

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

SHORTSEA

CHALLENGES AND SUCCESSES

TMCD

OBSTACLES ET RÉUSSITES

KEY TARGET
FOR SHIPPERS

MIDWEST

CIBLE STRATÉGIQUE
POUR LES EXPÉDITEURS

PROJECT CARGO

FOCUS ON DIVERSIFICATION

CARGAISONS SPÉCIALES

PRIORITÉ À LA DIVERSIFICATION



8,95 \$





DESGAGNÉS

CHARTING A COURSE ON THE SEAS OF THE WORLD



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

WWW.DESGAGNES.COM



**Groupe
Desgagnés Inc.**



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

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



smm-hamburg.com

the leading international
maritime trade fair

53° 33' 47" N, 9° 58' 33" E
hamburg

setting a course

6 - 9 sept 2016
hamburg

visit
smm-hamburg.com/trailer
to watch
the SMM trailer

5 sept	maritime future summit
6 sept	global maritime environmental congress
7 sept	international conference on maritime security and defence
8 sept	offshore dialogue
9 sept	maritime career market



Hamburg Messe



facebook.com/SMMfair



linkedin.com/company/smmfair



twitter.com/SMMfair
#SMMfair



youtube.com/SMMfair

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

M 80 SUMMARY SOMMAIRE

CHRONIQUES / COLUMNS

- 5** PREMIÈRE BORDÉE / FIRST WATCH
Leo Ryan
- 11** ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE / ATLANTIC HORIZONS
Tom Peters
- 14** ÉCHOS DU PACIFIQUE / PACIFIC HORIZONS
Leo Quigley
- 17** ÉCHOS D'EUROPE / EUROPE HORIZONS
Bruce Barnard
- 22** ALLIANCE VERTE
GREEN MARINE
David Bolduc
-
- 24** COMITÉ SECTORIEL DE MAIN-D'ŒUVRE
DE L'INDUSTRIE MARITIME
HUMAN RESOURCES SECTORIAL COMMITTEE
OF THE MARITIME INDUSTRY
Claude Mailloux
-

Et aussi / And more...

- 68** LA PAGE DE L'AGGIMQ
- 69** JOURNAL
- 79** CALENDAR OF EVENTS
CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS
- 80** ANNONCEURS / ADVERTISERS

26 M DOSSIER

SHORTSEA / TMCD

Shortsea shipping growth challenged by global conditions and regulatory issues

Le TMCD est freiné par la conjoncture mondiale et les obstacles réglementaires

Julie Gedeon



44 MIDWEST

A strategic market for shippers and transportation providers

Un marché stratégique pour les expéditeurs et les transporteurs

Leo Ryan

58 PROJECT CARGO LIVRAISONS SPÉCIALES

Diversification offsetting slumping oil-related heavy lift cargoes

La diversification pallie la diminution du transport de charges lourdes

Kathlyn Horibe • Leo Ryan



COUVERTURE / COVER

*This cover photo symbolizes the important role played by shortsea shipping on the Great Lakes/St. Lawrence waterway. It shows McKeil Marine's **Huron Spirit** barge and **Leonard M** tug transporting stones from Marblehead, Ohio to Kingsville, Ontario as part of a regular run.*

Please take note: we are pleased to announce that our summer issue will include a special feature on McKeil Marine's 60th anniversary.

*Cette photo symbolise le rôle important du transport maritime à courte distance sur la voie maritime Saint-Laurent-Grands Lacs. On y voit la barge **Huron Spirit** tirée par le remorqueur **Leonard M** de McKeil Marine transportant de la pierre de Marblehead (Ohio) à Kingsville (Ont.) dans le cadre d'un service régulier.*

À noter: nous sommes heureux d'annoncer que notre numéro estival contiendra un dossier spécial sur le 60^e anniversaire de McKeil Marine.

Photo: McKeil Marine



INVESTED IN CANADA

MSC is a world leader in global container shipping and a company that prides itself on offering global service with local knowledge. We are committed to growing our business alongside our customers', which is why we have invested in Termont Terminal and added an additional Mediterranean service out of the Port of Montreal, as well as launched two Transpacific services, all in 2015. We will continue to expand our services through additional vessel capacity, aligning our growth with that of Canadian trade, and allowing our partners in business to plan their growth for the future.

To find out more, please contact your local MSC office.

msccanada@msccanada.ca or **+1 800 634 3711** **msc.com**



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

MSC se montre optimiste au salon Cargo Logistics Canada

L'expo-conférence Cargo Logistics Canada a réuni plus de 2 000 intervenants de la chaîne d'approvisionnement les 17 et 18 février au Palais des congrès de Montréal.

L'agenda chargé des panels d'experts couvrait une multitude de sujets, du commerce avec l'Europe au futur règlement international sur la pesée des conteneurs en passant par les exigences du transport frigorifique et la réduction des coûts dans la chaîne d'approvisionnement. Le salon, qui rassemblait des acteurs bien établis du monde des transports, de la marine et de la logistique, a fourni aux régions de Cornwall et de Vaudreuil-Soulanges l'occasion de faire connaître leurs atouts en tant que futurs pôles logistiques et plaques tournantes de la chaîne d'approvisionnement du Canada central.

MSC outlines bullish outlook at Cargo Logistics Canada trade show

The Cargo Logistics Canada Expo & Conference held at Montreal's Palais des Congrès on Feb. 17-18 attracted reportedly more than 2,000 supply chain stakeholders.

The heavy business panel agenda covered a wide range of subjects from trade with Europe to upcoming new international container weighing regulations, refrigerated transport challenges, and supply chain cost reduction. On the trade show front, there was the expected presence of well-established transportation, marine industry and logistics players, but it was also an occasion for the Cornwall and Vaudreuil-Soulanges areas to promote their advantages as future logistics and supply chain hubs in Central Canada.



More than 2,000 supply chain stakeholders attended Cargo Logistics Canada.

Plus de 2 000 intervenants de la chaîne d'approvisionnement ont assisté au salon Cargo Logistics Canada.

Le discours liminaire concernant l'expansion des opérations de Mediterranean Shipping Company, second armement conteneurisé au monde, sur les côtes est et ouest du Canada, a particulièrement retenu l'attention. Najim Shaikh, vice-président, Importations commerciales chez MSC, a prédit que le flux de fret conteneurisé dans les ports canadiens passerait de 900 000 à 6,7 millions d'EVP d'ici 2020.

«Si vous nous demandez ce que nous prévoyons pour le Canada, nous vous répondrons de la croissance», a indiqué M. Shaikh. Évoquant l'approche commerciale générale du transporteur ces dernières années, il a ajouté: «Nous amenons le navire aux cargaisons et non les cargaisons au navire.»

Selon M. Shaikh, les gros investissements faits récemment ou prévus dans les ports de Montréal, Vancouver, Halifax, Saint John et Prince Rupert pour améliorer la capacité sont d'un intérêt capital pour les propriétaires de cargaisons.

Autre élément positif: la stabilité apportée par la signature de conventions collectives valides jusqu'en 2018 pour Montréal, Vancouver et Prince Rupert, jusqu'en 2017 pour Halifax et jusqu'en 2022 pour Saint John.

En tout, MSC dessert 315 ports de toutes les régions du monde avec une flotte de 480 navires. Les dernières années ont de plus vu une croissance marquée du secteur des croisières.

MSC offre huit escales par semaine dans quatre ports canadiens (Montréal, Saint John, Prince Rupert et Vancouver). La compagnie exploite quatre services indépendants et elle est aussi partenaire dans trois services combinés.

M. Shaikh a noté que tout comme aux États-Unis, on assiste à un certain déplacement (des cargaisons de fret) de l'ouest vers l'est du Canada.

Selon lui, les importations commerciales de Vancouver destinées à l'est du Canada augmentent moins rapidement que les importations totales. «Et il est certain que le Port de Montréal profite d'une croissance spectaculaire des importations d'Asie.»

En 2015, l'Asie a alimenté 17 % du commerce conteneurisé à Montréal alors que cette proportion était marginale il y a 10 ans.

Commentant l'évolution du commerce à laquelle on assiste sur la côte ouest du Canada, M. Shaikh a fait observer: «Vancouver continue d'accroître sa capacité, mais

For many participants, commanding special attention was a keynote presentation on the expanding operations on Canada's east and west coasts of Mediterranean Shipping Company, the world's second largest container carrier. Najim Shaikh, Vice-President Commercial Import at MSC, predicted that between now and 2020 container cargo through Canadian ports will rise by 900,000 TEUs to 6.7 million TEUs.

“If you ask the question of what we see in Canada, the answer is we see growth,” he said. Alluding to the carrier's overall commercial approach in recent years,

he added: “We bring ships to cargo, not cargo to ships.”

In his comments, Mr. Shaikh stressed that the ports of Montreal, Vancouver, Halifax, Saint John and Prince Rupert were benefiting from substantial recent or planned infrastructure capacity investments of vital interest to cargo owners.

Another positive factor: waterfront stability through labour agreements extending to 2018 in the cases of Montreal, Vancouver and Prince Rupert, to 2017 in Halifax, and until 2022 in Saint John.

All told, MSC serves 315 ports of call worldwide with

a fleet of 480 vessels. The past few years have, moreover, been marked by a significant growth in its cruise business.

MSC offers eight port calls per week in four Canadian gateways (Montreal, Saint John, Prince Rupert and Vancouver). Four independent services are operated by MSC which is also a partner in three joint services.

Mr. Shaikh noted that as in the United States “something of a shift (in cargo shipments) is taking place from west to east in Canada.”

He said that Vancouver's trade imports destined for eastern Canada have not been growing as rapidly as total imports. “And certainly the Port of Montreal has seen a big surge in imports from Asia.”

In 2015, Asia accounted for 17% of Montreal box trade versus a marginal volume a decade earlier.

Commenting on a trade shift that has been developing on Canada's west coast, Mr. Shaikh observed:



Leo Ryan

MSC's Najim Shaikh sees growth in container cargo in Canada.

Selon Najim Shaikh de MSC, les cargaisons conteneurisées vont augmenter au Canada.

REGISTER NOW!



▶ Navigate the superior nature of the Port of Thunder Bay, the legendary Seaway and new technological advancements that have set the industry into a spiral of evolution.

▶ Located at the head of the Great Lakes St. Lawrence Seaway, the Port of Thunder Bay is a superior gateway and lifeline to Eastern markets for Western Canada.

- ▶ #1 export port on the Seaway
- ▶ 900 direct jobs
- ▶ Only Canadian port on the largest lake on the continent
- ▶ North America's largest grain storage capacity

ACPA 2016

Sea the Superior Way.

September 6-9, 2016

Thunder Bay, ON



ASSOCIATION OF CANADIAN PORT AUTHORITIES
ASSOCIATION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES

To register or for more information:
www.acpa2016.ca



d'avantage pour le marché local. À Prince Rupert par ailleurs, l'expédition du fret se fait vers des destinations qui se sont créées en Alberta depuis cinq ans.»

Un autre des conférenciers, Bob Ballantyne, président de l'Association canadienne de gestion du fret, a fait le point sur les nouveaux règlements internationaux touchant la pesée obligatoire des conteneurs qui devraient entrer en vigueur le 1^{er} juillet 2016 sous l'égide de l'Organisation maritime internationale. Les nouvelles directives de vérification du poids édictées pour réduire le nombre d'accidents maritimes sont incluses dans des modifications à la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) de l'ONU dont le Canada est signataire.

M. Ballantyne a observé que les armements conteneurisés ont promptement pris des mesures pour se conformer aux nouveaux règlements tandis que la Chine tarde à s'y préparer.

Voies navigables et Arctique

Une table ronde sur les voies navigables nord-américaines, notamment le Mississippi et la Voie maritime du Saint-Laurent, a traité de l'augmentation de la congestion, des coûts et des émissions, la-

quelle rend plus attrayants le transport maritime à courte distance et les routes maritimes intérieures.

Bruce Hodgson, directeur du Développement des marchés à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, a souligné les investissements massifs faits dans le renouvellement des flottes canadiennes des Grands Lacs et les centaines de millions de dollars dépensés pour les infrastructures de cette voie de navigation binationale.

Les nouvelles technologies sont aussi source de progrès et M. Hodgson a indiqué que le système d'amarrage mains libres dont la mise en place est maintenant bien avancée rend plus concurrentiel en réduisant le personnel requis pour assurer la traversée des écluses tout en améliorant la productivité et la sécurité des manœuvres.

Il a été également question des corridors et des portes de l'Arctique. Ce très vaste sujet, qui englobe aussi bien l'impact des changements climatiques que le Conseil de l'Arctique qui regroupe huit États membres et les actualités récentes concernant le Passage du Nord-Ouest au

«We see Vancouver continuing to build capacity but more for the Vancouver local market. We see Prince Rupert from a Canadian perspective moving cargo into locations set up over the last five years in Alberta.»

Among other speakers, Bob Ballantyne, President of the Freight Association of Canada, gave a detailed update on new international mandatory container weighing regulations scheduled to come into force on July 1, 2016 under the aegis of the International Maritime Organization. The new guidelines as a result of marine accidents for verification of gross mass requirements are contained in the revised UN Safety of Life at Sea (SOLAS) convention. Canada is a signatory of this convention.

Among latest developments, Mr. Ballantyne observed that container lines have been taking early compliance action whereas China has been slow in tackling container weight preparations.



Leo Ryan

Arctic expert Higginbotham sees little evidence of federal long-term policy.

Selon le spécialiste de l'Arctique John Higginbotham, Ottawa ne semble pas avoir de politique à long terme.

Waterways and Arctic horizons

A panel on North America's waterways, focused on the Mississippi and St. Lawrence Seaway, ex-

plored how rising congestion, costs and emissions are creating opportunities in shortsea shipping and inland waterway routes.

Bruce Hodgson, Director of Market Development at the St. Lawrence Seaway Management Corporation, underlined the promise of substantial fleet renewal taking place in the Canadian Great Lakes fleets in particular as well as the hundreds of millions of dollars being invested in infrastructure in the bi-national waterway.

Within the context of leveraging technology, Mr. Hodgson said that the hands-free-mooring system now well advanced is reducing competitive barriers by lowering crewing requirements for lock transits while enhancing crew safety and productivity.

The future of Arctic corridors and gateways? This vast topic, covering the impact of climate change, the eight-member Arctic Council, and the latest developments in Canada's Northwest Passage

CHAMBER OF
MARINE COMMERCE



CHAMBRE DE
COMMERCE MARITIME

www.MarineDelivers.com

Awareness Education Advocacy

Delivering for the Great Lakes-Seaway since 1959



Canada de même que le Passage du Nord-Est contrôlé par la Russie, a été traité par John Higginbotham, ex-diplomate canadien et Senior Distinguished Fellow de l'Université Carleton qui dirige le programme de l'Arctique au Centre of International Governance Innovation.

«Les changements climatiques et le réchauffement planétaire frappent plus durement l'Arctique que toute autre région du monde», a déclaré M. Higginbotham.

Celui-ci a principalement fait valoir que les autorités fédérales à Ottawa n'avaient pas encore accouché d'une politique globale à long terme pour l'Arctique tandis que le Passage du Nord-Ouest profitait d'une conjoncture plus favorable grâce à un «nouveau plan directeur de Poutine» en place depuis quelques années. À ce jour, a-t-il poursuivi, le nouveau gouvernement libéral n'est pas allé plus loin à cet égard que le précédent gouvernement conservateur. Et de façon générale, la chute abrupte des prix mondiaux du minerai de fer et des autres matières premières compromet énormément la rentabilité des opérations minières dans la région. **M**

and the Russian-dominated Northeast Passage, was reviewed by John Higginbotham, a former Canadian diplomat who is Senior Distinguished Fellow at Carleton University and head of the Arctic program at the Centre of International Governance Innovation.

“Climate change and global warming are affecting the Arctic three times faster than anywhere else on earth,” said Mr. Higginbotham.

One of his key observations was that a comprehensive long-term Arctic policy blueprint has yet to emerge from the federal authorities in Ottawa whereas in the Northeast Passage “a new Putin master plan” has been gathering momentum in the past few years. Thus far, he said, the new Liberal government has not gone beyond initiatives of the previous Conservative government. And generally speaking, the sharp decline in world iron ore and other commodity prices was putting great pressure on the profitability of mining operations in the region. **M**

Une variété de cours uniques



Cours offerts au CFMU

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

INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC

CFMU

CENTRE DE FORMATION AUX MESURES D'URGENCE



Institut maritime
du Québec

Cégep de Rimouski

www.imq-qc.ca



Tom Peters

Le Canada atlantique attire de plus en plus de croisiéristes

En 2015, le marché mondial des croisières représentait une valeur estimée à presque 40 milliards de dollars, environ 7 % de plus que l'année précédente, avec quelque 23 millions de croisiéristes. Malgré la morosité de l'économie mondiale, les croisières demeurent l'un des secteurs les plus dynamiques de l'industrie touristique et le Canada atlantique y tire très bien son épingle du jeu.

Selon le directeur exécutif de Cruise Atlantic Canada, Brian Webb, on prévoit que ce secteur connaîtra cette année une croissance d'environ 9 % dans le Canada atlantique. Plus de 600 000 passagers y sont attendus à la faveur de 400 escales.

Les premiers paquebots de croisière arrivent dans les ports de l'Atlantique à la fin d'avril et la saison se termine fin octobre. Les mois de septembre et d'octobre sont les mois les plus occupés.

La majorité des navires proviennent des États-Unis et une poignée arrive d'Europe. Ils visitent de nombreux ports, de Halifax jusqu'au fjord Nachvak dans le nord du Labrador. Les petits ports du Canada atlantique, comme ceux qui jalonnent le littoral sinueux de Terre-Neuve-et-Labrador, sont des destinations parfaites pour les petits paquebots de croisière qui sont de plus en plus nombreux.

Ces derniers sont souvent utilisés pour des croisières d'aventure ou d'expédition. Certaines personnes, habituellement des croisiéristes chevronnés, «recherchent une expérience différente et les petits navires permettent bien sûr d'atteindre des endroits interdits aux grands paquebots», déclare M. Webb. Pour nombre d'amateurs de ces croisières d'aventure qui sont souvent des habitués des grands paquebots, l'observation des ours polaires dans le Grand Nord ou l'immersion dans la culture française à Saint-Pierre-et-Miquelon permet de découvrir quelque chose de différent. Et ils sont ordinairement prêts à payer beaucoup plus pour ce faire.

Le secteur des croisières est devenu un volet très lucratif de l'industrie touristique des quatre provinces atlantiques. Selon Cruise Atlantic Canada, qui collabore avec plusieurs grands et petits ports pour faire la promotion et le marketing de la région, les dépenses directes des passagers, des équipages et des compagnies de navigation ont atteint 73,8 millions de dollars en 2015. Ce chiffre ne représente toutefois que les dépenses directes et celles-ci

Atlantic Canada carving out a growing niche in global cruise market

In 2015 the world-wide cruise market had an estimated worth of slightly less than \$40 billion, up about 7% over the previous year and an estimated 23 million people took a cruise. Despite a lackluster global economy, cruising continues to be one of the hottest sectors of the tourism industry, and Atlantic Canada is taking full advantage of that fact.

Brian Webb, Executive Director of Cruise Atlantic Canada, said projections for this year say the industry in Atlantic Canada will grow by 9%. Over 400 vessel calls and more than 600,000 passengers are expected to visit the region.

The cruise ships start arriving at Atlantic ports in late April and continue through to late October. September and October are the busiest cruise months.

The majority of the ships are out of the U.S. with some vessels coming from Europe. They visit ports from Halifax to Nachvak Fjord in northern Labrador. Atlantic Canada's smaller ports, like those found around the extensive coastline of Newfoundland and Labrador, are ideal for the growing number of smaller cruise vessels.

Many of these smaller vessels are deployed for adventure or expedition cruising. These are people, usually experienced cruisers, "looking for a more unique experience and, of course, smaller ships can get into small unique destinations," said Mr. Webb. Many of the folks on these adventure-type cruises have done the big ship thing on several occasions, so checking out polar bears in the North or soaking up the French culture in St. Pierre-et-Miquelon offer a different discovery and usually they pay a lot more money to do it.

The cruise industry has become a very lucrative part of the tourism sector for the four Atlantic Provinces. According to Cruise Atlantic Canada, which partners with a number of the region's large and small ports to promote and market the region, the direct spending from passengers, ships' crews and the shipping lines amounted to \$73.8 million in 2015. But the \$73.8 million is really only seed money that has a multiplication or spin-off factor that translates into many more millions.

In Halifax, for example, which is scheduled to host 135 vessel calls this year, the largest number in the Atlantic region, a recent study said the overall economic



Steve Farmer/Port de Halifax

Cruiseship activity one of the hottest tourism sectors in Atlantic Canada.

Les croisières sont un des secteurs touristiques les plus dynamiques du Canada atlantique.

gènèrent des retombées supplémentaires de plusieurs millions.

À Halifax par exemple, où l'on attend cette année un sommet pour la région atlantique de 135 paquebots, une étude récente indique que les retombées économiques globales annuelles du secteur des croisières dépassent les 104 millions de dollars. Pour Saint John, ces retombées sont évaluées à 25 millions, pour Sydney, à 30 millions, pour Charlottetown, à 9,1 millions et pour le port de Corner Brook, bien plus petit, à presque 1,5 million de dollars. Ces retombées consistent en des visites à terre, des ventes au détail, des achats d'aliments et boissons, etc.

Les petits ports de la Cruise Association of Newfoundland and Labrador, qui offrent ces expériences uniques, se partagent des retombées économiques de plus de 10 millions de dollars.

Des navires toujours plus gros nous visitent

La région attire toutes les grandes compagnies de navigation nord-américaines et avec elles, certains des plus grands paquebots de croisière qui naviguent actuellement. Halifax se prépare à dépasser cet été son record de capacité en passagers pour un seul navire. Le **Norwegian**

impact from the cruise industry exceeds \$104 million annually. Saint John reports an estimated economic impact of \$25 million, Sydney \$30 million, Charlottetown \$9.1 million and Corner Brook, a much smaller centre, nearly \$1.5 million. The spin-offs are seen in the land tours, retail sales, food and beverage, etc.

The several small ports that make up the Cruise Association of Newfoundland and Labrador which offer those unique experiences, share in over \$10 million in economic impact.

Ever larger vessels coming to region

The region attracts all the major North American lines and with that, some of the largest cruise ships afloat. This summer Halifax is set to establish a record for single vessel passenger capacity. The **Norwegian Breakaway**, with a capacity of 4,500 passengers plus crew, is slated to call on June 29. This will constitute the highest number of cruise guests on a single vessel until the arrival of the **Anthem of the Seas**, Sept. 1, which has passenger capacity of 4,905 passengers plus crew.

Breakaway, d'une capacité de 4 500 passagers plus l'équipage, est censé y faire escale le 29 juin. Il s'agira du nombre record de croisiéristes sur un seul navire dans ce port jusqu'à l'arrivée le 1^{er} septembre de l'**Anthem of the Seas**, qui a une capacité de 4 905 passagers plus l'équipage.

Qu'est-ce donc qui attirent ces géants des mers et leurs passagers? Il y a, bien sûr, la diversité des paysages du Canada atlantique. En outre, selon M. Webb, les panoramas pittoresques, la culture et l'histoire de la région attirent les croisiéristes chez nous et nous permettent de supplanter des concurrents directs comme l'Europe en été et en automne.

En été, toutes les destinations du monde sont possibles, déclare M. Webb, «mais notre principal concurrent c'est l'Europe».

De façon générale selon lui, la région de l'Atlantique est très attrayante pour les croisiéristes.

«Nous faisons le maximum pour attirer les compagnies organisatrices de croisières et nous assurer que celles-ci puissent vendre le maximum d'excursions quand leurs navires viennent chez nous. Plus d'excursions signifie plus de visiteurs qui viennent dépenser leur argent dans nos communautés», déclare-t-il. **M**

So what's the attraction for these ocean going behemoths and their guests? Definitely there is diversity in Atlantic Canada's landscape and Mr. Webb says that "in general, it is the scenic beauty of region, the culture and history" that lure people here and possibly away from other places such as Europe, which in the summer and fall, is a direct competitor.

In the summer, every destination in the world is available, said Mr. Webb "but our main competition is Europe."

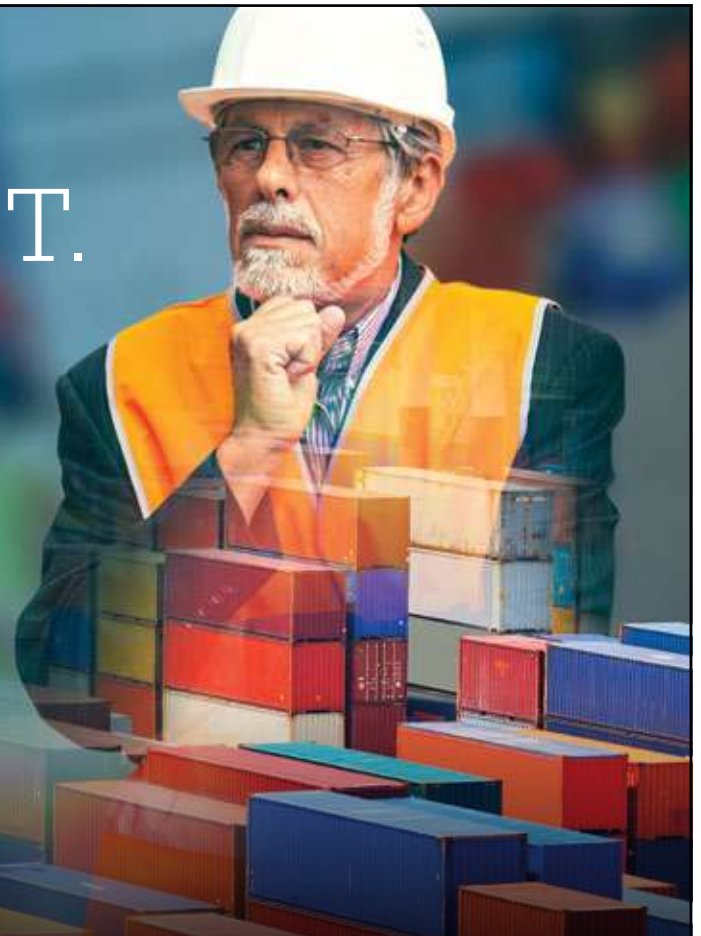
So as a whole, the Atlantic region is very strong with the cruise lines, said Mr. Webb.

"There are not a lot of issues to overcome with the lines and we are making sure lines are able to sell as many tours as possible while they are here. More tours means more people in the communities," he said. And more people means more money. **M**

Small change. BIG IMPACT.

Making the **Port of Halifax** part of your supply chain can have a huge impact on your bottom line. See how at **shiphalifax.com**.

Port of
Halifax





Leo Quigley

Stewart World Port: un nouveau port prometteur sur la côte Ouest

Un nouveau port vient d'être inauguré sur la côte ouest du Canada, à 183 km au nord de Prince Rupert.

Tout comme le Port de Prince Rupert, le Stewart World Port a l'avantage d'être plus près de l'Asie que les autres ports nord-américains de la côte Ouest et de permettre de retrancher une heure et demie ou deux heures de navigation. De surcroît, le canal Portland de 114 km, qui forme une partie de la frontière entre la Colombie-Britannique et l'Alaska, offre aux navires une profondeur minimale de 300 pieds sur une largeur jamais inférieure à 1,5 km.

Le Port, que possède et exploite Ted Pickell de Fort St. John, se trouve à la tête du canal Portland (un fjord naturel) et il a maintenant un nouveau quai où les navires Panamax peuvent accoster pour y décharger des marchandises diverses et des cargaisons exceptionnelles comme ce fut le cas récemment avec du matériel éolien. Le Port a ouvert officiellement ses portes en septembre.

Au moment de rédiger ces lignes, la direction du Port négociait avec plusieurs compagnies désireuses d'y construire des installations de chargement de vrac.

Brad Moffat, agent de développement principal, a déclaré au *Maritime Magazine* que les trois mines locales intéressées hésitaient à s'engager à long terme à cause du repli de la demande mondiale. Par contre, l'industrie forestière, entre autres, souhaiterait se servir du Port pour l'expédition de marchandises diverses.

Selon M. Moffat, on veut faire du Port une porte polyvalente. «Nous sommes très intéressés par l'expédition de concentrés miniers. Tous les types de marchandises diverses sont bienvenus et nos portes sont ouvertes à différentes industries: pétrole et gaz, mines, produits forestiers de tous genres et cargaisons spéciales à destination de la C.-B. et du Yukon.»

Le Port est déjà relié au réseau routier et à un aéroport, mais M. Moffat a indiqué que les dirigeants voulaient obtenir une desserte ferroviaire. «Il est question que l'une des mines voisines expédie son produit par le Port, mais il ne s'agit encore que de conjectures», a-t-il déclaré.

M. Moffat a indiqué que le Port disposait d'une grosse grue pour la manutention de marchandises diverses, mais qu'on escomptait que les colis lourds et volumineux seraient déchargés par des navires autodéchargeurs.

Stewart World Port: a new West Coast port loaded with opportunity

A new port recently opened on Canada's West Coast, Allocated 183 km north of Prince Rupert.

As with the Port of Prince Rupert, Stewart World Port has the advantage of being located closer to Asia than other West Coast North American ports, representing a savings in steaming time of 1½ - 2 hours. And, the 114 km Portland Canal, that forms part of the border between British Columbia and Alaska, offers ships deep water to a depth of 300 feet at the shallowest point and a width of 1.5 kilometres at the narrowest point.

The port, owned and operated by Ted Pickell of Fort St. John and located at the head of the Portland Canal (which is a natural inlet, not man made) now has a new dock capable of handling Panamax ships and offloading breakbulk and/or oversized shipments such as recent shipments of wind turbine equipment. It formally opened for business last September.

At the time of writing, management at the port was negotiating with several companies interested in locating a bulk loading facility at the port.

Brad Moffat chief development officer for the port told *Maritime Magazine* that with the downturn in global demand the three local mines they have been in contact with are hesitant to make any long term commitments. Other industries, such as logging, have expressed definite interest in shipping breakbulk through the port.

Mr. Moffat said plans are to have the port become a multi-purpose gateway. "We are very interested in the mine concentrate industry. We are also open for all kinds of breakbulk cargo and see ourselves open to a number of industries: oil and gas, mining, all types of forestry products and any type of project cargo destined for B.C. and the Yukon."

While the port has access to a highway and airport, Mr. Moffat said management would like to see rail access constructed someday. "There is talk of one of the closest mines belting their product to the port. But, that remains to be seen," he said.

He said the port has a large crane on site to handle breakbulk but expects large, heavy cargo will be unloaded by self-unloading ships.



THE PORT OF PRINCE RUPERT

Growing fast. Going strong.

Prince Rupert is connecting Canada's industries and communities to fast-growing Asian economies. As a North American leader in security, marine safety and environmental sustainability, we're proud to uphold the highest standards while moving the world's goods and resources through British Columbia's northern trade corridor.



LINKING A WORLD OF OPPORTUNITY

@rupertport | www.rupertport.com



With a large crane on site, Stewart World Port can handle breakbulk and heavy lift cargo.

Grâce à sa grosse grue, le Stewart World Port peut manutentionner des marchandises diverses et des charges lourdes.

Un gazoduc pour l'exportation du GNL, ce serait un atout formidable, et le Port est sur le trajet des trois pipelines projetés pour la C.-B.

«Nous avons un quai de 230 mètres avec un tréteau d'accès de 70 mètres qui fournissent une excellente profondeur d'au moins 18 m à marée basse. Les navires Panamax peuvent déjà y accoster», a-t-il souligné. Le quai est aussi conçu en prévision d'une troisième phase qui verra la construction de hangars à concentrés, ainsi que la mise en place de convoyeurs de déchargement et de chargeurs de navire.

Située dans le «Triangle d'or», peut-être la région minière la plus riche d'Amérique du Nord, la ville était autrefois connue sous le nom de «Porte du Klondike». Toutefois, comme c'est souvent le cas pour les villes minières, la population y a fondu et est passée d'environ 10 000 habitants au début du XIX^e siècle à 500 aujourd'hui. La région de Stewart a malheureusement souffert d'un manque d'investissements dans les infrastructures et elle n'est pas desservie par le train, ce qui est un inconvénient que l'on espère toutefois voir bientôt corrigé.

Le Port est bien situé pour l'importation de matériel destiné aux industries minières et forestières du nord de la Colombie-Britannique et du Yukon, de même qu'à l'exploitation des sables bitumineux albertains. Il fournit également un débouché à l'exportation pour de nombreuses mines, en exploitation ou encore au stade des autorisations, qui pourraient y expédier toute une série de concentrés de minerai, de même que pour des compagnies exportatrices de produits forestiers (billes et copeaux de bois par exemple), de pétrole, de GNL et de charbon anthraciteux.

Cependant, la mine qui a le plus grand potentiel, c'est la grande mine de cuivre et d'or dont le gouvernement de la C.-B. vient d'autoriser l'exploitation. Celle-ci, qui sera exploitée par la Seabridge Gold Corp de Toronto, est située à 65 km au nord de Stewart et ce serait, dit-on, la plus importante mine d'or et de cuivre non encore exploitée du monde. On estime sa valeur à 5,3 milliards de dollars canadiens. **M**

LNG pipe is a “huge prospect and we're very close to all three of the pipelines planned for B.C.”

“We have a 230 meter-long dock with a 70 meter-long approach trestle in very deep water of -18 meters at the shallow end at low tide. At present a Panamax can berth at the dock,” he said. The dock is also designed for a third phase which will be bulk concentrate sheds, load out conveyors and ship loaders.

Located in “The Golden Triangle,” perhaps the richest mining territory in North America, the town was once referred to as “The Gateway to the Klondike”. And, being a mining town, its population has fluctuated wildly from roughly 10,000 in the early 1800's to 500 at present. Unfortunately, the Stewart area has suffered from a lack of investment in infrastructure and has no rail service which is a drawback, but this will hopefully soon change.

The port is well located for the importation of equipment for the mining and lumbering industry in Northern B.C. and Yukon as well as the Alberta oilsands. It will also provide an export outlet for a long list of mines, some old and some still in the approval stages, including a grocery list of bulk mineral concentrates, as well as companies shipping forestry products such as logs and wood chips, oil, LNG and anthracite coal.

But, the largest potential of them all will be a massive gold and copper mine recently approved by the B.C. Government. To be built by Toronto-based Seabridge Gold Corp, the mine, located 65 kms north of Stewart, is being referred to as the world's largest undeveloped gold and copper mine with an estimated cost of C\$5.3 billion. **M**



Bruce Barnard

Surcapacité, pertes et taux anémiques Une «flambée de fusions» refaçonne les alliances

Londres – Le transport maritime de conteneurs fait face à un scénario cauchemardesque auquel on ne voit pas de fin prochaine et qui menace de déstabiliser d'autres secteurs de la chaîne d'approvisionnement mondiale.

Selon Drewry Shipping Consultants, la situation, semble-t-il, ne pourrait être pire: les transporteurs, aux prises avec le pire fléchissement de l'activité depuis la débâcle financière mondiale de 2008-2009, essuient collectivement cette année des pertes d'environ 5 milliards de dollars. Mais le pire reste à venir, car l'écart entre l'offre et la demande est appelé à se creuser quelques années encore.

Les taux au comptant pour le transport de marchandises sur la route Asie-Europe ont clôturé à des planchers historiques et les volumes continuent de diminuer, de 1,8 % en janvier, après une chute de 3,7 % (600 000 EVP) en 2015 – deuxième année seulement de baisse du trafic conteneurisé sur cette route clé. Et cela coïncide avec l'afflux régulier de navires géants d'une capacité pouvant atteindre 19 000 EVP sur une route très durement touchée par le déclin des exportations chinoises.

La Transpacifique semble en meilleure posture grâce à la forte demande de biens de consommation aux États-Unis qui gonfle les volumes dans l'axe est-ouest, mais les craintes d'une escalade de la capacité excédentaire ont été attisées début mars par la nouvelle – inattendue – que l'armement français CMA-CGM allait y déployer en mai six porte-conteneurs de 18 000 EVP. Maersk affirme qu'elle ne songe nullement à transférer certains de ses triples-E géants de la route Asie-Europe à la Transpacifique, mais elle pourrait se raviser n'importe quand si elle sentait sa part de marché menacée.

On prévoit que la capacité mondiale de transport de conteneurs va croître de 4,5 % cette année et de 5,6 % en 2017, tandis que la demande n'augmenterait que d'un maigre 3 %.

Et Maersk, le pionnier toutes catégories, se demande maintenant pourquoi plus de transporteurs veulent emboîter le pas puisque les affrètements à temps bon marché et les bas prix du diesel-navire sapent la raison d'être même des très gros porte-conteneurs.

Aucun retour en arrière n'est toutefois possible, compte tenu des commandes de navires de plus de 16 000 EVP qui vont accroître la capacité de 160 % dans ce secteur d'ici la

Amidst overcapacity, losses and rate doldrums

Merger 'outburst' set to reshape container carrier alliances

London – The container shipping industry is trapped in a nightmare scenario with no early end in sight that threatens to destabilize other sectors of the global supply chain.

It looks like it couldn't get worse with carriers facing collective losses of some \$5 billion this year in the worst downturn since the 2008/2009 global financial crisis, according to Drewry Shipping Consultants. But there IS worse to come with the widening supply-demand gap set to balloon for a few more years yet.

Spot freight rates are closing in on all-time lows on the Asia-Europe route as volumes keep falling - down 1.8 percent in January, extending a drop of 3.7 percent, or some 600,000 TEUs, in 2015 – only the second year ever that container traffic has declined on this key trade. And this as a steady stream of ultra large vessels up to 19,000 TEUs enters a route that is taking the biggest hit from China's slowing exports.

The Transpacific looks a lot healthier as strong US consumer demand boost volumes on the westbound leg, but fears of rising surplus capacity were sparked by the sudden – and unexpected - news in early March that France's CMA CGM will launch a loop of six 18,000 TEUs onto the route in May. Maersk says it has no plans to switch any of its giant Triple-E ships from the Asia-Europe trade to the Transpacific, but that could change at any time if its market share comes under threat.

Global container capacity is forecast to grow by 4.5 percent this year and 5.6 percent in 2017, while demand is expected to edge up by just one to three percent.

And now Maersk, the upscaling pioneer, is questioning why more carriers want to follow suit as cheap time charters and low bunker fuel prices are undermining the economic raison d'être of the ultra large container ship.

But there's no going back with orders for vessels over 16,000 TEUs set to boost capacity of this size sector by some 160 percent by the end of 2017. And this has drawn criticism that while these behemoths are cutting carriers' unit costs they are hiking costs for the rest of the global supply chain from congested terminals to overstretched hinterland transport routes.

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**



France's CMA CGM plans to launch six 18,000 TEU vessels on the Transpacific route in May.

L'armement français CMA-CGM prévoit mettre en service six porte-conteneurs de 18 000 EVP sur la route Transpacifique en mai.

fin de 2017. Et cela n'est pas une bonne nouvelle, car si ces monstres réduisent les coûts unitaires des transporteurs, ils font grimper ceux du reste de la chaîne d'approvisionnement mondiale à cause de l'encombrement des terminaux et de la congestion des routes de transport intérieures.

Tout cela survient dans une ère de mutation déclenchée par une «flambée» de fusions qui va refaçonner les alliances de transporteurs, lesquelles déterminent les flux de conteneurs de port à port.

La fusion Cosco-China Shipping et la prise de contrôle imminente par CMA-CGM de la compagnie singapourienne Neptune Orient Lines et sa filiale conteneurisée APL, lesquelles font suite au regroupement Hapag-Lloyd-CSAV qui en était en 2015 à sa première année complète d'exploitation, ont relancé un processus de regroupement longtemps différé. Et il y a peut-être d'autres transactions dans l'air, car un mariage Hyundai Merchant Marine-Hanjin Shipping semble la seule issue susceptible de garder à flot ces transporteurs coréens lourdement endettés et en difficulté financière.

All this at a time of change in the industry triggered by an “outburst” of merger activity that's set to reshape the carrier alliances that dominate port-to-port container flows.

The merger of Cosco and China Shipping and CMA CGM's pending takeover of Singapore's Neptune Orient Lines and its container subsidiary APL following on the Hapag-Lloyd-CSAV get together which notched up its first full year in 2015, have re-ignited the industry's long-stalled consolidation. And there could be more deals in the offing, with a marriage between Hyundai Merchant Marine and Hanjin Shipping looking like the only way to keep afloat the financially troubled and heavily indebted Korean carriers.

The mergers will lead to a shakeup of alliances as Cosco is a member of the CKYHE grouping, China Shipping partners CMA CGM in Ocean Three and APL is one of the G6 carriers. The only near certainty is the 2M alliance of the world's largest

Maritime Magazine

Welcome to / Bienvenue sur
www.maritimemag.com

*Maritime/Multimodal/Logistics
Combining Analysis and News*

*Maritime/Multimodal/Logistique
Analyse et nouvelles*



Les fusions vont provoquer le réaligement des alliances, car Cosco fait partie du groupe CKYHE, China Shipping est partenaire de CMA-CGM dans Ocean Three et APL est membre du regroupement G6. La seule quasi-certitude, c'est que l'alliance 2M des deux principaux transporteurs mondiaux, Maersk et Mediterranean Shipping Co. qui en est à sa deuxième année, peut oublier son entente de 10 ans.

La restructuration des trois alliances va inévitablement avoir des conséquences pour les expéditeurs. «Une refonte des réseaux d'une telle ampleur s'accompagnera inévitablement à court terme de perturbations pour les consommateurs, car le changement d'alliance d'un transporteur force les deux alliances concernées à repenser leur réseau», a indiqué Vincent Clerc, agent principal de commerce et de marketing chez Maersk.

La capacité va varier d'une semaine à l'autre pendant un temps, les produits vont changer et ainsi de suite. À la longue toutefois, la suite dépendra du choix de réseaux que chaque alliance fera, de sorte qu'il pourrait y avoir des avantages.

Les expéditeurs ne prennent pas de risques. «De façon générale, on ne confie pas trop de volume à une même alliance», déclarait Siva Narayanan, qui dirige les opérations internationales et l'entreposage à Solvay Chemicals, lors de la récente conférence TPM à Long Beach.

Par ailleurs, les alliances elles-mêmes pourraient être «menacées». Si les fusions et acquisitions se poursuivent, la composition des alliances internationales va se métamorphoser, selon le cabinet-conseil d'affaires américain Alix Partners. «Leur importance risque de diminuer, à mesure que les méga-alliances vont céder la place à une poignée de méga-transporteurs autonomes.»

L'imminence de la pesée des conteneurs

Alors que les analystes et les stratèges des transporteurs ruminent de probables scénarios, le reste de l'industrie s'inquiète de l'échéance plus immédiate du 1^{er} juillet, date d'entrée en vigueur du règlement de l'Organisation maritime internationale exigeant la vérification du poids de tous les conteneurs avant leur chargement sur les navires.

Si l'on en croit certaines sources de l'industrie, environ 80 % des conteneurs vont arriver dans les ports le 1^{er} juillet sans la fameuse Masse Brute Vérifiée. C'est du moins ce qu'a déclaré aux délégués inquiets Richard Brough, conseiller technique de l'Association internationale pour la coordination de la manutention des marchandises (AICMM) lors de la récente conférence de cette organisation à Barcelone.

Les terminaux à conteneurs sont «très très loin de comprendre le processus – nous sommes en terrain inconnu», a prévenu Daniele Ciulli, responsable des questions relatives à la sécurité, à la sûreté et à l'environnement chez Contship Italia, premier manutentionnaire de conteneurs en Italie.

Le transport maritime de conteneurs fait rarement les manchettes même si 60 % du commerce mondial de marchandises est aujourd'hui conteneurisé. Il va pourtant se retrouver à coup sûr sous les feux de la rampe – mais pour les mauvaises raisons. **M**

carriers, Maersk and Mediterranean Shipping Co., now it its second year will see out its 10 year agreement.

The restructuring of the three alliances will inevitably impact shippers. "The redesign of networks of the magnitude they are talking about will be disruptive for the customer in the short term because if a carrier moves from one alliance to another, both alliances needs to redo their networks, "according to Vincent Clerc, chief trade and marketing officer for Maersk Line."

Capacity will vary from week to week for a while and products will change and so on. But in the long run, it all depends on the network choices that each of the alliances makes, so it could be good."

Shippers aren't taking any chances. "The general policy is not to put too much volume with any one alliance," Siva Narayanan, director of international operations and warehousing at Solvay Chemicals, told the recent TPM conference in Long Beach.

Meanwhile, alliances themselves could be under "threat". "If M&A activity continues in this market, the makeup of these global alliances will change considerably," according to Alix Partners, a US business advisory firm. "Their prominence may potentially diminish, as mega alliances give way to a handful of autonomous mega-carriers."

Looming container weighing issue

While carrier strategists and analysts chew over likely scenarios going forward, the rest of the industry is sweating over the more immediate deadline of July 1 when the International Maritime Organization's mandatory regulation requiring the weight of all containers to be verified before being loaded onto a vessel comes into effect.

Around 80 percent of containers will arrive in ports without the so-called Verified Gross Mass on July 1, according to industry sources, Richard Brough, technical adviser to the International Cargo Handling and Coordination Association [ICHCA] told anxious delegates at the organization's recent conference in Barcelona.

Container terminals are "very very far from understanding the process - we are in an unknown land," cautioned Daniele Ciulli, responsible for security and environmental issues at Contship Italia, Italy's largest container handler.

Container shipping, a low profile industry despite carrying around 60 percent of globally traded goods, is set to hit the mainstream headlines – and for the wrong reasons. **M**



David Bolduc

Green Marine Executive Director
Directeur général de l'Alliance verte

L'Alliance verte atteint un nouveau sommet

Port Canaveral s'est joint à l'Alliance verte en février dernier. Il s'agit d'un jalon important: Port Canaveral est en effet le 100^e participant à devenir membre du programme de certification environnementale nord-américain.

L'Alliance verte a été inaugurée le 23 octobre 2007, à Québec. Cette initiative volontaire de l'industrie maritime s'étend maintenant au-delà des frontières du Saint-Laurent et des Grands Lacs et a triplé son membership en neuf ans. L'adhésion d'un centième participant est un symbole important qui illustre la croissance du programme environnemental en Amérique du Nord et qui démontre l'engagement de l'industrie maritime envers le développement durable. C'est aussi une reconnaissance importante comme quoi l'Alliance verte est un cadre efficace et concret pour s'engager à réduire son empreinte environnementale.

En plus des 101 (on compte toujours) participants, le succès du programme, et son caractère unique, repose sur l'appui qu'il reçoit des gouvernements et des groupes environnementaux. La cinquantaine de supporteurs contribue à façonner et réviser le programme.

GreenTech 2016

Le neuvième colloque annuel de l'Alliance verte se tiendra à Québec du 30 mai au 1^{er} juin 2016. Une fois de plus, GreenTech 2016 réunira les intervenants clés afin de discuter des enjeux d'importance pour l'industrie maritime nord-américaine et d'échanger autour de son thème porteur: *L'avenir du transport maritime durable se dessine*.

Depuis la tenue de sa première édition, en 2008, GreenTech est devenu un rendez-vous incontournable et le colloque de cette année ne fait pas exception. Comme toujours, l'Alliance verte est à l'affût des enjeux émergents et des dossiers qui touchent de près l'environnement et le transport maritime. Ainsi, parmi les thèmes abordés cette année, une place de choix sera faite à l'acceptabilité sociale, un volet inévitable de tout



New milestone for Green Marine

The Canaveral Port Authority just joined Green Marine this February. This marks a major milestone as Port Canaveral is the 100th participant to join the environmental certification program.

Green Marine was launched Oct. 23, 2007 in Quebec City. The industry-led initiative has since expanded beyond the St. Lawrence and Great Lakes to the rest of North America and has tripled its membership within nine years. This growth reflects the steadily increasing number of North American marine industry enterprises committed to being proactive towards achieving greater sustainability, and the wide recognition that Green Marine now garners as a practical, effective framework to demonstrate that environmental commitment.

On top of the 101 – and counting – participants, the Green Marine program's unique character and success derives from the support being earned from more than 50 environmental groups and government agencies. These supporters contribute to shaping the program.

GreenTech 2016

Green Marine's ninth annual conference will take place May 30 to June 1 in Quebec City. GreenTech 2016 will once again gather key stakeholders to discuss the priority issues to further advance the environmental sustainability of North America's marine industry and to work at: *Mapping the future of sustainable shipping*.

Since its 2008 debut, the GreenTech conference has become a not-to-be-missed annual event and this year is no exception with a program addressing a range of topics of current strong interest to the marine transportation industry. As always, Green Marine strives to be on the lookout for emerging issues and topics close to environment and the marine industry.

Becoming greener can require significant financial investment, but the silver lining is the money saved over the long term through more efficient operations. GreenTech 2016 will feature several speakers on the financial advantages of being




développement industriel. Des conférenciers traiteront aussi des avantages économiques d'être proactif en matière environnementale, question de démontrer l'intérêt financier du développement durable de façon concrète.

Dans la foulée du travail en cours pour ajouter deux indicateurs de rendement au programme environnemental portant sur le bruit sous-marin (un s'adressant aux armateurs et un aux opérations portuaires), une session sera aussi consacrée à la cohabitation entre les navires et la faune marine, une question qui suscite une attention grandissante dans les médias et dans la population.

Comme GreenTech se veut aussi un forum de discussion sur l'évolution de la performance environnementale de l'industrie, le colloque tiendra aussi un panel sur l'avenir du transport maritime durable, une session plénière où seront présentés les différents points de vue: ceux de l'industrie, des groupes environnementaux, du secteur académique et du gouvernement.

Le rendez-vous annuel des participants, partenaires et supporteurs de l'Alliance verte est aussi un tremplin pour les nouvelles technologies. Là aussi, la réputation du colloque n'est plus à faire, comme le démontre l'exposition commerciale se déroulant en parallèle aux conférences qui affiche déjà complet!

En plus des conférences informatives et des discussions enrichissantes, GreenTech 2016 propose une croisière des installations du Port de Québec et de multiples occasions de réseautage.

Au plaisir de vous croiser à Québec! 

proactive when it comes to sustainability. Among other key topics to be address, a place of choice will be made for social acceptability, an unavoidable issue for all industrial development projects.


Green Marine is making notable strides in this regard by developing two new performance indicators for its environmental program to address underwater noise. One of the indicators will be for ship owners, and the other for ports and terminals.

To create a better understanding of this important emerging issue, Green Marine will dedicate a session to the need for a quieter co-existence between ships and marine life – a topic that has been generating a lot of media and public attention as of late.

In keeping with GreenTech's mission to be a place of discussions and knowledge sharing, the conference will also feature a plenary session featuring the perspectives of industry stakeholders, government, science/academia and environmental organizations on the future of sustainable shipping.

This annual meeting point for Green Marine participants, partners and supporteurs has earned an enviable reputation for showcasing the latest sustainability technology and innovation for the marine industry. The commercial exhibition, parallel to the business program, is sold out!

In addition to informative business sessions and enriching discussions, GreenTech 2016 will feature a cruise of the Port of Quebec's facilities and abundant networking opportunities.

We look forward to seeing you in Quebec City! 

SAFER, SMARTER, GREENER

DNV·GL

EXPERTISE IS KNOWING



DNV GL is the world's leading classification society and a recognized advisor for the maritime industry and the most experienced service provider in solving your environmental emissions issues and ship performance efficiency.

- DNV GL can support you with:
- Classification
 - Verification
 - Operational performance efficiency solutions
 - Environmental performance
 - Safety and risk control

CONTACT US

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

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

www.dnvgl.us/maritime

Calling all future mariners! Specialized seamanship program on the horizon

Oyez, oyez futurs marins! Programme spécialisé en matelotage à l'horizon



Claude Mailloux

Executive Director

Human Resources Sectorial Committee of the Maritime Industry

Directeur général,

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

Ça faisait longtemps que ce n'était pas arrivé: l'annonce d'un nouveau programme d'études maritimes par le ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur. Et pour les matelots en plus. Incroyable mais vrai.

Le nouveau diplôme d'études professionnelles (DEP) en matelotage viendra combler un vide. Il permettra d'offrir des qualifications reconnues aux futurs matelots. Une reconnaissance garantie puisque, premièrement, le programme sera développé par des experts selon des normes établies; deuxièmement, parce que l'industrie sera consultée et finalement, parce qu'il y aura une préoccupation constante de s'assurer que son contenu sera en conformité avec la réglementation de Transports Canada s'appliquant au matelotage. De plus, il est déjà établi que le programme couvrira les deux grands aspects du matelotage, soit le pont et la salle des machines, et qu'il présentera des situations de travail variées. L'objectif est d'offrir aux candidats des compétences étendues et à jour par rapport aux réalités actuelles du métier. Ils profiteront ainsi d'une grande polyvalence utile pour eux et leurs employeurs, une fois au travail.

It happens oh so rarely, but the Québec Ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur has announced a new program of maritime studies. For seamen. Unbelievable but true!

The new vocational diploma (DEP) in seamanship will fill a void, offering recognized professional qualifications to future seamen...“recognized”, because the program will be developed by experts based on existing standards, because the industry will be consulted and, above all, because ensuring that its content ties in with Transport Canada's regulations governing seamanship will be an ongoing concern. It is already clear that the program will cover the two main aspects of seamanship—the bridge and engine room—and that it will reflect varied work situations. The goal is to offer candidates a wide range of the leading edge skills that characterize this occupation. This way, they will develop far-reaching versatility that will be useful to both them and their future employers.

Preparatory work is already off to a good start. The occupational analysis essential to setting up the program



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

www.csmoim.qc.ca



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

Commission
des partenaires
du marché du travail
Québec



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

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





CSM/OM

Based on the current timetable, the first seamanship classes should begin in the fall of 2017.

Selon le calendrier actuel, les premiers cours de matelotage devraient débiter à l'automne 2017.

La préparation est déjà bien enclenchée. L'analyse de profession, qui est une étape essentielle à la mise sur pied du programme, a déjà été réalisée avec succès en janvier 2016 avec 12 matelots experts. Plusieurs éléments doivent encore être évalués, comme la durée du programme (6 à 9 mois?) et la faisabilité d'y insérer des stages en mer pour les élèves.

Une première version du contenu devrait être prête d'ici quelques mois. Des étapes de consultation suivront. Selon l'échéancier actuel, la première cohorte pourrait entrer en classe à l'automne 2017. Il s'agit d'une planification très serrée pour un projet de cette envergure qui implique, à différentes étapes, des approbations ministérielles portant sur le contenu et les budgets de mise en œuvre.

OUI, MAIS OÙ?

Par ailleurs, il reste à décider où sera donnée la formation. Pour le Comité sectoriel, le Centre de formation aux mesures d'urgence (CFMU) de l'Institut maritime, situé à Lévis près de Québec, est le seul endroit acceptable en raison de ses nombreux avantages. Le CFMU possède l'expertise, les infrastructures, les équipements et la tradition maritime qu'il est important d'inculquer aux futurs marins. Il est localisé près d'un grand centre urbain et facile d'accès. Enfin, il s'agit d'une école accréditée par Transports Canada pour les formations maritimes. Le ministère de l'Éducation doit absolument mettre fin à l'incertitude et désigner une fois pour toutes le CFMU comme école hôte du futur DEP en matelotage.

CONVERGENCE

Les objectifs poursuivis par le DEP convergent totalement avec ceux de la nouvelle Stratégie maritime du Québec en matière de formation de la main-d'œuvre. C'est pourquoi le DEP a été annoncé en même temps que la Stratégie en juin 2015. Avec ce programme, le Québec se dote de l'outil qui lui manquait pour avoir une offre de formation initiale complète pour son personnel navigant. Une initiative qui augure bien pour l'avenir de notre industrie. **M**

was successfully completed in January 2016 with 12 experts in the field. Various possibilities are still to be assessed, including program duration and feasibility of incorporating student internships at sea.

An initial version of the program's content should be ready in the coming months. Consultations will follow. Based on the current timetable, the first classes could begin in fall 2017. This planning is very tight for a project of this scope which, at various stages, involves ministerial approval of program content and implementation budgets.

YES, BUT WHERE?

The key decision regarding the training venue has yet to be made. The Sectorial Committee feels that the only acceptable location is the Institut maritime du Québec's facility (Centre de formation aux mesures d'urgence - CFMU) in Lévis, near Québec City, given the emergency measures training centre's many advantages. The CFMU offers expertise, infrastructures, equipment and the maritime tradition that future seamen need to live and breathe. Situated near a major urban centre, it is easily accessible. Finally, it has Transport Canada certification for maritime training. The Ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur must end the uncertainty and designate the CFMU as the DEP in seamanship's host institution once and for all.

CONVERGENCE

The DEP's goals converge perfectly with the human resources training objectives of the new Québec Maritime Strategy. Hence, its announcement when the Strategy was unveiled in June 2015. The seamanship program gives Québec the tool it was missing to offer comprehensive initial training to its navigating personnel. It all bodes very well for our industry's future. **M**

Shortsea shipping growth challenged by global conditions and regulatory issues

Le TMCD est freiné par la conjoncture mondiale et les obstacles réglementaires

Julie Gedeon

The Algoma Enterprise passing through the Welland Canal on one of its regular voyages.

L'Algoma Enterprise pendant la traversée du canal Welland lors d'un de ses voyages réguliers.



Le transport maritime à courte distance (TMCD) a connu des temps difficiles l'an dernier à cause du ralentissement économique au Canada et ailleurs et, selon Kirk Jones, qui vient d'être nommé, à titre intérimaire, président de l'Association des armateurs canadiens (AAC), les lendemains pourraient être encore plus hasardeux si les régulateurs continuent de prendre des mesures qui rendent la rentabilité presque inaccessible.

Shortsea shipping (SSS) has been having a rough ride with the economic downturn in Canada and elsewhere over the last year. The future could be even choppy if regulators don't stop making the business almost impossible to be profitable, according Kirk Jones, the recently-appointed interim President of the Canadian Shipowners Association (CSA).

«J'ai peur que nous ne soyons au seuil d'une baisse du transport maritime d'une ampleur historique», a déclaré au *Maritime Magazine* M. Jones qui est aussi VP, Développement durable, Affaires industrielles et gouvernementales à Canada Steamship Lines (CSL).

Le ralentissement en Chine est un facteur important, tout comme l'effondrement des prix à l'exportation des produits de base. Et le dumping de l'acier auquel la Chine, le Japon et la Corée se livrent au Canada n'aide pas, car il fait en sorte qu'il est moins cher d'importer que de produire. «Les hauts fourneaux fonctionnent à 50 % de leur capacité, note M. Jones. Ce n'est donc pas le temps d'ajouter des coûts additionnels au transport des matières premières.»

Il est aussi de plus en plus difficile de trouver des débouchés pour l'exportation du grain canadien. Le retour des récoltes exceptionnelles qui ont mis à rude épreuve le réseau de transport il y a deux ans est improbable dans un proche avenir.

De son poste à la barre de l'AAC, M. Jones, tout comme CSL, considère le TMCD comme une grande priorité. La compagnie mène la charge pour que le TMCD soit reconnu comme une entreprise distincte, et cela depuis qu'elle a fait préparer en 2013 par le Research and Traffic Group un rapport intitulé *Le besoin de différencier la navigation en mer de la navigation internationale dans l'application et le développement des conventions IMO et des règlements nationaux et des polices*.

«Nous devons agir pour que les bureaucrates canadiens et internationaux se rendent compte que la seule véritable similitude entre un navire océanique et un laquier, c'est l'hélice», d'affirmer M. Jones. «Les normes de construction, les machines, les caractéristiques de manœuvre, la capacité de chargement, les limites de tirant d'eau, le rendement énergétique par tonne-mille et l'empreinte environnementale sont tous différents.»

Certains nouveaux navires de la classe Trillium de CSL transportent une tonne de marchandises sur 400 km avec un litre de carburant. «Pour être plus efficace, il faudrait une catapulte», de dire M. Jones.

La sphère internationale

Le Canada est en bonne position avec ses routes de TMCD actuelles et prévues dans le bassin des Grands Lacs et du Saint-Laurent ainsi que sur les deux côtes jusqu'en Amérique du Sud. «Pourtant, les régulateurs ne reconnaissent pas



Interim CSA President Kirk Jones says Canada is well-positioned with existing and potential SSS routes.

Selon le président par intérim de l'AAC, Kirk Jones, le Canada est en bonne position grâce à ses routes de TMCD actuelles et prévues.

“I actually fear we're entering a downturn in shipping of biblical proportions,” Mr. Jones, who's also the Vice-President of Sustainability, Government and Industry Affairs at Canada Steamship Lines (CSL), told *Maritime Magazine*.

China's slowdown has been a major factor, along with export commodity prices collapsing. It doesn't help that China, Japan and Korea are dumping steel in Canada, making it cheaper to import than make. “Blast furnaces are running at 50-per-cent capacity,” notes Mr. Jones. “So now's not the time to be laying additional costs on the movement of raw materials.”

Finding export markets for Canada's grain is also becoming harder. The bumper crops that posed transportation challenges two years ago aren't expected to occur again anytime soon.

At the helm of the CSA, Mr. Jones regards SSS as a top priority, as

it has been at CSL. The shipping company has been leading the charge to have SSS recognized as a distinct enterprise since 2013 when it had the Research and Traffic Group prepare a report titled *The Need to Differentiate Short Sea Shipping from International Shipping in the Application and Development of IMO Conventions and National Regulations and Policies*.

“We needed to do something to make Canadian and international bureaucrats realize that the only real similarity between an ocean ship and a Great Lakes vessel is the propeller,” Mr. Jones states.

“The construction standards, engines, manoeuvring characteristics, cargo capabilities, draught limitations, tonne/mile efficiencies and environmental footprint all differ.”

Some of CSL's new Trillium Class fleet are moving one tonne of cargo 400 kilometres on a litre of fuel. “To be more efficient, you'd have to throw the cargo,” Mr. Jones says.

International realm

Canada is well-positioned with existing and potential SSS routes within the Great Lakes-St. Lawrence River basin, and along both coasts all the way down to South America. “Yet regulators are failing

Canadian Short Sea Shipping – Delivering Value to Canada



Serving one of the largest and most dynamic economic regions in the world, Canadian Short Sea Shipping provides efficient, sustainable and safe waterborne transportation that is vital to the success of North America’s agricultural and industrial heartland.

4 ways we deliver value:

- 1. Environmental value:** Vessels operating on the Great Lakes are almost 9 times more fuel-efficient than trucks, and 59% more fuel-efficient than trains.
- 2. Economic value:** Canadian Short Sea Shipping delivers over 65 million metric tons of cargo every year and generates over \$15 billion of business revenue. We also contribute \$2 billion in federal, state and provincial taxes.
- 3. Employment value:** 90,000 jobs in Canada and \$4.2 billion dollars in Canadian wages are generated annually by this sector
- 4. Investment value:** More than \$7 billion is being invested in infrastructure, including \$2 billion in the Canadian Short Sea Shipping fleet, to make the Great Lakes-St. Lawrence Seaway safer, more efficient and environmentally advanced.

Canadian ships, Canadian crew, Canadian prosperity.

We Are The Canadian Shipowners Association

www.shipowners.ca



CANADIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION

We are Short Sea Shipping

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



Paul Beesley

*The Seawaymax gearless bulk carrier, the **CSL Welland**, is part of CSL's Trillium Class fleet trading in the Great Lakes/Seaway waterway.*

Le vraquier Seawaymax sans appareils **CSL Welland** fait partie de la flotte de bâtiments de classe Trillium que CSL exploite dans la Voie maritime et sur les Grands Lacs.

ces routes comme du transport maritime à courte distance, même s'il est évident qu'elles ne traversent pas l'océan», note M. Jones.

Afin de porter la question dans l'arène internationale, M. Jones est devenu membre du conseil d'administration de la Chambre internationale de la marine marchande (ICS), où il représente CSL. Il poursuit: «Il a fallu 18 mois pour faire comprendre notre point de vue et gagner des alliés, mais l'ICS a créé une table du transport maritime courte distance qui va analyser les incidences des nouvelles conventions ou modifications sur le TMCD.» Lilia Khodjet El Khil, gestionnaire, Développement durable et relations gouvernementales au Groupe CSL, a été choisie comme première présidente de la table. Celle-ci va analyser l'impact possible de tout changement proposé et conseiller à cet égard.

«Si l'on impose au TMCD une taxe sur le carbone en fonction du marché, par exemple, il faut absolument que le camionnage et le transport ferroviaire aient à payer des droits similaires pour éviter l'érosion de la compétitivité du transport maritime et le risque de déplacement vers un mode dont l'empreinte environnementale est plus forte», a prévenu M. Jones.

La réglementation des eaux de ballast demeure un enjeu énorme. «Il faut que les règlements tiennent compte du fait que le risque d'introduire ou de transporter des espèces aquatiques envahissantes (EAE) est moins grand dans le TMCD à cause du rayon d'action géographiquement

to recognize these routes as shortsea shipping, even though they clearly don't involve crossing an ocean," Mr. Jones notes.

To take the issue into a global arena, Mr. Jones became a board member at the International Chamber of Shipping (ICS), representing CSL. "It's taken 18 months to build understanding and establish allies, but the ICS has established a shortsea shipping panel that will look at how new conventions and/or amendments to existing ones might affect shortsea shipping," Jones says.

Lilia Khodjet El Khil, a manager of Sustainability and Government Relations at the CSL Group, has been appointed the panel's inaugural chair. It will examine and advise on the potential impacts of every proposed change.

"If a market-based carbon tax is applied to shortsea shipping, for example, it's important that truck and rail be subjected to a similar fee to avoid the erosion shipping's competitiveness and a possible modal shift bearing a larger environmental footprint," Mr. Jones says.

Ballast water regulations continue to be a huge issue. "The regulations need to take into account the risks of introducing or transferring invasive aquatic species (IAS) within the geographically limited scope of shortsea routes," Mr. Jones says. "For instance, it

THE GREAT LAKES & ST. LAWRENCE
SEAWAY SYSTEM



**SAVE
TIME &**

**SAVE
MONEY**

**HWY
H₂O**



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://www.instagram.com/HWYH2O)

WWW.HWYH2O.COM

circonscrit des routes, indique M. Jones. Par exemple, il est logique d'avoir une solution particulière qui soit économique et efficace pour le Saint-Laurent et les Grands Lacs.»

«Nous devons quitter le train de l'OMI, dont les normes ne fonctionnent même pas pour l'eau salée, ajoute-t-il. Pour certains tests en situation réelle qu'exige l'U.S. Coast Guard pour l'homologation de type, nous avons cessé les tests dans les eaux où il n'y a pas assez de "bestioles" pour répondre aux critères et dans celles où il y en a trop. N'est-il pas ridicule d'enlever des bestioles avant de tester un système dont c'est précisément le rôle?»

Selon M. Jones, il est essentiel de trouver des solutions applicables. «Certains de ces systèmes sont disproportionnés, constate-t-il. Le dispositif pour l'eau salée que nous avons adapté sur un navire Panamax, par exemple, a exigé 1 000 heures de conception et 30 jours de cale sèche. Par comparaison, il faut environ 3 000 heures pour concevoir un navire entièrement nouveau.»

Des obstacles variés

Autre contrainte importante, les droits de pilotage. «Si l'on augmente les coûts du pilotage, disons de 23 %, comme le propose l'USCG (United States Coast Guard), on élimine tout avantage de prix que nous pourrions avoir sur les transports ferroviaire et routier, prévient M. Jones. Nous avons encaissé des augmentations dans les deux chiffres de l'Administration

makes sense to have a Great Lakes-St. Lawrence solution that's cost-effective and addresses the risks.»

“We need to get off the IMO train, because those standards aren't even working in salt water,” he adds. “For some of the real-life testing now required by the U.S. Coast Guard for type approval, we've ended up testing in waters that don't have enough critters to meet the criteria and other places with too many of them. How insane is it to have to remove critters before testing a system that's supposed to do so?”

Mr. Jones says feasible solutions are essential. “Some of these systems are massive,” he notes. “The saltwater system we retrofitted on a Panamax vessel, for example, required 1,000 design hours and 30 additional days in dry dock. By comparison, it only takes about 3,000 hours to design an entirely new ship.”

Various hindrances

Another key challenge is increased pilotage fees. “If you increase pilotage costs by, say, the 23 per cent that the USCG (United States Coast Guard) is suggesting, you erode whatever pricing edge we can offer compared to rail and road,” Mr. Jones



Groupe Desgagnés

The Laurentia Desgagnés is one of the two Panamax, Class 1A vessels engaged in the shuttle service.

Le Laurentia Desgagnés est l'un des deux navires Panamax de classe 1A utilisés pour offrir le service de navette.

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



**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.

60 YEARS
MCKEIL

**INNOVATIVE
MARINE
SOLUTIONS**

TOLL FREE
1.800.454.4780 | MCKEIL.COM



Paul Breesky

The Victorious/John J. Carrick is one of the articulated barge units operated by McAsphalt Marine Transportation on the Great Lakes, St. Lawrence Seaway and Eastern Seaboard.

Le **Victorious/John J. Carrick** est l'un des tandems remorqueurs-barges que McAsphalt Marine Transportation exploite sur les Grands Lacs, dans la Voie maritime du Saint-Laurent et sur la côte Est.

de pilotage de l'Atlantique depuis cinq ans — une hausse globale de 35 % — parce que l'Administration conserve autant de pilotes qu'à l'âge d'or du transport maritime en 2008.»

Avant d'alourdir les coûts, il faut bien y penser à une époque où les marges et les marchés sont si faibles. CSL a subi une baisse de volume de 40 %. Ses cargaisons de charbon se sont tariées. Le transport de minerai de fer a aussi cessé, parce que le Brésil et l'Australie ont écrasé les prix des produits de base pour évincer les fournisseurs à coûts plus élevés.

Avec des prix du transport maritime international tombés presque en dessous des coûts de fonctionnement, les Grands Lacs sont devenus un marché attrayant pour les navires océaniques qui transbordent auparavant leurs cargaisons dans le Saint-Laurent sur des navires collecteurs.

«Et quand a-t-on vu pour la dernière fois trois bâtiments américains de 1 000 pieds stationnés en novembre — un mois avant la fermeture prévue de la Voie maritime? C'était une première pour moi l'an dernier, et cela en plus de 30 ans de carrière».

M. Jones insiste sur le fait que la vive concurrence est rendue encore plus difficile à soutenir à cause de la superposition de nouvelles exigences: consignes concernant la lutte contre l'incendie et l'équipement de sauvetage, proposition de l'Organisation internationale du travail pour raccourcir

warns. "We've had double-digit increases from the Atlantic Pilotage Authority over the last five years for an overall 35 per cent increase in rates because it has the same number of pilots as when shipping was enjoying a heyday in 2008."

Cost additions of any kind need to be scrutinized at a time when margins and markets are so thin. CSL has seen its volume drop by 40 per cent. The company's coal shipments have dried up. Iron ore transport has also disappeared, with Brazil and Australia doubling their output to crash the commodity rates in a bid to squeeze out higher-cost suppliers.

With international shipping rates dropping almost below operating costs, the Great Lakes has become an attractive market for ocean vessels rather than offloading to feeder vessels in the St. Lawrence.

"And when was the last time anyone saw three American thousand-footers parked in November — a month before the Seaway is set to close?" Mr. Jones adds. "Last year was the first time in my 30-plus-year career."

He emphasizes that the immense competition is made all the harder by "layer upon layer" of new regulations that range from fire and life-saving procedures to the International Labour Organization

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



McKeil Marine

*McKeil Marine's **Huron Spirit and Leonard M** carrying steel coils for Essar Steel Algoma from Sault Ste. Marie, Ontario. McKeil has been working in this capacity for Essar since 2008.*

Le tandem **Huron Spirit/Leonard M** de McKeil Marine transportant des bobines d'acier pour Essar Steel Algoma de Sault Ste. Marie (Ont.). McKeil fournit ce service à Essar depuis 2008.

la journée de travail du personnel navigant, perfectionnement supplémentaire en matière de fonctions d'urgence en mer (FUM), etc. «Il faut que cesse cet ajout de nouveaux règlements qui nous tuent à petit feu. Le gouvernement doit plutôt se fixer sur l'essentiel», d'affirmer M. Jones.

L'espoir d'une stabilisation au pays

Les prochaines années seront difficiles, admet Wayne Smith, vice-président principal, Secteur commercial, à Algoma Central Corporation. «La dégringolade du prix des produits de base plombe assurément le transport maritime international, affirme-t-il. Mais pour le transport intérieur, nous pensons que le marché va se raffermir puis se redresser et nous envisageons l'avenir avec optimisme.»

Algoma a commandé sept nouveaux autodéchargeurs de classe Equinox dont le premier devait être livré au début de l'an prochain. «Les deux plus petits – 198 m (650 pi) de longueur – sont spécialement conçus pour desservir les petits ports des Grands Lacs où nos clients ont des dépôts de granulats et de sel», de dire M. Smith.

La compagnie a aussi agrandi sa flotte d'autodéchargeurs océaniques pour ses opérations de cabotage nord-sud en Amérique. Plus tôt cette année, elle s'est associée avec Nova Marine de Suisse pour créer une coentreprise, Nova Algoma Cement Carriers. «Cette nouvelle compagnie internationale utilisera des navires ultraspécialisés pour transporter

proposant shorter workdays for onboard crew, to additional Marine Emergency Duties (MED) refresher training.

“We need a stop to this regulatory death by a thousand cuts and instead have our government determine what's essential,” Mr. Jones affirms.

Hopes for domestic stabilization

The year ahead will be challenging, echoes Wayne Smith, Senior Vice-President, Commercial at Algoma Central Corporation. “The collapse in commodity prices is definitely making it a difficult time for international shipping,” he says. “But domestically we feel the market will firm up and gradually restore itself and we're excited about positioning ourselves for the future.”

Algoma has seven new Equinox Class self-unloading vessels ordered, with the first scheduled to arrive early next year. “The two shorter ones – 198 metres/650 ft. long – are specifically designed to serve the smaller Great Lakes ports where our aggregate and salt customers have depots,” Mr. Smith says.

The company has also expanded its ocean self-unloading fleet for its coastal North-South America trade. Earlier this year it formed a joint venture



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



ARMATEURS DU SAINT-LAURENT

ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS

www.armateurs-du-st-laurent.org



LA FORCE
DU TRANSPORT MARITIME
SUR LE SAINT-LAURENT
et au-delà

THE STRENGTH
OF SHIPPING ON THE
ST. LAWRENCE RIVER
and beyond

RÉGLEMENTATION	ENVIRONNEMENT	TRANSPORT	MARITIME	COURTE
DISTANCE	SÉCURITÉ	RELATIONS	PERSONNEL	MARITIME
ÉMISSIONS	ATMOSPHÉRIQUES	ENJEUX	Eaux DE BALLAST	CABOTAGE
DÉGLAÇAGE	COLLABORATION	SÛRETÉ	REPRÉSENTATION	OPÉRATIONS
EFFICACITÉ	PILOTAGE	PROMOTION	DÉVELOPPEMENT	PARTENARIAT
INTÉRÊTS	NAVIGATION	MAIN-D'ŒUVRE	INDUSTRIE	INFORMATION
VISIBILITÉ	TRANSPORT	MARITIME	COURTE	DISTANCE
ENVIRONNEMENT	ARMATEURS	DOMESTIQUES	SÉCURITÉ	MAIN-D'ŒUVRE
RELATIONS	PERSONNEL	RÉGLEMENTATION	MARITIME	FORMATION
INTÉRÊTS				

with Nova Marine of Switzerland to create Nova Algoma Cement Carriers. “This new global enterprise will use highly specialized vessels to transport cement on shortsea coastal routes,” Mr. Smith says. “We’re hoping to expand that over time to include more of North America.”

Mr. Smith says it’s “a bit discouraging” for the industry to repeatedly face environmental and taxation rules that don’t readily apply to the rail or truck industries.

“Shortsea shipping ought to be encouraged as the most efficient and environmentally friendly mode able to reduce highway congestion,” he says. “We’ve said for a long while now that there should be a national marine strategy that takes shortsea shipping’s advantages into account.”

Niche advantages

Companies with smaller fleets are faring better, but not without challenges. McKeil Marine focuses on moving cargos ranging from 9,000 to 15,000 tonnes with its vessels and barges within the Great Lakes-St. Lawrence-Atlantic corridor.

“We’re diversified across industries that include transporting aggregate, steel, as well as more aluminium for the car industry,” says Steve Fletcher, the company’s President. “We’re hoping to ship higher volumes of cement once the anticipated infrastructure spending begins.”

Longstanding relationships with companies such as Alouette Aluminum in Sept-Îles have served McKeil well. “We’re always looking for ways to better serve these customers,” Mr. Fletcher adds. “So we’ve introduced the *Evans Spirit* to our fleet after signing another long-term contract with Alouette.”

Named after Evans McKeil, the company’s founder, the new 15,000 DWT vessel is the first of its kind. It can transport 40 per cent more cargo 50 per cent faster using a similar amount of fuel. “The shallow draught characteristics are similar to a tug-and-barge, making it easier to take into smaller ports,” Mr. Fletcher adds.

Like others in the industry, McKeil faces stiff competition from truck and rail. “The 10,000- to 15,000-tonne range that we handle can be carried by those modes, so there’s some markets we haven’t cracked yet but we keep taking a swing at them,” Mr. Fletcher says.

In Quebec, where the provincial government has offered financial incentives from time to time to set up facilities to lend themselves to SSS, the advantages have been evident. “When we first started doing business with Alouette, for example, we showed the government that a large tug-barge unit could carry the equivalent of 260 truckloads,” Mr. Fletcher says. “Over the course of a shipping season, that’s 19 barge trips or the equivalent of taking 5,000 trucks off the road.” > PAGE 43

du ciment sur des routes de cabotage côtier, indique M. Smith. Nous espérons élargir peu à peu notre champ d'activité en Amérique du Nord.»

Selon M. Smith, il est «un peu décourageant» pour l'industrie de se voir à répétition imposer des règles fiscales et environnementales qui ne s'appliquent pas automatiquement au train et au camion.

«Le TMCD doit être encouragé, parce que c'est le mode de transport le plus efficace et le plus écologique et qu'il peut diminuer la congestion routière. Nous répétons depuis longtemps qu'il devrait y avoir une stratégie maritime nationale qui prenne en compte les avantages du transport maritime à courte distance.»

Les avantages de la spécialisation

Les compagnies qui ont de petites flottes s'en tirent mieux, mais elles ont aussi des défis à relever. Avec ses navires et ses barges, McKeil Marine se spécialise dans le transport de cargaisons de 9 000 à 15 000 t dans le corridor Grands-Lacs-Saint-Laurent-Atlantique.

«Nous avons diversifié nos activités, nous transportons aussi bien des granulats et de l'acier que de l'aluminium pour l'industrie automobile», déclare le président de la compagnie, Steve Fletcher. «Nous espérons transporter des volumes plus élevés de ciment lorsque sera donné le coup d'envoi des dépenses en infrastructures annoncées.»

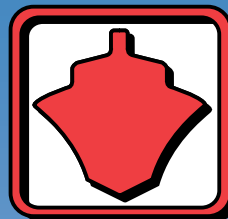
Ses liens aussi étroits qu'anciens avec des entreprises comme l'aluminerie Alouette de Sept-Îles ont bien servi McKeil. «Nous cherchons toujours des façons de mieux servir ces clients, d'ajouter M. Fletcher. C'est pourquoi nous avons ajouté l'**Evans Spirit** à notre flotte après avoir signé un autre contrat de longue durée avec Alouette.»

Baptisé en l'honneur du fondateur de la compagnie, Evans McKeil, le nouveau bâtiment de 15 000 TPL est le premier du genre. Il peut transporter 40 % plus de marchandises 50 % plus rapidement avec la même quantité de carburant. «Son faible tirant d'eau est similaire à celui d'un tandem remorqueur-chaland, ce qui lui permet d'entrer dans les petits ports», poursuit M. Fletcher.

Tout comme le reste de l'industrie, McKeil fait face à une compétition féroce des transports routier et ferroviaire. «Les cargaisons de 10 000 à 15 000 t que nous transportons peuvent aussi bien l'être par ces autres modes, de sorte qu'il y a des marchés où nous n'avons pas encore réussi à percer, mais nous ne renonçons pas», indique M. Fletcher.

Au Québec où le gouvernement provincial a périodiquement offert des incitatifs financiers pour la mise en place d'installations propices au TMCD, les avantages de ce dernier sautent aux yeux. «Quand nous avons commencé à faire des affaires avec Alouette, par exemple, nous avons démontré au gouvernement qu'un gros tandem remorqueur-barge pouvait transporter l'équivalent de 260 chargements de camion, dit M. Fletcher. Pour toute la durée d'une saison de navigation, on parle de 19 voyages de barge, ce qui représente 5 000 camions de moins sur la route.» > PAGE 43

Call us first!
514-640-3138



**URGENCE
MARINE INC.**

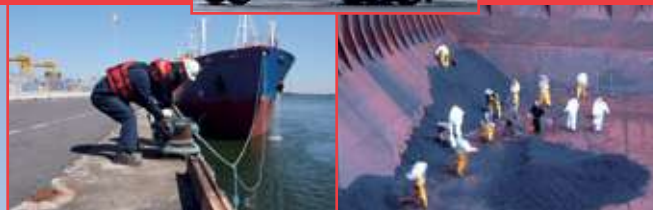


Since 1981...

**24 HOURS
A DAY**



**7 DAYS
A WEEK**



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

• Washing water disposal certificate

URGENCE MARINE INC.
SECTION 110N, Port de Montréal, C.P. 111
Montréal (Québec) H1B 5K1
Fax: 514-640-4509
marine@urgencemarine.com



www.urgencemarine.com

Une grande réussite: les navettes de Transport Maritime Saint-Laurent

Big shortsea success: St. Lawrence oil tanker shuttle

Leo Ryan

Suite à l'autorisation de l'Office national de l'énergie d'inverser le flot du pipeline 9B d'Enbridge, la coentreprise Transport Maritime Saint-Laurent, créée par le Groupe Desgagnés et le géant américain de l'énergie Valero, a récemment inauguré un service de navette pour transporter le brut léger albertain entre le terminal de Valero à Montréal et la raffinerie Jean-Gaulin à Lévis (Québec).

«Nous nous réjouissons du succès de ce service unique qui démontre l'utilité du transport maritime à courte distance », a déclaré Jacques Beauchamp, président de Petro-Nav, filiale à part entière du Groupe Desgagnés. « Imaginez l'énormité des volumes qui seraient autrement transportés par train. »

La première cargaison de 326 000 barils de pétrole a été transportée par le pétrolier Panamax **Espada Desgagnés**, arborant le pavillon canadien, le 12 décembre. Elle a été suivie par celle du **Laurentia Desgagnés**, qui a commencé à naviguer sous pavillon canadien en janvier.

«Tout se déroule à merveille et nous adaptons les transports au programme du pipeline», a indiqué M. Beauchamp.

Les deux pétroliers Panamax ont la cote glace 1A et sont bien adaptés pour naviguer sur le Saint-Laurent en toute saison, selon M. Beauchamp. Ils sont dotés de doubles coques et leurs propulseurs d'étrave ainsi que leur appareil à gouverner modifié les rendent plus manœuvrables à basse vitesse.

Environ 130 voyages annuels sont prévus pour le service de navettes. Les deux navires vont fournir à peu près la moitié de l'approvisionnement en pétrole de la raffinerie de Lévis.

Par ailleurs, le président du conseil et chef de la direction de Groupe Desgagnés inc., Louis-Marie Beaulieu, a annoncé récemment la signature d'un contrat avec un chantier maritime turc pour la construction de deux chimiquiers avec une option pour deux autres navires identiques. Cette commande suit de près une commande précédente au même chantier pour un asphaltier et un autre chimiquier. **M**



Petro-Nav President Jacques Beauchamp says shipping movements adjusting well to pipeline schedule.

Selon le président de Petro-Nav, Jacques Beauchamp, les transports maritimes peuvent aisément s'adapter aux débits de l'oléoduc.

Following the National Energy Board final approval of the reversal of Enbridge's 9B pipeline, the joint venture between Groupe Desgagnés and U.S. energy giant Valero, Transport Maritime Saint-Laurent, recently launched a shuttle service transporting Alberta light crude oil between Valero's terminal in Montreal to its Jean Gaulin refinery in Lévis, Québec.

“We are delighted by the success of a unique service that shows what shortsea shipping can do,” said Jacques Beauchamp, President of Petro-Nav, wholly-owned subsidiary of Groupe Desgagnés. “Imagine how huge such volumes would be if transported by rail.”

The first shipment of some 326,000 barrels of oil by the Panamax tanker **Espada**

Desgagnés, flying the Canadian flag, took place on December 12. It was followed by that of the **Laurentia Desgagnés**, which began operating under Canadian flag in January.

“Everything is going very smoothly, and we are adjusting shipments according to the pipeline schedule,” said Mr. Beauchamp.

Both Panamax tankers are Ice Class 1A ships and are well suited to the St. Lawrence trades 12 months a year, he pointed out. They are equipped with double hulls as well as with bow thrusters and a modified steering system, giving them greater maneuverability at low speeds.

About 130 annual trips are planned on the shuttle service. The two vessels will account for about 50% of the Lévis refinery's oil supplies.

In another recent development, Louis-Marie Beaulieu, Chairman and CEO of Groupe Desgagnés inc., announced a contract with a Turkish shipyard for the construction of two chemical tankers, with an option for two other identical ships. This comes on the heels of a previous order from the same yard for one asphalt tanker and one chemical tanker. **M**



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

Armateurs du Saint-Laurent lance une étude sur le TMCD

St. Lawrence Shipoperators launch SSS study

Julie Gedeon

Armateurs du Saint-Laurent a chargé une firme de recherche d'analyser le potentiel de croissance du transport maritime à courte distance (TMCD) au Québec. Le rapport est attendu l'automne prochain.

Selon le directeur général Martin Fournier, l'association a commandé cette étude pour connaître les conditions qui doivent être réunies ou les mesures à prendre pour avoir du succès avec de nouvelles routes. Il a précisé que les régions ciblées n'étaient pas celles où le TMCD est un choix logique à cause de la géographie maritime et de l'afflux régulier et important de cargaisons, mais plutôt les endroits où il est sous-exploité parce que son utilité ne saute pas aux yeux.

L'étude découle de la stratégie maritime du Québec et des discussions des membres de la Table du Québec sur le transport maritime courte distance, un groupe consultatif composé d'intervenants de l'industrie et de représentants d'organismes de transport gouvernementaux.

M. Fournier a indiqué que l'objectif était de voir les conditions et installations requises afin que le TMCD fonctionne bien pour le transport de vrac, de conteneurs et de passagers, ainsi que pour d'autres clientèles particulières, de même que les caractéristiques géographiques qui s'y prêtent. Il serait possible, par exemple, qu'un regroupement de cargaisons dans une région justifie l'établissement d'un service régulier.

M. Fournier a ajouté que la firme de recherche allait aussi examiner ce qui distingue le TMCD des transports ferroviaires et routiers. L'information pourra aider à mieux travailler en tandem avec les chemins de fer et les camionneurs. **M**



*Martin Fournier,
Executive Director of St. Lawrence Shipoperators*

Martin Fournier, directeur général,
Armateurs du Saint-Laurent

The St. Lawrence Shipoperators Association has hired a research firm to analyse the further potential for shortsea shipping (SSS) in Quebec. A report is anticipated this coming fall.

"We've arranged to have a study done to establish what winning conditions must exist or measures be put in place to be successful with new routes," says Martin Fournier, the association's Executive Director. "We're not looking so much at those places where maritime geography and large regular cargo loads make shortsea shipping a natural fit but less obvious untapped opportunities."

The study emanates from Quebec's maritime strategy as well as discussions by members of the Table du Québec sur le transport maritime courte distance, a consultative group of industry stakeholders and government transport agencies.

"We want to examine what is necessary for shortsea shipping to work well for bulk, container, passenger and other specific markets, as well as geographic locations or facilities," Mr. Fournier says. "For example, combining cargos in some areas might lend itself to a regular service."

"The research firm will further examine the differences between shortsea shipping and the rail and trucking modes," Mr. Fournier adds. "The information may help us to work to a greater extent in tandem with railways and truckers in the future." **M**




Jean Hémond


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

La super barge **Mega/Motti** fait route vers le port de Trois Rivières avec une cargaison de sciure de bois.

Océan Navigation a aussi du succès grâce à des partenariats novateurs. L'an dernier, Océan a récolté un prix d'excellence en transport pour la création de routes pour le transport par tandem remorqueur-barge de sciure de bois et d'écorce entre la scierie de produits forestiers Arbec Forest à Port-Cartier et des centres de fabrication à Trois-Rivières et Port Hawkesbury (N.-É.).

«Dans les trois premières années suivant l'inauguration des routes en 2011, nos services pour Arbec ont permis de retirer environ 10 000 camions de la route 138 et de l'autoroute 40», rappelle Philippe Filion, qui s'occupe des relations avec les médias pour Océan. «Nous parlons d'une réduction par quatre du millage, du carburant consommé et des émissions de GES par rapport au transport routier.» 

Océan Navigation is also enjoying success by cultivating innovative partnerships. Last year Ocean garnered an award for excellence in transportation for its establishment of tug-and-barge routes to transport sawdust and bark from the Arbec Forest Product's sawmill in Port-Cartier to manufacturers in Trois-Rivières and Port Hawkesbury, N.S.

“Within the first three years of launching the routes in 2011, our services for Arbec eliminated approximately 10,000 trucks on Highway 138 and Autoroute-40,” recalls Philippe Filion, who handles Océan's media relations. “We're talking about four-fold reduction in mileage, fuel and GHG emissions compared to road transportation.” 

A strategic market for shippers and transportation providers

Un marché stratégique pour les expéditeurs et les transporteurs

Leo Ryan

Même si l'arène mondiale a récemment été perturbée par des vents contraires venus de Chine, les turbulences du marché boursier, la faiblesse persistante des prix des produits de base et une croissance anémique de bien des économies, les perspectives sont meilleures aux États-Unis, y compris dans le marché stratégique du Midwest dont Chicago, puissant pôle de commerce et de transport du lac Michigan, est le pivot.

En effet, selon la Federal Reserve Bank de Chicago, le PIB des É.-U. devrait progresser de 2,6 % en 2016, le taux de chômage national,

Although the global arena has recently been affected by headwinds from China, turbulence in stock markets, persistently depressed commodity prices and weak or little growth in many economies, the outlook is considerably more positive in the United States. This includes the strategic Midwest anchored by the powerful commercial and transportation hub of Chicago on Lake Michigan.

Indeed, the Federal Reserve Bank of Chicago forecasts that U.S. GDP will advance by 2.6% in 2016, the nation's un-



baisser à 4,9 % d'ici la fin de l'année et le taux d'inflation, rester sous les 2 %.

La croissance du PIB aux États-Unis va doubler celle de la zone euro, tripler celle du Japon et dépasser celle du Canada. Les principaux moteurs de ce dynamisme sont la production industrielle, les dépenses de consommation et les commandes de biens durables.

employment rate will edge down to 4.9% by the end of the year, and inflation will remain under 2%.

The GDP growth of the United States will be twice that of the Eurozone and three times that of Japan in addition to being more robust than Canada. Major contributing factors are to be found in industrial production, consumer spending and durable goods orders.

The great commercial and transportation hub of Chicago plays a leadership role in the economic expansion of the Midwest.

Le grand pôle de commerce et de transport qu'est Chicago joue un rôle prépondérant dans l'expansion économique du Midwest.



*Fednav's FALLine focuses especially on the steel and general cargo trade in its direct service from Northern Europe to St. Lawrence and Great Lakes ports. Photo shows the **Federal Satsuki** calling at Cleveland.*

La filiale FALLine de Fednav se spécialise dans le commerce de l'acier et des marchandises générales dans le service direct qu'elle offre entre l'Europe du Nord et les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs. On voit ici le **Federal Satsuki** lors d'une escale à Cleveland.

Les 12 États qui composent la région du Midwest fournissent le cinquième du PIB des États-Unis. Le Michigan est le principal partenaire commercial du Canada parmi ces 12 États et 30 % des échanges bilatéraux de près de 900 milliards de dollars passent par le corridor Detroit-Windsor.

«Nos économies sont interdépendantes, que l'on parle de biens, de services, d'énergie, de tourisme et d'une foule d'autres formes de commerce», souligne David Ullrich, directeur général de l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent basée à Chicago.

«Le PIB réel dépasse maintenant les niveaux de 2007 dans toutes les provinces et les États de la région», a déclaré au *Maritime Magazine* M. Ullrich, qui a partiellement attribué ce dynamisme à la solide performance d'une industrie automobile en pleine reprise et à celle du très important secteur agricole. Le tourisme poursuit sa remontée et stimule la croissance dans la région des Grands Lacs.

M. Ullrich sert toutefois l'avertissement suivant: «Une croissance économique soutenue exige des mesures urgentes pour atténuer l'impact des changements climatiques, accroître la résilience, diminuer les déversements

Consisting of 12 states, the Midwest region alone accounts for about one fifth of U.S. GDP. Among these states, Michigan is Canada's leading trading partner. And 30% of total bilateral trade approaching \$900 billion passes through the Detroit-Windsor corridor.

“Our economies are interdependent, whether it be goods, services, energy, tourism and many other forms of commerce,” underlines David Ullrich, Executive Director of the Chicago-based Great Lakes and St. Lawrence Cities initiative.

“Real GDP now tops 2007 levels in all of the region's states and provinces,” Mr. Ullrich told *Maritime Magazine*. He singled out the present strong performances of the rebounding auto industry and of the large agricultural sector. Tourism continues to recover and drive growth in the Great Lakes region.

But Mr. Ullrich cautioned: “Continued economic growth in the region requires urgent action to mitigate climate change impacts, increase resilience, reduce excess nutrient discharges, and prevent the introduction of invasive species.”



FEDNAV

DELIVERING A HIGHER STANDARD
AU-DELÀ DES ATTENTES

| FMT | FALLine | Fednav Direct |



ibj
AWARDS
2015

www.fednav.com



GLS/C

David Ullrich sees tangible evidence of a rebounding auto industry and a vibrant agricultural sector in the Midwest.

David Ullrich discerne des signes tangibles d'une reprise dans l'industrie automobile et d'un secteur agricole dynamique dans le Midwest.

excessifs de nutriments et prévenir l'introduction d'espèces envahissantes.»

Sur l'écran radar des ports de Montréal, Halifax et Prince Rupert

Grâce à d'excellentes liaisons intermodales, les ports de Montréal, Halifax et Prince Rupert génèrent beaucoup de trafic conteneurisé, en particulier avec le Midwest.

Le Port de Montréal est depuis longtemps une porte de transit incontournable des échanges du Midwest, spécialement avec l'Europe. L'an dernier, on y a enregistré des volumes records pour le fret total (32 millions de tonnes) et le fret conteneurisé (1,45 million d'EVP).

Tony Boemi, VP, Croissance et développement, souligne que le Port est depuis longtemps reconnu pour la fluidité des opérations et sa proximité des grands marchés de consommation de l'est du Canada et du Midwest.

Il a aussi indiqué que Montréal continuait d'attirer des marchandises des marchés émergents, spécialement l'Asie et l'Amérique latine. «C'est le résultat, a-t-il déclaré, des nouveaux modèles d'affaires des transporteurs avec les méganavires.»

«En plein essor, le Midwest demeure un marché clé pour le Port de Halifax», a déclaré Patrick Bohan, directeur des Solutions des chaînes logistiques à l'Administration portuaire de Halifax (APH). «Les campagnes d'information de notre équipe de développement des affaires portent des fruits.»

On radar screen of ports of Montreal, Halifax and Prince Rupert

Thanks to excellent intermodal links, the ports of Montreal, Halifax and Prince Rupert generate substantial container business in particular with the Midwest.

Through the years, the Port of Montreal has been an important gateway for Midwest import and export cargo, notably with Europe. Last year, it posted record volumes in total cargo (32 million tonnes) and container cargo (1.45 million TEUs).

Tony Boemi, Vice-President of Growth and Development, points out that "We are long known for our fluid operation and our proximity to the major consumer markets of eastern Canada and the U.S. Midwest."

He also said Montreal is continuing to attract cargo from emerging markets, notably Asia and Latin America

"This is the result," Mr. Boemi said, "of business models which carriers are now employing with the mega vessels."

"The US Midwest remains a key growth market for the Port of Halifax," said Patrick Bohan, Director, Supply Chain Solutions, Halifax Port Authority. "Outreach efforts undertaken by the business development team are having a positive impact."



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





APM

Through the years, the Port of Montreal has been an important gateway for Midwest import and export container cargo with Europe.

Le Port de Montréal est une porte de transit importante des échanges conteneurisés du Midwest avec l'Europe.

Les biens manufacturés comme les pièces d'auto et la machinerie lourde occupent une place importante dans les marchandises transportées en provenance et en direction du Midwest, tout comme les biens de consommation et l'agroalimentaire.

Le 4 février 2016, la Midwest Global Trade Association (MGTA) a remis le Prix de l'importateur-exportateur de l'année à des représentants de l'APH.

L'an dernier, Halifax a vu son trafic conteneurisé augmenter de 4,6 %, à 418 369 EVP. Selon M. Bohan, il y a encore amplement de place pour de la croissance, compte tenu de la capacité des terminaux.

Le Port de Prince Rupert, qui a manutentionné un total record de 776 412 EVP en 2015, est le deuxième plus grand port canadien de la côte Ouest et le port nord-américain le plus proche de l'Asie, ce qui en fait une porte stratégique pour le commerce dans la région de l'Asie-Pacifique. Le port naturel en eau profonde peut accueillir les plus grands navires du monde et la connexion directe avec le réseau ferroviaire nord-américain du CN donne accès à la presque-totalité du Midwest.

«En 2015, le Midwest a fourni 63 % des conteneurs importés qui ont transité par le terminal Fairview de Prince Rupert. Le gros de ceux-ci était destiné à Chicago (32 %) ou Memphis (18 %)», a indiqué Shaun Stevenson, vice-président, Développement commercial. «Une part considérable des exportations conteneurisées annuelles

Manufactured goods like heavy machinery and auto parts figure prominently in the cargo moving to and from the Midwest as well as retail goods and agri food.

On February 4, 2016, the Midwest Global Trade Association (MGTA) presented representatives from the Halifax Port Authority with their award for importer-exporter of the year.

Last year, Halifax saw its container business rise by 4.6% to 418.369 TEUs. Mr. Bohan says there is still ample room for growth given the available capacity at terminals.


The Port of Prince Rupert, which handled a record 776,412 TEUs in 2015, is Canada's second largest west coast port, and the closest North American Port to Asia anchoring a strategic gateway for trade in the Asia Pacific Region. The Port's deep natural harbour is capable of handling the world's largest ships, and the direct connection to CN's North American rail network offers extensive reach into the Midwest.

"In 2015 the US Midwest accounted for 63% of import containers through Prince Rupert's Fairview Container Terminal, the bulk of those destined for Chicago (32%) and Memphis (18%)," indicated Shaun Stevenson, the port's Vice-President of Trade Development. "A significant portion of annual containerized exports originate in the region, comprising 35-40% of

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





PRPA

The Midwest accounts for a significant portion of import and export containers through Prince Rupert's Fairview Container Terminal.

Le Midwest est à l'origine d'une proportion importante des conteneurs importés et exportés qui transitent par le terminal à conteneurs Fairview de Prince Rupert.

provient de la région, y compris 35 à 40 % des conteneurs chargés qui ont été manutentionnés à Prince Rupert depuis trois ans. Le Port de Prince Rupert examine activement de nouveaux créneaux et il collabore avec les exportateurs du Midwest pour s'assurer que ceux-ci exploitent au maximum les avantages qu'offre notre port pour le commerce avec les marchés asiatiques.»

Les opérations intermodales à Prince Rupert sont caractérisées par une étroite collaboration avec les partenaires, y compris le CN, DP World et différents transporteurs océaniques, dont Cosco, MSC, Hanjin Shipping et Maersk. La proximité de Prince Rupert avec l'Asie lui permet de garantir le temps de trajet maritime le plus court de tous les ports de la côte Ouest et en fait le premier port nord-américain d'escale pour ses quatre chaînes de service de transport maritime hebdomadaire. En l'absence d'un vaste marché local pour les produits conteneurisés, Prince Rupert peut acheminer directement les marchandises en provenance et à destination de pôles de distribution intérieurs comme Toronto, Montréal, Chicago et Memphis, ce qui fait économiser jusqu'à 72 heures de temps de transit total par rapport aux ports concurrents de la côte Ouest.

Pour Vancouver, Peter Xotta, VP, Planification et opérations, indique ce qui suit: «Le Port se dote d'une infrastructure capable de répondre à la demande accrue résultant de la croissance du commerce canadien. Ces investissements créent des alternatives stratégiques qui permettent aux expéditeurs de diversifier et protéger leurs chaînes d'approvisionnement.

«Les expéditeurs sont conscients de la valeur des alternatives stratégiques pour leurs chaînes d'approvisionnement et Vancouver représente l'une des multiples options offertes sur le marché. Le Port de Vancouver a profité d'une augmentation du fret conteneurisé étasunien pendant les conflits de travail qui ont perturbé la côte Ouest

Prince Rupert's total laden containers over the last three years. The Port of Prince Rupert is actively exploring opportunities and engaging with Midwest exporters to see them take full advantage of our gateway to trade with Asian markets.”

Prince Rupert's intermodal operations have been defined by a strong collaborative approach with its partners, including CN, DP World and various ocean carriers, including Cosco, MSC, Hanjin Shipping and Maersk. Prince Rupert's proximity to Asia equates to the shortest marine transit times on the west coast, and anchors it as the first North American port of call on all four of its weekly services strings. Without a large local market for containerized goods, Prince Rupert is able to move cargo directly to and from inland distribution hubs like Toronto, Montreal, Chicago and Memphis, equating to as many as 72 hours in total transit time savings over competing west coast gateways.

Regarding the Port of Vancouver, Peter Xotta, VP, Planning and Operates, states: “The port is building infrastructure to support Canada's growing demand for trade. These investments create strategic alternatives for shippers to diversify and protect their supply chains.

“Shippers recognize value in strategic alternatives for their supply chains and Vancouver represents one of many alternatives available in the marketplace. The Port of Vancouver did see an increase in US containerized cargo during the labour disruptions impacting the US West Coast in the recent past. We've since seen some of that cargo migrating back to their traditional routings.”

Shipping lines call at many regional ports

Meanwhile, shipping lines from Canada, the United States and foreign-flag operators remain highly active in offering services with Midwest Great Lakes ports. U.S.-

CLEVELAND - EUROPE EXPRESS



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

- Quick transit time
- Through bills of lading
- Onward worldwide connections using 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

Antwerp office:
 antwerp@spliethoff.com
 +32 3 570 6857

Cleveland office:
 cleveland@spliethoff.com
 +1 216 377 1341

Gdynia office:
 gdynia@spliethoff.com
 +48 58 6601260

Houston office:
 houston@spliethoff.com
 +1 281 248 4900

Montreal office:
 montreal@spliethoff.com
 +1 514 822 1115

Toronto office:
 toronto@spliethoff.com
 +1 905 337 2732

des États-Unis ces dernières années, mais une partie de ces cargaisons a depuis réintégré ses routes traditionnelles.»

Les compagnies maritimes font escale dans beaucoup de ports régionaux

Par ailleurs, les compagnies maritimes du Canada, des États-Unis et de l'étranger demeurent très actives dans l'offre de services aux ports du Midwest sur les Grands Lacs. Les navires américains se concentrent sur le commerce entre les lacs tandis que les autres transporteurs ont un champ d'action plus vaste sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent.

Les navires d'Algoma Central Corporation et de Canada Steamship Lines font fréquemment escale dans des ports du Midwest.

Pour la saison 2016, la flotte de Lower Lakes Towing, filiale de Rand Logistics, a été renforcée par l'arrivée de Chine à la fin de 2015 du **Manitoulin**, dont la capacité de transport dépasse celle de tout autre autodéchargeur de classe fluviale. Scott Bravener, président de Lower Lakes Towing et Grand River Navigation, évoquait récemment en interview (voir *MM79*), parmi d'autres facteurs, le potentiel prometteur des projets d'infrastructures dans le Midwest et en Ontario.

Les armateurs étrangers sont de plus en plus présents, à l'affût des cargaisons d'acier, de grain et de marchandises destinées à des projets particuliers. Le groupe néerlandais Spliethoff, a annoncé ce printemps son intention d'augmenter la fréquence de son service Cleveland-Europe Express de transport de marchandises générales et de conteneurs pour offrir une desserte hebdomadaire avec escales directes à Valleyfield près de Montréal et à Cleveland, Ohio. Le Groupe a aussi annoncé l'intégration du bureau de Toronto de BigLift au département des Grands Lacs de Spliethoff.

Le transporteur montréalais FALLine de Fednav, qui fête cette année son 57^e anniversaire, demeure le plus important utilisateur océanique de la voie navigable intérieure nord-américaine. Il se spécialise dans le transport d'acier et de marchandises générales et offre une liaison directe entre le nord de l'Europe et les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

flag ships concentrate on inter-Lakes trades while other carriers are engaged in a wider range of trades via the Great Lakes/St. Lawrence waterway.

Vessels from Algoma Central Corporation and Canada Steamship Lines call frequently at Midwest ports.

For the 2016 season, the fleet of Lower Lakes Towing, a subsidiary of Rand Logistics, has been bolstered by the arrival late last year from China of the **M/V Manitoulin**, which has the greatest lift capacity of any river class self-unloader. In a recent interview (see *MM79*), Scott Bravener, President of Lower Lakes Towing and Grand River Navigation, evoked, among other market factors, the promising potential of infrastructure projects in the Midwest and Ontario.

Foreign-flag operators have been expanding their presence, seeking to capture steel, grain and project cargoes. The Dutch Spliethoff Group, announced plans this spring to increase frequency to weekly sailings on its Cleveland-Europe Express breakbulk/container service with direct port calls to Valleyfield, near Montreal, and Cleveland, Ohio. Also announced was the integration of the BigLift Toronto office into the Spliethoff Great Lakes department.

Now in its 57th year, Montreal-based Fednav's FALLine remains the largest ocean-going user of the inland North American waterway, and focuses especially on the steel and general cargo trade in its direct service from Northern Europe to St. Lawrence and Great Lakes ports.

Dennis Pfeffer, Liner Manager of FALLine, reports that "cargo shipments were within expectations" in 2015. "Imported steels moved to the U.S. heartland on a regular basis, although numbers were somewhat lower than in 2014. As a result of a healthy 2015 North American crop, all ships were full outbound until the end of the season."

Looking to 2016, Mr. Pfeffer told *Maritime Magazine*: "Our expectations are that steel prod-



The vessels of Lower Lakes Towing pay regular calls at Midwest/Great Lakes ports such as Cleveland.

Les navires de Lower Lakes Towing font régulièrement escale dans des ports du Midwest sur les Grands Lacs comme Cleveland.



Spliethoff

Spliethoff's multi-purpose vessel, **Floragracht** is part of the Cleveland-Europe Express service.

Le navire polyvalent **Floragracht** de Spliethoff fait partie du service Cleveland-Europe Express.

Dennis Pfeffer, directeur du Service de ligne régulière à FALLine, rapporte que «les volumes de fret ont été à la hauteur des attentes» en 2015. «L'acier importé a afflué régulièrement vers le centre des États-Unis, même si les quantités ont été un peu plus faibles qu'en 2014. Comme les récoltes ont été bonnes en Amérique du Nord en 2015, tous les navires ont appareillé avec des cargaisons complètes jusqu'à la fin de la saison.»

Concernant 2016, M. Pfeffer a déclaré au *Maritime Magazine*: «Nous prévoyons que les produits de l'acier vont continuer d'arriver sur les Grands Lacs et que les soutes de nos navires vont être pleines de grain pour les voyages de retour. Comme toujours, il est impossible de prédire en début de saison le tonnage qui sera importé et exporté, et c'est encore plus vrai cette année, vu le piètre état du marché. Cela dit, nous voyons des signes que l'industrie de la construction est en bonne santé – ce qui devrait se traduire par de solides importations d'acier de construction.»

Les chemins de fer ciblent le marché du Midwest

Pour les grandes compagnies ferroviaires du continent, le Midwest représente un marché stratégique en constante expansion.

«Le CN est un acteur important dans la desserte ferroviaire du Midwest et le Midwest demeure un marché important pour le CN», a commenté le porte-parole du transporteur, Mark Hallman.

Chicago et Memphis sont des plaques tournantes intermodales clés pour le CN, a-t-il noté, avant d'ajouter: «Le CN s'attend à une augmentation soutenue des volumes intermodaux internationaux dans son réseau nord-américain cette

ucts will continue to move into the Great Lakes and grain will fill the ships on return voyages. As always, it is impossible to predict early in the season how much tonnage will be imported and exported in the season to come – particularly this year – given the poor current state of the market. This being said, we are seeing signs that the construction industry is doing well – which should translate into good structural steel imports levels.»

Railways target Midwest market

For the continent's major railways, the Midwest represents a strategic market that is constantly expanding.

«CN is an important rail player in the U.S. Midwest and the Midwest remains an important market for CN», commented CN spokesman Mark Hallman.

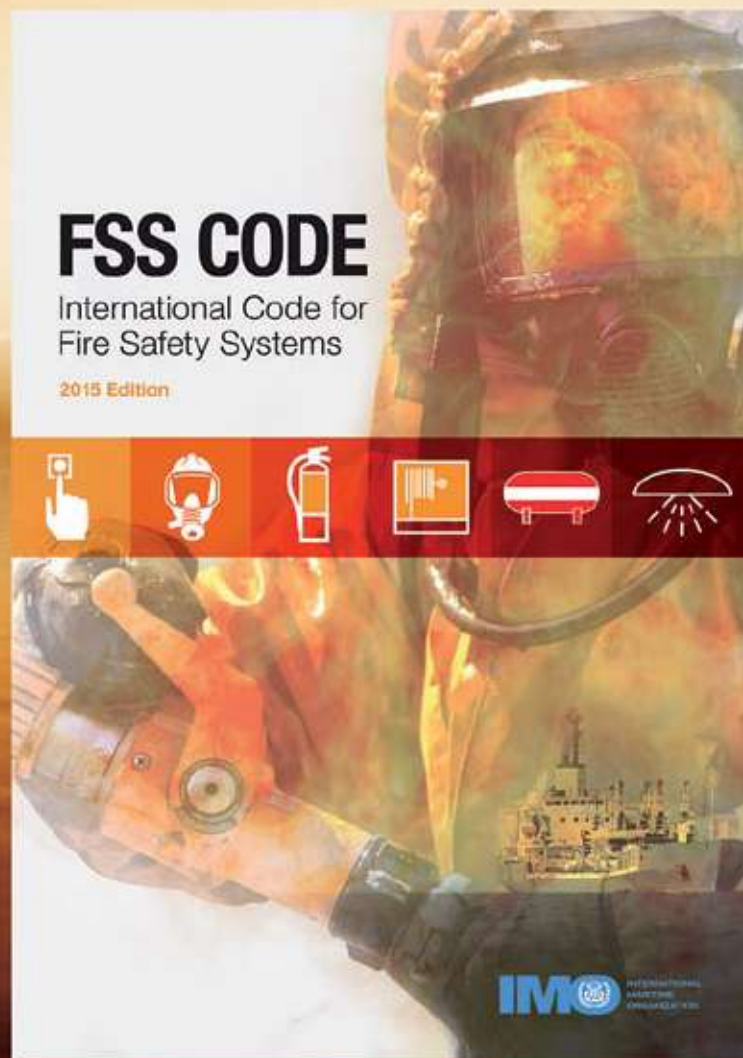
Chicago and Memphis are key intermodal hubs for CN, he noted, adding: «CN expects continued increases in international intermodal volumes on its North American network this year thanks to the full-year impact of the new vessel calls at the ports of Prince Rupert and Halifax, continued growth in U.S. housing starts and consumer spending, as well as consumer-driven increases in U.S. automotive sales and production.»

In addition, Mr. Hallman stressed, CN foresees new intermodal opportunities between the ports of

FSS CODE

International Code for
Fire Safety Systems

2015 Edition



IMO  INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION
PUBLISHING

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



CSXT's extensive network for shippers is anchored by the strategically-placed CSX Northwest Ohio intermodal hub in North Baltimore, Ohio.

Le vaste réseau que CSXT met à la disposition des expéditeurs s'appuie sur le pôle intermodal Northwest Ohio de CSX qui est stratégiquement situé à North Baltimore (Ohio).

CSXT

année grâce à l'impact sur une année complète des nouvelles escales de navires dans les ports de Prince Rupert et Halifax, à l'augmentation soutenue des mises en chantier et des dépenses de consommation ainsi qu'à la hausse de la production et des ventes d'automobiles aux États-Unis.»

M. Hallman a aussi souligné que le CN prévoyait de nouvelles perspectives intermodales entre les ports de Mobile (Alabama) et de La Nouvelle-Orléans d'une part, et le Midwest d'autre part, grâce à l'inauguration de l'agrandissement du canal de Panama au milieu de 2016. Le CN a signé l'an dernier avec les ports des ententes de collaboration concernant la chaîne d'approvisionnement.

Le CN anticipe aussi des possibilités de détournement vers les deux ports du golfe du Mexique du fret conteneurisé qui est actuellement acheminé vers le Midwest via des ports de la côte est des États-Unis. L'ouverture prévue à Mobile en mai d'une gare intermodale du CN spécialement destinée au transport vers le Midwest de conteneurs importés revêt une importance certaine à cet égard.

Le Canadien Pacifique est un autre chemin de fer de catégorie 1 qui dessert des centres du Midwest comme Chicago, Minneapolis, Duluth et Detroit.

Wesley Ann Barton, directrice du Marketing, CSXT Intermodal, a souligné: «CSX Transportation (CSXT) Intermodal permet aux expéditeurs canadiens d'avoir accès à la vallée de l'Ohio et au Midwest par le seul système intermodal rail-roue reliant l'est du Canada à ces marchés.»

«Idéalement situé, à l'extérieur de Montréal et à la jonction de grandes routes de camionnage et du réseau de transport de fret de CSX, le terminal intermodal de Valleyfield crée un service intermodal qui offre une capacité subsidiaire et un moyen efficace pour acheminer le commerce transfrontalier. Grâce à la connectabilité avec le réseau en étoile de CSXT qui s'appuie sur le pôle intermodal Northwest Ohio de CSX à North Baltimore (Ohio), les expéditeurs peuvent rejoindre près des deux tiers des consommateurs américains dans de grands marchés de consommation et des régions métropolitaines intermédiaires dépourvues jusque-là de desserte intermodale.» **M**

Mobile, Ala., and New Orleans and the U.S. Midwest as a result of the mid-2016 opening of the expanded Panama Canal. CN last year signed supply chain collaboration agreements with the ports to ensure solid supply chain collaboration.

CN also sees conversion opportunities through the two Gulf ports for containerized freight that is currently calling on U.S. East coast ports that is destined for the U.S. Midwest. In this connection, representing a significant development is the scheduled opening in May at Mobile of a CN intermodal terminal specifically designed to move import containers into the Midwest.

Canadian Pacific is another Class 1 player, serving such Midwest centres as Chicago, Minneapolis, Duluth and Detroit.

Wesley Ann Barton, Director of Marketing, CSXT Intermodal, pointed out: "CSX Transportation (CSXT) Intermodal provides Canadian shippers access to the Ohio Valley and Midwest U.S. through the only steel-wheel intermodal rail service connecting Eastern Canada and these markets.

"The Valleyfield intermodal terminal, located outside of Montreal, is ideally located at the junction of major truck routes and the CSX freight network, creating intermodal service that delivers a capacity alternative and an efficient way to navigate cross-border trade. Thanks to the connectivity to CSXT's hub-and-spoke network, anchored by the CSX Northwest Ohio intermodal hub in North Baltimore, Ohio, shippers are able to reach nearly two-thirds of American consumers in large consumption markets and mid-tier metropolitan areas previously not served by intermodal." **M**



Fraser Surrey Docks

Project cargo being transferred to rail at Fraser Surrey Docks which has seen a strong growth in project cargo volumes in recent years, with more on the horizon.

Cargaisons spéciales chargées sur un train à Fraser Surrey Docks où on enregistre depuis quelques années pour ce type de fret une forte croissance des volumes qui semble destinée à durer.

Diversification offsetting slumping oil-related heavy lift cargoes

La diversification pallie la diminution du transport de charges lourdes

Kathlyn Horibe • Leo Ryan

Le ralentissement mondial de l'activité pétrolière et gazière continue de créer des turbulences dans l'Ouest et de nuire au secteur du transport de cargaisons spéciales et de charges lourdes. Par contre, la diversification croissante augmente significativement les occasions d'affaires dans les régions des Grands Lacs et du Canada atlantique.

The downturn in the global oil and gas industry continues to create turbulent times in the west, affecting the heavy lift/project cargo sector. On the other hand, growing diversification is notably increasing opportunities in the Great Lakes and Atlantic Canada regions.

Selon Drewry Maritime Research, il est improbable que la demande pour la flotte de navires polyvalents augmente notablement en 2016. «La chute des prix du pétrole, jointe à une croissance de la demande et à la réduction de la flotte, devrait être une bonne nouvelle pour le transport maritime polyvalent», fait observer l'analyste principale Susan Oatway. «Le mauvais côté de la baisse du prix du brut, c'est qu'elle s'accompagne d'une diminution des investissements dans le secteur pétrolier et gazier. On sait déjà qu'il y a moins de demandes de transport de cargaisons spéciales pour la flotte de navires polyvalents parce que le flux des investissements a commencé à se tarir.»

Selon Dynaliners, BBC Chartering est le premier transporteur de charges lourdes, devant Cosco Shipping.

L'Association canadienne des producteurs pétroliers (ACPP) prévient, dans son rapport intitulé *2015 Crude Oil Forecast, Markets and Transportation*, que la chute brutale des prix mondiaux du pétrole depuis un an va ralentir pour vingt ans l'augmentation de la production pétrolière canadienne. Une foule de grandes entreprises tels les projets multimilliardaires des géants miniers canadiens Barrick et Teck ont été suspendus ou annulés à cause de la dégringolade des prix du pétrole et des minéraux.

Les parcs éoliens continuent cependant d'alimenter le marché du transport de charges lourdes. L'Association canadienne de l'énergie éolienne rapportait en janvier que le Canada avait ajouté 1 506 MW de nouvelle capacité éolienne en 2015 grâce à 36 projets.

Selon la note de conjoncture du Conference Board of Canada, dans le secteur minier affaibli par les bas prix de l'or, de l'argent et du cuivre et un financement incertain, les prévisions pour l'Arctique canadien sont loin d'être encourageantes à court terme. La seule région qui est en meilleure posture, c'est le Nunavut où le développement minier amène une croissance économique positive. L'économie du Yukon souffre des fermetures de mines et celle des Territoires du Nord-Ouest va se contracter en 2015.

Colombie-Britannique

En C.-B., le gouvernement vient en aide au secteur du transport de charges lourdes. À la fin de novembre 2015, il a agrandi le réseau de routes préapprouvées pour le camionnage de charges lourdes à valeur élevée, comme des matériaux de construction hors gabarit utilisés dans l'industrie pétrolière et gazière. Une des nouvelles routes préapprouvées pour les chargements de 85 tonnes de PNBV

In 2016, the MPV fleet will unlikely see significant increase in demand growth, according to Drewry Maritime Research. "The fall in oil prices, coupled with growing demand and a diminishing fleet should be good news for the multipurpose shipping sector," commented Susan Oatway, Lead Analyst. "However, it appears that the flip-side of lower bunker prices is a global decline in oil and gas investment projects. There have already been reports of fewer project cargoes available for the multipurpose fleet to carry as project investment has started to slow."



Thunder Bay's Keefe Terminal enjoyed its highest project and general cargo shipments in 2015.

Cargaisons spéciales chargées sur un train à Fraser Surrey Docks où on enregistre depuis quelques années pour ce type de fret une forte croissance des volumes qui semble destinée à durer.

prolonge la route 16 entre Terrace et Kitwanga, ce qui colmate une brèche dans la route des 85 tonnes et fournit un lien sans coupure entre l'Alberta et Kitimat.

L'autre route préapprouvée est la route 17 qui relie Fraser Surrey Docks au réseau des 85 tonnes. Brady Erno, directeur des Ventes et du Service aux consommateurs à Fraser Surrey Docks, estime que cette route préapprouvée ouvre de nouveaux horizons à son terminal.

Le ministre des Transports et de l'Infrastructure de la C.-B., Todd Stone, a déclaré ce qui suit: «Nous voulons permettre à nos industries minière, énergétique, forestière, touristique et autres de prospérer. L'extension du réseau routier préapprouvé pour le transport de charges lourdes en C.-B. va profiter aux entreprises et au transport maritime, faciliter le développement du GNL dans le Nord et, en fin de compte, sera bénéfique à l'ensemble de l'économie de notre province.»

On songe également à autoriser le transport de charges de 125 tonnes sur deux de ces routes qui viennent d'être surclassées. La route 17 ferait partie d'une éventuelle route de 125 tonnes entre Fraser Surrey Docks et la route 1.

M. Erno a indiqué: «Nous constatons une forte croissance des volumes de cargaisons spéciales acheminés par le terminal depuis quatre ou cinq ans et nous allons faire en sorte que cela continue.» Les nombreuses cargaisons spéciales transitant par Fraser Surrey Docks proviennent d'industries très diverses: hydroélectrique, pétrolière et gazière, manufacturière, forestière et minière.

En ce qui concerne les enjeux auxquels le terminal devra s'attaquer en 2016, M. Erno a déclaré ce qui suit: «Le défi le plus évident, c'est le repli du marché des produits de base qui va influencer sur le calendrier et le nombre des projets qui pourront aller de l'avant en 2016. Le marasme du secteur albertain de l'énergie dans un marché baissant va influencer les volumes de fret transitant par le terminal, mais nous allons continuer de soutenir cette industrie et tous les projets qui alimenteront le transport de marchandises en 2016.»

Tendances robustes sur les Grands Lacs

Le terminal Keefer de Thunder Bay a manutentionné en 2015 un nombre record d'envois de cargaisons spéciales et de marchandises générales, soit 15, dont 5 d'acier profilé, 3 de machinerie et d'équipement miniers, des composantes d'éoliennes — toujours à destination de l'Ouest canadien — de même que des stators de génératrice.

Le PDG Tim Heney a déclaré: «En 2016, les occasions d'affaires résident surtout dans l'Ouest canadien, parce que Thunder Bay est le port canadien de la Voie maritime le plus proche des Prairies. La faiblesse de notre dollar permet aussi aux transitaires d'espérer faire d'énormes économies sur les envois à destination de l'ouest des États-Unis en les faisant transiter par un port canadien comme Thunder Bay.»

En 2015 au Port de Hamilton, les cargaisons de marchandises destinées à des projets particuliers ont totalisé 22 096 m³ ou 9 000 tm. Les charges lourdes comprenaient notamment des composantes de centrales électriques, des chaudières industrielles, des véhicules et des machines

Taking over top spot in heavy lift tonnage is BBC Chartering reported Dynaliners, with Cosco Shipping occupying second place.

The Canadian Association of Petroleum Producers announced in its 2015 Crude Oil Forecast, Markets and Transportation report the sharp drop in world oil prices over the past year will slow the growth of Canadian oil production over the next two decades. Countless large scale projects, such as Canadian mining giants Barrick and Teck billion-dollar projects, were placed on hold/cancelled due to slumping oil and mineral prices.

A positive sector in the heavy lift market is wind energy farms. The Canadian Wind Energy Association reported in January, over the year, Canada added 1,506 MW of new wind capacity through the commissioning of 36 projects.

With the mining sector beset by low prices in gold, silver and copper and uncertain financing, the forecast for Canada's Arctic is far from stellar in the short term, according to the Conference Board of Canada's Territorial Outlook. The only bright spot is Nunavut where positive economic growth is due to mine development. The Yukon economy is suffering from mine shutdowns and the Northwest Territories' economy will contract in 2015.

British Columbia

In B.C., the government is helping out the heavy lift industry. In late November 2015, it expanded the pre-approved truck routes that haul heavy high-value cargo, such as oversized construction materials used in the oil and gas industry, through the province. One of the new pre-approved routes for 85 gross vehicle weight (GVW) shipments is an extension of Highway 16 from Terrace to Kitwanga that closes a gap in the 85-tonne route and now provides a continuous route from Alberta through to Kitimat.

The other pre-approved route is Highway 17 connecting Fraser Surrey Docks to the 85-tonne network. Brady Erno, Manager, Sales and Customer Service, Fraser Surrey Docks, sees this pre-approved route as an opportunity for its terminal.

B.C. Transportation and Infrastructure Minister Todd Stone said, "We're enabling our LNG, mining, energy, forestry, tourism and other industries to thrive. Expanding the pre-approved heavy haul routes in B.C. will be a benefit to businesses and the shipping industry for LNG development in the north and, ultimately, for our provincial economy."

Both of these newly upgraded routes are also being considered for further upgrades to haul 125-tonne loads. Highway 17 is part of a proposed 125-tonne route from Fraser Surrey Docks to Highway 1.

Mr. Erno said, "We have seen strong growth of project cargo volumes moving through the terminal in the last four to five years and will continue to pursue the further growth of project cargo at the terminal." Fraser Surrey Docks' many project cargoes span a number of industries, including oil and gas, manufacturing, forestry, mining and hydro/electrical generation.

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



McKeil Marine

It has been busy times for McKeil Marine in heavy lift and project cargo, including (per photo) the transportation of a large cold box from Port Robinson, Ontario to Calvert City, KY for ES Fox.

L'année a été occupée chez McKeil Marine pour les charges lourdes et les cargaisons spéciales. L'entreprise a notamment transporté pour ES Fox une énorme boîte froide (photo) de Port Robinson (Ont.) à Calvert City (Kentucky).

de construction, des tuyaux et des câbles d'acier. Le PDG Bruce Wood a déclaré ce qui suit: «Le port est un point de transit clé pour les machines et les composantes de centrales destinées au secteur ontarien des infrastructures et de la fabrication.»

Le Port d'Oshawa a aidé plusieurs compagnies à transporter des cargaisons spéciales en 2015, y compris des génératrices et des citernes en plastique à destination de Terre-Neuve de même qu'un four arrivé à Picton. Le nouvel embranchement ferroviaire de 4,1 millions de dollars a ouvert un tout nouveau marché au Port. La voie comprend une section pour les transports exceptionnels qui convient aux marchandises trop volumineuses pour être acheminées par la route.

«Cela ouvre au Port d'Oshawa le marché de niche du transport de cargaisons spéciales», a dit Donna Taylor, PDG de l'Administration portuaire d'Oshawa. «Le Port est désormais équipé pour accueillir toute l'année des cargaisons de tout gabarit, c'est un énorme avantage.»

Beaucoup de travail pour McKeil Marine

McKeil Marine, qui célèbre cette année son 60^e anniversaire, vit une période occupée. Ce fournisseur de services maritimes a transporté en 2015 de Sarnia à Thunder Bay trois gros réservoirs pour T Lane, entreprise albertaine spécialisée dans le transport de charges lourdes. Il a aussi transporté pour Mammoet une génératrice et une turbine à la centrale de Napanee (Ontario) de Transcanada,

In regard to challenges the terminal faces in 2016, Mr. Erno said, "The obvious challenge will be the drop in the commodities market that will affect the timing and number of projects that may move ahead in 2016. The effect of the Alberta energy sector in a down market will impact the amount of cargo that moves through the terminal but we will continue to support that industry and any projects that continue moving cargo in 2016."

Robust trends on Great Lakes

Thunder Bay's Keefer Terminal handled its highest project and general cargo shipments to date in 2015: 15, which included five shipments of structural steel, three shipments of mine machinery and equipment, wind turbine components — all for Western Canada — and generator stators.

Tim Heney, CEO, said, "The opportunities heading into 2016 remain largely in Western Canada, since Thunder Bay is the closest Canadian port on the Seaway in proximity to the Prairies. With the low Canadian dollar, there is also an opportunity for freight forwarders to capitalize on huge savings for shipments heading to the Western United States by moving them through a Canadian port such as Thunder Bay."

The Port of Hamilton's project cargo shipments in 2015 totaled 22,096 m3 or 9,000MT. Heavy lift

un gros réacteur de Sarnia à Duluth, deux cargaisons de Montréal à Bath en Ontario (chaque barge transportait une turbine de 293 tm et une génératrice de 257 tm). En outre, l'entreprise a fourni des services de soutien pour 34 colis hors gabarit d'un navire-transporteur de charges lourdes mouillé à Bath.

Pour K & N, McKeil a transporté six grosses sections de four de Montréal à Port-Daniel-Gascons au Québec, pour Watson, un transformateur de 250 tm de Varennes à Chisasibi sur la rive est de la baie James, pour Scott Woods, une carcasse de four de 175 000 lb d'Oshawa à Picton et pour ES Fox, une boîte froide de Port Robinson (Ontario) jusqu'à Calvert City (Kentucky).

Parlant des difficultés à surmonter, Paulo Pessoa, DG, Développement de l'entreprise, a déclaré: «L'année 2016 sera une mauvaise année pour les cargaisons spéciales à cause de la faiblesse des prix du pétrole et de l'annulation ou du report d'une foule de grands projets. Le bas prix des matériaux de base comme le cuivre et le nickel force à retarder des projets miniers. Les taux de fret internationaux pour les navires océaniques autonomes sont très compétitifs, ce qui pousse les entreprises étrangères à rechercher de nouvelles occasions d'affaires, notamment sur les Grands Lacs.»

Les occasions existent cependant, d'ajouter M. Pessoa. «La faiblesse de notre dollar rend les fabricants canadiens plus compétitifs pour exporter vers les États-Unis et l'Europe, ce qui crée de la demande pour du transport par barge. Les marchandises du golfe du Mexique peuvent être transportées vers Indiana Harbor ou Chicago, où elles sont transbordées directement sur nos chalands qui les acheminent ensuite sur les Grands Lacs.» Selon l'ACPP, la côte du golfe du Mexique, site du plus important pôle mondial de raffinage possédant une capacité importante de traitement du brut lourd, est un marché dont le potentiel de croissance est important pour le pétrole lourd canadien.

shipments included power plant components, industrial boilers, construction machinery and vehicles, steel cables and pipes. CEO Bruce Wood said, "The port is a key transit point for machinery and plant components related to Ontario's manufacturing and infrastructure sectors."

The Port of Oshawa assisted several companies in moving project cargo over the past year including generators and plastic tanks destined for Newfoundland as well as a kiln unit that arrived in Picton. The new \$4.1 million rail spur has opened up a whole new market for the Port. The track includes an oversized dimensional move section to accommodate cargo too large to move by road.

"This allows the Port of Oshawa to move into the niche project cargo market," said Donna Taylor, President & CEO, Oshawa Port Authority. "It is now equipped to move cargo of all sizes year round and that's a huge advantage."

Busy times for McKeil Marine

For McKeil Marine, which is marking its 60th anniversary this year, these are busy times. The marine service provider moved three large tanks from Sarnia to Thunder Bay in 2015 for T Lane, an Alberta heavy haul company. For Mammoet, it transported a generator and turbine to the Transcanada Napanee Generating Station in Ontario, a large reactor from Sarnia to Duluth, two shipments from Montreal to Bath, ON with each barge loaded with a 293 mt turbine and a 257 mt generator. In addition, support services were provided for 34 oversized pieces from a heavy lift ship anchored in Bath.

For K & N, McKeil transported six large kiln sections from Montreal to Port-Daniel-Gascons in Quebec, a 250 mt transformer from Varennes to Chisasibi on the eastern shore of James Bay for Watson, a 175,000 lbs

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





Fednav

Fednav's Michel Tosini reports that FMT terminals in the Great Lakes are handling a wide variety of heavy lift shipments, with strong prospects in 2016.

Selon Michel Tosini de Fednav, les terminaux de FMT sur les Grands Lacs manutentionnent une grande variété de charges lourdes, et les perspectives de croissance sont bonnes pour 2016.

Les installations de FMT manutentionnent des marchandises très variées

En 2015, Federal Marine Terminals (FMT) a transporté de nombreuses charges lourdes: transformateurs importés de Corée et destinés au Port de Hamilton, 96 000 tm de tubes au Port de Cleveland et 20 cuves de brassage au Port d'Indiana-Burns Harbor. À Milwaukee, l'entreprise a pris en charge une pelle excavatrice et des sections de tours cylindriques destinées à l'industrie aérospatiale de même qu'un marteau-batteur. Au Port de Lake Charles (LA), elle a transporté un échangeur thermique.

Michel Tosini, vice-président directeur de Fednav, a déclaré: «En 2016, les occasions d'affaires aux ports de Cleveland et de Burns Harbor viendront notamment de l'importation très probable de cuves de brassage, de pièces pour la réfection d'une centrale électrique à Port Manatee (FL) et de composantes pour la construction et l'expansion des centrales de GNL au Port de Lake Charles.»

Toutefois selon lui, l'insuffisance des infrastructures et de l'espace d'entreposage portuaire est un obstacle et la lutte féroce entre les ports et les exploitants de terminaux pour attirer les cargaisons spéciales va inévitablement faire baisser les prix.

kiln shell from Oshawa to Picton for Scott Woods and a large cold box from Port Robinson, ON to Calvert City, KY for ES Fox.

As for challenges, Paulo Pessoa, Managing Director, Business Development, said, "2016 will be a difficult year for project cargo due to the low oil prices and also the cancellation or postponement of many larger projects. Low commodities prices, such as copper and nickel, are delaying some mining projects. The international freight rate for geared ocean vessels is very competitive and this is pushing foreign flag companies to seek better opportunities in places like the Great Lakes."

Opportunities exist, however. Mr. Pessoa added, "The low Canadian dollar will allow Canadian manufacturers to be more competitive and export to the USA and Europe - creating an opportunity for some barge loads. Shipments into the US Gulf can be transported via Indiana Harbor or Chicago and direct discharge loads from HLV to our deck barges for further transportation into the Lakes." According to CAPP, the U.S. Gulf Coast, the largest refining cluster in the world with significant capacity to process heavy crude oil, is a major potential growth market for Canadian heavy oil.

FMT facilities handle diversified movements

Federal Marine Terminals' heavy lift projects in 2015 ran the gamut from a heavy lift transformer imported from Korea to the Port of Hamilton, 96,000 metric tons of coated pipe at the Port of Cleveland and 20 brewery tanks at the Port of Indiana-Burns Harbor. At the Port of Milwaukee, exportations included a mining shovel and cylindrical tower sections for the aerospace industry and the import of a heavy lift hammer press and, at the Port of Lake Charles, LA, the export of a heavy lift heat exchanger.

Michel Tosini, Fednav's Executive Vice-President, said, "The opportunities for 2016 in the Great Lakes at the Ports of Cleveland and Burns Harbor include the strong prospect of the import of brewery tanks, the importation of components for the retrofit of an existing power plant at Port Manatee, FL and the import of components for construction and expansion of LNG plants at the Port of Lake Charles."

But the challenges, he said "are port storage space and infrastructure and very stiff competition amongst ports and terminal operators to attract project cargoes that inevitably drives the rates down."

Atlantic Canada

Compared to the west, an estimated \$129 billion in planned or developing mega projects is taking place throughout the Atlantic region. Examples include the Maritime Link project that is now underway, the National Shipbuilding Procurement Strategy at the Halifax Shipyard, offshore oil and gas exploration and mining projects. The Port of Halifax is already seeing opportunities as a result of mega projects in the region.



The new Pier 9C at Richmond Terminals in Halifax has seen a steady flow of work, including special projects and vehicles, since the first vessel call in 2014.


Depuis que le premier navire y a fait escale en 2014, le nouveau quai 9C des Terminaux Richmond à Halifax a été régulièrement utilisé, notamment pour des projets spéciaux et des véhicules.

Le Canada atlantique

Contrairement à l'Ouest canadien, des mégaprojets d'une valeur estimée à 129 milliards de dollars sont annoncés ou en cours de réalisation dans la région atlantique, notamment le projet Maritime Link désormais lancé, la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale qui profite au Chantier maritime de Halifax, de même que des projets d'exploitation minière et d'exploration pétrolière et gazière en mer. Le Port de Halifax profite déjà des retombées des mégaprojets réalisés dans la région.

En 2015, plus de 400 000 tm de marchandises non conteneurisées ont transité par les installations de l'Administration portuaire de Halifax (APH). Il vaut la peine de souligner la manutention d'une presse industrielle de 100 tonnes exportée en Inde. Le colis lourd a été transporté par train jusqu'à Halifax où il a fallu deux grues pour le charger.

Un autre transport intéressant c'est celui du **Glovis Century**, un navire ro-ro qui a déchargé plus de 1 000 véhicules au quai 9C des Terminaux Richmond. Le bâtiment est revenu reprendre les véhicules la semaine suivante. Il avait déchargé sa cargaison à Halifax pour s'alléger afin de pouvoir entrer dans d'autres ports moins profonds que Halifax.

Le directeur, Solutions des chaînes logistiques à l'APH, Patrick Bohan, a déclaré: «Depuis que le premier navire y a fait escale en octobre 2014, le nouveau quai 9C des Terminaux Richmond a été régulièrement occupé pour du mouillage traditionnel, des réparations, des projets spéciaux et plusieurs importants transports de charges lourdes. De plus, une partie de l'aire ouverte du quai 9C est maintenant louée à long terme à une compagnie qui fait de l'exploration en mer et le nouvel entrepôt multifonction continue de fournir de la flexibilité.» 

In 2015, over 400,000 metric tonnes of non-containerized cargo moved through Halifax Port Authority facilities. One particularly interesting move involved a 100-tonne industrial press for export to India. The large piece of project cargo was railed into Halifax and two cranes were required for the lift.

Another interesting cargo move involved the **Glovis Century**, a ro/ro vehicle carrier that discharged over 1,000 vehicles at Richmond Terminals' Pier 9C. She came back the following week to reload the vehicles. The ship unloaded cargo in Halifax to lighten up enough to get into other ports that don't have Halifax's depth.

Patrick Bohan, Director, Supply Chain Solutions, Halifax Port Authority, said, "The new pier 9C at Richmond Terminals has seen a steady flow of work since the first vessel call in October of 2014. This includes traditional berthage, vessel repair calls, special projects and several significant heavy lift cargo moves. In addition, a portion of the open area at Pier 9C is now under long-term lease to a company involved in offshore exploration and the new multipurpose warehouse continues to provide flexibility."



Les transitaires subissent les contrecoups des bas prix du pétrole

Lower oil prices impact project forwarding

Leo Ryan

Les temps sont durs pour les transitaires, surtout ceux qui se spécialisent dans la desserte des grands projets pétroliers de l'Ouest canadien dont la réalisation est plombée par l'effondrement des prix mondiaux. Et on peut se demander si, comme le prédisent certains analystes, le redressement récent à 40 \$ US le baril après un creux sous les 30 \$ durera.

De son point de vue privilégié à Calgary, Jan Beringer, président et chef de la direction de Rohde & Liesenfeld, société transitaire dominante, discerne certaines lueurs d'espoir dans le paysage pétrolier et gazier généralement sombre.

De nouveaux investissements potentiels dans les sables bitumineux albertains se sont volatilisés ces derniers mois. Au milieu de 2014, le brut de référence américain était à plus de 100 \$ US le baril.

Le coup le plus dur a été l'annulation en octobre par la Royal Dutch Shell du gigantesque projet de Carmon Creek dans le nord-ouest de l'Alberta. C'est l'absence d'une infrastructure de pipeline pour acheminer le brut jusqu'à la mer qui a surtout motivé cette décision. Le géant européen de l'énergie avait initialement annoncé la construction d'installations à vapeur d'une capacité de 80 000 barils par jour près de Peace River.

«Les travaux se poursuivent néanmoins sur plusieurs projets comme le Northwest Upgrader», a déclaré M. Beringer en interview.

Il y a plusieurs projets de GNL en Colombie-Britannique. «Ils n'ont cependant pas eu le feu vert pour le financement et la construction n'est pas commencée», a précisé M. Beringer avant d'ajouter ce qui suit: «Aucun des promoteurs n'a dépassé l'étape des demandes de permis.»

En ce qui concerne le K.O. infligé l'an dernier par l'administration Obama au pipeline Keystone XL qui devait relier le Canada à la côte du golfe du Mexique, M. Beringer a indiqué: «Les Canadiens sont très déçus que Washington ne reconnaisse pas les avantages de la stabilité qu'offrirait une offre à long terme de pétrole canadien à un prix stable.»

Sur une note plus optimiste, M. Beringer a mentionné que des projets éoliens sont en chantier dans différentes régions de l'Ouest canadien.



Jan Beringer sees some positive features partly offsetting the depressed oil and gas environment.

Jan Beringer discerne certaines lueurs d'espoir dans le paysage pétrolier et gazier généralement sombre.

These are difficult times for project forwarders especially focused on major undertakings in an oil sector in western Canada battered by sharply lower world prices. It remains to be seen whether a recent rally to US\$40 a barrel from below \$30 a barrel will be sustained, as some analysts predict.

From his vantage point in Calgary, Jan Beringer, President and CEO of Rohde & Liesenfeld, a leading project forwarding firm, discerns some positive features partly offsetting the generally gloomy oil and gas environment.

New investments in Alberta oilsands projects have evaporated in recent months. In mid-

2014, U.S. benchmark crude was over US\$100 a barrel.

Biggest blow was Royal Dutch Shell's cancellation last October of the massive Carmon Creek project in NW Alberta. The lack of pipeline infrastructure to get the crude to coastal waters was a key reason for the decision. The European energy giant had initially announced it would build a 80,000 barrel-a-day, steam-driven operation near Peace River.

«Completion is, nevertheless, continuing on several existing projects such as the Northwest Upgrader», said Mr. Beringer in an interview.

There are a number of LNG projects in British Columbia. «But there have been no financial go-aheads and no construction has started», said Beringer, adding: «None of the players have proceeded beyond permitting applications.»

Regarding last year's thumbs-down by the Obama administration on the Keystone XL pipeline from Canada to the Gulf Coast, Mr. Beringer responded: «Canadians are very disappointed that the current U.S. attitudes in Washington do not recognize the value of the long term supply stability of Canadian oil at stable pricing.»

On a more optimistic note, Mr. Beringer indicated that wind energy projects are continuing in various regions of western Canada.

Il a signalé le cas d'un nouveau port à Stewart, au nord de Prince Rupert, qu'utilise GE pour un projet de production d'énergie éolienne dans le nord-est de la Colombie-Britannique.

Le secteur de l'hydroélectricité continue aussi d'être actif, a déclaré M. Beringer, qui a cité le Site C de production d'énergie hydroélectrique de BC Hydro où la construction se poursuit.

Selon M. Beringer, les centrales au gaz sont de plus en plus populaires en Amérique du Nord. Le matériel transporté comprend des transformateurs, des stators et des rotors, des condenseurs refroidis à l'air et de l'équipement de transport d'électricité.

Pour M. Beringer, la faiblesse du dollar canadien (il se maintient autour des 74 cents US) qui a dégringolé de pair avec les prix du pétrole est bénéfique pour les exportations canadiennes.

«Le matériel utilisé pour l'exploitation pétrolière et gazière comme les engins de forage (inactifs) sera transporté à l'extérieur du pays pour des acheteurs outre-mer», a déclaré M. Beringer, qui a fait savoir qu'il avait reçu des demandes pour «l'exportation d'engins de forage vers le Moyen-Orient, l'Amérique du Sud et même Israël».

«Des grues et du matériel lourd partent aussi de l'Ouest canadien vers d'autres régions géographiques», a-t-il conclu. **M**

He pointed to a new port in Stewart, north of Prince Rupert, being used by GE for a wind energy project in Northeastern British Columbia.

The power sector continues to be busy as well, Mr. Beringer said, singling out BC Hydro's Site C Hydro Power Project under construction.

He reported a growing trend throughout North America of gas-fired power plants. Equipment being moved included transformers, stators and rotors, air-cooled condenser equipment, and transmission equipment.

Mr. Beringer sees the weaker Canadian dollar (currently hovering around 74 cents U.S.) which has coincided with depressed oil prices as beneficial for Canadian exports.

"Oil and gas assets like (inactive) drilling rigs will be moving out of the country to overseas buyers," Mr. Beringer said, alluding to inquiries he has received "to export drilling rigs to the Middle East, South America and even Israel."

"Cranes and heavy equipment are also being relocated out of western Canada to other geographical regions," he concluded. **M**



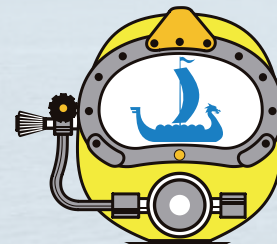
Hire the Marine Hydraulic Experts!

- 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 selfloaders, 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



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@soderholm-maritime.com
 Mobile Direct: (905) 572.0845

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

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

La page de l'AGGIMQ

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

www.aggimq.ca

Rencontre 2016

Notre rencontre annuelle a eu lieu le 20 février dernier, à Québec. Un nouvel administrateur a été élu pour remplacer celui qui était en fin de mandat; il s'agit de Thierry Ferland, navigation 2011. Notre invité spécial, M. François Dornier, directeur du Collège de Rimouski, nous a entretenus du changement effectué dans la structure des Formations continues du Cégep et de l'IMQ. M. Claude Mailloux, du CSMOIM, fait une présentation sur le comité sectoriel

Nous avons déterminé notre prochaine rencontre qui aura lieu dans la région de Québec.

Cent dix personnes étaient présentes au banquet, réunissant autant les jeunes que les moins jeunes. Les promotions 1991 (bordée d'argent), 1966 (bordée d'or) et 1956 (bordée de diamant) étaient à l'honneur. Eh oui, nous avons eu une bordée de diamant cette année: M. Jean-Guy Bernier, gradué de navigation 1956.

Nous avons fait des heureux avec le tirage de prix de présence: six cartes cadeaux d'une valeur de 50 \$ chacune. Vous trouverez des images du banquet dans la galerie de photos de notre site www.aggimq.ca sous les sections «bordées» et «banquet». Il vous est possible de mettre des commentaires.

Jean-Guy Bernier, navigation 56, bordée de diamant.



Membres 2016

Nous sommes à ce jour plus de 300 membres dont 66 finissants de 2015 qui sont membres d'office pour la première année. Nous attendons de pied ferme la cohorte 2016 pour les accueillir parmi nous.

5 à 7 automnaux

Il est encore tôt pour parler de l'automne, mais sachez déjà que nous allons renouveler l'expérience de l'automne dernier. Si vous êtes intéressés à participer à nos 5 à 7, écrivez-moi à info@aggimq.ca pour me laisser votre adresse courriel et ainsi recevoir les invitations. Les membres 2016 recevront une invitation par défaut et se verront offrir une consommation sur place.

JOURNAL

Un navire de CSL ouvre la saison de la Voie maritime

CSL vessel opens new Seaway season

Le passage du **Thunder Bay** de Canada Steamship Lines dans l'écluse 3 du canal Welland le 21 mars marquait le début de la 58^e saison de navigation commerciale de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL). Le navire transportait un chargement de sel de voirie

destiné à reconstituer les stocks fortement entamés à cause des tempêtes de verglas qui se sont abattues sur l'est du Canada cet hiver.

«Nous nous réjouissons assurément du retour de températures plus clémentes qui permettent d'ouvrir à nouveau la navigation la

The St. Lawrence Seaway opened its 58th commercial navigation season on March 21 with the transit of Canada Steamship Lines' **Thunder Bay** through Lock 3 on the Welland Canal. The ship, carrying a load of road salt, replenished stocks depleted

by ice storms which repeatedly struck Eastern Canada over the winter.

“We certainly welcome the warmer weather. A return to an opening in the third week of March provides our clients with the opportunity to move cargo in a timely manner,



Participating in the new season opening were (L to R) Terence Bowles, CEO of The St. Lawrence Seaway Management Corporation, Chief Engineer Jerry Stemmler, Captain Jason Church, Betty Sutton, Administrator of the Saint Lawrence Seaway Development Corporation, Francois Allard, Director of Marine Distribution for K+S Windsor Salt Ltd. and Allister Paterson, President of Canada Steamship Lines.

Assistaient à l'inauguration de la nouvelle saison, de gauche à droite, Terence Bowles, président et chef de la direction de la CGVMSL, le chef mécanicien Jerry Stemmler, le capitaine Jason Church, l'administratrice de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, Betty Sutton, François Allard, directeur de l'expédition maritime chez K+S Windsor Salt Ltd., et Allister Paterson, président de Canada Steamship Lines.



CGVMSL

CSL's *Thunder Bay* passes through Lock 3 of the Welland Canal with a load of road salt.

Le *Thunder Bay* de CSL franchit l'écluse 3 du canal Welland avec une cargaison de sel de voirie.

troisième semaine de mars, a affirmé le président et chef de la direction de la CGVMSL Terence Bowles. Nos clients pourront livrer leurs cargaisons à temps et profiter au maximum de la saison de navigation.»

«Le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent est une route à la fois durable sur le plan environnemental et vitale pour le commerce dans la chaîne mondiale d'approvisionnement», a déclaré Betty Sutton, administratrice de la U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation.

Pour 2016, M. Bowles estime que la baisse de notre dollar pourrait stimuler les exportations canadiennes. Selon lui: «La reprise de l'activité manufacturière au Canada, la solidité de l'économie

américaine et la perspective d'une intensification du commerce avec l'Europe pourraient faire augmenter les tonnages sur la Voie maritime.»

L'année 2015 a été difficile pour la voie de navigation nord-américaine: le trafic a chuté de 10 %, à 36 millions de tonnes, surtout à cause d'une baisse marquée des expéditions de minerai de fer et de charbon attribuable à la faiblesse de la demande de produits de base sur les marchés mondiaux, notamment en Chine. Les transporteurs canadiens ont désarmé une partie de leurs flottes à la mi-saison, tout comme les armateurs étasuniens des Grands Lacs. Algoma Central Corporation prévoit retirer du service plusieurs navires plus âgés pour les remplacer par des bâtiments neufs d'ici 2018.

and make the most of the navigation season" said Terence Bowles, President and CEO of the St. Lawrence Seaway Management Corporation.

"The Great Lakes/St. Lawrence Seaway System continues to be an environmentally sustainable, vital route for commerce in the global supply chain," said Betty Sutton, Administrator of the U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation.

Commenting on outlook for 2016, Mr. Bowles noted that a lower Canadian dollar may spur more Canadian exports this year. "The combination of a rebound in Canadian manufacturing activity, a solid U.S. economy, and

the prospect of more trade with Europe brings about several catalysts which may boost Seaway tonnage", said Mr. Bowles.

Last year was a difficult one for the North American waterway, with traffic declining by 10% to 36 million tonnes due mainly to a marked drop in iron ore and coal shipments stemming from weakening demand in global commodity markets, notably China. Canadian-flag carriers laid up part of their fleets in mid-season as did U.S.-flag operators on the Great Lakes. A number of old vessel retirements are planned by Algoma Central Corporation as new ships enter the fleet between now and 2018.

Le président de Canada Steamship Lines, Allister Paterson, conférencier invité à l'inauguration, a déclaré ce qui suit: «C'est un honneur pour CSL d'ouvrir la Voie maritime cette année avec le **Thunder Bay**, un de nos laquiers autodéchargeurs ultramodernes de classe Trillium.»

«Les armateurs de la Voie maritime continuent d'investir dans de nouveaux navires, ce qui témoigne de la confiance de nos clients en l'avenir de la voie navigable, a indiqué M. Bowles. Parallèlement, la mise en œuvre du programme primé de modernisation de la Voie maritime est maintenant achevée à plus de 50 % et huit écluses sont déjà dotées de l'amarrage mains libres. Nous améliorons constamment l'efficacité et la sécurité pour tous afin de rendre le réseau de transport très compétitif.»

L'entreprise K+S Windsor Salt expédie la plus grande partie de la production de sa mine Ojibway de Windsor par le réseau Grands Lacs-Voie maritime. Selon le responsable de l'expédition maritime chez K+S Windsor Salt, François Allard. «Le réseau de transport de la Voie maritime est non seulement la solution la plus économique pour joindre nos marchés, mais il réduit aussi notre empreinte environnementale. Le voyage du **Thunder Bay** de la mine Ojibway à Bowmanville retire près de 1000 camions des routes ontariennes. Il est important que tous les paliers de gouvernement continuent d'investir dans les infrastructures le long de cette voie navigable, et nous applaudissons à la modernisation du réseau d'écluses.»

Allister Paterson, President of Canada Steamship Lines, a keynote speaker at the opening, declared: "It's an honour for CSL to be opening the Seaway this year with **Thunder Bay**, one of our state-of-the-art Trillium Class self-unloading Lakers."

"The ongoing investment in new vessels by a variety of Seaway carriers underscores our customers' faith in the future of the waterway" said the SLSMC's Bowles. "In parallel with our customers' investments, the Seaway's award winning modernization program is now well-over 50% complete, with Hands-Free Mooring operational at eight of the Seaway's locks. We are making steady progress in bringing about gains in efficiency and safety for all concerned, ensuring a highly

competitive transportation system for years to come."

K+S Windsor Salt ships the majority of the production coming from its Ojibway Mine in Windsor via the Great Lakes / Seaway System. Francois Allard, Director Marine Distribution for K+S Windsor Salt Ltd., said: "Not only is the Seaway transportation system the most cost-effective way to reach our markets, it also minimizes our impact on the environment. The **Thunder Bay's** transit from the Ojibway mine to Bowmanville takes almost 1,000 truckloads off Ontario highways. It's important that all levels of government continue to invest in infrastructure along this waterway and we applaud the modernization of the lock system."

L'AAPC est déçue par le premier budget libéral

La présidente de l'Association des administrations portuaires canadiennes, Wendy Zatylny, déclarait récemment dans un communiqué «qu'il faudrait préciser davantage les possibilités qui s'offrent aux ports» dans l'enveloppe réservée aux infrastructures du premier budget du nouveau gouvernement libéral.

Le communiqué précise: «L'AAPC se réjouit de la reconnaissance, dans le budget fédéral, de l'importance que revêtent les infrastructures pour la création de bons emplois, bien rémunérés, et la croissance économique durable, mais elle estime qu'il faudrait préciser davantage les pos-

sibilités qui s'offrent aux ports dans cette enveloppe budgétaire.»

Le budget annoncé à la fin de mars réserve près de 12 milliards de dollars sur deux ans dans une première phase pour des dépenses d'infrastructures destinées au transport en commun, aux réseaux d'aqueduc et d'égout et à des initiatives en matière de logement abordable. En campagne électorale, les libéraux s'engageaient à dépenser 120 milliards sur 10 ans pour la création et l'entretien d'infrastructures.

«Les ports demeurent de puissants moteurs de commerce pour le Canada, mais ils doivent pouvoir s'adapter aux forces du

Federal budget's first infrastructure package disappoints ACPA

Wendy Zatylny, President of the Association of Canadian Port Authorities, recently issued a statement saying that "greater clarity is needed in defining the opportunities for ports" contained in the infrastructure funding component of the newly-elected Liberal government's first budget.

"ACPA welcomes the recognition in the Federal Budget of the importance of infrastructure in creating good, well-paying jobs and delivering sustained economic growth, but notes that greater clarity is needed in defining the opportunities for ports within this funding

envelope," said Ms. Zatylny.

The budget announced in late March allocates nearly \$12 billion in Phase one infrastructure spending over two years in public transit, water and wastewater systems and affordable housing projects. The Liberal election campaign pledged \$120 billion in new and existing infrastructure over 10 years.

"Ports can continue to be powerful trade enablers for Canada, but to do so we have to be flexible and able to adapt to changing market forces," said the ACPA chief executive. "Greater autonomy, enhanced commercialization and the

marché en évolution constante, déclare M^{me} Zatylny. Une plus grande autonomie, une meilleure commercialisation et l'élimination des obstacles à la souplesse financière permettraient aux administrations portuaires de saisir les occasions commerciales et de réduire les restrictions actuelles qui nuisent à la croissance.»

«Selon une étude (de 2011) de l'AAPC et de Transports Canada sur les besoins en infrastructures portuaires, une dépense en immobilisations de 5,8 milliards est nécessaire pour répondre à la demande grandissante. Ce montant comprend 1,9 milliard (ou 33 %) pour la réhabilitation des biens portuaires existants. Ce financement public de l'infrastructure portuaire stratégique est essentiel pour développer au maximum la production économique du Canada.»

«Nous sommes impatients de discuter avec le gouvernement du Canada pour clarifier les efforts de la phase 2 en vue d'offrir des couloirs commerciaux rapides et efficaces et de permettre aux ports d'aider le Canada à exploiter les possibilités qu'offre le commerce mondial. L'AAPC cherche aussi à intégrer les besoins immédiats de financement de 1,9 milliard pour la réhabilitation portuaire dans le cadre du Nouveau Fonds Chantiers Canada. En dernier ressort, les infrastructures portuaires auront un effet multiplicateur sur l'économie canadienne. L'investissement

initial soutiendra l'économie locale et la main-d'œuvre et, avec les investissements qui suivront, les ports pourront accroître et diversifier leurs cargaisons.»

Les ports membres de l'AAPC manutentionnent annuellement des marchandises d'une valeur qui dépasse les 162 milliards de dollars et ils génèrent plus de 250 000 emplois directs et indirects. Leur apport à l'économie locale, régionale et nationale du Canada est donc considérable.



ACPA President Wendy Zatylny

La présidente de l'AAPC, Wendy Zatylny

investment requirement of \$5.8 billion to meet growing demand. Of this, \$1.9 billion (or 33%) is related to the rehabilitation of existing port assets. This public funding of strategic port infrastructure is needed to assist in maximizing Canada's economic output.

"We look forward to engaging with the Government of Canada to clarify phase 2 efforts to deliver fast, efficient trade corridors and enable ports to help Canada capitalize on the potential of global trade. ACPA will also seek to integrate immediate funding needs of \$1.9 B for port rehabilitation within the New Building Canada Fund. Ultimately, an investment in port infrastructure will have a multiplier effect on the Canadian economy. The initial injection will go into supporting the local economy and labour force while the secondary bounce will come from the ability of the port to grow its cargo."

ACPA member ports contribute significantly to the local, regional and national economy of Canada, responsible for more than 250,000 direct and indirect jobs and handling more than \$162 billion worth of goods annually.

removal of barriers to financial flexibility would give port authorities the power to pursue trade-related opportunities and reduce current restrictions that may serve as obstacles to growth.

"An ACPA - Transport Canada study (in 2011) from Wendy Zatylny, President of the Association of Canadian Port Authorities, of port infrastructure requirements found a capital

Création d'une coentreprise Algoma-Nova Marine pour le transport de ciment

Algoma Central Corporation de St. Catharines (Ont.) a récemment annoncé qu'elle avait signé une entente de coentreprise avec Nova Marine Holding SA du Luxembourg et

ses filiales en vue de constituer une flotte internationale spécialisée de transporteurs de ciment (cimentiers) destinée à soutenir des projets d'infrastructure un peu partout

Algoma-Nova Marine joint venture of cement carriers for global infrastructure projects

Algoma Central Corporation of St. Catharines, Ontario recently announced that it has entered into a joint venture agreement with Nova Marine

Holding SA of Luxembourg and its subsidiaries to create a specialized global fleet of cement carriers to support infrastructure projects world-wide. Algoma will

dans le monde. Algoma détendra 50 % de la coentreprise, qui prendra le nom de NovaAlgoma Cement Carriers ou NACC.

«C'est avec enthousiasme que nous envisageons cette collaboration avec Nova», a déclaré Ken Sørensen, président et chef de la direction d'Algoma. «NACC est l'exemple parfait d'une entreprise de transport maritime à courte distance d'envergure mondiale qui a énormément d'affinités avec nos propres opérations de transport intérieur de vrac solide. De fait, Algoma fournit déjà à de grands producteurs de ciment des services techniques et de gestion des opérations pour trois navires-cimentiers exploités sur les Grands Lacs.»

La demande de navires-cimentiers modernes et efficaces est en croissance partout dans le monde. Elle est alimentée par la création d'infrastructures dans les régions en développement, par la rénovation des infrastructures dans les marchés établis, par les fusions de grands producteurs de ciment et par la nécessité de renouveler une flotte vieillissante.

«Nous nous réjouissons de travailler avec un partenaire comme Nova, qui possède de l'expérience dans ce segment», a affirmé Wayne Smith, premier vice-président, Secteur commercial, à Algoma. «Nous croyons que la conjoncture est propice au renouvellement de la flotte de cimentiers aussi bien dans les marchés existants qu'ailleurs dans le monde.»

En vertu de l'entente, Algoma obtiendra, sous réserve de certaines conditions, une participation de 50 % dans la flotte de cimentiers de Nova, laquelle comprend trois bâtiments à transfert pneumatique déjà en service et deux autres navires actuellement en construction. Ces cinq cimentiers sont et seront déployés dans différents marchés régionaux en Asie et en Europe.

«Le secteur du ciment est de plus en plus mondialisé et intégré. Nous sommes enthousiasmés par les perspectives qui s'ouvrent devant cette entreprise qui va créer un groupe spécialisé pour desservir l'industrie cimentière mondiale



ACC

Algoma President Ken Soerensen sees much potential for cement-carrying vessels amidst increasing infrastructure projects worldwide.

Le président d'Algoma, Ken Sørensen, croit qu'il y aura une grande demande de cimentiers à cause de l'augmentation des projets d'infrastructures partout dans le monde.

et ses besoins logistiques», a déclaré Vincenzo Romeo, chef de la direction de Nova Marine Holding SA.

Algoma arme la plus grande flotte de transporteurs de vrac solide et de vrac liquide exploitée sous pavillon canadien sur les Grands Lacs et dans la Voie maritime du Saint-Laurent. Celle-ci comprend 25 transporteurs de vrac solide, dont 18 autodéchargeurs, de même que 7 transporteurs de produits raffinés. La compagnie possède aussi des intérêts dans des transporteurs océaniques de vrac solide exploités sur des marchés internationaux.

Nova gère une flotte de plus de 50 navires qui transportent du vrac dans la Méditerranée, l'Atlantique et le golfe Persique, et qui font du cabotage en Italie.

own 50% of the joint venture, which is to be named NovaAlgoma Cement Carriers or NACC.

«We are very excited about the opportunity this investment with Nova presents», said Ken Soerensen, President and CEO of Algoma. «NACC is an excellent example of a global short-sea shipping business that shares many characteristics with our domestic dry-bulk business. In fact, Algoma currently provides technical and operations management services for three cement carrying vessels on the Great Lakes on behalf of major cement producers.»

The demand for modern efficient cement carriers continues to increase globally. This

growth is fuelled by demands for infrastructure in developing regions, by infrastructure renewal in mature markets, by consolidation among major cement producers and by the need to renew an aging fleet.

«We are very pleased to be able to work with our experienced partner, Nova, in this segment» Wayne Smith Senior VP, Commercial of Algoma said. «We see opportunities in both existing markets and globally for the renewal of cement carrier vessels.»

Under the terms of the agreement, upon the satisfaction of certain conditions precedent, Algoma will acquire a 50% interest in the existing cement carrier fleet owned by Nova and comprising three pneumatic cement carriers now in operation and two additional vessels under construction. These five vessels are and will be deployed in various regional markets in Asia and Europe.

«The cement business is becoming more global and consolidated. We are excited by the prospects of this venture because it aims to create a dedicated group to serve the cement industry in its global logistic needs», said Vincenzo Romeo, CEO of Nova Marine Holding SA.

Algoma operates the largest Canadian-flag fleet of dry and liquid bulk carriers on the Great Lakes-St. Lawrence waterway, including 18 self-unloading dry bulk carriers, seven gearless dry bulk carriers and seven product tankers. It also has interests in ocean dry-bulk vessels operating in international markets.

Nova controls a fleet of more than 50 ships specializing in bulk traffic in the Mediterranean, Atlantic and Persian Gulf and in Italian cabotage.

L'examen de la LTC: nombreuses recommandations pour la marine

Substantial maritime content to CTA Review recommendations

Le ministre des Transports, l'honorable Marc Garneau, a déposé récemment au Parlement le Rapport de l'examen de la Loi sur les transports au Canada. L'examen, réalisé sous la direction de David Emerson, demande une réforme en profondeur de la législation qui régit les transports maritime, aérien, routier et ferroviaire au pays.

Dans le secteur maritime, il recommande d'augmenter considérablement l'utilisation du transport maritime à courte distance (TMCD), d'améliorer la compétitivité des ports canadiens, de rationaliser les services de pilotage en intégrant les quatre administrations de pilotage dans un conseil canadien du pilotage unique, de réduire les zones de pilotage obligatoire et de renforcer le modèle de prestation de services de la Garde côtière.

Pour les autres modes, il propose d'autoriser une augmentation de la propriété étrangère dans les lignes aériennes canadiennes et d'éliminer tout plafond de revenu pour le transport du grain.

«En tant que ministre des Transports, je suis prêt à promouvoir une vision moderne des transports au Canada», a déclaré le ministre Garneau le 25 février. «Le Rapport traite de l'avenir, des 20 à 30 prochaines années, et examine comment nous pouvons maximiser la contribution du réseau de transports pour soutenir la croissance économique du Canada.»

Le ministre a déclaré que le gouvernement «examinera attentivement les conclusions du Rapport et toutes les mesures à prendre pour accroître la sécurité, l'efficacité et la compétitivité du réseau des transports du Canada.»

Pour l'examen, plus de 300 intervenants des domaines du transport et du commerce

ont été entendus sur une période de 18 mois.

Les droits maritimes doivent être revus périodiquement

Selon le Rapport, le gouvernement fédéral doit conserver une approche utilisateur-payeur afin d'assurer un financement stable des infrastructures et des besoins de fonctionnement. Les auteurs

présentent l'Office des transports du Canada d'examiner tous les droits maritimes de manière cyclique quant à leur caractère raisonnable et à la compétitivité des coûts ainsi qu'en guise de réponse à des plaintes.



Report tabled by Transport Minister Marc Garneau calls for wide-ranging reforms.

Le rapport déposé par le ministre des Transports Marc Garneau réclame des réformes ambitieuses.

The Canada Transportation Act Review Report led by David Emerson tabled in Parliament by Transport Minister Marc Garneau calls for a comprehensive reform of the of the legislation which governs the country's railways, roads, airlines and marine transport.

into one National Pilotage Board, to reduce compulsory pilotage areas, and to markedly strengthen the Coast Guard delivery model.

In other modes, it suggests that foreign interests should be allowed to own a greater portion of Canada's airlines and a revenue cap on on railway grain shipments should be eliminated.

“As Minister of Transport, I am committed to lead a new and modern vision for transportation in Canada,” Mr. Garneau said on Feb. 25. “The Report looks ahead over the next 20 to 30 years, to examine how we can maximize the contribution of our transportation system to support Canada's economic growth.”

Mr. Garneau said the government “will carefully consider the findings contained in the Report and any actions required to further strengthen the safety, efficiency and competitiveness of Canada's transportation system.”

Over a period of 18 months, the Review heard from more than 300 Canadian transportation and trade stakeholders.

Marine fees need regular reviews

The Report says the federal government should maintain a user-pay approach to ensure continued financing for infrastructure and operational needs. It urges the Canadian Transportation Agency to “review all marine fees on a regular basis in terms of their reasonableness and cost competitiveness as well as

In the marine sector, it includes recommendations to strongly bolster the use of shortsea shipping, to enhance the competitiveness of Canadian ports, to rationalize pilotage services by integrating four pilotage authorities

Le gouvernement doit encourager une plus grande utilisation des ports et inciter les installations logistiques à s'établir le long du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent afin de limiter la croissance du camionnage. Cela permettra de diminuer l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques au Canada.

Le gouvernement doit aussi mettre en place des conditions qui rendront les navires immatriculés au Canada concurrentiels à l'échelle internationale et permettront «leur réaffectation à d'autres fonctions en hiver».

Le Rapport note que la compétitivité du TMCD est limitée par le coût élevé des équipages et des travailleurs portuaires canadiens, les droits maritimes et, jusqu'à récemment, l'âge de la flotte canadienne.

On peut y lire que les restrictions législatives sur le cabotage maritime contribuent à freiner le TMCD. Le processus de demande et de délivrance d'une licence de cabotage pour un bâtiment international est onéreux, aléatoire et parfois interminable, compte tenu du nombre d'instances concernées. Avec un seul registre maritime, un petit marché et un contexte opérationnel à coût

élevé, le Canada compte relativement peu de transporteurs nationaux.

Le Rapport recommande d'éliminer progressivement les restrictions en matière d'exploitation sur la base de la réciprocité conformément à la Loi sur le cabotage, en commençant immédiatement par les services de conteneurs.

Le gouvernement doit examiner la faisabilité de l'adoption d'une structure à capital-actions pour les administrations portuaires canadiennes et encourager les regroupements régionaux d'administrations portuaires. Il faudrait instaurer une «réglementation allégée» pour les frais et les droits, l'utilisation commune des installations et «la concurrence déloyale du port à l'égard de ses locataires pour protéger ses utilisateurs».

Le Rapport presse le gouvernement de réformer et renforcer le modèle de prestation de services de la Garde côtière canadienne pour que celle-ci ait le mandat, l'équipement, les opérations et le financement durable requis pour appuyer le commerce maritime et garantir la sûreté, la sécurité et l'affirmation de la souveraineté. Les auteurs demandent qu'on procède à un examen du rôle de la Garde côtière dans l'Arctique canadien.

in response to complaints.”

The government should encourage greater use of ports and encourage logistics facilities to locate along the Great Lakes–St. Lawrence Seaway system to restrain the growth in truck traffic. Doing so will reduce Canada's growing greenhouse gas and air pollutant emission levels.

The government should establish conditions that would make Canadian-registered vessels internationally competitive and would allow them to be redeployed to other trades during the winter months.

The Report notes that the competitiveness of shortsea shipping is limited by the high cost of Canadian crews and port workers, maritime fees, and until recently, the age of the Canadian fleet.

It asserts that legislative restrictions on maritime cabotage constrain short sea shipping. Application and licensing process for an international vessel to obtain a coasting trade licence is onerous, uncertain, and sometimes lengthy due to the number of authorities involved. With only one shipping registry, a small

market, and a high-cost operating environment, Canada has relatively few national carriers.

The report recommends the phasing out of the operating restrictions on the basis of reciprocity of the Coasting Trade Act, beginning “immediately with container services.”

The government should examine the feasibility of adopting a share-capital structure for the Canada Port Authorities and should encourage regional amalgamation of Port Authorities. So-called light-touch regulation should apply to fees, charges, common use of facilities and to “unfair competition by the port against its tenants to protect users.”

The Report further urges the government to reform and strengthen the Canadian Coast Guard to ensure it has the mandate, equipment, operations and sustainable funding to support marine commerce and enforce safety, security and sovereignty. It says a review should be conducted of the roles of the Coast Guard in the Canadian Arctic.

Robert Lewis-Manning succède à Stephen Brown à la tête de la COSBC

Récemment quitté la présidence de l'Association des armateurs canadiens (AAC) pour remplacer Stephen Brown, nouvellement retraité, comme président de la Chamber of Shipping of British Columbia (COSBC) à Vancouver.

Dans son premier message aux membres de la COSBC, M. Lewis-Manning a dé-

claré ce qui suit: «Malgré les conséquences négatives pour notre secteur de la morosité du climat économique mondial, l'Ouest canadien est au seuil d'une longue période de croissance, tout particulièrement en ce qui concerne le commerce maritime.

«Bien des intervenants, issus de groupes stratégiques, s'inquiètent des possibilités

Robert Lewis-Manning succeeds Stephen Brown at helm of COSBC

Recently departed from his post as President of the Ottawa-based Canadian Shipowners Association (CSA) since 2010 to take up his appointment succeeding Stephen Brown as President of the Chamber of Shipping BC in Vancouver upon the latter's retirement.

In his first message

to COSBC members, Mr. Lewis Manning stated: “Despite the current negative consequences on our sector due to a weaker global economic climate, Western Canada is poised for longer term growth and especially in marine commerce.

“There are many stakeholders who have concerns about potential growth in

de croissance dans notre secteur. Il est important que nous allions de l'avant activement et en collaborant avec eux ainsi qu'avec le gouvernement pour cibler les processus clés, poser le bon diagnostic et trouver des solutions adéquates afin d'exploiter les avenues de développement économique tout en continuant de protéger notre extraordinaire écosystème marin.»

Le capitaine Brown avait occupé ce poste de direction stratégique dans l'industrie maritime de l'Ouest canadien pendant huit ans. On a souligné son départ à la retraite à l'Assemblée générale annuelle de la COSBC le 26 février à Vancouver.

Pendant son mandat à l'AAC, M. Lewis-Manning a noué des liens importants avec les décideurs gouvernementaux fédéraux et provinciaux ainsi qu'avec les organisations environnementales. Il a aussi conduit pour l'AAC la récente contestation juridique de la législation américaine sur les eaux de ballast.

M. Lewis-Manning est titulaire d'un diplôme en science

politique et d'une maîtrise en administration. C'est un officier supérieur de la Marine royale canadienne où il a passé 24 ans.



Robert Lewis-Manning moves to COSBC from CSA

Robert Lewis-Manning passe de l'AAC à la COSBC

them and government in order to identify key processes, evidence and solutions to leverage the economic opportunities while continuing to protect our amazing marine ecosystem.”

Capt. Brown had occupied the strategic leadership post in the marine industry of Western Canada for eight years. His retirement was celebrated at the Annual General Meeting of the COSBC in Vancouver on Feb. 26.

During his stewardship at the CSA, Mr. Lewis-Manning established key relationships with provincial and federal government decision-makers as well as with environmental organizations. He also notably spearheaded the CSA's most recent legal challenge of U.S. ballast water management legislation.

Mr. Lewis-Manning holds a degree in political science and a Masters of Business Administration. He is a former senior officer with 24 years experience in the Royal Canadian Navy.

our sector and they represent crucial stakeholder groups. It will be important for us to move forward deliberately and collaboratively with

Moins d'économies d'échelle avec les méganavires

Diminishing economies of scale from megaships

Le cabinet-conseil spécialisé en transport maritime Drewry a procédé à une étude en simulation de l'impact opérationnel et financier sur les compagnies maritimes, les exploitants de terminaux, les ports et les autres intervenants de la chaîne d'approvisionnement de l'augmentation de la taille des navires jusqu'à 18 000 EVP (conteneurs équivalents 20 pieds — le standard utilisé pour mesurer le port en lourd utile d'un navire) et au-delà. Les résultats de l'étude suggèrent que les économies d'échelle, qui sont

un argument clé des grands armements, ne sont peut-être plus au rendez-vous.

Depuis 2009, les principaux armements conteneurisés se livrent une «course effrénée» pour grossir leurs navires afin d'abaisser les coûts unitaires et améliorer leur rentabilité. Cette course au gigantisme va continuer, puisque 53 autres méganavires doivent entrer en service en 2016. Si les gros navires permettent aux transporteurs de réduire le coût des voyages, ces économies sont de plus en plus contrebalancées par l'augmen-

Global shipping consultancy, Drewry, has carried out a simulation study of the operational and financial impacts on lines, terminal operators, ports and other supply chain stakeholders as vessel size increases up to and beyond 18,000 teu (twenty-foot equivalent units, the standard metric used to measure a ship's cargo carrying capacity). The study results suggest that the economies of scale, that have been a key feature of the liner industry, may be running out.

Since 2009, leading container shipping lines have engaged in a new-build 'arms race' with vessel sizes increasing at breakneck pace to drive down unit costs and improve profitability. This race-to-scale is set to continue with a further 53 megaships expected to enter service in 2016. While bigger ships help carriers reduce voyage costs, these savings are increasingly offset by higher port and landside costs meaning that total system cost savings are small and declining.



The huge upsizing of vessels is providing only modest savings for the overall supply chain.

L'augmentation spectaculaire de la taille des navires ne permet que des économies modestes dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

tation des frais portuaires et infrastructurels à terre, ce qui réduit les économies de coûts systémiques globales.

Les grands navires augmentent les contraintes des ports: chenaux plus profonds, meilleurs équipements dans les terminaux, aires d'entreposage élargies et personnel plus nombreux pour manutentionner de plus gros volumes en période de pointe.

L'étude conclut, après évaluation des «coûts de système» totaux, que l'augmentation de la taille des navires ne permet que très maigres économies si l'on considère l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et que les gains d'efficacité sont encore plus modestes quand la taille des navires dépasse les 18 000 EVP. Drewry prévoit que même sans autre augmentation de la taille maximale des navires, les seules livraisons de méganavires attendues en 2016 mettront à rude épreuve les ressources des terminaux puisque l'augmentation de la taille moyenne des navires accroît la quantité de fret à manutentionner en période de pointe.

Les principales conclusions de l'étude sont les suivantes:

- Les économies combinées, compte tenu des coûts des compagnies maritimes et des « coûts de système » to-

taux des ports, équivalent au maximum à 5 % des coûts totaux de réseau et les économies d'échelle diminuent lorsque la taille des navires dépasse les 18 000 EVP.

- Les terminaux doivent engager des dépenses en immobilisations importantes pour accueillir de plus grands navires et il faut agrandir les aires d'entreposage des terminaux du tiers pour éviter la congestion, même sans augmentation des volumes.
- Les économies d'échelle permises par les méganavires ne valent pour l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement que si les terminaux augmentent leur productivité de pair avec le grossissement des navires.
- L'augmentation soutenue de la taille des navires risque de ne pas apporter d'avantages notables sur le plan des coûts, d'entraîner une baisse de la fréquence du service et de restreindre les choix des expéditeurs; il y a aussi de plus grands risques pour la chaîne d'approvisionnement puisque les volumes se concentrent sur un plus petit nombre de navires; et il peut y avoir des conséquences environnementales non souhaitables à cause de la nécessité de draguer les chenaux et d'agrandir les aires d'entreposage.

Larger vessels place greater demands on ports, where channels have to cater for deeper draughts and on terminals, which need to upgrade equipment, yard facilities and manning levels to effectively handle increased peak cargo volumes.

On a total 'system cost' basis the study found that the upsizing of vessels provides only modest savings for the overall supply chain with efficiency gains being further eroded as vessels size increases beyond 18,000 teu. Drewry expects that even with no further increase in maximum vessel size, the sheer number of mega vessels expected to be delivered in 2016 will strain terminal resources, as the average size of ships increase the amount of cargo that has to be handled at times of peak container activity.

Key findings from the Drewry study:

- Combined shipping line and port 'total sys-

tem' cost savings peak at only 5% of total network costs and economies of scale diminish as vessel sizes rise beyond 18,000 teu.

- Terminals will incur significant capital expenditure to handle larger vessel sizes and terminal yard areas will need to increase by one third to avoid congestion, even with no growth in volume.
- Scale economies from megaships only work for the total supply chain if terminals can increase productivity in line with increases in vessel size.
- Continued vessel upsizing risks, leading to no significant cost benefit, lower service frequency and/or less choice for shippers; higher supply chain risks as volumes concentrate in fewer vessels; environmental effects arising from dredging deeper channels and expanding yard area.

Campagne de sécurité commune de l'APMC et du BST

Des inquiétudes persistantes quant aux risques associés au travail d'équipe sur la passerelle des navires ont incité le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) et l'Association des pilotes maritimes du Canada (APMC) à lancer une campagne de sensibilisation à ce sujet.

«La sécurité des transports est primordiale pour nous tous au BST, a déclaré le capitaine Marc-André Poisson, directeur des Enquêtes (Marine) au BST. Nous tenons à rappeler que les équipes à la passerelle et les pilotes partagent la responsabilité de la conduite sûre des navires dans les zones de pilotage.»

Le Forum international des enquêteurs sur les accidents maritimes (MAIIF) et l'International Maritime Pilots' Association (IMPA) ont collaboré pour créer une affiche à placer dans la timonerie des navires qui circulent dans toutes les zones de pilotage du monde. Le BST fait équipe avec l'APMC afin de faire passer le message dans les navires canadiens

et étrangers qui sillonnent nos eaux.

«Nous sommes heureux de travailler avec le BST et nos partenaires internationaux pour diffuser cet important message, a ajouté le capitaine Simon Pelletier, président de l'IMPA et de l'APMC. Nous partageons la même préoccupation quant à la sécurité et à la nécessité de travailler en équipe et de communiquer efficacement sur la passerelle pour assurer la sécurité de tous.»

Bien que l'OMI et la plupart des États membres fassent preuve de la diligence requise et aient mis en œuvre une formation obligatoire pour les équipages et les pilotes de navires, le nombre d'accidents dont la cause ou un facteur contributif est la relation entre le pilote et l'équipe à la passerelle demeure préoccupant.



Captain Simon Pelletier.

Le capitaine Simon Pelletier.

CMPA and TSB partner on bridge deck safety campaign

International Maritime Pilots' Association (IMPA) have collaborated to develop a poster for display on bridge decks of ships navigating in pilotage waters across the world. The TSB is partnering with the CMPA to ensure the message is heard aboard Canadian and foreign vessels plying our waters.

«We're happy to be working with the TSB and our international partners to spread this important message,» said Captain Simon Pelletier, President of IMPA and the CMPA. «We have a shared concern about safety, and proper teamwork and communication on the bridge can help everyone stay safe.»

While the IMO and most Member States have demonstrated due diligence and have implemented mandatory training for ships' crews and pilots, the number of accidents in which the cause or a finding as to risk is related to the pilot/bridge team relationship continues to be a concern, said a press release.

Amid persistent concerns about marine safety associated with teamwork on the bridge, the Transportation Safety Board of Canada (TSB) and the Canadian Marine Pilots Association (CMPA) recently launched a campaign to raise awareness of this issue.

«Transportation safety is paramount for all of us at the TSB,» said Captain Marc-André Poisson, TSB's Director of Marine Investigations. «We want to remind everyone that bridge crews and pilots share responsibility for the safe conduct of vessels in pilotage waters.»

The Marine Accident Investigators International Forum (MAIIF) and the

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

Shiphotos.COM

Visit us on-line

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

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^{er} JUIN

GREEN TECH 2016

Hilton Québec
Québec, QC, Canada
www.green-marine.org

6 au 9 SEPTEMBRE

27^e SMM

International Maritime Trade Fair

Hamburg, Germany
www.smm-hamburg.com

12 et 14 SEPTEMBRE

58^e AGA et Conférence de l'ACCP

Thunder Bay, ON, Canada
www.acpa2016.ca

14 et 15 SEPTEMBRE

Halifax Port Days

Cunard Centre
Halifax, NS, Canada
grichardson@portofhalifax.ca
902-4359350

26 au 29 SEPTEMBRE

Breakbulk Americas

Houston, TX, USA
www.breakbulk.com

23 au 26 OCTOBRE

AAPA Annual Convention

New Orleans, LA, USA
info@aapa-ports.org

25 OCTOBRE

Journée maritime québécoise

Hotel du Parlement
Québec, QC, Canada
ariane.charette@st-laurent.org

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 6-9

27th SMM

International Maritime Trade Fair

Hamburg, Germany
www.smm-hamburg.com

SEPTEMBER 12-14

58th ACPA Annual Conference and AGM

Thunder Bay, ON, Canada
www.acpa2016.ca

SEPTEMBER 14-15

Halifax Port Days

Cunard Centre
Halifax, NS, Canada
grichardson@portofhalifax.ca
902-4359350

SEPTEMBER 26-29

Breakbulk Americas

Houston, TX, USA
www.breakbulk.com

OCTOBER 23-26

AAPA Annual Convention

New Orleans, LA, USA
info@aapa-ports.org

OCTOBER 25

Quebec Marine Day

Hotel du Parlement
Québec City, QC, Canada
ariane.charette@st-laurent.org

If you wish to suggest an event to be inserted in the calendar, please contact lryan@maritimemag.com
Si vous désirez proposer un événement pour insertion dans le calendrier, prière de contacter lryan@maritimemag.com

ANNONCEURS



ADVERTISERS

AAC – ASSOCIATION DES ARMATEURS CANADIENS.....	29	ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	Back cover
ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	Couverture extérieure arrière	CMC – CHAMBER OF MARINE COMMERCE.....	9
ARMATEURS DU SAINT-LAURENT.....	38	CSA – CANADIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION.....	29
CCM – CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME.....	9	CSMOIM – HUMAN RESOURCES SECTORIAL COMMITTEE.....	24
CSEM – CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME .	Couverture intérieure arrière	CSX TRANSPORTATION.....	51
CSMOIM – COMITÉ SECTORIEL DE LA MAIN D'ŒUVRE DE L'INDUSTRIE MARITIME.....	24	CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS.....	Inside Back Cover
CSX TRANSPORTATION.....	51	DNV GL.....	23
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT.....	31	DILTS PISTON HYDRAULICS.....	67
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT.....	Couverture intérieure arrière	EMPIRE STEVEDORING.....	37
DNV GL.....	23	FEDNAV.....	47
DILTS PISTON HYDRAULICS.....	67	GROUPE DESGAGNÉS.....	Inside Front Cover
EMPIRE STEVEDORING.....	37	HAMBURG MESSE - SMM.....	1
FEDNAV.....	47	IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION.....	56
GROUPE DESGAGNÉS.....	Couverture intérieure avant	IMQ - INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC.....	10
HAMBURG MESSE - SMM.....	1	LOWER LAKES TOWING & GRAND RIVER NAVIGATION.....	49
IMQ - INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC.....	10	MSC – MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (CANADA).....	4
LOWER LAKES TOWING & GRAND RIVER NAVIGATION.....	49	MSRC – MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE.....	Inside Back Cover
MSC – MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (CANADA).....	4	MCKEIL MARINE.....	33
MCKEIL MARINE.....	33	NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE.....	78
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE.....	78	OCEAN.....	41
OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE.....	56	PORT OF ANTWERP.....	18
OCEAN.....	41	PORT OF HALIFAX.....	13
PORT D'ANVERS.....	18	PORT OF OSHAWA.....	61
PORT DE HALIFAX.....	13	PORT OF PRINCE RUPERT.....	15
PORT DE TORONTO.....	35	PORT OF THUNDER BAY / ACPA 2016.....	7
PORT OF THUNDER BAY / AAPC 2016.....	7	PORT OF TORONTO.....	35
PORT OF OSHAWA.....	61	SODES – ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL.....	63
PORT OF PRINCE RUPERT.....	15	SHIPPHOTOS.COM.....	78
SODES – SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT.....	63	SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	67
SHIPPHOTOS.COM.....	78	SPLIETHOFF.....	53
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	67	ST. LAWRENCE SHIOPERATORS.....	38
SPLIETHOFF.....	53	THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION.....	31
URGENCE MARINE.....	39	URGENCE MARINE.....	39

World-class • *De classe mondiale*



2005-2015
10 ans/years

Division of/de



For over 150 years,
guardians of a great
continental waterway

*Depuis plus de 150 ans,
gardiens d'une grande voie
de navigation continentale*

CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS

"One of the most amazing, reliable and comprehensive marine tests in connection with numerous projects to do with the LNG marine industry I have ever been professionally involved in my 20 years of experience".

« L'une des études de manœuvres les plus extraordinaires, les plus fiables et les plus complètes en ce qui concerne les nombreux projets de GNL en milieu marin dans lesquelles j'ai été professionnellement impliqué au cours de mes 20 ans de carrière. »

Ignacio Sanchidrian Vidal, MsC C.Eng. EMBA
General Manager, Maritime Infrastructures Division, PROES
Spain/Espagne

MADE IN CANADA...

+1 418.692.0444 • www.cpbsl.ca

+1 418.692.0183 • www.sim-pilot.com



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!**

