ! Et n'oubliez pas notre grand banquet annuel qui débutera vers 18 h avec le cocktail de bienvenue. Trois choix de menu sont offerts ! Bœuf, poisson, ou canard confit. Réservez tôt car le nombre de places est limité à 125. Toutes les informations sont sur notre site www.aggimq.ca. Si vous désirez des informations supplémentaires, envoyez-nous un courriel à info@aggimq.ca.

En rappel, nous célébrerons les personnes qui ont gradué en 1991, 1966 et 1956. Et, comme à l'habitude, nous soulignerons avec joie nos jeunes jubilés qui ont terminé il y a 10 ans. N'oubliez pas de contacter vos consœurs et confrères et de mettre cette rencontre à vos agendas. Encore cette année, si vous le désirez, il est toujours possible de réserver votre table. Les détails sur notre page Internet.

Christian Ouellet, président

Suivez-nous sur Facebook

Soyez avertis des nouvelles entrées sur notre page Internet plus rapidement! Rendez-vous sur www.facebook.com/aggimq et abonnez-vous.

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

17 et 18 FÉVRIER

Cargo Logistics Canada Conference & Expo
Palais des Congrès
Montréal, QC, Canada
www.cargologisticscanada.com

19 FÉVRIER

Banquet annuel des Armateurs du St-Laurent
Château Frontenac
Québec, QC, Canada
anne-marie.desmeules@asl-als.org

23 au 25 FÉVRIER

Rencontre semi-annuelle de la Commission des Grands-Lacs
Westin Washington City Center
Washington, DC, USA
www.glc.org/events

28 FÉVRIER au 2 MARS

16^e TPM Conference
Long Beach, CA, USA
www.joc.com/events

29 FÉVRIER -au 2 MARS

ICHCA International 2016 Conference
'Bigger Ships, Greater Challenges'
World Trade Centre
Barcelona, Spain
www.ichca.com/conference

18 et 19 MAI

Port Security Conference of Canada
Westin Harbour Castle
Toronto, ON, Canada
www.portsecure.ca

23 au 26 MAI

Breakbulk Europe
Antwerp Expo
Antwerp, Belgium
www.breakbulk.com

30 MAI au 1 JUIN

GREEN TECH 2016
Hilton Québec
Québec City, QC, Canada
www.green-marine.org

12 au 14 SEPTEMBRE

58^e AGA et Conférence de l'AACP
Thunder Bay, ON, Canada
www.portofthunderbay.com

26 au 29 SEPTEMBRE

Breakbulk Americas
Houston, TX, USA
www.breakbulk.com

FEBRUARY 17-18

Cargo Logistics Canada Conference & Expo
Palais des Congrès
Montreal, QC, Canada
www.cargologisticscanada.com

FEBRUARY 19

St. Lawrence Shipoperators Annual Banquet
Chateau Frontenac
Quebec City, QC, Canada
anne-marie.desmeules@asl-als.org

FEBRUARY 23-25

Great Lakes Commission & Semi-Annual meeting
Westin Washington City Center
Washington, DC, USA
www.glc.org/events

FEBRUARY 28-MARCH 2

16th TPM Conference
Long Beach, CA, USA
www.joc.com/events

FEBRUARY 29-MARCH 2

ICHCA International 2016 Conference
'Bigger Ships, Greater Challenges'
World Trade Centre
Barcelona, Spain
www.ichca.com/conference

MAY 18-19

Port Security Conference of Canada
Westin Harbour Castle
Toronto, ON, Canada
www.portsecure.ca

MAY 23-26

Breakbulk Europe
Antwerp Expo
Antwerp, Belgium
www.breakbulk.com

MAY 30-JUNE 1

GREEN TECH 2016
Hilton Québec
Québec City, QC, Canada
www.green-marine.org

SEPTEMBER 12-14

58th ACPA Annual Conference and AGM
Thunder Bay, ON, Canada
www.portofthunderbay.com

SEPTEMBER 26-29

Breakbulk Americas
Houston, TX, USA
www.breakbulk.com

If you wish to suggest an event to be inserted in the calendar, please contact lryan@maritimemag.com
Si vous désirez proposer un événement pour insertion dans le calendrier, prière de contacter lryan@maritimemag.com

ANNONCEURS



ADVERTISERS

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES.....	71	ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	Back Cover
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE PORT ALBERNI.....	17	CMC - CHAMBER OF MARINE COMMERCE.....	25
ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	Couverture extérieure arrière	CSL GROUP.....	1
ALLIANCE VERTE.....	9	CSX TRANSPORTATION.....	47
CCM - CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME.....	25	CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS.....	Inside Back Cover
CSEM - CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME..	Couverture intérieure arrière	DNV GL.....	6
CSX TRANSPORTATION.....	47	DILTS PISTON HYDRAULICS.....	56
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT.....	22	ECRC - EASTERN CANADA RESPONSE CORPORATION.....	8
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT.....	Couverture intérieure arrière	EMPIRE STEVEDORING.....	65
DNV GL.....	6	FEDNAV.....	63
DILTS PISTON HYDRAULICS.....	56	GREEN MARINE.....	9
EMPIRE STEVEDORING.....	65	GROUPE DESGAGNÉS.....	Inside Front Cover
FEDNAV.....	63	GROUPE ROBERT.....	61
GROUPE CSL.....	1	IMO - INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION.....	26
GROUPE DESGAGNÉS.....	Couverture intérieure avant	IMQ - INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC.....	79
GROUPE ROBERT.....	61	LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY.....	71
IMQ - INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC.....	79	LLOYD'S REGISTER CANADA.....	29
LLOYD'S REGISTER CANADA.....	29	LOGISTEC.....	68
LOGISTEC.....	68	LOWER LAKES TOWING & GRAND RIVER NAVIGATION.....	67
LOWER LAKES TOWING & GRAND RIVER NAVIGATION.....	67	MSRC - MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE.....	Inside Back Cover
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION.....	57	MCASPALT MARINE TRANSPORTATION.....	57
MCKEIL MARINE.....	10-11	MCKEIL MARINE.....	10-11
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE.....	8	NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE.....	8
NEAS CARGO SERVICE CENTRE.....	4	NEAS CARGO SERVICE CENTRE.....	4
OMI - ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE.....	26	OCEAN.....	53
OCEAN.....	53	PORT ALBERNI PORT AUTHORITY.....	17
PORT D'ANVERS.....	18	PORT OF ANTWERP.....	18
PORT DE HAMILTON.....	33	PORT OF HAMILTON.....	33
PORT DE MONTRÉAL.....	41	PORT OF MONTREAL.....	41
PORT DE SEPT-ÎLES.....	55	PORT OF OSHAWA.....	39
PORT DE TORONTO.....	37	PORT OF PRINCE RUPERT.....	14
PORT DE TROIS-RIVIÈRES.....	45	PORT OF SEPT-ÎLES.....	55
PORT OF OSHAWA.....	39	PORT OF THUNDER BAY.....	35
PORT OF PRINCE RUPERT.....	14	PORT OF TORONTO.....	37
PORT OF THUNDER BAY.....	35	PORT OF TROIS-RIVIÈRES.....	45
SIMEC - SOCIÉTÉ D'INTERVENTION MARITIME EST DU CANADA.....	8	SODES - ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL.....	49
SODES - SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT.....	49	SHIPPHOTOS.COM.....	9
SHIPPHOTOS.COM.....	9	SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	8
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	8	SPLIETHOFF.....	51
SPLIETHOFF.....	51	TERMONT MONTREAL.....	69
TERMONT MONTREAL.....	69	THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION.....	22
URGENCE MARINE.....	59	URGENCE MARINE.....	59
VALPORT/PORT DE VALLEYFIELD.....	43	VALPORT/PORT OF VALLEYFIELD.....	43

World-class • De classe mondiale



2005-2015
10 ans/years

Division of/de



For over 150 years,
guardians of a great
continental waterway

*Depuis plus de 150 ans,
gardiens d'une grande voie
de navigation continentale*

CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS

"One of the most amazing, reliable and comprehensive marine tests in connection with numerous projects to do with the LNG marine industry I have ever been professionally involved in my 20 years of experience".

« L'une des études de manœuvres les plus extraordinaires, les plus fiables et les plus complètes en ce qui concerne les nombreux projets de GNL en milieu marin dans lesquelles j'ai été professionnellement impliqué au cours de mes 20 ans de carrière. »

Ignacio Sanchidrian Vidal, MsC C.Eng. EMBA
General Manager, Maritime Infrastructures Division, PROES
Spain/Espagne

MADE IN CANADA.....

+1 418.692.0444 • www.cpsl.ca

+1 418.692.0183 • 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!**

