

No 81

# Maritime Magazine

www.maritimemag.com

## ACPA • AAPC

*ASSESSING GLOBAL TRENDS*

**ON ÉVALUE LES TENDANCES MONDIALES**

60 YEARS  
MCKEIL

*EXPANDING HORIZONS*

**DE NOUVEAUX HORIZONS**

*GROWING CANADA-MEDITERRANEAN TRADE*

**CROISSANCE DU COMMERCE CANADA-MÉDITERRANÉE**

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 TRANSshipment ■ ROAD TRANSPORTATION

[WWW.DESGAGNES.COM](http://WWW.DESGAGNES.COM)



**Groupe  
Desgagnés Inc.**



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

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





TRILLIUM  CLASS

**Clean. Green. Safe. Smart.**

CSL's next-generation self-unloaders and bulkers are setting new standards.

**Propres. Verts. Sécuritaires. Intelligents.**

La nouvelle génération d'auto-déchargeurs et de vraquiers  
de CSL établit de nouveaux standards.



CANADA STEAMSHIP LINES  
cslships.com

Éditeurs / Publishers:

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

Rédacteur en chef / Editor:

Leo Ryan lryan@maritimemag.com

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

Traducteur / Translator: 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

CP 55061, Langelier PO, Québec (Québec) Canada G1K 9A4  
production@maritimemag.com

SERVICE AUX ABONNÉS / SUBSCRIBER SERVICE  
mdawson@maritimemag.com

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

Sophie Belina Brzozowska  
sbrzozowska@maritimemag.com

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

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 Articles must be typed and unpublished.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

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

Dépôt légal / Copyright:

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

ANNUAL MAIL SUBSCRIPTIONS, 1 year (4 issues) are  
\$ 32 in Canada, \$ 42US in the US and \$ 46US in other countries.  
L'ABONNEMENT PAR LA POSTE, pour 1 an (4 numéros) est  
de 32 \$ au Canada, de 42 \$US aux États-Unis et de 46 \$US  
dans les autres pays.

Imprimé au Canada / Printed in Canada

Port payé à Québec. Envoi de Poste-publications  
Convention no 40046923

CP 55061 Langelier PO, Québec (QC) Canada G1K 9A4  
mdawson@maritimemag.com

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

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

Canada

www.maritimemag.com

# M<sup>81</sup> SUMMARY SOMMAIRE

## CHRONIQUES / COLUMNS

**5 PREMIÈRE BORDÉE / FIRST WATCH**  
Leo Ryan

**10 FORUM**  
Ian Hamilton

**12 ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE / ATLANTIC HORIZONS**  
Tom Peters

**15 ÉCHOS DU PACIFIQUE / PACIFIC HORIZONS**  
Leo Quigley

**19 ÉCHOS D'EUROPE / EUROPE HORIZONS**  
Bruce Barnard

**23 FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA  
SHIPPING FEDERATION OF CANADA**  
Michael Broad

**91 GREEN TECH 2016**

**QUEBEC CITY WELCOMES GREEN MARINE  
BACK TO WHERE PROGRAM WAS FIRST LAUNCHED**

**LA VILLE DE QUÉBEC ACCUEILLE L'ALLIANCE  
VERTE QUI REVIENT À L'ENDROIT OÙ  
LE PROGRAMME EST NÉ**

Julie Gedeon

## Et aussi / And more...

**96 LA PAGE DE L'AGGIMQ**

**97 JOURNAL**

**107 CALENDAR OF EVENTS  
CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS**

**108 ANNONCEURS / ADVERTISERS**



## 26 **M** DOSSIER

### ACPA'S 58<sup>th</sup> ANNUAL CONFERENCE AND AGM

### 58<sup>e</sup> CONFÉRENCE ET AGA DE L'AAPC

Leo Ryan  
Kathlyn Horibe



## CANADIAN PORTS ASSES NEW AVENUES FOR GROWTH

### LES PORTS CANADIENS EXAMINENT DE NOUVELLES PISTES DE CROISSANCE

## 62 **M** DOSSIER

60 YEARS  
MCKEIL

### From 'underdog' to big league niche player

### Un négligé devenu acteur majeur dans son créneau

Leo Ryan



## 80

### Canada-Mediterranean maritime trade *Steaming ahead for eastern Canadian ports and ocean carriers*

### Commerce maritime Canada-Méditerranée **Transporteurs océaniques et ports de l'est du Canada: en avant toute**

Carroll McCormick



## COUVERTURE / COVER

*This cover photo offers a panoramic view of the Port of Thunder Bay, the "Gateway to the West" on the tip of Lake Superior and host of this year's Annual Conference and AGM of the Association of Canadian Port Authorities.*

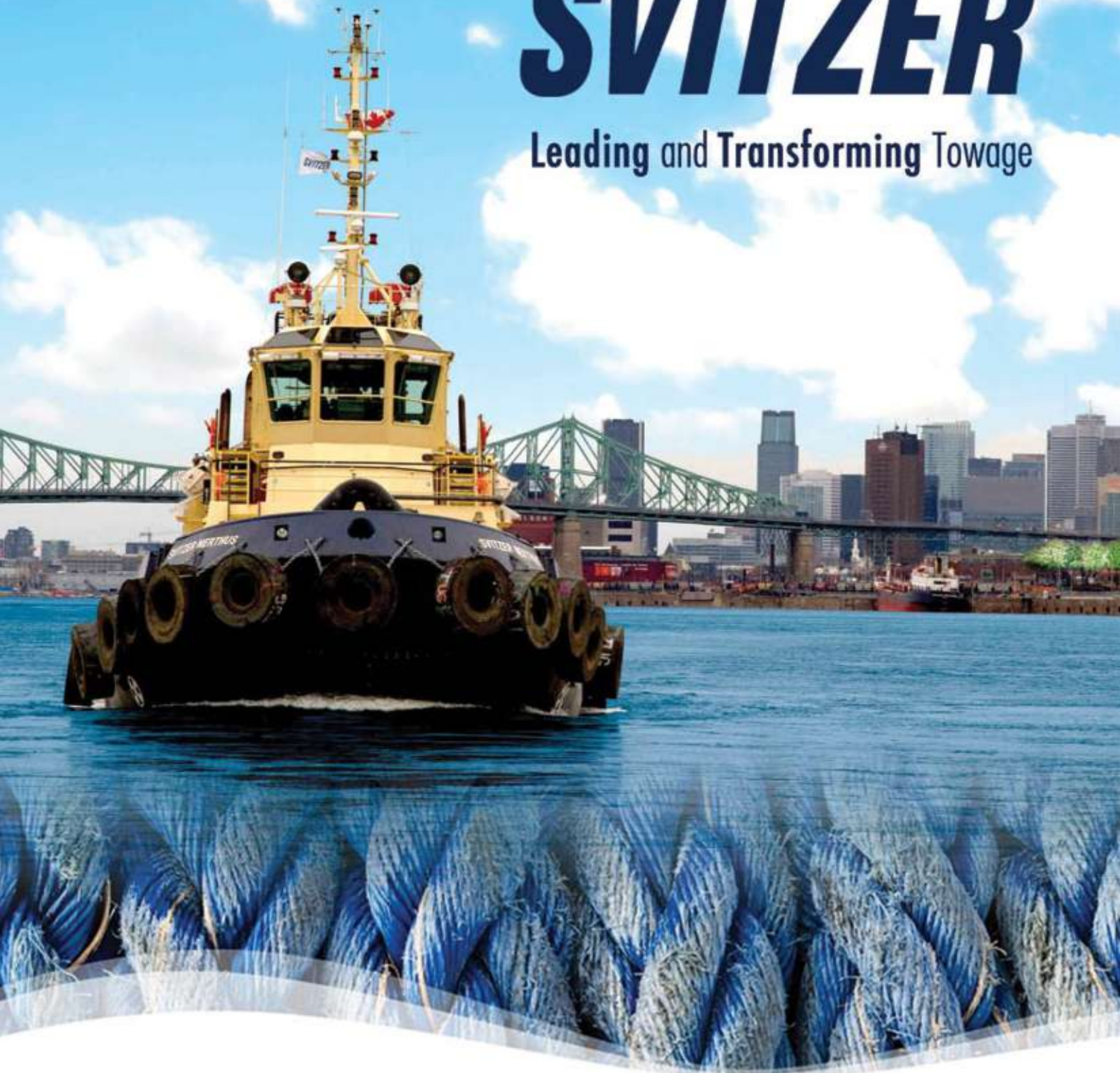
Cette photo offre une vue panoramique du port de Thunder Bay, la «Porte de l'Ouest», situé à la pointe du lac Supérieur, qui accueillera cette année la Conférence et AGA de l'Association des administrations portuaires canadiennes.

*Photo: APTB*



# SVITZER

Leading and Transforming Towage



Expanding our Canadian footprint through the operational excellence, industry leading safety standards and commercial transparency that our customers rely on.  
**Service Available In Montreal Spring 2016**

[www.svitzer.com](http://www.svitzer.com)



902 423 7381





Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

## La protection des milieux marins en tête des préoccupations

En raison de l'accélération des changements climatiques, les politiques des océans et la protection des milieux marins préoccupent beaucoup les scientifiques et de nombreux gouvernements, dont ceux du Canada et des États-Unis. C'est ce qui explique qu'une série d'initiatives récentes a précédé le Sommet de 2016 sur les océans du Canada dont le Fonds mondial pour la nature (WWF) - Canada était l'hôte à Ottawa le 8 juin. Le Sommet coïncidait avec la Journée mondiale des océans.

«Nos océans sont saturés et il est de plus en plus difficile de préserver la santé des écosystèmes», affirme David Miller, PDG de la branche canadienne du WWF. Et pour beaucoup, cette déclaration est un euphémisme.

L'intensification de la circulation maritime et du tourisme ainsi que des activités énergétiques et autres activités industrielles fait perdre aux baleines et au reste la

## Marine protection concerns rising in many countries

As the new normal of climate change accelerates, marine protection planning and ocean policy issues have been rising substantially on the radar screens of scientists and many governments, including in Canada and the United States. Indeed, a series of recent initiatives preceded Canada's Ocean Summit 2016 hosted by WWF-Canada in Ottawa on June 8. This coincided with World Oceans Day.

"Our oceans are getting crowded, and it's getting harder to maintain healthy ocean ecosystems," says David Miller, President and CEO of the Canadian entity of the World Wildlife Fund, in what could classify as an understatement.

As ship traffic, tourism, energy and other industrial activities increase, whales and other marine life are losing habitat and tranquil environment they need to sur-



*Canada's oceans generate more than \$20 billion in annual economic activity and billions more in maritime trade.*

*Les océans du Canada génèrent annuellement plus de 20 milliards de dollars d'activité économique et des milliards supplémentaires par le commerce maritime.*

faune et de la flore marines l'habitat et l'environnement stable nécessaires à leur survie. En 50 ans, la surpêche a amené le thon rouge de l'Atlantique et les requins au seuil de l'extinction.

WWF-Canada milite pour la protection du milieu marin dans des régions prioritaires comme l'Arctique et les eaux du Saint-Laurent. La coopération pour la mise en place de pratiques responsables par des compagnies maritimes canadiennes comme CSL et Fednav montre bien que l'organisme travaille à l'élaboration de solutions durables.

Selon les documents du WWF, les océans produisent plus de la moitié de l'oxygène qui permet la vie sur la planète. Leur capacité d'absorption du CO<sub>2</sub> contribue à protéger la vie de l'impact des changements climatiques.

Les océans sont la principale source de protéines pour un milliard de personnes et plus de 200 millions d'autres vivent de la pêche.

Le WWF prévient toutefois que «nos océans sont en état de crise à l'échelle mondiale» à cause d'une surpêche extrême et d'une mauvaise gestion. On ne peut plus les considérer aujourd'hui comme une source inépuisable de nourriture.

### **Ottawa s'engage à créer des aires marines protégées**

Bordé par les océans Atlantique, Pacifique et Arctique, le Canada est le pays du monde qui possède le plus long littoral et il exerce sa souveraineté sur le huitième plus grand territoire maritime du globe, soit une bande de 200 milles marins attenante à son littoral. Les océans du Canada génèrent plus de 20 milliards de dollars d'activité économique et des milliards supplémentaires par le commerce maritime.

À l'heure actuelle, il n'y a guère que 1,3 % du territoire maritime qui bénéficie d'une forme quelconque de protection. Et à peine le dixième de ce pourcentage déjà minime est désigné comme «zone à ne pas exploiter» – fermée à la pêche commerciale et à toute autre forme d'activité commerciale comme des forages pétroliers et gaziers. Des pays comme les États-Unis et le Royaume-Uni, au contraire, ont désigné environ 10 % de leurs territoires océaniques comme zone à ne pas exploiter.

À la suite d'engagements de la dernière campagne électorale, le gouvernement libéral a confirmé en décembre dernier qu'il désignerait 10 % de ses eaux océaniques comme aires maritimes protégées d'ici 2020 afin de satisfaire aux exigences de la Convention des Nations Unies sur la diversité biologique. Et il s'est fixé une cible provisoire de 5 % pour 2017.

«C'est un objectif très ambitieux, mais je crois qu'on peut l'atteindre», a affirmé le ministre des Pêches et des Océans, Hunter Tootoo.

Des observateurs estiment que c'est l'interminable côte arctique qui présente pour le Canada les plus grands défis s'il veut faire une différence.

### **Action concertée du Canada et des États-Unis**

Fait significatif, l'Arctique occupe beaucoup de place dans une déclaration rendue publique en mars dernier à Washington par le président des États-Unis Barack Obama et le premier ministre Justin Trudeau. En plus de s'entendre sur une action commune touchant les changements climatiques, les deux hommes d'État se sont engagés à protéger l'Arctique contre la surpêche et le développement non-durable. Ils ont

vive. Over the past 50 years, Bluefin tuna, cod and sharks have been fished to the point of extinction.

WWF-Canada advocates protection in priority regions such as the Arctic and St. Lawrence River. As shown by cooperation in sustainable practices from such Canadian shipping lines as CSL and Fednav, it is working on lasting solutions.

WWF documents show that the world's oceans produce more than half the oxygen that sustains life on the planet. Their ability to absorb carbon dioxide helps protect all life from the impact of climate change.

The oceans are the chief source of protein for about one billion people, and more than 200 million people fish for a living.

But the WWF warns that "our oceans are now in a state of global crisis" caused by drastic overfishing and poor management. They cannot be viewed today as a bottomless source of food.

### **Ottawa makes major commitments for marine protected areas**

Bordered by the Atlantic, Pacific and Arctic oceans, Canada has the world's longest coastline and sovereignty over the 8th largest marine territory on the globe, defined as the area within 200 nautical miles of the shorelines. Canada's oceans generate more than \$20 billion in annual economic activity and billions more in maritime trade.

At present, just an estimated 1.3% of the marine territory has so far been designated for any form of protection. And under a tenth of that qualifies as a "no take" zone – which means that is closed to commercial fishing and other forms commercial activity such as drilling for oil and gas. This contrasts with countries like the United States and the United Kingdom which have designated about 10% of their ocean territories as no-take regions.

However, following up on an election campaign commitment, the federal Liberal government last December confirmed it will set aside 10% of its ocean waters as marine protected areas by 2020 in order to meet the United Nations Convention on Biodiversity. There's an interim target of 5% by 2017.

"It's a very ambitious goal, but I believe it's something we can accomplish," affirmed Hunter Tootoo, Minister of Fisheries and Oceans.

Observers consider that the vast Arctic coast is where Canada has the biggest challenge to make a difference.

### **Canada-U.S. joint action**

Significantly enough, the Arctic figured prominently in a statement released this past March in Washington by U.S. President Barack Obama and Prime Minister Justin Trudeau. Along with agreement to joint action to address climate change, they pledged to protect the Arctic from overfishing and unsustainable development. They called for "a binding international agreement to prevent the opening of unregulated



# Awareness Education Advocacy

## Delivering for the Great Lakes-Seaway since 1959





demandé «la conclusion d'un accord international contraignant pour prévenir la pêche non réglementée dans l'océan Arctique central et ainsi préserver les ressources marines vivantes et promouvoir la recherche scientifique dans la région».

Les deux pays se sont engagés à établir d'ici 2020 un réseau de protection panarctique des milieux marins couvrant 17 % de la masse terrestre et 20 % des zones maritimes.

Dans la section intitulée «Couloirs de navigation à faible impact», la déclaration commune souligne également la nécessité d'une coopération accrue des gardes côtières ainsi que de l'apport des peuples autochtones et du Nord de l'Arctique. «Par ailleurs, en collaboration avec nos partenaires de l'Arctique, nous déterminerons la meilleure façon de gérer les risques associés à la consommation de mazout et aux émissions de carbone noir provenant de la navigation dans l'Arctique.»

Ces dernières années, la ferme volonté d'agir du Département d'État des États-Unis qui ne voulait pas se contenter de simples paroles en matière de conservation des océans a permis la tenue des conférences internationales «Our Ocean» en 2014 et 2015. Ces conférences ont débouché sur des engagements remarquables de la part de nombreux pays. La troisième de ces conférences, organisée par le Secrétaire d'État John Kerry, aura lieu à la mi-septembre à Washington et elle portera tout particulièrement sur le rôle de l'innovation technologique et de l'entrepreneuriat dans la conservation et l'utilisation responsable des océans.

### Intérêt renouvelé pour les questions relatives aux océans

Par ailleurs, plusieurs initiatives ont montré en mai la volonté d'action du Canada concernant les océans.

Le 11 mai, Pêches et Océans Canada a annoncé sa plus importante campagne de recrutement pour le rétablissement de son équipe scientifique. Le Ministère va embaucher 135 chercheurs scientifiques, biologistes, océanographes et techniciens. Cet investissement de près de 200 millions de dollars va compenser partiellement des années de compressions budgétaires et corriger la désuétude du matériel.

Une semaine plus tard, le ministre Tootoo a annoncé des mesures pour renforcer la protection de la population vulnérable de bélugas dans l'estuaire du Saint-Laurent.



*The WWF's David Miller and U.S. Ambassador Bruce Heyman recently co-hosted a one-day conference in Ottawa on Planning for the Oceans of Tomorrow.*

David Miller du WWF et l'ambassadeur des États-Unis Bruce Heyman coanimaient récemment à Ottawa une conférence d'une journée tenue sous le thème *Planning for the Oceans of Tomorrow*.

fisheries in the central Arctic Ocean to preserve living marine resources and promote scientific research in the region.”

The two countries pledged to establish a pan-Arctic marine protection network covering 17% of land mass and 20% of marine areas by 2020.

In a section headed *Low impact shipping corridors*, the joint statement also stresses the need for increased Coast Guard cooperation and obtaining input from Indigenous and Northern Arctic communities. “In

addition we will determine with Arctic partners how best to address the risks posed by heavy fuel use and black carbon emissions from Arctic shipping.”

In the past few years, the strong support of the United States Department of State for action and not just talk on ocean conservation has resulted in the holding of international Our Ocean conferences in 2014 and 2015 which have produced some impressive commitments from a host of countries. The third such event, hosted by Secretary John Kerry, in mid-September in Washington, is to pay special attention to the role of technological innovation and entrepreneurship in ocean conservation and sustainable use.

### Renewed focus on ocean issues

Meanwhile, several initiatives in May underlined a renewed Canadian focus for action on ocean issues.

May 11 saw Fisheries and Oceans Canada announce it will undertake its single largest recruitment toward restoring ocean science. The Department will hire 135 research scientists, biologists, oceanographers and technicians. This investment of nearly \$200 million will partly alleviate years of cutbacks and outdated equipment.

A week later, Minister Tootoo announced steps to strengthen the protection of the vulnerable beluga population in the St. Lawrence estuary. Any human activities carried out in their habitat will require authorization before proceeding under a federal decree identified as Critical Habitat Order.



Toute activité humaine s'exerçant dans cet habitat devra être autorisée au préalable par un arrêté fédéral désigné sous le nom d'Arrêté concernant l'habitat essentiel.

Plus tôt en mai, l'ambassade américaine et WWF-Canada ont coprésenti un débat d'experts animé à Ottawa sous le thème *Planning for the Oceans of Tomorrow*. Y ont participé Robert Lewis-Manning, président de la BC Chamber of Shipping, Tony Wright du Fundy Ocean Research Centre of Energy (FORCE), Sue Tuxbury de la National, Oceanic and Atmospheric Administration et le Dr Jake Rice, scientifique en chef (émérite), Pêches et Océans Canada.

Dans un discours liminaire, Jennifer McCann du Coastal Resources Center de l'University of Rhode Island a décrit les éléments marquants du très fructueux Plan de gestion des zones océaniques spéciales du Rhode Island (Ocean SAMP).

«Le SAMP, a déclaré M<sup>me</sup> McCann, a permis à la population du Rhode Island de rester dans le siège du conducteur et de décider de la façon dont les océans doivent être utilisés. C'est un outil de gestion efficace qui pourrait être appliqué au Canada.»

«Nous dépendons tous des océans, peu importe où nous vivons», a souligné l'ambassadeur des États-Unis Bruce Heyman. «C'est pourquoi il est si important que nous travaillions tous de concert pour gérer le milieu marin de façon durable et responsable.»

Après avoir abondé dans le même sens, M. Miller et WWF-Canada ont ajouté ce qui suit: «Nous avons là une formidable occasion de partage de l'apprentissage avec nos voisins du Sud.» **M**

Earlier in May, the U.S. Embassy and WWF-Canada co-hosted a lively panel discussion in Ottawa on *Planning for the Oceans of Tomorrow*. Participants were Robert Lewis-Manning, President of the BC Chamber of Shipping, Tony Wright from the Fundy Ocean Research Centre of Energy (FORCE), Sue Tuxbury from the National, Oceanic and Atmospheric Administration and Dr. Jake Rice, Chief Scientist (Emeritus), Fisheries and Oceans Canada.

In a keynote speech, Jennifer McCann from the University of Rhode Island Coastal Resources Center described the highlights of the highly successful Rhode Island Ocean Special Area Management Plan (Ocean SAMP).

"Using the SAMP," Ms. McCann noted, "allowed the people of Rhode Island to stay in the driver's seat and determine how the oceans should be used. This is an effective management tool that has potential in Canada."

"We are all tied to the ocean, no matter where we live," stressed U.S. Ambassador Bruce Heyman. "That is why it is so important for all of us to work together to sustainably and responsibly manage the maritime environment."

Mr. Miller of WWF-Canada concurred, and added: "With our neighbours to the South, we have a tremendous opportunity for shared learning." **M**



*As ship traffic, tourism and offshore energy developments increase, whales and other marine life are losing habitat and population.*

L'augmentation de la circulation maritime, du tourisme et de l'exploitation des énergies marines déciment les populations de baleines, la faune et la flore marines en détruisant leur habitat.



Ian Hamilton

## Exploiter au maximum les ports pour le bien de l'économie de l'Ontario

**L**es administrations portuaires sont des maillons du Réseau national de transport et elles sont donc sous réglementation fédérale. Pourtant, ce sont les économies locales qui profitent de leur présence.

Par exemple, le Port de Hamilton exporte du maïs, du blé et du soja cultivés dans le sud de l'Ontario. Il exporte des pièces d'éoliennes fabriquées à Tillsonburg et du matériel lourd de Cambridge. Le Port est aussi une porte d'entrée importante des matériaux nécessaires pour alimenter la croissance de l'infrastructure de la région, comme des agrégats, de l'asphalte et de l'acier de construction.

Le Port de Hamilton est une infrastructure capitale pour l'économie de l'Ontario. C'est un maillon essentiel de la chaîne d'approvisionnement et un élément indispensable à la compétitivité des secteurs de la fabrication, de l'agroalimentaire et des matériaux de construction. Un transport efficace réduit les coûts d'importation des produits essentiels et permet à l'Ontario d'être concurrentiel sur les marchés mondiaux.

Nous pensons qu'il est temps de voir les ports comme les atouts qu'ils sont pour la province et d'élaborer une stratégie qui va nous permettre de maximiser leurs retombées dans l'économie ontarienne.

### L'exemple du Québec

Le gouvernement du Québec a décidé que, réglementés par le fédéral ou non, les ports sont une ressource régionale de transport qui peut servir à stimuler la productivité et la compétitivité. L'an dernier, le Québec a rendu publique, pour maximiser l'utilisation de ce réseau de transport, une stratégie maritime dont la mise en œuvre va créer 30 000 emplois.

La stratégie met en évidence les secteurs où le rôle de la province dans la planification de l'aménagement du territoire est un point de jonction crucial. Elle reconnaît que l'infrastructure de transport, spécialement le transport maritime, est un moteur de développement industriel. La stratégie québécoise repose sur la création de pôles logistiques associés aux ports et la constitution de zones industrialo-portuaires liées à ces emplacements intensifs en transport pour favoriser durablement la croissance des emplois et des investissements.

La Conférence des gouverneurs et des premiers ministres des Grands Lacs et du Saint-Laurent a aussi fait

## *Maximizing ports for good of Ontario's Economy*

**A**s a component of the national transportation system, port authorities are federally regulated, yet their benefits are concentrated in their local economic region.

For example, the Port of Hamilton exports corn, wheat and soybeans grown throughout southern Ontario. It exports windmill components made in Tillsonburg and heavy equipment from Cambridge. The port is also the import gateway for the materials needed to feed the region's infrastructure growth, such as aggregates, asphalt and structural steel.

The Port of Hamilton is critical infrastructure for the Ontario economy, providing competitiveness-boosting supply chain efficiency to the manufacturing, agri-food and construction material sectors. Transportation efficiency reduces import costs on essential product inputs, and allows Ontario to compete in global markets.

We believe it is time to start seeing ports as the provincial assets they are, and to develop a strategy to ensure we are maximizing their benefit for the good of Ontario.

### The Quebec example

The government of Québec has decided that federally-regulated or not, ports are regional transportation resources that can be used to boost productivity and competitiveness. Last year, Québec released a maritime strategy that aims to make the most of that province's transportation network, creating 30,000 jobs as a result.

The strategy highlights areas where the province's role in land use planning is a critical point of connection. It recognizes that transportation infrastructure, especially maritime transport, promotes industrial development. Québec's plan involves the development of logistics hubs connected to marine ports, and the creation of industrial port zones at these transportation-intensive locations to support employment and investment growth over the long term.

The Conference of Great Lakes Governors and Premiers has also recently identified the need to recognize ports as job-creating development nodes,



ressortir la nécessité de reconnaître les ports comme des nœuds de développement créateurs d'emploi et a recommandé que cette idée soit prise en compte dans la planification régionale de l'aménagement du territoire et dans les objectifs de développement économique.

### **Faire de l'Ontario une porte de commerce majeure**

Nous voulons voir l'Ontario devenir la porte de transit du commerce qu'elle peut être grâce à la maximisation de l'utilisation des transports maritimes et ferroviaires. Cela va stimuler la croissance économique régionale tout en contribuant à réduire la pression qui s'exerce sur les routes engorgées du sud de l'Ontario.

Il faut notamment pour cela autoriser les ports à préserver et à ajouter de nouveaux terrains pour le développement industriel à forte utilisation du transport. Il faut aussi accorder aux zones industrialo-portuaires la flexibilité requise pour attirer et intégrer une variété d'usages industriels et de services complémentaires à forte utilisation du transport.

Nous avons été témoins ces dernières années d'un dynamisme incroyable au Port de Hamilton. Le rythme de développement, l'attrait des investissements et la création d'emploi n'ont jamais été supérieurs et on peut aisément comprendre pourquoi. Les entreprises veulent venir au port de Hamilton parce que c'est un véritable pôle logistique: une zone industrielle dotée d'excellentes liaisons multimodales — maritimes et ferroviaires avec un accès direct au réseau routier.

Il est rare de retrouver autant d'atouts quant à l'emplacemement et aux infrastructures et cela contribue beaucoup à attirer les investissements et à favoriser la croissance des entreprises. C'est pourquoi nous croyons qu'il nous faut une vision et une stratégie provinciales pour faire le meilleur usage possible de notre bon réseau de transport multimodal et miser sur ses atouts pour créer des zones industrielles modernes où pourront s'épanouir des entreprises créatrices d'emploi.

Ensemble, nous pouvons travailler à permettre à l'Ontario d'être compétitive, aujourd'hui et dans l'avenir: attirer des investissements privés, assurer un transport efficace des marchandises, faciliter le commerce et les exportations et créer des emplois. 

Ian Hamilton est vice-président, Expansion des affaires et immobilier à l'Administration portuaire de Hamilton.

and recommended that this idea inform regional land use planning and economic development objectives.

### **Developing Ontario as a major trade gateway**

We want to see Ontario be the trade gateway it can be, using marine and rail transportation to their full capacity. Not only will this support our region's economic growth, it will also help reduce pressure on southern Ontario's clogged highways.

In part, this means allowing ports to preserve and add new space for transportation-intensive industrial development. It also means affording industrial port zones the flexibility to attract and integrate a range of transportation-intensive industrial uses and ancillary services.

The past few years have seen an incredible momentum at the Port of Hamilton. The pace of development, investment attraction and job creation

has never been greater, and it's easy to understand why. Companies want to be at the Port of Hamilton because it is a true logistics hub: an industrial zone with excellent multimodal connections - marine, rail, and direct highway access.

This kind of location and infrastructure advantage is rare, and exceedingly valuable in supporting investment attraction and business growth. That's why we believe we need a vision and a provincial strategy, to make the best use of our robust multimodal transportation system, and to leverage this asset in developing modern industrial zones where job-creating businesses can grow.

Together, we can work toward a goal of positioning Ontario to compete, now and in the future; attracting private sector investment, moving Ontario goods efficiently, facilitating global export and trade, and creating new jobs. 

Ian Hamilton is Vice-President, Business Development and Real Estate, Hamilton Port Authority.

***We need a vision and a provincial strategy  
to make the best use of our robust  
multimodal transportation system.***

***Nous avons besoin d'une vision et d'une stratégie  
provinciales pour faire meilleur usage de notre  
solide système de transport multimodal.***



Tom Peters

## Des écueils pour l'ambitieux projet Novaporte à Sydney

Il y a énormément de fébrilité et d'attente au Port de Sydney, Cap-Breton. Espérons que cela ne soit pas prématuré.

Toute cette agitation est provoquée par le projet d'Harbour Port Development Partners (HPDP) et plus précisément de deux de ses dirigeants, Barry Sheehy et Albert Barbusci, qui veulent faire du Port un grand pôle de transbordement de la côte Est. Il s'agirait de construire un terminal à conteneurs semi-automatisé, Novaport, jumelé à un parc logistique de 1 250 acres, Novazone.

Le parc logistique serait situé dans la partie ouest du port, dans une zone franche tout près de Novaport. Un site vierge, créé à l'aide des déblais de dragage produits par le creusage du chenal d'entrée du port à 17 mètres en 2011-2012, a été réservé pour l'implantation du terminal. Le coût estimatif de l'ensemble du projet, une fois achevé s'il devait se concrétiser, serait 1,6 milliard de dollars.

HPDP n'est pas seule impliquée. La société a signé un protocole d'entente avec China Commu-

## Challenges surround Sydney's ambitious Novaporte project

There is great excitement and expectation building in the Port of Sydney, Cape Breton. Let's hope it is not premature.

All the kerfuffle is around a plan by Harbour Port Development Partners (HPDP), actually two principals Barry Sheehy and Albert Barbusci, to develop the port into a major East Coast transshipment hub. The development would consist of a semi-automated container terminal called Novaport and a 1,250-acre logistics park called Novazone.

The logistics park would be located in a Foreign Trade Zone and adjacent Novaport on the harbour's west side. A greenfield site, developed from harbour bottom material collected when the harbour's entrance channel was dredged to nearly 17 metres in 2011/12, has been earmarked as the terminal site. The entire project, when and if completed, has a cost estimate of \$1.6 billion.

HPDP has others involved.



Artist rendering of greenfield site reserved for a potential mega terminal handling the world's largest box ships.

Rendu d'artiste de l'emplacement prévu d'un éventuel mégaterminal capable de recevoir les plus grands porte-conteneurs du monde.





*Aerial view of Sydney harbor where plans are advanced to develop a major East Coast transshipment hub costing more than \$1 billion.*

Vue aérienne du Port de Sydney où on veut implanter au coût d'un milliard de dollars un grand pôle de transbordement pour la côte Est.

nications Construction Company (CCCC), la plus importante entreprise de conception et de construction de ports du monde, en vue de négociations concernant la conception, la construction et la propriété du terminal à conteneurs. CCCC va fournir les portiques, les ponts roulants et les autres équipements portuaires requis.

CCCC, qui pourrait devenir un partenaire participant, mène actuellement une étude exhaustive pour évaluer la faisabilité réelle du projet. Les résultats de l'étude devraient être connus cet été.

En ce qui concerne le parc logistique, Jonathan Wener, président du conseil et chef de la direction du Groupe Canderel, partenaire dans le projet Novazone, a déclaré que son entreprise, dont le siège se trouve à Montréal, allait aménager le parc logistique en trois étapes.

Bechtel, une importante compagnie de génie-construction américaine, travaille depuis plusieurs mois au projet et HPDP a aussi retenu les services de l'ancien premier ministre du Canada Jean Chrétien à titre de conseiller aux affaires internationales.

On peut cependant se poser la question suivante: pourquoi vouloir aménager un mégaterminal à conteneurs à Sydney alors que le Port de Halifax a deux terminaux qui fonctionnent à moins de 50 % de leur capacité et possède déjà toute l'infrastructure requise pour accueillir des navires de 16 500 EVP. Et alors qu'on cherche depuis plusieurs années à construire un grand terminal à conteneurs et un parc logistique à Melford dans le détroit de Canso.

### **La cible: les porte-conteneurs géants**

HPDP affirme ne pas viser la clientèle qui fait actuellement escale à Halifax. Selon Barry Sheehy, la cible, ce sont les porte-conteneurs géants (ULCS), ceux de 14 000 EVP et plus qu'il s'attend à voir faire escale sur la côte est de l'Amérique du Nord dans un futur pas très lointain.

Aux récentes Journées des ports à Sydney, M. Sheehy a exposé son point de vue. Selon lui, on assiste actuellement à un déplacement marqué du fret conteneurisé des ports de la côte Ouest vers ceux de la côte Est, notamment à cause de la congestion des installations et de l'absence des infra-

They have a memorandum of understanding with China Communications Construction Company, (CCCC) the world's largest port construction and design company, to discuss arrangements related to the design, construction and ownership of the container terminal. CCCC will provide container cranes, gantries and other port related equipment.

CCCC, which could become an equity partner, is presently carrying out an extensive study to determine if the project is actually feasible. The results of the study are expected sometime this summer.

On the logistics park aspect, Jonathan Wener, Chairman and CEO of the Montreal-based Canderel Group, a partner in the Novazone project, said his company will develop the logistics park in three phases.

Bechtel, a large U.S. engineering and construction company, has been involved with the project for several months and HPDP has also engaged former Canadian prime minister Jean Chretien as an international advisor.

But you have to ask the question – Why would you want to develop a mega-container terminal in Sydney when the Port of Halifax has two terminals operating at less than 50 per cent capacity and has all the infrastructure to handle ships up to 16,500 TEUs. And there has been work done for the past several years to build a major container terminal and logistics park at Melford on the Strait of Canso.

### **Targeting ultra-large containerships**

HPDP says their plan is not aimed at the same traffic that presently calls Halifax. Barry Sheehy says their target is the ultra large container vessel, the 14,000 plus TEU ships that he expects will be calling the East Coast of North America in the not too distant future.

At the recent annual Sydney Port Days event, Mr. Sheehy made his case. He said there was a noticeable shift in container cargo from West Coast to East

structures nécessaires pour transporter les conteneurs vers l'intérieur du continent. Il s'attend à ce que ce déplacement soit permanent.

M. Sheehy a aussi évoqué les porte-conteneurs géants qui empruntent actuellement les couloirs commerciaux passant par le canal de Suez ou qui viendront dans les grands couloirs commerciaux, ainsi que le très petit nombre de ports de la côte Est qui offrent la profondeur ou les infrastructures nécessaires pour accueillir ces navires.

Il est bien vrai que plusieurs ports de la côte Est ne sont actuellement pas en mesure d'accueillir ces méga navires, mais ils draguent et construisent frénétiquement pour s'y préparer. Et comme je l'ai dit plus haut, le Port de Halifax a la profondeur d'eau, les portiques et l'infrastructure ferroviaire nécessaires pour recevoir dès à présent ces grands navires. De plus, le terminal South End de Halifax, exploité par Halterm, est librement accessible depuis la haute mer. Il peut déjà accueillir des navires de 16 500 EVP et sans doute de plus gros encore si le besoin s'en faisait sentir.

Le plan de HPDP est donc d'attirer ces méga navires à Sydney pour qu'ils y transbordent leurs cargaisons sur de petits bâtiments qui les livreraient sur la côte Est ou remonteraient le Saint-Laurent jusqu'à Montréal. Ils pourraient transborder les conteneurs et les remplir, etc., dans le parc logistique, et ils disposeraient d'une desserte ferroviaire pour leur transport vers le Canada central, le Midwest et même jusqu'au golfe du Mexique.

Le service ferroviaire est toutefois problématique à l'heure actuelle. Il y a bien une ligne d'intérêt local du Genesee&Wyoming qui relie Sydney à Truro où elle fait sa jonction avec les lignes principales du CN. La section du Cap-Breton de la ligne St. Peter's Junction-Sydney est fermée à cause d'un manque d'achalandage et le Genesee&Wyoming pourrait déposer une demande d'abandon.

Si le terminal devait voir le jour, une source bien au fait de la situation m'a dit qu'il faudrait de 60 à 70 millions de dollars pour renforcer ce tronçon afin qu'il puisse porter les wagons à double niveau et beaucoup d'autres millions pour remettre aux normes le reste de la voie jusqu'à Truro.

M. Sheehy ne semble néanmoins pas exagérément préoccupé par la question ferroviaire. «Nous avons parlé à tous ceux à qui nous devons parler. Je ne peux pas en dire plus», a-t-il déclaré, avant d'ajouter ce qui suit: «Il faudra investir beaucoup dans les infrastructures si cette région ou ce port veut aller de l'avant.»

Il faudrait aussi à l'entrée du Port un nouveau système d'aides à la navigation qui coûterait plus de 3 millions de dollars. L'ancien système est désuet depuis que le canal a été dragué pour permettre le passage des navires à fort tirant d'eau. Transports Canada et l'APECA sont impliqués et le dossier progresse lentement. Il y a aussi de réticences de la part de l'ILA qui craint qu'un terminal automatisé n'élimine des emplois syndiqués.

Essentiellement, deux conditions doivent être réunies pour que le projet démarre. L'étude de faisabilité de CCCC doit aboutir à des conclusions favorables et HPDP doit obtenir qu'un ou plusieurs transporteurs majeurs s'engagent à utiliser à long terme le nouveau terminal. L'incapacité d'obtenir un engagement d'un transporteur a déjà bloqué la réalisation du projet Melford et pourrait aussi faire échouer les plans de Sydney. **M**

Coast ports citing reasons such as port congestion and a lack of transportation infrastructure to move containers inland. He expects the shift to be permanent.

He further discussed the ultra large container ships that are now on trade lanes through the Suez Canal or will be coming to major trade lanes and the fact there are very few ports on the East Coast that have the depth of water or the infrastructure to efficiently handle these ships.

Yes, there may be several ports down the East Coast presently not in a position to handle these mega vessels but they are dredging and building like crazy to get ready. And as I have already stated, the Port of Halifax, has the depth of water and the crane and rail infrastructure to handle these big ships now. And further, Halifax's southend terminal, operated by Halterm, has no obstacles in its path to the open sea. It can handle 16,500 TEU ships today and no doubt can go bigger if required.

So HPDP's plan is to have these mega ships come to Sydney, transship cargo on smaller vessels to sail down the East Coast or up the St. Lawrence to Montreal. Within the logistics park they would be able to transload containers, re-stuff etc. and plus have rail that would be able to move containers to central Canada, the US Midwest and as far south as the Gulf of Mexico.

However, presently rail is an issue. There is a shortline from Sydney to Truro where it connects to the main CN line. The shortline is owned and operated by Genesee & Wyoming. The Cape Breton section of the line from St. Peter's Junction to Sydney has been closed due to a lack of business and G&W is in a position to file for abandonment of that section.

If the terminal was to happen, a source close to the rail situation told me it would take \$60 million to \$70 million to upgrade that section to handle double-stack cars plus many millions more to upgrade the remainder of the line to Truro.

Nonetheless, Mr. Sheehy doesn't seem to be overly concerned about the rail matter. "We have been talking to everyone we need to talk to. I can't say much more than that," he said, adding: "A lot has to be invested in infrastructure if this country or this port, is to move forward."

There is also an issue of a new navigational aids system for the harbour entrance at a cost over \$3 million. The previous system became obsolete when the channel was dredged for deep draft vessels. Transport Canada and ACOA are involved and progress on that file has been slow. A further issue is with the ILA who are concerned an automated terminal will cost the union jobs.

In essence, two things have to happen before any of this development can happen. The CCCC feasibility study has to support the project and HPDP needs to sign one or more major carriers to a long-term commitment to use a new terminal. Not being able to find a carrier has blocked the Melford project and could be a problem for Sydney. **M**





Leo Quigley

## La crise qui se profile au Port de Vancouver

En 2006, la population du Grand Vancouver était de 2 116 581 personnes. En 2011, elle atteignait environ 2 313 000 pour une densité de population de 2 078 h/mi<sup>2</sup>. Et non seulement la population continue-t-elle de croître, mais la densité augmente également. Le prix des maisons a grimpé en flèche et les terrains à bâtir se font rares.

Une étude réalisée par le cabinet-conseil Site Economics Ltd. concluait récemment: «L'offre de terrains industriels vacants bien situés est modérée et en déclin rapide dans le Grand Vancouver.»

Richard Wozny, directeur principal chez Site Economics, a déclaré au *Maritime Magazine* qu'il ne reste plus

## The big squeeze confronting Port of Vancouver

In 2006, Metro Vancouver had a population of 2,116,581. In 2011, it had a population of 2,313,000 and a population density of 2,078/sq mile and not only is population continuing to increase, but density is also increasing. House prices have skyrocketed and developable land is disappearing.

In fact, a study carried out by the consulting firm Site Economics Ltd. recently concluded: "Metro Vancouver's supply of well-located vacant industrial lands is moderate and declining rapidly."

Richard Wozny, Principal of Site Economics told *Maritime Magazine* that of the available land in the



*Of the available land in the Vancouver area, barely 1,000 acres remain for logistics facilities to service the port's container traffic.*

Il ne reste plus dans la région de Vancouver qu'un millier d'acres de terrain disponible pour des installations logistiques qui desserviraient les flux conteneurisés du port.

dans la région de Vancouver qu'un millier d'acres de terrain disponible convenant à l'implantation d'installations logistiques pour desservir les flux conteneurisés du Port.

«Et le fait est que tous ces terrains se prêtent aussi à d'autres types d'usages industriels et que les promoteurs acquièrent de vastes superficies qu'ils subdivisent pour usage industriel général afin de les revendre à gros prix – bien plus cher en fait que ce qu'on peut se permettre de payer pour des usages logistiques. Ainsi, non seulement les terrains propices à des usages logistiques sont-ils convoités pour lotissement en terrains résidentiels de grande valeur, mais ils sont aussi recherchés pour d'autres types d'usage industriel général.»

### **Le rezonage des terres agricoles**

«Il y a beaucoup de terrains disponibles, mais ils sont zonés pour usage agricole. Pour régler la pénurie de terrains industriels, les administrations locales doivent penser à rezoner ces terrains afin de permettre leur utilisation à d'autres fins. Cela nécessite une volonté politique», a déclaré M. Wozny.

Celui-ci souligne aussi que le prix des terrains qui se prêtent à des usages logistiques a explosé depuis quelques années. «En 2003, ces terrains se vendaient 300 000 \$ CA l'acre. Aujourd'hui, leur prix dépasse largement le million. Leur valeur a plus que triplé en 13 ans et on ne voit pas où cela va s'arrêter.»

Dans une allocution prononcée devant le Vancouver Board of Trade, le PDG du Port de Vancouver, Robin Silvester, a déclaré: «Ici à Vancouver, nous avons ajouté depuis cinq ans l'équivalent des tonnages de marchandises du deuxième plus grand port canadien – le Port de Montréal. Et nous prévoyons une croissance équivalente dans les cinq prochaines années. C'est carrément étourdissant. Comment donc pourrions-nous réussir à gérer cette croissance, que cela signifiera-t-il pour notre ville portuaire et notre pays?»

La réponse à cette question, avec ou sans le Partenariat transpacifique, est claire. L'asphyxie du commerce du Canada avec l'Asie et les autres pays du Pacifique aurait des effets désastreux, autant sur le mode et le niveau de vie des Canadiens que sur l'ensemble de l'économie du Canada.

À défaut de trouver à un prix raisonnable les terrains industriels dont l'industrie maritime a besoin, notamment pour des centres logistiques, il ne reste pas beaucoup d'options. L'étude en propose une, se servir des centres logistiques de la ville de Calgary à laquelle Ottawa vient d'accorder le statut de zone franche, où l'on trouve de vastes terrains industriels, plusieurs grands centres logistiques déjà implantés et une équipe qui encourage la construction de nouvelles installations.

Une autre solution serait d'adopter une approche plus collaborative et, de concert avec l'Agricultural Land Commission, les municipalités, les bandes autochtones et d'autres intervenants, de revoir l'Agricultural Lands Act pour s'assurer que celle-ci sert bien ses objectifs initiaux.

On doit aussi se demander si la valeur des récoltes obtenues ou perdues importe plus que de garder la porte ouverte aux importations et exportations de marchandises destinées à tous les Canadiens et à quelques États américains .

Vancouver area, there's only about 1,000 acres left suitable for logistics facilities to service the port's container traffic.

"The fact of the matter is, all of the suitable land is also subject to non-logistics industrial use and developers are buying up large parcels and sub-dividing it into general industrial and selling it off at higher prices - much higher than logistics uses can afford. So not only is logistics land under siege from rezoning to high value residential, it is also under siege from other types of general industrial."

### **Option of rezoning agricultural lands**

"There are ample lands available, however they are zoned for Agricultural use. To resolve the industrial land shortage local governments would have to consider rezoning and changes in permitted land use. It would require a change of political will to resolve this issue," he said.

Mr. Wozny also points out that the price of land suitable for the logistics industry has sky rocketed in recent years. "In 2003 it was marketed for Cdn \$300,000 per acre," he said. "Now it's well over \$1 million. It's more than tripled in 13 years with no end in sight."

In a speech to the Vancouver Board of Trade, Robin Silvester, President and CEO of Port of Vancouver said: "Here in Vancouver, in the past five years, we have added the equivalent in cargo tonnage of the next largest Canadian port – the Port of Montreal. In the next five years, we expect to do the same yet again. It's absolutely mind-boggling. So the question becomes, how do we manage that growth, and what are the implications for our port city and our country?"

The answer to that question, with or without the Trans Pacific Partnership, is clear. Stifling Canada's trade with Asia and the Pacific Rim generally would create havoc, not only with the lifestyle and living standards of Canadians but the Canadian economy in general.

Without reasonably priced industrial land, suitable for supporting maritime industries such as logistics centres, there are few options left. One suggested by the study is to use logistics centres located in the City of Calgary which has ample industrial land, several massive logistics centres already in place and a team eager to encourage the construction of additional facilities in a city that was recently made a Free Trade Zone by Ottawa.

Or, to take a more collaborative approach and, together with the Agricultural Land Commission, the various municipalities, native bands and other stakeholders review the Agricultural Lands Act to ensure it's being used for the purposes intended.

Also, one should determine whether the value of the crops being raised, or not raised, are more important than keeping the door open to the import and export of goods for all Canadians and a few U.S. states well into the future. .





## 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.



@rupertport | [www.rupertport.com](http://www.rupertport.com)

# 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](mailto:customerservice@portofantwerp.com)  
Follow us at  
[www.portofantwerp.com/en/supplychainperspective](http://www.portofantwerp.com/en/supplychainperspective)



Everything is  
Possible at the



**Port of  
Antwerp**





Bruce Barnard

## Les turbulences continuent dans le transport maritime de conteneurs

**L**ondres – Le transport maritime de conteneurs traverse une période tendue cet été. Les transporteurs océaniques redoublent d'efforts pour survivre à un scénario catastrophique caractérisé par des taux de fret très bas, une croissance anémique du commerce, une surcapacité grandissante et des pertes financières croissantes, et on ne voit aucune lueur poindre au bout du tunnel.

Tout cela survient au moment où ils se préparent à l'inauguration d'un canal de Panama agrandi qui va entraîner un réaménagement important des services de ligne et envoyer de nombreux porte-conteneurs «Panamax» à la casse et alors qu'ils s'emploient à concevoir un plan B pour faire face à la perturbation éventuelle de la chaîne d'approvisionnement que provoquera l'entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet d'un nouveau règlement international exigeant que le poids de chaque conteneur soit vérifié avant son chargement.

La ruée frénétique vers les regroupements – phénomène absent des précédentes récessions – dans une industrie traumatisée par l'arrivée éventuelle de ces nouvelles exigences est mise en évidence par la fusion possible de l'armement allemand Hapag-Lloyd avec United Arab Shipping Company, laquelle aurait semblé surréaliste jusqu'à tout récemment.

Que Hapag-Lloyd recherche une fusion un an à peine après sa prise de contrôle de la chilienne CSAV qui en faisait le cinquième transporteur mondial montre bien les pressions qui s'exercent sur les compagnies maritimes pour qu'elles restent à portée des leaders de l'industrie.

C'est la raison qui a poussé l'armement français CMA CGM à acquérir pour 2,4 milliards de dollars Neptune Orient Lines (NOL) de Singapour, ce qui lui permettra de conserver son avance sur le duo chinois récemment fusionné formé de COSCO et China Shipping Container Lines lorsque la transaction sera finalisée au début de juillet.

Les regroupements sont en train de refaçonner un marché fragmenté. Selon la firme d'analyse Alphaliner, les trois principaux armements – Maersk Line, Mediterranean Shipping Co. et CMA CGM (après la prise de contrôle de NOL) – possèdent un peu moins de 40 % de la capacité mondiale de transport de conteneurs. La part de marché des trois plus grands transporteurs suivants, COSCO Container Lines nouvellement fusionnée, Evergreen et Hapag-Lloyd, est de 16,6 %.

## *Global container shipping's continued turbulence*

**L**ondon – Container shipping has entered a stressed-out summer as ocean carriers intensify their efforts to survive a doomsday scenario of rock bottom freight rates, sluggish trade growth, rising overcapacity and mounting financial losses with no end-date in sight.

All this while they were bracing for the opening of an enlarged Panama canal that will significantly re-jig liner services and throw scores of "Panamax" container ships on the scrap heap, and drawing up contingency plans to deal with potential supply chain disruption when a new international regulation requiring the weight of every container to be verified before it can be loaded on to vessel that came into effect on July 1.

The shell shocked industry's enthusiastic, if enforced, embrace of consolidation – something it shunned during previous recessions – is highlighted by a potential merger between Germany's Hapag-Lloyd and United Arab Shipping Company that would have appeared surreal until very recently.

The fact that Hapag-Lloyd is chasing a merger just over a year after its takeover of Chile's CSAV that made it the world's fifth largest carrier, underscores the pressure on shipping lines to keep within sight of the industry leaders.

That's the reasoning behind French carrier CMA CGM's \$2.4 billion acquisition of Singapore's Neptune Orient Lines that will increase its lead over the recently merged Chinese duo of COSCO and China Shipping Container Lines when the deal closes in early July.

Consolidation is reshaping a fragmented market with the top three carriers – Maersk Line, Mediterranean Shipping Co. and CMA CGM after the NOL takeover – owning just short of 40 percent of the world's container capacity, according to Alphaliner, an industry analyst. The next three largest carriers – the newly merged COSCO Container Lines, Evergreen and Hapag-Lloyd have a 16.6 percent market share.

The accelerating M&A activity is also reshaping vessel-sharing alliances which in turn could likely lead to fresh mergers down the line.

CMA CGM's acquisition of APL, the liner unit of NOL, has collapsed their Ocean Three and G6 alliances, which will be replaced by the Ocean Alliance

# IAMSAR MANUAL

INTERNATIONAL AERONAUTICAL AND MARITIME  
SEARCH AND RESCUE MANUAL AND ACTION CARDS

2016 EDITION

Publications are sold separately







*Consolidation is reshaping a fragmented market with the top three global carriers – Maersk Line, MSC and CMA CGM.*

Les regroupements sont en train de refaçonner un marché mondial fragmenté où trois grands armements dominant – Maersk Line, MSC et CMA CGM.

L'accélération des fusions et acquisitions est aussi en train de bouleverser les alliances de partage de navires, ce qui pourrait probablement par ricochet provoquer de nouvelles fusions en aval.

L'acquisition par CMA CGM d'APL, filiale de transport de ligne régulière de NOL, signifiait la fin de ses alliances Ocean Three et G6, lesquelles seront remplacées par l'Ocean Alliance regroupant, aux côtés de l'armement français, Evergreen, OOCL et COSCO Container Lines. L'Ocean Alliance deviendra en avril prochain un prétendant sérieux à la domination actuelle du groupe Maersk-MSK.

Il n'a fallu que quelques semaines aux six transporteurs «rendus orphelins» par la disparition d'Ocean Three et de G6 – Hapag-Lloyd, Hanjin Shipping, Yang Ming et le trio japonais de K-Line, MOL et NYK – pour joindre leurs forces dans THE Alliance qui arrivera aussi sur le marché au début de 2017.

Le nouveau regroupement, qui pourrait attirer dans ses rangs UASC et Hyundai Merchant Marine, aura, pense-t-on, un impact majeur sur les transporteurs japonais qui, pour la première fois, collaboreront sur des routes mondiales dans le cadre d'une entente à long terme.

Selon Alphaliner, cela pourrait ouvrir la voie à une coopération plus étroite entre les compagnies japonaises et à la fusion de leurs activités de transport de conteneurs. La grande question, c'est de savoir si ces changements vont

between the enlarged French carrier, Evergreen, OOCL and COSCO Container Line that will launch next April as a major challenger to the currently dominant Maersk and MSC's 2M grouping.

Within weeks six carriers "orphaned" by the demise of Ocean Three and G6 – Hapag-Lloyd, Hanjin Shipping, Yang Ming and the Japanese trio of K-Line, MOL and NYK – joined forces in THE Alliance which will also hit the market in early 2017.

The new grouping, which could expand its membership to UASC and Hyundai Merchant Marine, is seen having a major impact on the Japanese carriers which will be collaborating on global routes under a long-term agreement for the first time.

This could pave the way for deeper co-operation between the Japanese lines and a potential merger of their container shipping businesses, Alphaliner suggests. The key question is whether these moves will be sufficient to drag the industry out of the red. The average operating margin of 14 leading carriers that posted first quarter results was minus 5.5 percent, according to Alphaliner.

The outlook going forward doesn't look too good despite the industry's recent success in cut-

suffire pour rétablir la rentabilité de l'industrie. La marge d'exploitation moyenne des 14 principaux transporteurs qui ont publié leurs résultats du premier trimestre était de moins 5,5 %, avance Alphaliner.

Les perspectives ne sont pas trop bonnes malgré le fait que l'industrie ait récemment réussi à réduire ses coûts unitaires, aidée en cela par l'effondrement des prix du diesel-navire.

«Les marges de profit des transporteurs seront influencées cette année par les grandes fluctuations des prix et des coûts, mais de la manière dont les choses se présentent, les transporteurs vont perdre de 6 à 10 milliards de dollars», affirme le cabinet d'experts-conseils londonien Drewry Maritime Research. «Il sera difficile de réduire encore autant les coûts cette année avec des prix des carburants en hausse et il sera donc d'autant plus important pour les transporteurs d'obtenir de meilleurs tarifs marchandises.»

### **Contraction du volume des échanges commerciaux mondiaux**

Le portrait de l'offre et de la demande ne semble guère plus réjouissant. Le volume du commerce mondial s'est contracté de 1,7 % entre le dernier trimestre de 2015 et le premier trimestre de 2016, et il s'agissait de la première diminution annuelle depuis la crise financière de 2009. Les volumes conteneurisés vont augmenter au mieux de 3 % cette année, car les exportations chinoises demeurent léthargiques, alors que la capacité de la flotte mondiale va croître de 5 ou 6 %.

C'est pourquoi l'Indice des taux de fret conteneurisé de Shanghai est tombé à son niveau le plus bas depuis son lancement en 1998.

La seule façon efficace de soutenir les taux de fret, c'est de pratiquer des réductions permanentes de capacité. Les taux sur la route reliant l'Asie et la côte est de l'Amérique du Nord ont bondi depuis trois mois après que des transporteurs désespérés ont pris des mesures radicales, coupant la capacité de 40 % par rapport à l'année précédente et réduisant les chaînes de service hebdomadaire de six à trois. Le cours au comptant de Shanghai à Santos atteignait 1 700 \$/EVP au début de juin, comparativement à 100 \$/EVP au début de février.

Les cours au comptant entre l'Asie et l'Europe du Nord ont dépassé les 700 \$/EVP – contre 200 \$/EVP au premier trimestre –, car les transporteurs ont réduit la capacité en fonction d'une croissance presque nulle du trafic.

Il s'agit là de signes encourageants alors que l'industrie se prépare à une série de déficits trimestriels, mais rien ne garantit que les hausses de taux récentes tiendront, car les transporteurs vont être tentés de se désolidariser pour accroître leur part de marché.

Dans la plupart des autres secteurs, cela conduirait à l'expulsion des petites compagnies moins efficaces et à un rééquilibrage de l'offre et de la demande. Ce n'est pas de cette façon que fonctionnaient jusqu'ici les entreprises de transport maritime de conteneurs, des compagnies familiales soutenues par l'État, mais ne serait-il pas temps que les choses changent? 

ting unit costs, aided by sharply lower bunker fuel prices.

“Carrier profit margins this year will be influenced by big swings on both prices and costs, but as things stand carriers will lose between \$6 billion and \$10 billion this year,” says Drewry Maritime Research, a London-based consultancy. “Repeating the same cost savings will get tougher as the year progresses with bunkers on the rise, making it even more important for carriers to get freight rates off the floor.”

### **World trade volume shrinking**

The demand-supply picture looks bleak too. Global trade volume shrank by 1.7 percent between the final quarter of 2015 and the first quarter of 2016 when it declined year-on-year for the first time since the global financial crisis of 2009. Container volume will grow at best by three percent this year as Chinese exports continue to slow, while the global fleet capacity will increase by between five and six percent.

That's why the Shanghai Containerized Freight Index has crashed to its lowest level since it was launched in 1998.

The only effective way to shore up freight rates is through permanent capacity cuts. Rates on the route between Asia and the East Coast of North America have surged in the past three months after desperate carriers took drastic action by slashing capacity by 40 percent from a year ago and consolidating six weekly service “strings” into just three. The spot rate from Shanghai to Santos hit \$1,700/TEU at the beginning of June compared with \$100/TEU in early February.

Spot rates on the Asia-North Europe trade have risen above \$700/TEU from \$200/TEU in the first quarter as carriers trim capacity in line with almost stagnant traffic growth.

These are hopeful signs as the industry prepares for a string of quarterly losses but there's no guarantee the recent rate rises will stick as carriers will be tempted to break ranks and seek to boost their market share.

In most other sectors this would drive out the smaller, less efficient companies, and rebalance supply and demand. That's not how the family dominated, government-supported container shipping business has operated but could things be about the change? 





Michael Broad

President, Shipping Federation of Canada  
Président, Fédération maritime du Canada

## Les temps sont durs pour l'industrie du transport maritime

Le transport maritime est un des marchés les plus «libres» du monde et l'un de ceux où le jeu de l'offre et de la demande s'exerce généralement sans entraves. Les difficultés du transport maritime de vrac solide et de conteneurs sont bien documentées: une combinaison de surcapacité et de demande anémique maintient les taux de fret sous le seuil de rentabilité. Toutefois, dans un article récent, le Conseil maritime baltique et international (BIMCO), la plus importante association internationale de transporteurs maritimes – dont la Fédération est membre associée –, met en relief la situation préoccupante des marchés et la nécessité de la prise de mesures immédiates de la part de l'industrie.

La période de 2003 à 2008 représente «l'âge d'or» du transport maritime océanique de vrac solide. En 2007, année où le marché était à son apogée, le taux d'utilisation de la flotte de porteurs de vrac solide atteignait 99,9 %, ce qui poussait les taux de fret pour des marchandises comme le minerai de fer et le grain vers des sommets ahurissants. Cette année, le taux d'utilisation est plus près de 70 %, ce qui entraîne une capacité excédentaire qui correspond à la croissance de la flotte au cours des cinq dernières années. Le président du BIMCO, Philippe Louis Dreyfus, a demandé aux armateurs de réagir. «Nous devons éliminer énormément de navires et éviter dans la mesure du possible d'en construire d'autres.»

En prenant pour hypothèse un scénario de croissance zéro de l'offre à partir de 2017 (une situation où le nombre de navires neufs livrés est contrebalancé par l'élimination d'une capacité correspondante dans la flotte existante), avec une croissance de 2 % de la demande, le BIMCO estime que l'industrie ne reviendrait à une situation d'équilibre entre les revenus et les dépenses (où les taux de fret couvrent les coûts de fonctionnement et de financement du navire) qu'en 2019, soit dans près de trois ans.

## Critical times for global shipping industry

Ocean shipping is one of the “free – est” markets in the world and for the most part, a pure supply and demand play. The perilous state of dry bulk and container shipping is well documented, with overcapacity and slowing demand combining to force freight rates below compensatory levels. However, a recent article by BIMCO, the world's largest international shipping association – and one in which the Federation is an Associate Member – underscores the difficult condition of the markets and the need for industry action, now.

The period between 2003 and 2008 were the “golden years” in dry bulk ocean shipping. At the height of the market in 2007, the utilization rate of the dry bulk fleet was 99.9%, leading to incredibly high freight rates for commodities such as iron ore and grain. This year, the utilization rate is closer to 70%, resulting in an excess capacity equal to the past five years of fleet growth. BIMCO President Philippe Louis

Dreyfus issued a call for action by ship owners. “We need to demolish an enormous number of ships and refrain as much as possible from building new ships.”

Assuming a “zero supply side” growth scenario from 2017, where the number of new deliveries is off-

set by the scrapping of an equal amount of capacity from the existing fleet and a 2% increase in demand, BIMCO estimates that the industry will only return to break-even (where freight rates cover the operating and finance costs of a ship) sometime in 2019, almost three years away. Failure to do so, even with a 1% growth in supply, would postpone the recovery until 2022. As is the case in any business, if you cannot control revenue, you must control costs.

It is obvious that ship owners have their work cut out for them over the next few years in order to return

*As is the case in any business,  
if you cannot control revenue,  
you must control costs.*

*Comme dans toute entreprise,  
quand on n'a pas de prise sur les recettes,  
il faut limiter les coûts.*

Une augmentation de 1 % seulement de l'offre retarderait jusqu'en 2022 le retour à l'équilibre. Comme dans toute entreprise, quand on n'a pas de prise sur les recettes, il faut limiter les coûts.

Il est évident que les armateurs ont du pain sur la planche dans les prochaines années pour retrouver une rentabilité durable. Cela dit, il est important que les fournisseurs, les prestataires de services et les organismes gouvernementaux reconnaissent la nécessité de limiter les coûts et renoncent aux augmentations automatiques de taux, du moins à court terme.

Les fournisseurs (de l'industrie), qui évoluent dans un environnement compétitif, savent qu'ils doivent être plus efficaces et fournir un meilleur service pour moins cher. En fait, même certains pouvoirs publics canadiens, dont plusieurs ports, ont aussi déjà pris acte de la situation du marché du transport maritime océanique et ont annoncé des gels de tarifs. Cela dit, quand une administration portuaire se garde de 30 à 45 cents de chaque dollar, il est plus facile de renoncer aux augmentations de prix.

### Les droits de pilotage de l'USCG

Malheureusement, certaines agences gouvernementales ne comprennent tout simplement pas cela. Nous pensons à l'United States Coast Guard (USCG), qui a annoncé une augmentation de 58 % des droits de pilotage sur les Grands Lacs pour la saison 2016. Et cela après des hausses totales (composées) de 114 % sur 10 ans. On peut se demander où va tout cet argent.

to sustainable profitability. That being said, it is important that vendors, service suppliers and government agencies recognize the need to control costs and forgo automatic tariff increases over the near term.

Vendors (to the industry) operating in a competitive environment have recognized the need to be more efficient and deliver a higher level of service at a lower cost. Indeed, even some government authorities in Canada, including several ports, have also taken notice of the ocean shipping market and announced tariff freezes. Mind you, when a port authority keeps between 30 and 45 cents for every dollar they bring in, holding the line on revenues becomes somewhat less onerous.

### U.S. Coast Guard pilotage fee issue

Unfortunately, some government agencies just don't get it. Case in point is the United States Coast Guard, which announced a 58% increase in pilotage fees for the 2016 Great Lakes shipping season. This follows 10 years of increases amounting to 114% (compounded). One has to wonder where the money went.

Consequently, the Federation, along with the American Great Lakes Ports Association, the United States Great Lakes Shipping Association and six major ship operators instituted legal action against the Coast Guard to bring some semblance of order to



**DILTS PISTON  
HYDRAULICS INC.**

**Hire the Marine Hydraulic  
Experts!**

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

**Dilts Piston  
Hydraulics Inc.**

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

*Serving the Hydraulic needs of the Marine industry since 1988*



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

tél. 418 694.0534 1 877 694.0543  
fax. 418 694.2259  
web. [navtech.ca](http://navtech.ca) info@[navtech.ca](mailto:navtech.ca)



Visit us on-line



Par conséquent, la Fédération, avec l'American Great Lakes Ports Association, l'United States Great Lakes Shipping Association et six grands armateurs, a intenté une poursuite en justice contre l'USCG afin de remettre un semblant d'ordre dans le marché. Les dépenses de pilotage pour conduire un navire jusqu'aux Grands Lacs par le Saint-Laurent et l'en ramener dépassent souvent les coûts de fonctionnement quotidiens du navire.

La nécessité d'introduire un peu de discipline dans la mosaïque de frais que les armateurs doivent assumer – droit de pilotage, d'amarrage, de déglacage, d'aides à la navigation, de dragage, de remorquage et de terminaux, pour n'en nommer que quelques-uns – est mise en évidence dans le rapport du Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada. Le Comité recommande d'ailleurs que le processus de révision de ces frais soit plus rigoureux pour garantir que les coûts généraux de l'ensemble du système de transport maritime du Canada demeurent concurrentiels.

La Fédération désire certainement entamer des discussions plus approfondies sur cette question, dans le cadre du processus d'engagement concernant «L'avenir des transports au Canada». L'heure est grave, non seulement pour le transport maritime océanique international, mais aussi pour les organismes gouvernementaux et les autres intervenants qui fournissent des services à cette industrie. 

the market. Pilotage expenses to bring a ship from the St. Lawrence River up the Great Lakes and back are often higher than the daily operating cost of the ship itself.

The need to inject greater discipline into the patchwork of fees that ship owners face – be it pilotage, berthage, icebreaking, aids to navigation, dredging, towing, terminal fees – to name just a few – was highlighted in the report of the Canada Transportation Act Review Panel, and indeed, the panel recommended that the process for reviewing such fees be strengthened in order to ensure the cost competitiveness of Canada's marine transportation system overall.

The Federation is certainly looking forward to engaging in more in-depth discussions on this issue in the future, as part of Transport Canada's follow up engagement process on the "Future of Transportation in Canada". These are critical times, not only for international ocean shipping, but also for the government agencies and other stakeholders who provide services to this industry. 

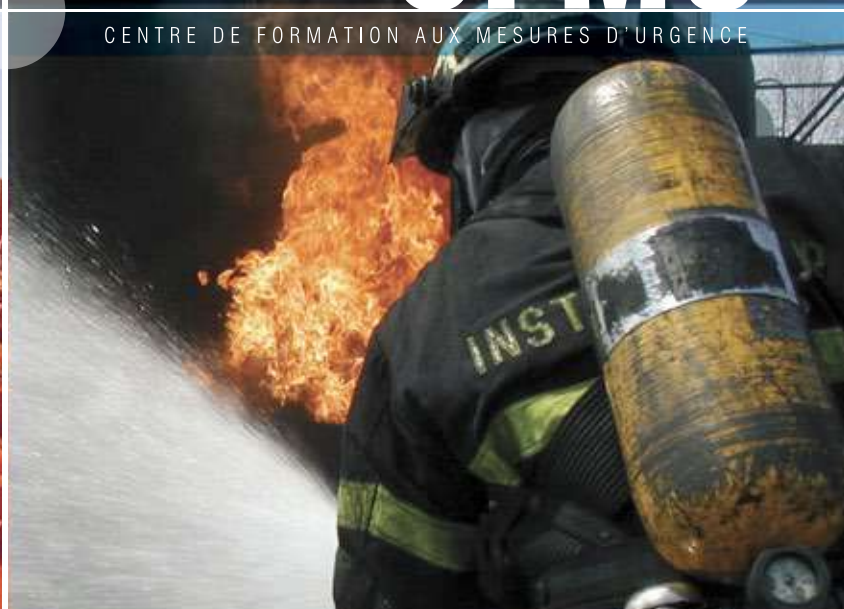
## Une variété de cours uniques



INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC

# CFMU

CENTRE DE FORMATION AUX MESURES D'URGENCE



### Cours offerts au CFMU

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



Institut maritime  
du Québec

Cégep de Rimouski

[www.imq.qc.ca](http://www.imq.qc.ca)

## 58<sup>th</sup> Annual Conference and AGM 58<sup>e</sup> Conférence annuelle et AGA



Message from  
ACPA Chair

Message du président  
du conseil de l'AAPC

**Mario Girard**

### Consolider la compétitivité internationale du Canada

Depuis sa naissance sur les rives du Saint-Laurent au XVII<sup>e</sup> siècle jusqu'à aujourd'hui, le Canada s'est toujours façonné à travers ses échanges avec le monde. De la traite des fourrures en passant par le bois d'œuvre, les chantiers navals, les céréales, ses ressources naturelles ou ses biens manufacturés, notre pays s'épanouit et prospère en abaissant sans cesse les barrières pour favoriser le commerce international, vital pour notre économie nationale.

Dans cette perspective, les accords internationaux commerciaux deviennent primordiaux pour préserver nos accès aux grands marchés stratégiques. Qu'il s'agisse

### Strengthening Canada's global competitive edge

Since its birth on the banks of the St. Lawrence in the 17th century until today, Canada has always been shaped by its trade with the world. Through its fur, lumber, shipyards, grain, natural resources and manufactured goods, our country has flourished and thrived by constantly lowering barriers to promote the international trade that is vital to our national economy.

In this perspective, international trade agreements become essential to preserve our access to major strategic markets. Whether it's NAFTA, the



de l'ALENA, de l'Accord économique et commercial global conclu entre l'Europe et le Canada ou de l'Accord du partenariat transpacifique, ceux-ci jouent un rôle clé pour préserver la compétitivité du commerce extérieur canadien et évidemment celle des ports canadiens qui sont au cœur de la mondialisation des échanges sur laquelle repose notre prospérité économique nationale.

Dans le sillage de l'atterrissage de l'économie chinoise et de ses impacts sur le niveau de croissance à l'échelle planétaire, les ports canadiens doivent plus que jamais relever le défi de la compétitivité. Dans ce nouvel environnement économique, le financement de la mise à niveau de nos infrastructures portuaires devient prioritaire.

Il nous faut aussi élargir nos horizons quant au mode de développement des actifs fédéraux sous notre responsabilité. Les ports canadiens ont besoin d'une plus grande flexibilité en matière de modes de financement des nouveaux projets ou pour la réfection de nos infrastructures portuaires. Cette flexibilité est essentielle pour s'adapter dans un monde en constante évolution.

Tous les défis liés à notre compétitivité se doivent d'être relevés dans une perspective de développement durable et d'intégration harmonieuse entre nos ports et nos communautés respectives.

Le transport maritime est certes le mode de transport le plus vert. Bien que notre industrie soit exemplaire dans ce domaine, nous devons poursuivre sans cesse nos efforts pour arrimer notre industrie à un développement portuaire qui soit durable. Il s'agit là d'une condition essentielle de notre réussite.

La cohabitation harmonieuse Ville-Port est tout aussi cruciale. Les ports prospères sont ceux qui s'adaptent aux changements en développant des nouveaux projets qui répondent aux besoins en constante mutation. Or, le succès de ces projets de développement passe obligatoirement par la prise en compte de l'acceptabilité sociale. Nos projets ne doivent pas être que des projets portuaires, ils doivent aussi être des projets portés par toute la communauté.

Nos défis sont certes importants mais la communauté portuaire a tout le savoir-faire pour atteindre le succès. Et ce savoir-faire prend toute sa force dans notre capacité d'échanger et surtout de partager nos connaissances. Je vous donne donc rendez-vous en septembre prochain à Thunder Bay pour la Conférence annuelle de l'ACPA.

Au plaisir de vous y rencontrer!

Mario Girard est président-directeur général  
de l'Administration portuaire de Québec

Comprehensive Economic and Trade Agreement passed between Europe and Canada or the Trans-Pacific Partnership, they all play a key role in maintaining the competitiveness of Canadian trade and, of course, of Canadian ports, which are the heart of the globalization on which our national economic prosperity rests.

In the wake of the Chinese economy's slowing demand and its impact on global levels of growth, Canadian ports feel more pressure than ever to be competitive. In this new economic environment, funding the upgrade of our port infrastructure becomes a priority.

We must also expand our horizons as to how federal assets under our responsibility will be developed. Canadian ports need greater flexibility for funding new projects or infrastructure renovations. Such flexibility is essential if we are to adapt to a constantly changing world.

Every competitiveness-related challenge must be addressed from a perspective of sustainable development and harmonious integration between our ports and their communities.

Maritime transport is certainly the most eco-friendly type of transport. Although our industry is a model in that area, we must continue our efforts to combine this with sustainable port development. That is a sine qua non condition for our success.

Harmonious city-port cohabitation is just as crucial. The ports that prosper are those that adapt to changes by developing new projects to fulfill ever-evolving needs. But the success of these development projects requires taking social acceptability into account. Our projects cannot just be port projects – they should be supported by the entire community.

The challenges we face are considerable, but the port community has all the expertise it needs to be successful. And this expertise draws its strength from our ability to share and pool our knowledge. That's why I'm inviting you to Thunder Bay in September for the ACPA Annual Meeting.

See you there!

Mario Girard is President and CEO  
of the Québec Port Authority

# *Canadian ports assess new avenues for growth*

## **Les ports canadiens examinent de nouvelles pistes de croissance**



**Leo Ryan  
Kathlyn Horibe**

**L**orsque les délégués des ports membres de l'Association des administrations portuaires canadiennes se réuniront du 6 au 9 septembre pour la 58<sup>e</sup> Conférence et assemblée générale annuelle de l'AAPC organisée par le Port de Thunder Bay sur le lac Supérieur, ils se pencheront sur de nombreux enjeux, notamment l'impact des tendances mondiales en matière d'économie, de commerce et de transport.

La voie supérieure à suivre, thème choisi pour la conférence, est un slogan accrocheur qui évoque à la fois

**P**ort officials attending the 58<sup>th</sup> Annual General Meeting and Conference of the Association of Canadian Port Authorities (ACPA), being hosted September 6-9 by the Port of Thunder Bay on Lake Superior, will have many challenges to assess in global economic, trade, and transportation trends.

Sea the Superior Way is the conference theme – a catchphrase chosen to reflect Thunder Bay as a superior gateway and lifeline to eastern markets for Western Canada.





*Port Alberni on British Columbia's West Coast recently announced a new branding to broaden its approach to business opportunities, including a proposed container terminal.*

Port Alberni, sur la côte ouest de la Colombie-Britannique, a récemment annoncé l'adoption d'un nouveau slogan pour mettre en évidence sa volonté d'exploiter de nouvelles occasions d'affaires, et prévoit la construction d'un terminal à conteneurs.

Regarding the outlook for the Canadian economy, Bank of Canada Governor Stephen Poloz recently suggested that things could get bleaker before a possible rebound later this year. Among other things, the spring wildfires in Alberta aggravated the collapse of the provincial economy and the widespread layoffs that followed the world plunge in oil prices.

Given the weak overall data, analysts have cut their forecasts in Canada GDP growth to as low as 1% for 2016 as a whole.

On the other hand, there were some recent encouraging signs on global commodity markets – thanks to gains in oil, metals and agriculture prices. Even iron ore – of vital interest to such ports as Sept-Îles and Québec – climbed earlier this summer to above \$52 a tonne. Whether this trend has staying power remains to be seen.

But, generally speaking, to quote the words of Mr. Poloz, “the data are volatile.”

At Thunder Bay, the business sessions will cover topics ranging from the Canadian Transportation Act Review to the future of commodities to social license for marine transport and economic policies to stimulate trade and marine transportation.

In addition, at business sessions and in lobby exchanges, the participants will certainly not fail to discuss the widespread ramifications of June's stunning referendum decision by a narrow majority of British voters for the UK to leave the European Union. Among other things, this will include the potential impact on the Canada-EU free trade agreement still awaiting ratification.

Also high up on the radar screen will be measuring the impact of slower growth in the Chinese economy and a widespread desire of Canadian port authorities for greater flexibility (including share-capital schemes) in funding infrastructure projects.

la situation de Thunder Bay sur le lac Supérieur et son rôle de porte et artère de communication de l'Ouest canadien avec les marchés de l'Est.

En ce qui concerne les perspectives pour l'économie canadienne, le gouverneur de la Banque du Canada Stephen Poloz a récemment signalé que les choses pourraient se gâter encore davantage avant une amélioration éventuelle plus tard cette année. Les incendies de forêt du printemps en Alberta, entre autres, ont accentué les difficultés économiques de la province et les mises à pied massives dues à la chute des prix mondiaux du pétrole.



Port of Vancouver

*The Port of Vancouver, by far Canada's largest port, targets a major increase in container capacity to handle rising maritime trade with Asia.*

Le Port de Vancouver, de loin le plus grand port du Canada, vise une forte augmentation de sa capacité d'accueil de conteneurs pour faire face à la croissance du commerce maritime avec l'Asie.

La faiblesse des données générales a forcé les analystes à réduire à 1 % leurs prévisions de croissance du PIB du Canada pour l'ensemble de l'année 2016.

Les marchés mondiaux des produits de base ont cependant laissé récemment entrevoir des signes encourageants – grâce à des hausses des prix du pétrole, des métaux et des produits agricoles. Même le minerai de fer – d'un intérêt crucial pour des ports comme Sept-Îles et Québec – a dépassé cet été 52 \$ la tonne. Reste à voir si cette tendance perdurera.

De façon générale toutefois, pour citer M. Poloz, «les données sont volatiles».

À Thunder Bay, les séances de travail vont porter sur des sujets très variés: examen de la Loi sur les transports au Canada, perspectives pour les produits de base, acceptabilité sociale du transport maritime, politiques économiques pour stimuler le commerce et le transport maritime, etc.

De plus, aux séances de travail et dans les conversations de couloir, les participants ne manqueront certainement pas de discuter des multiples implications du stupéfiant résultat du référendum de juin où une courte majorité d'électeurs britanniques a opté pour la sortie de l'Union européenne. On peut notamment s'interroger sur les conséquences éventuelles de cette décision sur l'accord de libre-échange Canada-UE qui n'est pas encore ratifié.

L'évaluation du ralentissement de la croissance de l'économie chinoise et le désir général des administrations portuaires canadiennes d'obtenir plus de flexibilité (y compris concernant la structure du capital-actions) pour le finance-

### The West Coast ports

On the cargo front, the Port of Vancouver remains, by far, Canada's largest port, handling 138 million tonnes in 2015, just 1% below its record throughput of 140 million tonnes in 2014. Sectors experiencing declines were offset by others hitting new records – notably containers, potash, grain and agri-products.

"In the last five years, the port has grown by the equivalent of the annual volume of Canada's largest port, the Port of Montreal," points out Robin Silvester, President and CEO. "And we anticipate growth to continue at about the same rate over the next five years, despite the current slowdown."

Thanks to increased trade with Asia, container traffic rose by 5% to 3.1 million TEUs. Grain and agri-product exports jumped by 8% to 25.1 million tonnes. Coal volumes were down by 8% due chiefly to reduced demand from China.

In the first quarter of 2016, container cargo was down 4.2% from a year earlier at 704,387 TEUs. But the overall positive trend was reflected in container exports up 1.4%.

As part of ongoing efforts to expand infrastructure, the Port of Vancouver is backing plans to boost capacity by two-thirds by 2019 at the Centerm container terminal in Burrard Inlet. Most of the gains would flow from enhanced rail capacity and a reshaped storage container storage area.



# CANADA'S GATEWAY TO THE WEST



**THE PORT OF  
THUNDER BAY IS A  
WELL-ESTABLISHED  
GATEWAY FOR  
PROJECT CARGO  
TRANSITING TO OR  
FROM WESTERN  
CANADA.**

**[portofthunderbay.ca](http://portofthunderbay.ca)**

**GRAIN, COAL AND  
POTASH EXIST AS  
BACKHAUL  
CARGOES FOR  
EUROPEAN,  
AFRICAN AND  
LATIN AMERICAN  
DESTINATIONS.**

Thunder Bay Port Authority  
807) 345-6400  
[tbport@tbaytel.net](mailto:tbport@tbaytel.net)  
[portofthunderbay.ca](http://portofthunderbay.ca)



**@ThunderBayPort**

**Canada**

ment des projets d'infrastructures seront aussi des thèmes majeurs.

### Les ports de la côte Ouest

Le Port de Vancouver est toujours, et de loin, le premier port du Canada. On y a manutentionné 138 millions de tonnes en 2015, à peine 1 % de moins que son sommet de 140 millions de tonnes en 2014. Les baisses dans certains secteurs ont été compensées par de nouveaux records ailleurs – notamment pour les conteneurs, la potasse, les céréales et les produits agricoles.

«Depuis cinq ans, le Port a connu une croissance équivalente au volume annuel du second plus grand port du Canada, le Port de Montréal», souligne le PDG Robin Silvester. «Et nous prévoyons que la progression va continuer à peu près au même rythme dans les cinq prochaines années, malgré le ralentissement actuel.»

Grâce à l'intensification des échanges avec l'Asie, le trafic conteneurs a augmenté de 5 %, pour atteindre 3,1 millions d'EVP. Les exportations de grain et de produits agricoles ont bondi de 8 %, à 25,1 millions de tonnes. Les volumes de charbon ont baissé de 8 %, surtout à cause de la réduction de la demande chinoise.

Dans le premier trimestre de 2016, le fret conteneurisé a diminué de 4,2 % par rapport à l'année précédente et a totalisé 704 387 EVP. L'augmentation de 1,4 % des exportations conteneurisées témoigne cependant de la tendance générale positive.

Dans le cadre de ses efforts continus d'amélioration de ses infrastructures, le Port de Vancouver veut augmenter des deux tiers d'ici 2019 la capacité du terminal à conteneurs Centerm dans l'inlet Burrard. La majorité des gains vont découler de l'amélioration de la capacité ferroviaire et du réaménagement de l'aire d'entreposage des conteneurs.

Par ailleurs, les militants écologistes sont toujours sur le sentier de la guerre pour bloquer la construction (encore en cours d'examen réglementaire fédéral) d'un terminal à conteneurs à trois postes d'amarrage sur une île artificielle

On the other hand, environmental activists remain on the warpath against the proposed construction (still under federal regulatory review) of a three-berth container terminal on a man-made island adjacent to Deltaport at Roberts Bank. This huge project would offer 2.4 million TEUs of added capacity.

Meanwhile, to provide clarity for stakeholders and customers, the port this past spring made a name change - dropping Port Metro Vancouver to simply become Port of Vancouver while retaining its legal name of Vancouver Fraser Port Authority.

At the Port of Prince Rupert, a 26% surge in container volumes to a record 775,412 TEUs and the continued success of grain and wood pellet terminals helped stabilize overall 2015 results in the wake of declining coal volumes and plunging international commodity markets. The trendline remains strong this year, with notably container cargo down just slightly in the period to end May.

While total port traffic in 2015 dipped by 5% to 19.6 million tonnes, the record container performance at Fairview Container Terminal enhanced its status as one of North America's fastest-growing intermodal terminals. Work is underway to boost capacity to 1.3 million TEUs by 2017.

"The 2015 cargo volumes achieved by our dedicated port workforce demonstrate the importance of cargo diversification, given the dramatic change in market conditions for Canadian trade," said Don Krusel, President and CEO of the Port of Prince Rupert. He added that the port demonstrated its "ability to weather commodity cycles and capitalize on opportunities for expansion and new development."

For its part, the Port of Nanaimo entered 2016 on a bullish note following an excellent performance in 2015. Bernie Dumas, President & CEO of the Nanaimo Port Authority, was enthused over the 17% growth in



### Advantages to Locating a new Trans-Shipments Hub in Alberni Inlet

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



Rising Tides  
& New Horizons





# SUPPORT



**FEDNAV**

DELIVERING A HIGHER STANDARD  
AU-DELÀ DES ATTENTES



**ibj**  
AWARDS  
2015

[www.fednav.com](http://www.fednav.com)





PRPA

*Containerized trade through the Port of Prince Rupert reached an all-time high of 775,412 TEUs in 2015, and the strong throughput is continuing this year.*

Le commerce conteneurisé transitant par le Port de Prince Rupert a atteint un sommet de 775 412 EVP en 2015 et cette vigueur s'est maintenue cette année.

voisine de Deltaport à Roberts Bank. Ce gigantesque projet augmenterait la capacité de 2,4 millions d'EVP.

Par ailleurs, à des fins de clarté pour les partenaires et les clients, le Port a changé son nom ce printemps: il a adopté le nom de Port de Vancouver, plus simple, et abandonné celui de Port Metro Vancouver tout en conservant son nom légal d'Administration portuaire Vancouver-Fraser.

Au Port de Prince Rupert, un bond de 26 % des volumes conteneurisés jusqu'à un sommet de 775 412 EVP et le succès prolongé des terminaux à bois et à céréales ont contribué à stabiliser les résultats globaux pour 2015 en dépit de la diminution des volumes de charbon et de l'effondrement des marchés internationaux des produits de base. La tendance demeure forte cette année, car le fret conteneurisé n'a que légèrement régressé dans la période terminée à la fin mai.

Alors que le trafic portuaire total diminuait de 5 % à 19,6 millions de tonnes en 2015, les tonnages conteneurisés records du terminal Fairview ont confirmé celui-ci comme l'un des terminaux intermodaux qui connaissent la croissance la plus rapide en Amérique du Nord. Des travaux sont en cours pour augmenter sa capacité à 1,3 million d'EVP d'ici 2017.

«Les volumes de fret manutentionnés en 2015 par notre main-d'œuvre portuaire dévouée montrent bien l'importance de la diversification des marchandises, étant donné le renversement de la conjoncture pour le commerce canadien», a déclaré le PDG du Port de Prince Rupert, Don Krusel, avant d'ajouter que «le Port prouve sa capacité de passer à travers les

cargo volume to 4.85 million tonnes and with the Duke Point Expansion Project. The latter strengthens a positive outlook for Vancouver Island given the Port's added capacity to handle growth.

“We are in the final stages of our expansion initiative at Duke Point with last summer's arrival of the 104 metric tonne mobile harbour crane and the near completion of a new barge berth,” Mr. Dumas noted.

“This \$9.3 million upgrade of the new barge berth and the deep sea berth allows us to provide simultaneous operations for Short Sea Shipping links to Mainland terminals and direct connections to global markets. We will be able to service post-Panamax ships handling almost any cargo type, reduce congestion and delays with improved berthing options. And this is perfect timing given the significant growth in our cargo volumes for 2015.”

Mr. Dumas goes on to say, “Adjustments made a short time ago to provide more diverse solutions for cargo type and movement and the growth in cargo volumes for 2015 demonstrate the results that we anticipated. I believe we can look forward to a new era of Island commerce and growth for Vancouver Island's imports and exports.”

Meanwhile, the City of Nanaimo and the Nanaimo Port Authority have issued an Expression





## 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](http://www.randlogisticsinc.com)





HPA

*Substantial investments in the agri-food are driving bulk and rail-borne cargo at Hamilton, Canada's leading Great Lakes port.*

Des investissements substantiels dans l'agroalimentaire vont faire augmenter les tonnages de vrac et de fret ferroviaire à Hamilton, premier port canadien des Grands Lacs.

cycles du marché des produits de base et de saisir les occasions d'expansion et de développement».

De son côté, le Port de Nanaimo a entrepris 2016 avec confiance après son excellente performance de 2015. Le PDG de l'Administration portuaire de Nanaimo, Bernie Dumas, a parlé avec enthousiasme de l'augmentation de 17 % du volume de fret qui a atteint 4,85 millions de tonnes ainsi que du projet d'expansion de Duke Point. Ce dernier vient conforter les perspectives positives pour l'île de Vancouver, car il fournira au Port une capacité supplémentaire de croissance.

«Nous en sommes à la dernière étape de notre projet d'expansion à Duke Point avec l'arrivée à la fin de l'été de la grue portuaire mobile de 104 tm et le quasi-achèvement de nouveaux postes d'amarrage des barges», a indiqué M. Dumas.

«Cette amélioration au coût de 9,3 millions de dollars du nouveau poste d'amarrage des barges et du poste en eau profonde nous permet d'offrir simultanément des liaisons de transport maritime courte distance avec les terminaux du Mainland et des connexions directes avec les marchés mondiaux. Grâce à ces améliorations, nous pourrions maintenir presque n'importe quel type de fret pour desservir les navires post-Panamax et réduire la congestion ainsi que les retards. Et le moment ne pourrait être plus opportun, compte tenu de l'augmentation importante de nos volumes de fret en 2015.»

M. Dumas poursuit en disant: «Les correctifs apportés il y a quelque temps afin de diversifier les solutions d'accueil

of Interest (EOI) to seek an operator of a passenger ferry service between downtown Nanaimo and downtown Vancouver. The two parties, in conjunction with Snuneymuxw First Nation view the operation of a high speed passenger ferry service between the two cities as a catalyst that will diversify and grow the local economy.

### **Port Alberni new branding**

Port Alberni, located on a 40 km inlet on the west side of Vancouver Island, handled 1.57 million tonnes of cargo, predominantly logs and lumber, in 2015. This represented a 5.6% decline at the port which in recent years has been striving to diversify its traffic base through a proposed automated container terminal. The facility would unload containers from large ocean-going vessels and transfer them to barges or smaller ships for delivery to customers at ports on the West Coast.

The so-called Port Alberni Transshipment Hub (PATH) would serve distribution centers mainly located along the banks of the Fraser River in the Greater Vancouver area via barging. There has been no follow-up so far to an application to Ottawa for federal funding under the Build Canada Plan. The first Liberal government budget this past winter also contained no new infrastructure spending at ports, including terminal renovation at Port Alberni.



# 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](http://PortsToronto.com)

pour les différents types de cargaisons et de transport ainsi que la croissance des volumes de fret en 2015 montrent que nos prévisions étaient justes. Je pense qu'on peut s'attendre à une nouvelle ère de commerce et de croissance des importations et des exportations de l'île de Vancouver.»

La Ville de Nanaimo et l'Administration portuaire de Nanaimo ont de leur côté publié une déclaration d'intérêt pour obtenir les services d'un exploitant de services de traversier entre les centres-villes de Nanaimo et de Vancouver. Les deux parties, de concert avec la Première Nation Snuneymuxw, considèrent que l'exploitation d'un service de traversier rapide entre les deux villes sera un catalyseur de diversification et de croissance pour l'économie locale.

### Une nouvelle image de marque à Port Alberni

Port Alberni, situé dans un inlet de 40 km du côté ouest de l'île de Vancouver, a manutentionné 1,57 million de tonnes de marchandises, surtout des grumes et du bois d'œuvre, en 2015. Il s'agissait d'une diminution de 5,6 % pour ce port qui, depuis quelques années, veut diversifier sa base de trafic et, pour ce faire, compte se doter d'un terminal à conteneurs automatisé. Celui-ci déchargerait les conteneurs des grands navires océaniques et les transborderait sur des barges ou de

On the positive side, early this year Pacific Seaplanes launched a scheduled service between Vancouver and Port Alberni. Attracting such a service has long been part of a vision of development opportunities that could be achieved for the floating breakwater now known as Centennial Pier.

In another recent initiative, the Port Alberni Port Authority announced a new branding slogan to better define its approach to new and broader business opportunities. Thus Rising Tides and New Horizons has replaced the former slogan of Canada's Inlet Port on the Pacific. "The old slogan was geographical in nature rather than inspirational," remarked David McCormick, Director of Public Relations and Business Development.

### Great Lakes ports

Tonnage at the Port of Hamilton in 2015 totalled over 9.2 million tonnes, a 12 % decrease from 2014. Last year was the Hamilton Port Authority's biggest year ever for investment attraction. Parrish and Heimbecker is constructing the first new-build flour mill in Ontario in 75 years, closely



TPA

*The outlook for 2016 remains strong for the Port of Toronto thanks to robust construction activity in the Greater Toronto Area.*

Les perspectives demeurent excellentes pour le Port de Toronto en 2016 grâce à la vigueur du secteur de la construction dans la région du Grand Toronto.



# CUSTOMIZED SOLUTIONS YOU CAN COUNT ON.

For over 60 years, McKeil Marine has successfully delivered customized logistics solutions. Led by highly skilled crew, our ever-growing and versatile fleet of tugs, barges and ships, operate throughout the Great Lakes, St. Lawrence River, East Coast and Canadian Arctic.

Contact McKeil today for a collaborative approach to solving your transportation and project needs.

**1.800.454.4780**  
**MCKEIL.COM**



**60** YEARS  
**MCKEIL**



petits bâtiments qui les livreraient chez les clients dans les ports de la côte Ouest.

Le Pôle de transbordement de Port Alberni (PATH) desservirait des centres de distribution situés principalement sur les rives du fleuve Fraser et dans le Grand Vancouver. Les conteneurs seraient distribués par barge. Une demande de fonds fédéraux a été faite en vertu du plan Chantiers Canada, mais aucune suite n'y a été donnée jusqu'ici. Le premier budget du gouvernement libéral l'été dernier ne prévoyait pas d'autres dépenses d'infrastructures dans les ports, et donc rien pour la rénovation du terminal à Port Alberni.

Nouvelle positive, plus tôt cette année, Pacific Seaplanes a inauguré un service régulier entre Vancouver et Port Alberni. On cherche depuis longtemps à attirer un tel service pour accélérer le développement du quai Centennial.

Autre initiative récente, l'Administration portuaire de Port Alberni a annoncé l'adoption d'un nouveau slogan pour mieux définir sa volonté d'exploiter de nouvelles occasions d'affaires. C'est pourquoi l'ancien slogan «Canada's Inlet Port on the Pacific» («Porte d'entrée du Canada sur le Pacifique») a été remplacé par «Rising Tides and New Horizons» («Marées montantes et nouveaux horizons»). «L'ancien slogan était plus géographique,

integrating it with the existing grain handling facility on Pier 10.

Grain handler G3 Canada, headquartered in Winnipeg, is investing \$50 million in a new 50,000-tonne terminal scheduled for completion for the 2017 harvest season.

“Even with headwinds in some commodity sectors, we're very optimistic for the coming seasons. We'll have new agri-food terminal capacity coming on-stream in 2017 and other investments driving traffic in liquid bulk and rail-borne cargo,” said Ian Hamilton, Vice President, Business Development and Real Estate.

In 2015, the Port of Toronto moved more than 1.65 million tonnes of cargo, normal import levels, after a record 2 million tonnes in 2014. Cement imports reached an 18-year high at 590,210 tonnes, a 7% increase over 2014. If mild winters continue, it could be another record year for cement in 2016.

Warehousing and container services were up 58%, mainly due to storage of steel rail to support upcoming Toronto Transit Commission projects. The outlook for 2016 remains strong with record construction expected to continue for the next few years.

The Port of Thunder Bay's annual grain tally totalled 8 million tonnes. Since 2000 this level of grain



*Steel is continuing to lead cargo volumes at the Port of Oshawa which is also expected to benefit from its new rail spur.*

L'acier demeure la principale marchandise à transiter par le Port d'Oshawa, lequel devrait aussi tirer avantage de son nouvel embranchement ferroviaire.



# 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](http://www.oshawaportauthority.ca)



moins inspirant», a expliqué David McCormick, directeur, Relations publiques et développement des affaires.

### Les ports des Grands Lacs

Le tonnage au Port de Hamilton en 2015 a dépassé les 9,2 millions de tonnes, 12 % de moins toutefois qu'en 2014. L'Administration portuaire de Hamilton a néanmoins connu l'an dernier sa meilleure année pour attirer des investissements. Parrish and Heimbecker y a bâti la première minoterie neuve construite en Ontario depuis 75 ans en l'intégrant étroitement avec l'installation de manutention du grain existante au quai 10.

Global Grain Group (G3) Canada, dont le siège se trouve à Winnipeg, investit 50 millions de dollars dans la construction d'un nouveau terminal de 50 000 t dont l'inauguration est prévue pour la saison des récoltes 2017.

«Malgré la situation difficile pour certains produits de base, nous envisageons les prochaines saisons avec beaucoup de confiance. Nos terminaux agroalimentaires auront plus de capacité en 2017 et d'autres investissements vont attirer du vrac liquide et du fret ferroviaire», a déclaré Ian Hamilton, VP, Expansion des affaires et immobilier.

En 2015, plus de 1,65 million de tonnes de marchandises d'importation ont transité par le Port de Toronto. Il s'agit de niveaux normaux, après un record de 2 millions de tonnes en 2014. Les importations de ciment ont atteint un sommet en 18 ans, à 590 210 t, 7 % de plus qu'en 2014. Si les hivers demeurent doux, 2016 pourrait être une autre année record pour le ciment.

Les services d'entreposage ont enregistré une hausse de 58 %, surtout en raison du stockage de rails d'acier destinés aux projets de la Toronto Transit Commission. Les perspectives demeurent excellentes pour 2016, compte tenu de la quantité record de travaux de construction prévus pour les prochaines années.

Le Port de Thunder Bay a manutentionné 8 millions de tonnes de céréales. Ce niveau n'a été atteint que deux fois depuis 2000, soit en 2014 et 2015. Au total, plus de 8,9 millions de tonnes métriques ont transité par Thunder Bay en 2015. Le terminal Keefer a reçu son plus fort

shipments has only been reached twice in 2014 and 2015. The Port's cargo total for 2015 was over 8.9 million metric tonnes. Keefer Terminal handled its highest number of project and general cargoes to date, which included structural steel, machinery, wood pellets, wind turbines and stators.

With an investment of \$1 million, the Ontario government is helping Thunder Bay expand its dock-side operations and construct a new 40,000 square-foot storage facility. CEO Tim Heney said, "The 2015 season was a successful shipping period for the Port of Thunder Bay and our expansion of the Keefer Terminal operations will help us further enhance our capacity to handle more goods and cargo."

More than 378,000 tonnes of cargo moved through the Port of Oshawa in 2015, a 5.9% increase from 2014. Shipments of potash, magnesium chloride and asphalt were up. With the new rail spur, Oshawa stands to gain from a multi-billion dollar refurbishment of the Darlington nuclear power plant.

"Steel continues to lead our cargo volumes in a big way with 190,000 tonnes moving through the port this past year," said Donna Taylor, President & CEO. "The boom in GTA condo construction is driving the demand for steel and that's great for the port."

### St. Lawrence ports

In 2015, cargo traffic handled at the Port of Montreal rose 5.2% over 2014 to 32 million tonnes, a record high. Sylvie Vachon, President & CEO, said, "This increase is very satisfactory. It reflects the fact that, more than ever, the Port of Montreal is a real growth force!"

Containerized cargo grew 4.1% to 13.1 million tonnes, or close to 1.5 million TEUs (21-foot equivalent units). Dry bulk increased 3.6% and liquid bulk 8%.

The Montreal Port Authority has announced development of a new container terminal in the Vieux-Port sector. Part of Montreal's 375th anniversary celebrations in 2017, Alexandra Pier and Iberville Passenger Terminal will also be restored. A federal environmental process is underway



**Port of Johnstown**

**Eastern Ontario's Premier Port**

Tel.: 613.925.4228  
www.portofjohnstown.com

generalinfo@portofjohnstown.com  
@portofjohnstown.com





TBPA

*On the tip of Lake Superior, the Port of Thunder Bay is undergoing expansion of its dock-side operations and development of a new storage facility.*

Le Port de Thunder Bay au bout du lac Supérieur profite de l'expansion de ses opérations côté quai et de la construction d'une nouvelle installation d'entreposage.

volume de cargaisons spéciales et de marchandises générales à ce jour, dont de l'acier de construction, des machines, des granules de bois, des éoliennes et des stators.

Grâce à un investissement de 1 million de dollars, le gouvernement de l'Ontario aide Thunder Bay à améliorer ses opérations côté quai grâce à la construction d'une nouvelle installation d'entreposage de 40 000 pieds carrés. Le PDG Tim Heney a indiqué: «La saison 2015 a été fructueuse pour le Port de Thunder Bay et notre expansion des opérations du terminal Keefer va nous aider à améliorer notre capacité de manutention de biens et de marchandises.»

Plus de 378 000 t de marchandises ont transité par le Port d'Oshawa en 2015, 5,9 % de plus qu'en 2014. Les expéditions de potasse, de chlorure de magnésium et d'asphalte ont augmenté. Le nouvel embranchement ferroviaire devrait permettre à Oshawa de profiter du projet de remise en état au coût de plusieurs milliards de dollars de la centrale nucléaire de Darlington.

«L'acier continue de fournir le gros de nos volumes de fret, et de belle façon: 190 000 t ont transité par le Port l'an dernier», a déclaré la PDG Donna Taylor. «L'explosion de la construction de condos dans le Grand Toronto stimule la demande d'acier et c'est excellent pour le Port.»

### Les ports du Saint-Laurent

En 2015, le trafic marchandises a augmenté de 5,2 % au Port de Montréal par rapport à 2014, pour atteindre 32 millions de tonnes, un sommet. La PDG Sylvie Vachon s'est dite très satisfaite de cette augmentation, qui montre que le Port

for future development of a container terminal at Contrecoeur.

At the Port of Québec, 21 million tonnes of cargo was handled in 2015 compared to 24 million in 2014. The general slowdown in raw materials, especially iron ore and other by-products, played a decisive role in 2015. The liquid bulk and agri-food industries registered growth of 40% for sugar and 110% for fertilizers. Steel registered its second best year in 10 years with 30,000 tonnes transhipped.

With 100% of its port zone in use, the Canadian Environmental Assessment Agency allocated \$194,017 to 13 applicants to assist in the federal environmental assessment of the more than \$500 million Port of Quebec Deep-Water Multipurpose Wharf Project, Beauport 2020.

Over 100 cruise ships docked again in 2015. The port will mark several firsts this year - welcoming six new ships on their inaugural visit and three new cruise lines.

Last year, cargo totalled 3 million tonnes at the Port of Trois-Rivières. General cargo increased by 50%, reaching 140,000 tonnes. Liquid bulk remained at 300,000 tonnes. Solid bulk traffic decreased from 3.3 million tonnes to 2.6 million tonnes, due to a decline in grain traffic. In 2015, the Canadian Wheat Board transferred ownership of the grain terminal to G3 Canada, and an increase of this traffic is expected in 2016.

de Montréal est plus que jamais un véritable moteur de croissance.

Les marchandises conteneurisées ont enregistré une hausse de 4,1 %, à 13,1 millions de tonnes, soit près de 1,5 million d'EVP. Le vrac solide a augmenté de 3,6 % et le vrac liquide, de 8 %.

L'Administration portuaire de Montréal (APM) a annoncé la construction d'un nouveau terminal à conteneurs dans le secteur Viau. Dans le cadre des célébrations du 375<sup>e</sup> anniversaire en 2017, la jetée Alexandra et la gare maritime Iberville seront aussi restaurées. Un processus fédéral d'examen environnemental est en cours concernant l'aménagement d'un terminal à conteneurs à Contrecoeur.

Au Port de Québec, on a manutentionné 21 millions de tonnes de marchandises en 2015, contre 24 millions en 2014. Le ralentissement général pour les matières premières, surtout le minerai de fer et les autres produits dérivés, a été un élément déterminant en 2015. Les secteurs de l'agro-alimentaire et du vrac liquide ont affiché une croissance de 40 % pour le sucre et 110 % pour les engrais. L'acier a eu sa deuxième meilleure année en 10 ans, avec 30 000 t trans-bor-dees.

Comme la zone portuaire est utilisée à 100 %, l'Agence canadienne d'évaluation environnementale a attribué 194 017 \$ à 13 postulants pour aider à l'évaluation environnementale du Projet d'aménagement d'un quai multifonctionnel en eau profonde dans le Port de Québec – Beauport 2020 qui coûtera au total 500 millions de dollars.

Plus de 100 paquebots de croisière ont encore accosté dans le Port en 2015. Celui-ci connaîtra plusieurs premières en 2016: il va accueillir six nouveaux paquebots en visite inaugurale et trois nouveaux croisiéristes.

L'an dernier, le Port de Trois-Rivières a manutentionné 3 millions de tonnes de fret. Les marchandises générales ont augmenté de 50 %, à 140 000 t. Le vrac liquide est resté stable à 300 000 t. Le vrac solide a diminué de 3,3 à 2,6 millions de tonnes, à cause de la baisse des tonnages de céréales. En 2015, la Commission canadienne du blé a cédé la propriété du terminal céréalier à G3 Canada et on prévoit une augmentation du grain en 2016.

En ce qui concerne les infrastructures, les travaux de construction du terminal 13 comprennent la reconstruction du quai 13, la consolidation du quai 14 et l'aménagement de l'aire d'entreposage située le long de ces quais. De plus, les hangars 16, 24 et 25 seront construits d'ici la fin de l'année.

Le PDG Gaétan Boivin a déclaré ce qui suit: «Le terminal 13 constitue le dernier élément du plan Cap sur 2020 que le Port de Trois-Rivières aura réalisé avec trois années d'avance sur l'échéancier. Avec ces travaux, le Port accroîtra de 40 % ses espaces d'entreposage extérieurs à quai.»

Un investissement majeur a été annoncé le 30 juin pour le prolongement du quai 10 au port de Trois-Rivières. Cette annonce complète la mise en place de la zone multifonctionnelle grâce à des investissements de 40 millions de dollars que se partageront Ottawa, Québec et le Port entre 2015 et 2017. Les travaux vont faire passer l'espace d'entreposage extérieur de 3 000 à 12 000 m<sup>2</sup> d'ici 2017, ce qui permettra d'augmenter le trafic maritime d'une grande variété de produits et de marchandises générales non conteneurisées. Le secteur privé investit également 15 millions de dollars pour du matériel de manutention.

As for infrastructure, construction work at Terminal 13 includes rebuilding Dock 13, consolidating Dock 14 and constructing the storage area located alongside these docks. Also, construction of Sheds 16, 24 and 25 will be built by year-end.

Gaétan Boivin, President & CEO, said, "Terminal 13 is the final component of the On Course for 2020 plan that the Port of Trois-Rivières will have completed three years ahead of schedule. This work will increase the Port's outside dock storage by 40%."

A major investment was announced June 30 to extend dock 10 at the Port of Trois-Rivières, which will complete the implementation of the multi-purpose terminal zone at a cost of \$40 million between 2015 and 2017 shared by the federal and Québec governments and the Port. The project will increase storage space in the area from 3,000 square metres to 12,000 square metres by 2017, allowing for increased shipping of a large variety of products and non-containerized general cargo. The private sector is also investing \$15 million in handling equipment.

Another major highlight of 2015 was the sharp increase in cruise traffic to 16 calls and 7,000 passengers.

At the Port of Sept-Îles, cargo volume in 2015 declined by 4.6% to 22.7 million tonnes versus 23.8 million tonnes in 2014. The slight decrease, due mainly to the closure of Cliffs Natural Resources in Pointe-Noire, was almost completely offset by increased shipments by Rio Tinto IOC, which rose 24%, and those of Tata Steel Minerals Canada, at 2.3 million tonnes.

Last year was highlighted by the arrival of two gigantic shiploaders at Sept-Îles' multi-user dock. Pierre D. Gagnon, President & CEO, said, "The delivery of a world class facility, such as the multi-user dock, occurred at a time when such assets can make all the difference in a bearish iron market. The use of larger vessels, such as the Chinamax ships, can reduce transportation costs by 30% to 40% and enable shippers to remain competitive in an oversupplied global market."

Last year also saw the level of activity at the Port of Saguenay reach its highest in 10 years with 341,042 tonnes handled, an increase of 22% over 2014, due to major industrial projects completed in the region, including last stage construction of the Rivière-du-Moulin wind park and refurbishment of the Riedhammer furnace at Rio Tinto's Grande-Baie plant. Another substantial contribution was a new product, kaolin, a type of clay used in the manufacture of certain papers and destined for Résolu's Kénogami plant.

The first railway convoys began to use the new rail spur linking Grande-Anse Terminal to the nationwide network to ship aluminum to the United States.

The new marine terminal on the Saguenay north shore required for completion of Arianne Phosphate's apatite mine project is estimated at \$200 million. Saguenay also hosts the largest industrial project in Quebec—construction of a liquefied natural gas plant by LNG Quebec.





Une fenêtre  
sur l'**océan!**

A window onto  
the **ocean!**

[www.portvalleyfield.com](http://www.portvalleyfield.com)





APM

*The Port of Montreal continues to be Canada's second biggest port for total volume and the top East Coast container port.*

Le Port de Montréal demeure le deuxième plus grand port du Canada pour le volume total et le premier port pour conteneurs de la côte Est.

Un autre fait marquant de 2015 a été la forte croissance du secteur des croisières avec 16 escales et 7 000 passagers.

Au Port de Sept-Îles, le volume de fret a diminué de 4,6 % en 2015 (22,7 millions de tonnes contre 23,8 en 2014). La légère baisse, due principalement à la fermeture de Cliffs Natural Resources à Pointe-Noire, a été presque entièrement compensée par l'augmentation de 24 % des expéditions de Rio Tinto IOC et de celles de Tata Steel Minerals Canada qui ont atteint 2,3 millions de tonnes.

L'année dernière a été marquée par l'arrivée de deux gigantesques chargeurs de navires au quai multiusager de Sept-Îles. Le PDG Pierre D. Gagnon a déclaré: «L'entrée en service d'une installation de classe mondiale comme le quai multiusager est survenue à un moment où un tel atout peut faire toute la différence dans un marché du fer en baisse. L'utilisation de plus grands navires, comme les Chinamax, peut réduire les coûts de transport de 30 à 40 % et permettre aux expéditeurs de rester concurrentiels dans un marché mondial saturé.»

L'an dernier également, le niveau d'activité a atteint un sommet en 10 ans au Port de Saguenay avec 341 042 t manu-

More than 33,000 cruise passengers are expected in 2016, including those travelling on the **Queen Mary II**.

At the Port of Belledune, 2015 saw 1.7 million tonnes handled, an increase of 119,175 tonnes. Rayburn Doucett, President & CEO, said, "In the past year, we have seen an increase in both forestry, such as wood chips and pellets, and minerals like salt and we are working hard to increase additional volumes in these sectors."

Over the next five years, Belledune will invest over \$125 million in strategic investments in infrastructure projects to enhance and increase its capacity in bulk and breakbulk products for the energy, forestry, minerals/aggregate and agriculture sectors.

#### **On the Atlantic Coast**

At the Port of Halifax, things are looking up – especially in the key container sector. Total traffic was down 3.4% in 2015 at 7.56 million tonnes compared to the previous year, but container cargo climbed



tentionnées, 22 % de plus qu'en 2014, grâce aux grands projets industriels réalisés dans la région, dont la dernière étape de la construction du parc éolien de Rivière-du-Moulin et la reconstruction du four Riedhammer à l'usine de Rio Tinto à Grande-Baie. Une autre contribution substantielle a été celle d'un nouveau produit, le kaolin, sorte d'argile utilisée pour la fabrication de certains papiers à l'usine Résolu de Kénogami.

Les premiers convois ferroviaires ont commencé à emprunter le nouvel embranchement reliant le terminal de Grande-Anse au réseau national pour transporter de l'aluminium vers les États-Unis.

Le coût du nouveau terminal maritime nécessaire sur la rive nord du Saguenay pour l'achèvement du projet de mine d'apatite d'Arianne Phosphate est évalué à 200 millions de dollars. Saguenay accueillera aussi le plus important projet industriel du Québec – la construction d'une usine de gaz naturel liquéfié de GNL Québec.

On attend plus de 33 000 passagers des croisières en 2016, dont ceux du **Queen Mary II**.

Au Port de Belledune, 1,7 million de tonnes ont été manutentionnées en 2015, 119 175 de plus qu'en 2014. Le PDG Rayburn Doucett a déclaré: «L'an dernier, nous avons enregistré une hausse des produits forestiers comme les copeaux et les granules de bois, de même que des minéraux comme le sel, et nous déployons beaucoup d'efforts pour augmenter les volumes dans ces secteurs.»

Belledune va consacrer d'ici cinq ans plus de 125 millions de dollars à des investissements stratégiques dans les projets d'infrastructures afin d'augmenter la capacité d'accueil de vrac et de marchandises générales pour les produits

by 4.6% to 418,359 TEUs. And the positive trend has continued with box throughput up 28% in Q1 2016 at 114,421 TEUs versus a year earlier. New investments and new services have played an important role.

"The entire port community has been working to increase cargo volumes," stated Patrick Bohan, Director of Supply Chain Logistics, Halifax Port Authority. "This positive trend has been ongoing since April of 2015, and while it is encouraging there is still much to be done."

The Nova Scotia port recently began offering an enhanced web-tracking tool for importers and exporters moving containers through the terminals operated by Ceres and Halterm.

#### New services and investments at Halifax

Since 2004, the Port of Halifax and its stakeholders have invested over \$250 million in infrastructure, including deepening capacity at terminals and adding several post-Panamax cranes.

Services introduced since early last year include the Grimaldi Group's Africa-North America service transporting cars from Mediterranean ports; extension of the Eimskip Green Route service from North Europe to Halifax to include a Halifax-Portland connection; and the introduction in August of the Ocean 3 service, or Asia-North America service via the Suez Canal, by alliance partners CMA CGM, China Shipping Container Line and United Arab Shipping Company.



*General cargo is on the rise at the Port of Trois-Rivières which is benefiting from considerable infrastructure improvements.*

Les marchandises générales augmentent au Port de Trois-Rivières, qui profite d'améliorations importantes de ses infrastructures.



HPA

*Things are looking up at the Port of Halifax which is witnessing a steady increase in container traffic brought in by ever-larger box ships.*

La situation s'améliore au Port de Halifax; il enregistre une augmentation soutenue du trafic conteneurisé en raison de la venue de porte-conteneurs toujours plus gros.

énergétiques et forestiers, les minéraux et les granulats, de même que les produits agricoles.

### Sur la côte atlantique

Au Port de Halifax, la situation s'améliore – surtout dans le secteur clé des conteneurs. Le trafic total a diminué de 3,4 % en 2015 par rapport à l'année précédente, à 7,56 millions de tonnes, mais le fret conteneurisé a augmenté de 4,6 % pour atteindre 418 359 EVP. La tendance positive a persisté dans le premier trimestre de 2016 avec une augmentation de 28 % par rapport à l'année précédente, à 114 421 EVP. De nouveaux investissements et de nouveaux services ont joué un rôle important.

«Toute la collectivité portuaire s'emploie à augmenter les volumes de marchandises», a déclaré le directeur des Solutions logistiques à l'Administration portuaire de Halifax, Patrick Bohan. «Cette tendance positive est continue depuis avril 2015, et même si c'est encourageant, il y a encore beaucoup à faire.»

Le port de la Nouvelle-Écosse a récemment commencé à offrir un outil Web amélioré de suivi pour les importateurs et exportateurs qui font transporter des conteneurs par les terminaux exploités par Ceres et Halterm.

### Nouveaux services et nouveaux investissements à Halifax

Depuis 2004, le Port de Halifax et ses partenaires ont investi plus de 250 millions de dollars dans les infrastructures, y compris pour améliorer la capacité des terminaux et acquérir plusieurs grues post-Panamax.

Parmi les services qui se sont ajoutés depuis le début de l'année dernière, on peut citer le service Afrique-Amérique

The deepwater port was also given a big boost last August when both Hapag-Lloyd and French carrier CMA CGM launched the first calls to Halifax of container vessels in the 8500-TEU category. For CMA CGM, this coincided with the addition of a Halifax call at Halterm to its Columbus service between Asia and North America.

Since 2004, the Port of Halifax and its stakeholders have invested over C\$250 million in infrastructure, including the addition of several post-Panamax cranes and deepening to 55 feet the capacities of the Halterm and Ceres container terminals.

The most recent significant investment was the announcement this past winter by Halterm Container Terminal Ltd., a wholly-owned subsidiary of Macquarie Infrastructure Partners, of an additional outlay of \$4.5 million to upgrade equipment in the terminal facility. Two years ago, the company allocated \$20 million for the purchase of two super post-Panamax cranes.

There are no operational, navigational or nautical restrictions to ships calling Halterm, which means we can handle the biggest container ships ever likely to call East Coast North America now and into the future,” indicated Ashley Dinning, Halterm’s Managing Director and CEO.

### Port Saint John raising container profile

On the Bay of Fundy, Port Saint John is experiencing cargo growth, with total traffic rising by 10% in 2015 to 26.4 million tonnes.





# THE **KNOW-HOW** YOU WANT

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

**Let us channel our know-how  
to your advantage.**



**Empire  
Stevedoring**

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

du Nord de Groupe Grimaldi pour le transport de voitures à partir des ports méditerranéens; le prolongement du service Eimskip Green Route d'Europe du Nord jusqu'à Halifax pour inclure une liaison Halifax-Portland; et l'inauguration au mois d'août du service Ocean 3, soit une liaison Asie-Amérique du Nord par le canal de Suez, assurée par les partenaires de l'alliance CMA-CGM, China Shipping Container Line et United Arab Shipping Company.

Le port en eau profonde a aussi reçu un bon coup de pouce en août dernier lorsqu'Hapag-Lloyd et l'armement français CMA-CGM ont inauguré les premières escales à Halifax de porte-conteneurs de la catégorie des 8 500 EVP. Pour CMA-CGM, cela coïncidait avec l'ajout d'une escale au terminal Halterm de Halifax du service Columbus entre l'Asie et l'Amérique du Nord.

Depuis 2004, le Port de Halifax et ses partenaires ont investi plus de 250 millions de dollars, y compris l'ajout de plusieurs grues post-Panamax et le creusage jusqu'à 55 pieds des postes d'amarrage aux terminaux à conteneurs Halterm et Ceres.

L'investissement important le plus récent a été l'annonce l'hiver dernier par Halterm Container Terminal Ltd., filiale à part entière de Macquarie Infrastructure Partners, d'un déboursement de 4,5 millions de dollars pour améliorer l'équipement du terminal. Il y a deux ans, la compagnie avait consacré 20 millions de dollars à l'achat de deux grues super post-Panamax.

«Il n'y a aucune restriction opérationnelle, de navigation ou nautique pour les navires qui font escale à Halterm, ce qui signifie que nous pouvons accueillir les plus grands porte-conteneurs susceptibles de faire escale sur la côte est de l'Amérique du Nord à l'heure actuelle et dans l'avenir», a déclaré Ashley Dinning, PDG d'Halterm.

### Port Saint John veut accueillir plus de conteneurs

À Port Saint John dans la baie de Fundy, le trafic marchandises total a augmenté de 10 % en 2015 pour atteindre 26,4 millions de tonnes. Les volumes conteneurisés ont connu une forte croissance, à 97 114 EVP contre 89 615 EVP en 2014.

Le fret conteneurisé transitant par le terminal à conteneurs Rodney a presque doublé depuis 2012, grâce tout particuliè-



Port Saint John

*Container cargo is increasing substantially at Port Saint John which is seeking to raise its profile as a container player on the East Coast through a planned \$205 million terminal upgrade project.*

Le fret conteneurisé connaît une croissance substantielle à Port Saint John, qui veut se tailler une plus grande place sur le marché des conteneurs de la côte Est grâce à un projet d'amélioration de ses terminaux au coût de 205 millions de dollars.

This included a strong growth in container volume from 89,615 TEUs in 2014 to 97,114 TEUs.

Container cargo through Rodney Container Terminal has nearly doubled since 2012, thanks in particular to the arrival of Mediterranean Shipping Company which has broadened the port's penetration of global markets while Tropical Shipping has continued its north-south services with Latin America.

A planned \$205 million terminal upgrade project announced last summer is designed to significantly boost the port's position as a container player on the East Coast of North America. Funding is to be shared in one third segments by the port, the provincial government and the federal government.

### Total 2015 cargo of ACPA ports Tonnage 2015 des ports de l'AAPC

| Port          | millier<br>de tonnes | 000's<br>tonnes | Port           | millier<br>de tonnes | 000's<br>tonnes |
|---------------|----------------------|-----------------|----------------|----------------------|-----------------|
| Vancouver     | 138 000              | 138,000         | Windsor        | 5 640                | 5,640           |
| Montreal      | 32 000               | 32,000          | Nanaimo        | 4 850                | 4,850           |
| Saint John    | 26 400               | 26,400          | Trois-Rivières | 3 000                | 3,000           |
| Sept-Îles     | 22 700               | 22,700          | St. John's     | 1 800                | 1,800           |
| Québec        | 21,000               | 21,000          | Belledune      | 1 780                | 1,780           |
| Prince Rupert | 20 600               | 20,600          | Toronto        | 1 650                | 1,650           |
| Hamilton      | 9 230                | 9,230           | Port Alberni   | 1 570                | 1,570           |
| Thunder Bay   | 8 910                | 8,910           | Oshawa         | 378                  | 378             |
| Halifax       | 7 560                | 7,560           | Saguenay       | 340                  | 340             |

Source: individual ports



rement à l'arrivée de Mediterranean Shipping Company qui a élargi sa pénétration des marchés mondiaux tandis que Tropical Shipping a maintenu ses services nord-sud avec l'Amérique latine.

Un projet d'amélioration de 205 millions de dollars annoncé l'été dernier vise à améliorer considérablement la position du Port sur le marché des conteneurs de la côte est de l'Amérique du Nord. Les fonds viendront de trois sources, le Port, la province et le fédéral.

Cette «Initiative d'infrastructure stratégique» va moderniser les terminaux Rodney et Navy Island pour que le Port puisse accueillir de plus grands navires, y compris des paquebots de croisière, après dragage des accès. Un chenal plus profond va permettre aux paquebots de croisière d'accoster aussi bien à marée basse qu'à marée haute.

Une nouvelle technologie et de nouveaux systèmes d'exploitation seront aussi installés pour améliorer la capacité de manutention des marchandises.

À Terre-Neuve-et-Labrador, le Port de St. John's a eu une bonne année en 2015 et le fret total y a augmenté de 8 % pour atteindre 1,8 million de tonnes. Un des éléments qui a contribué à ces bons résultats a été le trafic conteneurisé régulier d'Oceanex, premier transporteur intermodal du Canada atlantique. Oceanex offre notamment des liaisons capitales avec les marchés mondiaux en passant par Montréal et Halifax.

Le Port est aussi un grand fournisseur d'énergie marine et un centre de services majeur sur la côte est du Canada. **M**

What is called the Strategic Infrastructure Initiative will modernize the Rodney and Navy Island terminals to allow the port to accommodate larger vessels, including cruise ships, as a result of harbor deepening. A deeper channel will provide cruise vessels the ability to dock at either high or low tides.

New operational systems and technology will also be installed to enhance cargo-handling capabilities.

In Newfoundland and Labrador, the Port of St. John's had a good year in 2015, as total cargo increased by 8% to 1.8 million tonnes. Contributing to the strong performance was the regular container traffic of Oceanex, the leading intermodal carrier in Atlantic Canada. Oceanex notably offers vital links to global markets via Montreal and Halifax.

The port is also a primary offshore energy supply and service center on the East Coast of Canada. **M**

## OPEN FOR BUSINESS

**Boost your efficiency and productivity in a new multi-purpose terminal of 62,000 m<sup>2</sup>**

Currently under construction, the terminal is specifically designed to be used to handle a large variety of products. Located on the St. Lawrence River, this new terminal is open year-round to ocean-going vessels of all types. A successful port due to its workforce productivity and its key position as an efficient terminal centre on the North American Continental Gateway, the Port of Trois-Rivières offers smooth connections between marine, rail and road networks to serve the world's largest market.

**Optimisez votre efficacité sur un nouveau terminal multifonctionnel de 62 000 m<sup>2</sup>**

Présentement en cours de réalisation, l'aménagement de ce nouveau terminal vise la manutention d'une large variété de produits. Reconnu pour la productivité de sa main-d'œuvre et sa position névralgique pour desservir le marché Nord-Américain, et ce, à l'année, le Port de Trois-Rivières est un formidable centre intermodal offrant des connexions fluides aux réseaux maritime, ferroviaire et routier.



**PORT  
TROIS-RIVIÈRES**

**MON PORT D'ATTACHE  
MY HOME PORT**

porttr.com

Canada



Marion Dalley

*Lower Lake Towing's **Robert S. Pierson** unloads salt from Cleveland on behalf of Cargill.*

Le **Robert S. Pierson** de Lower Lake Towing décharge du sel provenant de Cleveland et destiné à Cargill.

## Big success of Port of Johnstown's first annual Port Day

## Première Journée annuelle du Port de Johnstown: un franc succès

Leo Ryan

Situé sur la Voie maritime du Saint-Laurent à 330 km à l'est de Toronto, le dynamique Port de Johnstown a rassemblé plus d'un millier de citoyens et citoyennes, des politiciens et des chefs d'entreprise pour sa première Journée annuelle du Port le 4 juin.

«Le Port va de l'avant en améliorant ses infrastructures pour attirer de nouvelles marchandises et accroître son utilisation par sa clientèle actuelle. Nous avons construit une nouvelle route d'accès de contournement pour les marchandises hors gabarit et avons accepté d'augmenter de 10 000 tonnes notre capacité d'entreposage de grain», a déclaré Robert Dalley, directeur général de ce port qui

Located on the St. Lawrence Seaway, 330 kms East of Toronto, the growing Port of Johnstown attracted more than 1000 members of the public as well as politicians and business leaders for its 1st annual Port Day on June 4.

"The port is charging ahead with further infrastructure improvements that will help attract new cargoes and allow our existing customers to expand their use of the port. We have completed a new bypass access road to allow for the shipment of height-restricted oversized cargo and we have agreed to expand grain storage by a further 10,000 tons," said



appartient depuis 2000 à la Corporation of the Township of Edwardsburgh Cardinal. Le Port était antérieurement connu sous le nom de Port de Prescott avant son changement de nom en 2013.

«Notre saison de transport maritime a aussi connu un départ hâtif et fort occupé en raison des navires qui sont venus livrer du sel de voirie et du chlorure de calcium et charger du maïs destiné à l'exportation», a déclaré M. Dalley.

Un de ces navires était le **Robert S. Pierson** de Lower Lakes Towing qui est arrivé pendant la Journée du Port pour décharger du sel provenant de Cleveland et destiné à Cargill.

Le tonnage cumulatif total de marchandises (10 avril au 31 mai) atteignait 200 000 tonnes métriques, le double de la même période de l'année dernière. Toutefois, selon la porte-parole, cette augmentation est partiellement attribuable au début précoce des expéditions de sel. Après avoir terminé des travaux d'amélioration des infrastructures de 35 millions de dollars l'an dernier, le Port multimodal continue de rechercher de nouvelles occasions d'affaires comme des cargaisons spéciales hors gabarit.

«Alors qu'il célèbre son 85<sup>e</sup> anniversaire cette année, le Port de Johnstown est bien placé pour poursuivre son essor, créer plus d'emplois et générer des investissements et des recettes fiscales pour notre collectivité», a indiqué le maire d'Edwardsburgh Cardinal, Pat Sayeau. «Plus

Robert Dalley, general manager of the port that has been owned since 2000 by the Corporation of the Township of Edwardsburgh Cardinal. It was previously known as the Port of Prescott prior to a name change in late 2013.

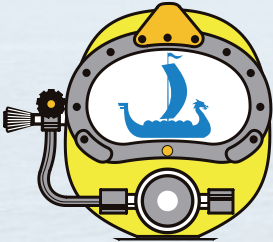
“Our shipping season also got off to an early and busy start with vessels delivering road salt and calcium chloride and loading up with corn for export,” said Mr. Dalley.

Among these vessels was Lower Lakes Towing's **Robert S. Pierson**, which arrived on Port Day to unload salt from Cleveland on behalf of Cargill.

Year-to-date (April 10 to May 31) cargo tonnage totalled 200,000 metric tons, a 100% increase over the same period last year. However, officials cautioned that the scale of that rise is due to the early timing of salt shipments. After completing a \$35 million infrastructure upgrade last year, the multi-modal port continues to pursue new business such as over-sized project cargo.

“As it marks its 85th anniversary this year, the Port of Johnstown is well-positioned to keep on growing, creating more jobs, investment and tax dollars for our community,” said Edwardsburgh Cardinal Mayor Pat Sayeau. “Cargo being moved through the port by truck, rail and ship now totals more than 1.2 million tons a year. That's a huge success story for

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



**SODERHOLM**  
[www.SoderholmMaritime.com](http://www.SoderholmMaritime.com)  
 24 Hour Emergency Response

**Over 30 years experience**

Ship Inspections – In Water Surveys  
 Surveys in Lieu of Drydocking

Recognized by  
 Lloyd's Register of Shipping and DNV GL

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

U/W Video  
 U/W Thickness Measurements

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

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

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



**AMERICAN SEALS**  
 SECURITY SEAL MANUFACTURER FOR THE SHIPPING INDUSTRY

SECURITY IS OUR 1ST PRIORITY

U.S. PATENTED

**AT \$17 PER UNIT**

**Features:**

- ✓ Yes, random passwords that prevent counterfeiting (Patented).
- ✓ Can be used 2-ways (ask us how)
- ✓ Heavy Duty
- ✓ Made of gold galvanized steel
- ✓ Consecutive numbered
- ✓ High Security ISO/PAS 17712 Certified.
- ✓ U.S. patented (#7,044,512, #7,380,846).
- ✓ More features not disclosed for security reasons.
- ✓ For more information please visit [WWW.AMERICANSEALS.COM](http://WWW.AMERICANSEALS.COM)

**30 SEALS PER UNIT  
 THIS COMPANY NOW  
 LABELS CARGO**

[WWW.AMERICANSEALS.COM](http://WWW.AMERICANSEALS.COM)  
[SALES@AMERICANSEALS.COM](mailto:SALES@AMERICANSEALS.COM)  
 1-954-438-8323

de 1,2 million de tonnes transportées par camion, par train et par navire transitent annuellement par le Port. C'est une réussite fantastique non seulement pour notre canton, mais également pour toutes les localités desservies, en Ontario et au Québec.»

Prenant la parole devant ce vaste auditoire, Stephen Brooks, président de la Chambre de commerce maritime, a déclaré que le Port était un bon exemple du puissant moteur économique que pouvait être le transport maritime avec l'appui de la collectivité locale. «Le canton d'Edwardsburgh Cardinal et la classe politique locale se sont faits les champions de l'amélioration et de l'agrandissement du Port et ont attiré des millions de dollars d'investissement.»

«Les producteurs agricoles et les fabricants de l'est de l'Ontario ont désormais accès à des installations de classe mondiale pour l'importation et l'exportation de marchandises sur les Grands Lacs et à destination et en provenance de plus de 60 pays par la Voie maritime du Saint-Laurent.»

M. Brooks a souligné que ce n'était pas «une mince tâche» que d'attirer autant d'investissements. «Bien des petits ports de la région des Grands Lacs et de la Voie maritime ont désespérément besoin d'une mise à niveau de leurs infrastructures mais peinent à trouver l'argent nécessaire.»

La Journée du Port a tout spécialement mis en évidence la valeur du Port pour le secteur agricole. GreenField, premier producteur d'éthanol carburant du Canada et fournisseur d'alcools à base de maïs et de suppléments alimentaires pour animaux, utilise le Port depuis l'ouverture en 2008 de son usine à Johnstown, de l'autre côté de la route. La compagnie reçoit par camion, par train et par bateau des milliers de tonnes de maïs qu'elle entrepose pour éviter les pénuries d'approvisionnement. **M**



*CMC's Stephen Brooks applauds investments upgrading growing port east of Toronto on St. Lawrence Seaway.*

Stephen Brooks de la Chambre de commerce maritime applaudit aux investissements faits pour améliorer ce port en plein essor à l'est de Toronto sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

not only our township but all of the communities being served throughout Ontario and Quebec.”

Addressing the large audience, Stephen Brooks, President of the Chamber of Marine Commerce, said the port exemplified how marine shipping can be a powerful economic force when backed by the local community. “The Township of Edwardsburgh Cardinal and local politicians have championed upgrading and expanding the port and have attracted millions of dollars in investment.

“Eastern Ontario farmers and manufacturers now have access to world-class facilities to import and export goods throughout the Great Lakes and to more than 60 countries via the St. Lawrence Seaway.”

Mr. Brooks stressed that it was not “an easy feat” to generate such investment support. “There are a lot

of small ports all over the Great Lakes-Seaway region that desperately need infrastructure upgrades but are struggling to find the money.”

The Port Day event particularly highlighted the value of the port to the agricultural sector. GreenField Specialty Alcohols, the largest ethanol fuel producer in Canada and a supplier of corn-based alcohols and animal feed supplements, has been a port user since opening its plant across the road in Johnstown in 2008. The company receives thousands of tons of corn by truck, rail and ship at the port and stores it there to prevent supply shortages. **M**



# Port of Valleyfield marks 50th anniversary

## Le Port de Valleyfield célèbre son 50<sup>e</sup> anniversaire

Kathlyn Horibe



*In recent years, Valleyfield has broadened its niche cargo base from bulk products and as a key gateway for Arctic sealift to a multimodal player for rail shipments to and from the United States and a regular port of call on a scheduled Spliethoff service moving container and non-containerized cargo between the Great Lakes and Europe.*

Depuis quelques années, Valleyfield a élargi sa base de marchandises. Le Port de Valleyfield, qui manutentionne de grands volumes de vrac et est une porte clé pour le ravitaillement maritime de l'Arctique, s'est imposé comme un acteur multimodal pour le transport ferroviaire en provenance et à destination des États-Unis et comme port d'escale régulier d'un service de Spliethoff assurant le transport de conteneurs et de marchandises non conteneurisées entre les Grands Lacs et l'Europe.

Le Port de Valleyfield à 70 kilomètres à l'ouest de Montréal sur le Saint-Laurent, célèbre cette année son 50<sup>e</sup> anniversaire. Michel Gadoua, son président-directeur général depuis 2003, aime le qualifier de «plus grand petit port du Canada».

Le **Christine** fut le premier navire à y accoster le 23 juin 1966 avec une cargaison de phosphate. Construit à l'origine pour approvisionner en matières premières Zinc Électrolytique du Canada et les Engrais du Saint-Laurent, le Port s'est rapidement imposé comme un pilier logistique pour les industries du sud-ouest de la Montérégie.

La Société du port de Valleyfield a été constituée en 1968.

This year, the Port of Valleyfield, located 70 kilometres west of Montréal on the St. Lawrence waterway, celebrates its 50th anniversary. Michel Gadoua, President and CEO since 2003, likes to call it “Canada’s largest small port.”

It was on June 23, 1966 that the M/V **Christine** was the first vessel to berth at the port with a cargo of phosphate. Initially built to supply raw materials locally to Canadian Electrolytic Zinc and Les Engrais du St-Laurent, the port rapidly emerged as a logistics pillar for industries spread across the Montérégie south-west region.

In 1968, the Société du Port de Valleyfield was incorporated.



# ARCTIC SEALIFT YOU CAN DEPEND ON

On behalf of the entire NEAS Group

*Congratulations on Port of Valleyfield 50<sup>th</sup> Anniversary*

“★★★★★”

We have had the privilege of working together for the past 16 years

The Port of Valleyfield has been a key partner in our growth and success during that time.

We wish you continued growth and prosperity in the years to come.



Succeed with **NEAS**

Reserve online [www.NEAS.ca](http://www.NEAS.ca)

Reserve now **1-877-225-6327**



**RELIABLE**

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





NEAS

*Since 2000, the Port of Valleyfield has been the gateway for Arctic sealift operations of Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS).*

Depuis 2000, le Port de Valleyfield sert de base aux opérations de desserte maritime de l'Arctique de la Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS).

Les années 1970 à 1990 ont été une période d'expansion avec l'implantation de Valleytank (liquides en vrac), la construction d'un entrepôt de 100 000 pieds carrés pour la Canada Steamship Lines, deux agrandissements du terminal de vrac, l'ajout d'un 500 mètres de quai et la construction d'un entrepôt pour le sel et d'un terminal des Industries McAsphalt pour le bitume liquide.

L'année 1994 a été particulièrement importante à cause de la création des Services maritimes Valport pour gérer les opérations portuaires. L'achalandage n'a pas tardé à augmenter et Valport a acquis de l'expertise comme base de ravitaillement par mer de l'Arctique, notamment par la Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS) et par Desgagnés Transarctik pour le transport de cargaisons destinées à des projets.

#### **Suzanne Paquin de NEAS salue «une véritable porte de l'Arctique»**

Pour NEAS, qui utilise le terminal depuis 2000, Valleyfield est la plaque tournante des opérations de desserte du Nunavik et du Nunavut et l'emplacement de son Service cargo. La PDG Suzanne Paquin a déclaré: «Le Port de Valleyfield a appuyé NEAS et a investi des millions de dollars dans les infrastructures portuaires, des bureaux administratifs ainsi que de nouveaux entrepôts, de même que pour améliorer la

The 1970s to 1990s were periods of growth for the Port with construction of Valleytank Inc. for bulk liquids and Canada Steamship Lines' 100,000 sq. ft. warehouse, two expansions of the bulk terminal, addition of 500 metres of berth and building a warehouse for salt and McAsphalt Industries' terminal for liquid asphalt.

The year 1994 was especially important with the establishment of Valport Maritime Services to manage operations at the Port. Traffic soon increased and Valport honed an expertise as a staging ground for Arctic shipping, notably for Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS) and the Desgagnés group's Transarctik project cargo operations.

#### **Suzanne Paquin of NEAS hails 'a true Arctic gateway'**

For NEAS, a terminal user since 2000, Valleyfield is the hub for Arctic sealift operations to Nunavik and Nunavut and the location for its Cargo Service Centre. Suzanne Paquin, President and CEO, said, "The Port of Valleyfield has supported NEAS and invested millions of dollars in port infrastructure, administrative offices, additional warehousing and security up-

# 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](http://IntermodalCanada.com)







CSXT

*Offering a direct north-south connection with a 45,000 km network in the United States, the CSX intermodal terminal in Valleyfield can handle 100,000 containers annually.*

La gare intermodale de CSX à Valleyfield, qui offre une connexion nord-sud directe avec un réseau de 45 000 km de voies ferrées aux États-Unis, peut manutentionner annuellement 100 000 conteneurs.

sécurité – ce qui a bénéficié à nos clients et partenaires de l'Arctique. Nous sommes très heureux de disposer d'une base aussi parfaite pour charger nos navires et d'un port d'avant-garde pour répondre à nos besoins grandissants. Le Port est une véritable porte de l'Arctique.»

Petit à petit, grâce à son emplacement stratégique et à son accès direct à l'océan Atlantique, aux Grands Lacs ainsi qu'aux réseaux ferroviaires du CN et du CP, Valleyfield a attiré une vaste clientèle. On y a construit un

grades—all to the benefit of our Arctic customers and partners. We are extremely pleased to have a great location to load our vessels and a forward moving Port to meet our growing needs. It is a true Arctic gateway facility.”

Over the years, Valleyfield's strategic location with direct access to the Atlantic Ocean, the Great Lakes and CN and CP rail lines has attracted clientele. A 50,000 sq. ft. warehouse was constructed in



*Valleytank Inc.*

**Valleytank congratulates  
the Port of Valleyfield on the occasion  
of its 50th anniversary.**

[www.valleytank.ca](http://www.valleytank.ca)

950, boul. Gérard-Cadieux, Suite 600  
Salaberry-de-Valleyfield, Québec, Canada J6T 6L4  
Tel: 1-800-237-1781 or 450-371-1781  
Fax: 450-371-8613



entrepôt de 50 000 pieds carrés en 2009 et aujourd'hui, c'est le seul port canadien qui offre un accès direct à l'autoroute 30 ainsi qu'au réseau ferroviaire de 21 000 milles de CSXT aux États-Unis. Un ajout opportun a été en 2015 le terminal à conteneurs intermodal de 89 acres construit par CSX au coût de 100 millions de dollars qui peut manutentionner annuellement 100 000 conteneurs et donner facilement accès aux marchés de l'est du Canada, ce qui facilite l'exploitation des possibilités de commerce nord-sud qu'offre l'ALENA.

#### **Spliethoff amène une nouvelle clientèle**

Aujourd'hui, les nouvelles sources de trafic comprennent le service Cleveland-Europe Express de Spliethoff dont les marchandises expédiées d'Europe entrent dans la Voie maritime du Saint-Laurent à Valleyfield où elles sont

2009 and, today, it is the only Canadian port with direct access to Autoroute 30 and the CSXT 21,000-mile rail network in the US. A welcome addition in 2015 was CSX's new \$100 million, 89-acre intermodal container terminal, which can handle 100,000 containers annually and provides easier access to the Eastern Canadian market and expands the north-south trade opportunities offered by NAFTA.

#### **Spliethoff bringing new traffic**

Today, new traffic includes Spliethoff's Cleveland-Europe Express that discharges cargo at Valleyfield, entering the St. Lawrence Seaway from Europe. Ships then load shortsea cargos—a ro/ro ramp was added in 2000—destined to the US via Cleveland. This collaborative effort ensures a viable and sustainable liner/shortsea service

**VALPORT**  
MARITIME



Canada's Largest 'Small' Port



**BULK BREAK CARGO**



**PROJECT CARGO & FABRICATION**

*Cut out the wait time when you work domestically and internationally.  
You can trust Valport as your best end-to-end maritime service provider.*



transbordées sur de petits bâtiments pour transport maritime à courte distance (TMCD) – une rampe de roulage a été ajoutée en 2000 – vers les États-Unis via Cleveland. Cette collaboration permet le maintien d'un service de TMCD et de lignes régulières viable et durable desservant les clients canadiens et étasuniens aussi bien à l'importation qu'à l'exportation.

En 2015, 546 345 tonnes métriques ont été manutentionnées à Valleyfield, un peu moins qu'en 2014. Le vrac liquide était en hausse de 12 951 tonnes tandis que le vrac solide et les marchandises générales étaient en baisse.

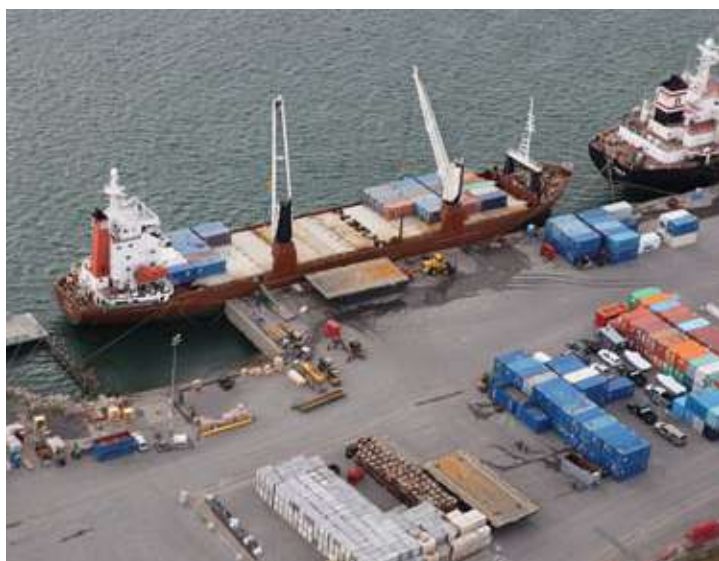
Différents événements sont organisés de juin à septembre à l'occasion du 50<sup>e</sup> anniversaire, y compris des visites du Port, du Parc industriel et portuaire Perron et de la gare de CSX. Les réputées régates de Valleyfield ont aussi été intégrées aux célébrations anniversaires. 

serving both US and Canadian customers for both import and export.

In 2015, Valleyfield handled 546,345 metric tons, a small decrease compared to 2014. Liquid bulk was up 12,951 tons while solid bulk and general cargo both reported decreases.

To mark the 50th anniversary, various events have been organized between June and September, including tours of thePort, Perron Industrial Park and CSX's terminal. The renowned Valleyfield regattas were also integrated into the anniversary celebrations. 

## Coming or Going – Valport's got you covered



**INTERNATIONAL LINER SERVICE**



**SHORT SEA**

[operations@valport.ca](mailto:operations@valport.ca)

1-877-375-6686

[www.valport.ca](http://www.valport.ca)



## *McKeil Marine at 60 From 'underdog' to big league niche player*

*McKeil Marine a 60 ans*

# **Un négligé devenu un acteur majeur dans son créneau**



Leo Ryan

**L**es cadres supérieurs et les employés de l'entreprise familiale McKeil Marine créée en 1956 se plaisent encore à qualifier leur compagnie d'«outsider» comparativement aux grands armements vraciers du Canada qui possèdent une histoire plus riche ainsi que de grandes flottes qui commercent au pays et à l'étranger. Si cela témoigne d'une certaine humilité, c'est aussi le reflet du tempérament bagarreur du président du conseil et chef de la direction, Blair McKeil, qui s'est joint à la compagnie en 1985 et a pris la relève de son père, Evans McKeil, à la

**S**enior executives and employees at family-owned McKeil Marine created in 1956 still like to describe their company as an “underdog” compared with the large Canadian bulk shipping firms with much longer histories and substantial fleets operating domestically and internationally. This reflects a certain humility but also a feistiness inherent in the personality of Chairman and CEO Blair McKeil, who joined the company in 1985 and took over the helm from his father, Evans McKeil, in 1992.





*The **Evans Spirit** passing through the Welland Canal with a load of aluminum from Aluminerie Alouette in Sept-Iles for final destination at U.S. Great Lakes ports.*

L'**Evans Spirit** passant dans le canal Welland avec un chargement d'aluminium de l'Aluminerie Alouette de Sept-Iles destiné à des ports étasuniens des Grands Lacs.

The entrepreneurial vision of the second-generation owner is fuelled by seemingly boundless energy and unbridled exuberance. And the facts suggest that, under his leadership, the Hamilton-based enterprise has emerged as much more than an "underdog."

To begin with, how many carriers in this millennium's turbulent times for global shipping can report robust revenue growth? "The company has achieved double-digit annual growth over the past five years," Mr. McKeil proudly told *Maritime Magazine*.

Like other Canadian shipping firms trading on the Great Lakes/St. Lawrence waterway, McKeil Marine has invested in new assets. The more than \$120 million allocated in five years demonstrate that McKeil has significantly broadened its reach.

From a fledgling enterprise utilizing a single 35-ft long wooden boat to transport crews building the St. Lawrence Seaway, McKeil Marine has morphed in 60 years into an important marine industry player - boasting a fleet of 24 tugboats, 31 barges, numerous workboats, and, now just recently, two bulk ships. It employs about 300 shore-based, sailing and seasonal workers. Each staffer is called crew as part of a deeply-ingrained, family-friendly culture (see separate report).

The company provides transportation services for bulk and project shipments throughout the Great Lakes, St. Lawrence River, East Coast and the Arctic.

A 15,000 DWT bulk carrier, the **Evans Spirit** (named after founder Evans McKeil), joined the fleet last autumn. It has been complemented since June by a similar vessel (the **Arklow Willow**) that will soon bear the name of Evans' wife

barre, en 1992. Le flair entrepreneurial de ce propriétaire de deuxième génération s'appuie sur une énergie apparemment sans limites et une exubérance frénétique. Et les faits montrent que sous sa direction, l'entreprise de Hamilton est devenue bien plus qu'un outsider.

Combien de transporteurs peuvent se vanter d'une robuste croissance des revenus en ce début de millénaire où le transport maritime mondial vit des heures tumultueuses? «La compagnie affiche une croissance annuelle dans les deux chiffres au cours des

Paul Beesley

cinq dernières années», a fièrement déclaré M. McKeil au *Maritime Magazine*.

Comme les autres compagnies maritimes canadiennes qui font du commerce sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent, McKeil Marine a acquis de nouveaux actifs. L'investissement de plus de 120 millions de dollars sur cinq ans démontre que McKeil a considérablement élargi son champ d'activité.

Au départ une petite entreprise qui ne possédait qu'un bateau en bois de 35 pieds utilisé pour transporter les équipes qui travaillaient à la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent, McKeil Marine est devenue en 60 ans un acteur majeur de l'industrie maritime – avec sa flotte constituée de 24 remorqueurs, 31 barges, de nombreux bateaux de travail et, tout récemment, 2 vraquiers. Elle emploie environ 300 personnes, personnel à terre, équipages navigants et travailleurs saisonniers. Tous ces gens sont appelés «membres d'équipage», ce qui témoigne d'une culture familiale profondément enracinée (voir autre article).

La compagnie fournit des services de transport de vrac et de marchandises destinées à des projets particuliers sur les Grands Lacs, le fleuve Saint-Laurent, la côte Est et dans l'Arctique. Un vraquier de 15 000 TPL, l'**Evans Spirit** (baptisé du nom du fondateur Evans McKeil), s'est greffé à la flotte l'automne dernier. Il a été rejoint en juin par un bâtiment semblable (l'**Arklow Willow**) qui sera bientôt rebaptisé du nom de l'épouse d'Evans, Florence, pour devenir le **Florence Spirit**. Au total, l'ajout des deux navires battant pavillon canadien a créé 50 postes à plein temps de personnel navigant.

McKeil Marine, dont le siège social se trouve au quai 15 du Port de Hamilton, possède des bureaux satellites à Montréal, Rothesay (N.-B.) et St. John's (T.-N.-L.). McKeil est aussi en train de se doter d'une «base atlantique» dans le Port de Sydney en Nouvelle-Écosse.

### Une nouvelle compagnie entrepreneuriale

«De petite compagnie bagarreuse du quartier des docks à Hamilton, McKeil Marine est devenue l'un des noms les plus respectés parmi les entreprises de Hamilton et de l'indus-



Blair McKeil, Chairman and CEO.

Blair McKeil, président du Conseil et chef de la direction.

Florence and be called the **Florence Spirit**. All told, the two Canadian-flag vessels have created 50 full-time sailing crew positions.

Headquartered at Pier 15 in the Port of Hamilton, McKeil Marine has satellite offices in Montreal, Rothesay (New Brunswick) and St. John's, Newfoundland and Labrador. McKeil is also currently developing an "Atlantic Base" in Sydney Harbour, Nova Scotia.

### A 'scrappy upstart' with bold instincts

"Once a scrappy upstart operating on Hamilton's docklands, the company has grown in size and in scope to one of the most recognizable names in Hamilton business and the Canadian maritime industry," comments Ian Hamilton, Vice-President, Business Development and Real Estate, Hamilton Port Authority. "McKeil Marine is a true Hamilton success story."

Mr. Hamilton observes that "the company hasn't lost the bold instincts of its early days, thriving on innovation. McKeil is developing new ways of delivering service in some of North America's most challenging environments."

Like Mr. Hamilton, Stephen Brooks, President of the Chamber of Marine Commerce, applauds McKeil Marine's championing of shortsea shipping and innovative skills. "That go-get-em approach has won them longstanding contracts with aluminum producers and regular project cargo movements with mining and manufacturing across the Great Lakes and the Maritimes that otherwise would have been on truck or rail."

Longstanding relationships with companies like Aluminerie Alouette in Sept-Îles have served McKeil well.

In an interview Steve Fletcher, the company's President, attributed a determination of always looking to better serve customers as "part of an underdog mentality. We never give up if we can think of a better way to do something different, even in the middle of a contract. It's a win-win for both us and the customer."





Carde and Roy Tinn Photography

*Excelling at large and unique cargos, McKeil Marine transported in October 2015 a generator and turbine to the Transcanada Napanee Generating Station near Bath, ON – employing the **Sharon M** and the **OC 181**.*

McKeil Marine, qui excelle dans le transport de marchandises volumineuses et uniques, a transporté en octobre 2015 une génératrice et une turbine à la centrale électrique de Napanee de Transcanada près de Bath (Ont.) en utilisant le **Sharon M** et l'**OC 181**.

trie maritime du Canada», commente Ian Hamilton, VP, Expansion des affaires et immobilier à l'Administration portuaire de Hamilton. «McKeil Marine est le parfait exemple d'une belle réussite à Hamilton.»

M. Hamilton constate que «la compagnie n'a pas perdu son audace des premiers jours et continue de bâtir sa prospérité sur l'innovation. McKeil conçoit de nouveaux modes de prestation de services dans certains des environnements les plus difficiles d'Amérique du Nord».

Comme M. Hamilton, Stephen Brooks, président de la Chambre de commerce maritime, se réjouit de voir McKeil Marine se faire le champion du transport maritime courte distance et de l'innovation. «Cette approche combative lui a permis de supplanter le camionnage ou le train pour obtenir des contrats de longue durée avec des producteurs d'aluminium de même que des transports réguliers de cargaisons spéciales pour les industries minières et manufacturières des Grands Lacs et des Maritimes.»

Ses liens de longue date avec des compagnies comme l'Aluminerie Alouette de Sept-Îles l'ont aussi bien servie.

En interview, le président de McKeil, Steve Fletcher, a déclaré que la détermination à toujours chercher à mieux servir la clientèle était inhérente à la mentalité de négligé. «Nous ne renonçons jamais si nous pouvons trouver

So it was in such a context that McKeil introduced the **Evans Spirit** to its fleet after signing another long-term contract (to 2021) last October with Aluminerie Alouette.

The two parties have been partners for over 10 years, with Alouette depending on McKeil's **Alouette Spirit** barge to ship aluminum towards the Great Lakes and the ports of Oswego, NY, Toledo, Ohio and Detroit, Michigan. Since 2005, Alouette has shipped more than 2 million tonnes of aluminum via the Blue Highway.

“On the overall transportation side,” recalled Mr. Fletcher, “our focus is on moving cargoes ranging from 9,000 to 15,000 tonnes.

The **Evans Spirit**, he went on, “is not dedicated just to Alouette. The important thing was to find a vessel that could be very versatile to move aluminum but also flexible enough to carry agriculture, cement and other dry bulk products as part of its trading pattern with the East Coast and Great Lakes region.”

#### Highlights of recent years

Meanwhile, among highlights of past years, there was the establishment in 1990 of a McKeil partnership with Detroit-Windsor Truck Ferry. This partnership



*The **Huron Spirit** features a 150-ft self-unloading boom ideal for efficient discharge of bulk commodities. Here it is pictured unloading aggregates at the Port of Monroe.*

Le **Huron Spirit** est muni d'une grue de déchargement de 150 pi qui est idéale pour le déchargement du vrac. On le voit ici en train de décharger des agrégats au Port de Monroe.

comment faire autrement et mieux, même au beau milieu d'un contrat. C'est une attitude gagnant-gagnant aussi bien pour nous que pour le client.»

C'est dans cette optique que McKeil a greffé l'**Evans Spirit** à sa flotte après avoir signé en octobre dernier un nouveau contrat de longue durée (jusqu'en 2021) avec l'Aluminerie Alouette.

Les deux parties sont partenaires depuis plus de 10 ans. Alouette compte sur la barge **Alouette Spirit** de McKeil pour transporter son aluminium vers les Grands Lacs et les ports d'Oswego, NY, Toledo, Ohio, et Detroit, Michigan. Depuis 2005, Alouette a expédié plus de 2 millions de tonnes d'aluminium par l'Autoroute bleue.

De façon générale, a rappelé M. Fletcher, nous nous spécialisons dans le transport de marchandises de 9 000 à 15 000 tonnes.

L'**Evans Spirit**, a-t-il poursuivi, «n'est pas réservé à l'usage d'Alouette. Nous voulions trouver un navire assez polyvalent pour transporter non seulement de l'aluminium, mais aussi des produits agricoles, du ciment et d'autres types de vrac solide pour bien s'insérer dans la structure des échanges avec la côte Est et la région des Grands Lacs.»

#### Les faits marquants des dernières années

Parmi les faits marquants des dernières années, il y a eu l'établissement en 1990 d'un partenariat de McKeil avec Detroit-Windsor Truck Ferry. Ce partenariat est toujours d'actualité aujourd'hui et McKeil est désormais le plus ancien client.

Au milieu des années 1990, McKeil a réalisé l'un de ses premiers grands projets, à savoir l'installation du quai temporaire de la General Chemical à Amherstburg (Ont.), près de l'embouchure de la rivière Detroit.

continues today with McKeil's longest-standing customer.

In the mid-1990s, McKeil undertook one of its first major projects with the installation of the General Chemical Temporary Dock in Amherstburg, Ontario near the mouth of the Detroit River.



Leo Ryan

*Steve Fletcher, President*

Steve Fletcher, président



«Nous avons introduit la première barge de 9 000 tonnes sur le marché pour servir la General Chemical, rappelle M. McKeil. C'était le début de l'arrivée des remorqueurs et des barges dans le marché du transport maritime intérieur.»

Mais la situation s'est détériorée en 2005 quand la General Chemical, qui représentait 40 % du chiffre d'affaires de McKeil, a déclaré faillite.

«En fin de compte, ce fut un moment décisif, car nous avons alors dû prendre conscience qu'il ne fallait pas mettre tous nos œufs dans le même panier et que nous devons diversifier nos services avec différentes marchandises», a déclaré M. McKeil.

McKeil Marine a donc réagi en trouvant de nouveaux débouchés et en convertissant deux barges de transport de vrac liquide en ensembles remorqueur-barge articulés. «Nous avons toujours aimé les transports pour des projets spéciaux parce qu'ils nécessitent souvent des solutions originales pour réunir le bon matériel afin de bien servir les clients», d'indiquer M. McKeil.

En 2010, McKeil s'est vu confier par Mammoet Canada Eastern Canada Ltd. un contrat de transport maritime pour l'usine de traitement de nickel de Vale Inco à Long Harbour. En 2013, McKeil a obtenu le gros contrat pour le projet extracôtier Hebron d'ExxonMobil à Terre-Neuve.

“We brought in the first 9,000-tonne barge on the market to work for General Chemical,” Mr. McKeil recalled. “This period was the start of tugs and barges moving into the domestic shipping market.”

But matters deteriorated in 2005 when General Chemical, representing 40% of McKeil's business, declared bankruptcy.

“In the end, this was a turning point for us because it made us realize not to place our eggs too much in one basket and to diversify our services with different commodities,” Mr. McKeil said.

At the time, therefore, McKeil reacted by finding new markets and converting two liquid barges into integrated tug-barge units. “We have always enjoyed projects because they require out-of-the-box thinking a lot of the time to put the right assets together to serve customer needs,” Mr. McKeil indicated.

In 2010, McKeil was awarded the Mammoet Canada Eastern Canada Ltd. marine transportation contract for the Vale Inco – Long Harbour nickel processing plant. In 2013 came the big contract for the ExxonMobil Hebron project in offshore Newfoundland.

Then, in 2014, McKeil provided an innovative temporary loading dock in Deception Bay for shipping nickel from a Canadian Royalties mine in a remote Arctic location.



Carole and Roy Tinn Photography

*Coke is loaded into the **Lambert Spirit** in Sandusky and towed to Hamilton by the **Salvor** in one of McKeil's regular transportation runs.*

Le coke est chargé à Sandusky sur le **Lambert Spirit**, qui est remorqué jusqu'à Hamilton par le **Salvor**. C'est un des parcours de transport réguliers de McKeil.

Puis en 2014, McKeil a conçu un ingénieux quai de chargement temporaire dans la baie Déception pour l'expédition du nickel d'une mine de Canadian Royalties dans un endroit éloigné de l'Arctique.

«Nous avons fait partie de la solution avec Logistec (infrastructures et opérations de terminal) et Fednav», a déclaré M. McKeil, avant d'ajouter: «Le projet a été l'exemple parfait d'une collaboration réussie entre notre entreprise, Logistec et Fednav comme prestataires de services maritimes. Les trois compagnies ont uni leurs efforts pour que le projet soit à la fois durable et fonctionnel.»

### Les perspectives actuelles

Comment se présentent actuellement les marchés pour McKeil Marine?

Steve Fletcher estime qu'il y a toujours des occasions d'affaires dans les marchés régionaux «où il reste des possibilités de croissance», mais il est d'avis que l'expansion dans les marchés internationaux (en dehors de l'Amérique du Nord) n'est pas pour demain.

Pour sa part, M. McKeil note que la concurrence est de plus en plus vive de la part des navires étrangers, par exemple pour le transport de pièces d'éoliennes.

Et en ce qui concerne la région des Grands Lacs en général, M. McKeil laisse entendre qu'il y a certains obstacles à vaincre: «Les Grands Lacs n'offrent pas une base de revenu en croissance pour les transporteurs maritimes. Les fabricants font de plus en plus transporter vers le sud, en Louisiane, en Alabama, au Mississippi ou au Mexique. En conséquence, les Cleveland, Erie, Chicago et Toledo de ce monde se réinventent activement. Le même phénomène est aussi très présent dans des villes comme Hamilton, Toronto, Oshawa et Windsor. Le changement radical est une constante. Il faut être prêt à changer ou c'est l'échec garanti.»

### L'«exception» québécoise des politiques de soutien à la marine

Interrogé par le *Maritime Magazine* au sujet du niveau actuel de soutien de l'industrie maritime qu'offrent les différents ordres de gouvernement au Canada, M. McKeil n'a pas hésité à employer quelques termes peu élogieux.

«Je ne pense pas, a-t-il précisé, qu'il y a beaucoup de soutien du fédéral, et l'Ontario ne sait même pas que nous avons une voie navigable!»

Évoquant les mesures de politiques publiques prises par les gouvernements provinciaux du Québec depuis quelques années, dont la grande Stratégie maritime dévoilée en juin 2015, laquelle prévoit des investissements publics et privés de 9 milliards de dollars de 2015 à 2030, M. McKeil a déclaré que Québec méritait beaucoup de considération. «Le Québec a clairement des années d'avance sur le gouvernement fédéral et toutes les provinces réunies.»

M. McKeil admet que le nouveau gouvernement libéral à Ottawa n'est en place que depuis peu de temps. «Pour tant, ce serait bien de voir le fédéral mettre expressément la priorité sur la marine en reconnaissant la place importante qu'elle occupe dans notre réseau de transport.» 

«We were part of the solution along with Logistec (terminal operations and infrastructure) and Fednav,” said Mr. McKeil, adding: “The collaboration amounted to a kind of surf and turf if you think about ourselves, Logistec and Fednav as the marine service provider. All three parties worked together to ensure the project had sustainability and was functional.”

### Present market outlook

How are present markets shaping up for McKeil Marine?

Here, Steve Fletcher sees continuing opportunities in its existing regional markets “where we have more room to grow. I don’t think that expanding into international markets (beyond North America) is that close to our future.”

For his part, Mr. McKeil notes, first of all, that there is more and more competition from foreign flag vessels, for example, in areas like wind energy components.

And, taking the Great Lakes as a whole, Mr. McKeil suggests that there are some clear challenges: “The Great lakes do not have a revenue base that is growing for marine carriers. More and more, the manufacturers are moving south, whether it’s Louisiana, Alabama, Mississippi or Mexico. As a result, the Cleavelands, Eries, Chicagos and Toledos of this world are busily re-inventing themselves. Much the same is also happening at cities like Hamilton. Toronto, Oshawa and Windsor.

“Monumental change is a constant. You have to be open to change, or it will pass you by.”

### Quebec ‘exception’ on maritime support policies

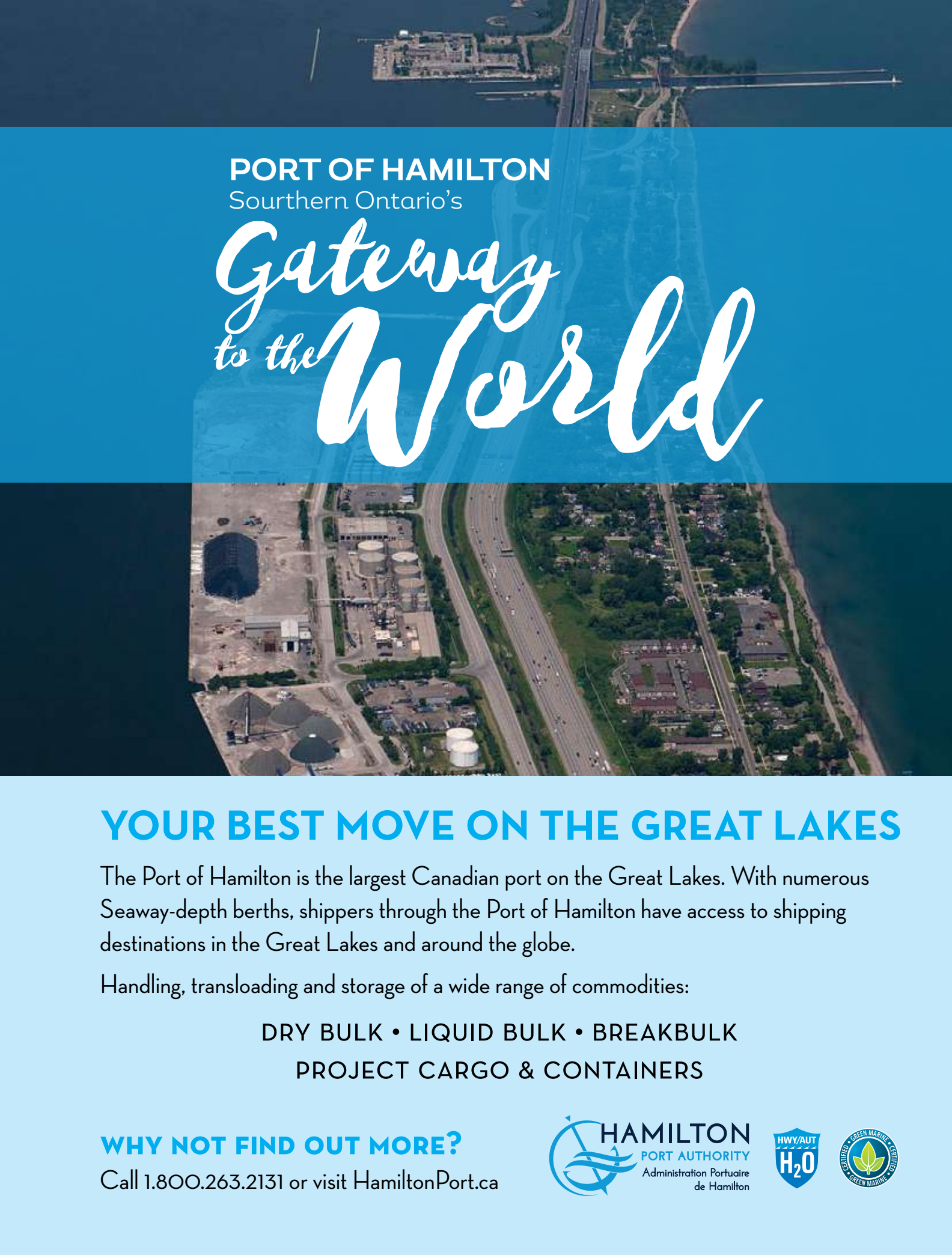
Asked by *Maritime Magazine* for his opinion on the current level of support for the marine industry by various government levels in Canada, without hesitation Mr. McKeil unleashed a few broadsides.

“I don’t think,” he charged, “there has been much support from the feds, and Ontario does not even know we have a waterway!”

Referring to public policy initiatives by Quebec provincial governments for a number of years, including the comprehensive Maritime Strategy blueprint unveiled in June 2015 entailing public and private investments of \$9 billion between 2015 and 2030, Mr. McKeil candidly remarked: “I give Quebec a ton of respect. Quebec is light years ahead of the federal government and all provinces combined.”

Mr. McKeil acknowledged that the new Liberal government in Ottawa has been in power just for a short period thus far. “Still, it would be nice to see a strong federal focus on marine as an important component in our transportation network.” 





**PORT OF HAMILTON**

Southern Ontario's

# Gateway to the World

## YOUR BEST MOVE ON THE GREAT LAKES

The Port of Hamilton is the largest Canadian port on the Great Lakes. With numerous Seaway-depth berths, shippers through the Port of Hamilton have access to shipping destinations in the Great Lakes and around the globe.

Handling, transloading and storage of a wide range of commodities:

**DRY BULK • LIQUID BULK • BREAKBULK  
PROJECT CARGO & CONTAINERS**

**WHY NOT FIND OUT MORE?**

Call 1.800.263.2131 or visit [HamiltonPort.ca](http://HamiltonPort.ca)



## FAITS SAILLANTS



## KEY FACTS

- Entreprise familiale de deuxième génération fondée en 1956 par Evans McKeil à Hamilton, avec un bateau en bois de 35 pieds — le **MicMac** —, qui servait au transport des équipages travaillant à la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent.
- La compagnie était connue à l'origine sous le nom d'Evans McKeil Work Boats. À la fin des années 1950, Evans McKeil a acquis plusieurs bateaux d'occasion et s'est constitué une flotte de 10 bateaux de travail, remorqueurs et barges.
- L'entreprise appartient aujourd'hui au fils d'Evans, Blair McKeil, président du conseil et chef de la direction. L'équipe de direction est menée par le président, Steve Fletcher, appuyé par un conseil consultatif.
- Une filiale en propriété exclusive, Nadro Marine Services, traite des affaires à partir de Port Dover (Ont.)
- Le siège social de McKeil Marine se trouve au quai 15 du Port de Hamilton, et la compagnie possède aussi des bureaux à Montréal, (Qc) Rothesay (N.-B.) et St. John's (T.-N.-L.)
- L'effectif comprend 300 employés à terre, membres du personnel navigant et travailleurs saisonniers. Tous les employés sont appelés «membres d'équipage». Le personnel navigant représente 75 % de l'effectif.
- La compagnie fournit des services de transport et des services de projets sur les Grands Lacs, le fleuve Saint-Laurent, la côte Est et l'Arctique canadien.
- La flotte comprend 24 remorqueurs (à une seule hélice, à deux hélices et à propulsion azimuthale), 31 barges (à plat pont, sectionnelles et autoélévatrices) et 2 vraquiers sans appareils de la catégorie des 9 000 TJB (le **Evans Spirit** et le **Arklow Willow** qui sera rebaptisé le **Florence Spirit**).



*It all started when Evans McKeil, originally from Pugwash, NS and his father William built a wooden workboat powered by an automobile engine, the **MicMac**. Evans McKeil Work Boats (later to become McKeil Marine) is founded in 1956.*

Tout a commencé quand Evans McKeil, originaire de Pugwash (N.-É.) et son père William ont construit un bateau de travail en bois, le **MicMac**, propulsé par un moteur d'automobile. Evans McKeil Work Boats (qui deviendra plus tard McKeil Marine) est fondé en 1956.

- Second-generation family-owned business founded in 1956 by Evans McKeil, who initially launched a 35-ft long wooden boat in Hamilton Harbour, the **MicMac**, which was used to transport crews building the St. Lawrence Seaway.

- The company was originally known as Evans McKeil Work Boats. In the late 1950s, Evans McKeil acquires several used work boats and establishes a fleet of 10 work boats, tugs and barges.

- Owned by son Blair McKeil, Chairman and CEO. Executive team led by Steve Fletcher, President with input from an advisory board.

- Wholly-owned subsidiary, Nadro Marine Services, operates from Port Dover, Ontario.

- McKeil Marine is headquartered at Pier 15 in Port of Hamilton, with additional offices in Montreal, QC, Rothesay, NB, and St. John's, NL.

- Employs some 300 shore-based, sailing and seasonal workers. All employees are called "crew." Sailing crew make up 75% of the workforce.

- Provides transportation services and project services throughout the Great Lakes, St. Lawrence River, East Coast and the Canadian Arctic.

- Operates a fleet of 24 tugs (single screw, twin screw and z-drive), 31 barges (flat deck, jack-up and sectional) and two gearless bulk carriers in the 9,000-GRT category (the **Evans Spirit** and the **Arklow Willow** to be renamed the **Florence Spirit**).

- Transportation customers include Aluminerie Alouette, Essar Steel Algoma, ExxonMobil Hebron Project, International Marine Salvage, RER Hydro.



- Les clients comprennent l'Aluminerie Alouette, Essar Steel Algoma, ExxonMobil Hebron Project, International Marine Salvage, RER Hydro.
- Le service de traversier Hebron que McKeil exploite à partir de Bull Arm, Terre-Neuve, pour la plateforme de forage d'ExxonMobil, fonctionne 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, grâce à 4 équipages et 3 navires. Le 5 novembre 2015, McKeil a fêté le transport de son millionième passager sur le traversier Hebron.
- Des contrats de service pour des projets ont notamment été signés avec Canadian Royalties, Kiewit-Kvaerner Contractors, Mammoet Eastern Canada Ltd., Petroleum Geo-Services et Hamilton Shipyard.
- Certifications: ISO 9001, Lloyd's Register ISM, Alliance verte.
- En 2011, le collège Mohawk a fondé la McKeil School of Business en reconnaissance du don de 750 000 \$ fait par McKeil Marine et des 250 000 \$ réunis par Blair McKeil et son épouse Kathy pour offrir des bourses d'études.
- McKeil Marine et des partenaires ont agrémenté la clôture des Jeux panaméricains de 2015 à Hamilton avec des feux d'artifice lancés à partir d'une barge dans le Port de Hamilton.
- Récompenses récentes: en 2015, Business Achievement Award de la Chambre de commerce de Hamilton et prix Partenaire d'excellence, catégorie Innovation de l'Aluminerie Alouette de Sept-Îles. En 2013, Prix d'excellence en environnement de l'Administration portuaire de Hamilton. En 2012, Médaille du mérite de l'Association des administrations portuaires canadiennes pour des services exceptionnels rendus à l'industrie maritime. **M**
- McKeil's Hebron Ferry Service operated from Bull Arm, Newfoundland, for ExxonMobil's offshore platform, runs 24/7, utilizing four crews and three vessels. On November 5, 2015, McKeil celebrated the movement of its one millionth passenger on the Hebron ferry.
- Project service contracts include Canadian Royalties, Kiewit-Kvaerner Contractors, Mammoet Eastern Canada Ltd., Petroleum Geo-Services, and Hamilton Shipyard.
- Certifications: ISO 9001, Lloyd's Register ISM, Green Marine.
- In 2011, Mohawk College established the McKeil School of Business in recognition of McKeil Marine's donation of \$750,000 and the \$250,000 raised for scholarships and bursaries by Blair McKeil and his wife Kathy.
- McKeil Marine and partners enhanced the closing of the 2015 Pan Am Games in Hamilton with a fireworks display staged on a barge in Hamilton Harbour.
- Recent awards: in 2015, Hamilton Chamber of Commerce Business Achievement Award and Partners in Excellence Innovation Award from Aluminerie Alouette in Sept-Iles. In 2013, Hamilton Port Authority Environment Excellence Award. In 2012, Medal of Merit of the Association of Canadian Port Authorities for outstanding service to the marine industry. **M**

*The Arklow Willow, the second bulk ship added to the McKeil fleet, arrived at the Port of Sydney, NS in June. It will soon be named the Florence Spirit after the mother of Blair McKeil, the company Chairman and CEO.*

L'Arklow Willow, deuxième vraquier ajouté à la flotte de McKeil, est arrivé dans le Port de Sydney (N.-É.) en juin. Il sera bientôt rebaptisé Florence Spirit, du nom de la mère de Blair McKeil, président du conseil et chef de la direction de la compagnie.



Dave Porter

## A company culture based on care and generosity

## Une culture d'entreprise fondée sur la sollicitude et la générosité

Leo Ryan

Quand on demande à Blair McKeil de décrire la culture de sa compagnie, la première image qui vient à l'esprit, c'est celle d'un berger passionné qui se préoccupe de son troupeau.

On peut la définir en quelques mots évocateurs: «Partage et sollicitude».

Gesticulant avec enthousiasme, Blair McKeil poursuit avec un sourire rayonnant: «Nous sommes fiers de ce que nous faisons. Des robots ne bâtissent pas d'entreprise – ce sont les gens qui le font!»

«Une excellente entreprise doit absolument compter sur des gens remarquables. Et nous en avons beaucoup.»

Depuis sa fondation en 1956 par Evans McKeil, père de Blair, McKeil Marine est reconnue comme une entreprise qui met ses valeurs familiales et son esprit d'équipe au service de la collectivité de Hamilton et de l'industrie maritime des Grands Lacs.

D'ailleurs, dans les débuts, Blair passait son congé de Noël avec son père et son frère Garth à briser la glace dans le canal Welland pour que les équipages des barges et des remorqueurs de McKeil puissent avoir du temps avec leurs familles.

Et depuis qu'il est devenu président en 1993, Blair McKeil a beaucoup amélioré les différents avantages offerts aux employés.

Il est particulièrement intéressant de relever que le terme «équipage» s'applique à la totalité des 300 travailleurs permanents et saisonniers, autant au personnel à terre qu'aux équipages navigants (les trois quarts de l'effectif). Trois femmes font partie du personnel navigant.



McKeil Marine

*Whether working on shore or sailing on vessels,  
all employees are called crew.*

Tous les employés sont appelés «membres d'équipage»,  
autant les travailleurs à terre que le personnel navigant.

If one asks Blair McKeil to describe his company's culture, the first image that shines through is that of an impassioned shepherd tending to his flock.

Summed up in a few evocative words, it comes to: "We share and we care."

Then, gesticulating enthusiastically with both hands and displaying a beaming smile, Blair McKeil emphasizes: "We are proud of what we do. Robots don't build companies – people do!"

"Without great people," he adds, "you can't have a great company. And we have quite a few."

From its creation in 1956 by Evans McKeil, Blair's father, McKeil Marine has been widely appreciated as a family-friendly company with a team spirit that is also strongly supportive of the Hamilton community and the Great Lakes marine industry.

Indeed in the early days, Blair would spend Christmas holidays with his father and brother Garth breaking up the ice in the Welland Canal so that McKeil tugboat and barge crew could have time with their families.

And since becoming President in 1992, Blair McKeil has considerably magnified the various positive benefits offered employees.



## Des avantages supplémentaires

Si certains des avantages accessoires des employés sont traditionnellement offerts dans la plupart des entreprises, d'autres au contraire sont carrément des attentions particulières que McKeil Marine réserve à ses employés.

La première catégorie comprend un généreux régime d'avantages sociaux collectifs dont la compagnie paie toutes les primes, un programme d'aide aux employés, un régime d'épargne de type REER dont la compagnie égale les cotisations jusqu'à concurrence de 7 % et un programme de formation.

Mais McKeil offre aussi en prime un programme de bourses d'études qui permet aux enfants des membres d'équipage de profiter d'un soutien financier de 1 000 \$ par année d'éducation postsecondaire.

Chaque enfant reçoit une carte et un cadeau à son anniversaire.

Dans le cadre d'un programme dit «d'attachement», les partenaires des membres d'équipage reçoivent des messages et des cadeaux plusieurs fois par année pour les remercier de leur soutien.

En vertu d'un programme de référence, les membres d'équipage qui présentent d'autres marins reçoivent une «prime d'intermédiaire» si ces derniers acceptent une offre d'embauche.

Un Programme d'amélioration des compétences prévoit l'octroi d'un bonus aux marins qui améliorent leurs compétences.

Les frais de scolarité sont remboursés aussi bien au personnel à terre qu'aux équipages navigants.

## Une culture fortement axée sur les valeurs familiales

«Chez nous, "culture familiale" ne s'applique pas à la famille propriétaire de la compagnie, mais plutôt aux familles qui soutiennent l'entreprise», d'expliquer Lise Galli, VP, Ressources humaines. «Un marin peut passer jusqu'à six semaines loin de chez lui. Nous savons bien que nos employés ne pourraient faire ce qu'ils font sans le soutien de leurs proches.

«Les familles en coulisses jouent un grand rôle dans notre réussite. C'est bien enraciné dans notre culture.»

Selon M<sup>me</sup> Galli, travailler chez McKeil Marine peut être attirant pour de nouveaux venus, car l'entreprise offre toute une variété de possibilités. «Nous faisons des transports spéciaux et du transport régulier. Les marins qui veulent des horaires fixes sont affectés à la flotte qui fait du transport du point A au point B. Ceux qui aiment plus de variété sont placés sur des navires affectés à des projets.»

Lise Galli,  
VP, Human Resources

Lise Galli,  
vice-présidente  
aux ressources humaines

To note, first of all, though, is the fact that all 300 permanent and seasonal workers are called "crew." There are shore-based crew and sailing crew (three quarters of total payroll). Three of the latter are female.

## Walking the extra walk

Some of the benefits are to be traditionally found in many companies. But others clearly fall under the category of McKeil Marine walking the extra walk on the care side.

The first category includes a comprehensive group benefits plan with the company paying all premiums, an employee assistance program, an RRSP-type savings plan with company matching up to 7%, and a company training program.

But among special McKeil touches, one finds an Employee Scholarship Program offering the children of crew members \$1,000 of financial support during each year of post-secondary education.

Each child receives a card and gift on his or her birthday.

Under a so-called Anchor Program, gifts and messages go out to partners of crew members several times a year in recognition of their support.

Under a Referral Program, crew members that refer other sailors resulting in a hire receive a "finder's fee."

Under a Certificate Upgrade Program, a bonus is granted to sailors who upgrade their certificates.

Tuition reimbursement applies to both sailing and shore-based crew.

## Strong family culture

"It's not all about a family owning the company, it's about the families supporting the company," explains Lise Galli, Vice-President, Human Resources. "A sailor can be away six weeks at a time. There's the recognition that without the support at home, our employees could not do what they do.

"The families behind the scenes are a big part of our success. This is well ingrained in our culture."

Ms. Galli says working at McKeil Marine can appeal to newcomers since it offers a variety of opportunities.



McKeil Marine



## Essar Steel Algoma congratulates its long standing logistics partner McKeil Marine on their 60<sup>th</sup> anniversary.

Our Direct Strip Production Complex produces some of the cleanest, most consistent light-gauge steel in North America, offering superior gauge control and better yield, in a broad range of grade options. Our plate mill produces a full range of As Rolled and Heat Treated plate products. These facilities exceed most international performance standards for construction, mining, energy, manufacturing, rail, ship and military applications.

### Head Office

105 West Street  
Sault Ste. Marie, Ontario  
Canada P6A 7B4  
Phone: + 1 (705) 945.2351  
Fax: + 1 (705) 945.2230

### Corporate Sales Office

CANADA + 1 (800) 387.7850  
USA + 1 (800) 387.9495  
Fax + 1 (905) 331.3408

**[www.essarsteelalgoma.com](http://www.essarsteelalgoma.com)**

"We do projects and we do regular transportation work. So sailors who like set schedules are assigned to the transportation fleet to move from point A to point B. Those who like doing different things are assigned to project vessels."

Finding recruits, however, is a constant ongoing challenge in a marine industry globally facing work-force supply shortages.

"A key objective," Ms. Galli stressed, "is finding the right fit. We see a lot of candidates with good credentials but make sure they are pro-active type of people. It's work hard and play hard."

### Robust growth in recruiting

Every year, McKeil does the rounds of the maritime schools – namely Georgian College, the British Columbia Institute of Technology, the Marine Institute of Memorial University, and recently for the first time, the Institut Maritime du Québec in Rimouski.

"Last year, we hosted 14 cadets from all over Canada," Ms. Galli said. "We are on track for hosting just as many this year."

In terms of new hirings, she indicated that "the last couple of years have not been typical. Given our growth, there has been significant hiring. In the past two seasons, we have hired probably 50 sailors. And we are looking at another big number next year."

"Along with that, as your sailing crew gets bigger and you secure more work, shore-based support needs to increase as well." 

---

Le recrutement est toutefois un défi permanent dans une industrie aux prises avec une pénurie mondiale de main-d'œuvre

«Un objectif prioritaire, a souligné M<sup>me</sup> Galli, c'est de trouver la bonne personne pour le poste. Nous recevons beaucoup de candidats très compétents, mais nous devons nous assurer que ce sont des gens proactifs. Le travail est difficile.»

### Intensification du recrutement

Tous les ans, McKeil fait la tournée des écoles de marine – Georgian College, British Columbia Institute of Technology, Marine Institute of Memorial University et, récemment, pour la première fois, l'Institut maritime du Québec à Rimouski.

«L'an dernier, nous avons accueilli 14 élèves officiers d'un peu partout au Canada, a déclaré M<sup>me</sup> Galli. Et nous sommes en voie d'en recevoir à peu près autant cette année.»

En ce qui concerne les nouvelles embauches, a-t-elle indiqué, «les dernières années ne sont pas typiques. Notre expansion nous a obligés à embaucher beaucoup. Dans les deux dernières saisons, nous avons probablement engagé 50 marins. Et nous pensons embaucher encore beaucoup cette année.

«Et par ricochet, plus nos équipages navigants prennent de l'expansion et notre charge de travail s'alourdit, plus il nous faut aussi augmenter notre personnel à terre.» 





McKeil Marine

*After successfully providing a temporary docking solution for Canadian Royalties in Deception Bay in 2013, McKeil delivered a 10-year solution using the **Arctic Dock** barge.*

Après avoir réussi à installer un quai temporaire pour la Canadian Royalties à la baie Déception en 2013, McKeil a réglé le problème pour 10 ans avec la barge **Arctic Dock**.

## **Project services offer innovative customized solutions**

## **Le Service projets propose des solutions personnalisées ingénieuses**

Leo Ryan

**S**i le transport de cargaisons spéciales par des transporteurs de colis lourds hautement sophistiqués, polyvalents ou spécialisés est le secteur du transport maritime qui connaît récemment la croissance la plus rapide, les occasions d'affaires se multiplient aussi pour les armateurs de remorqueurs et de barges offrant des solutions personnalisées utiles en eaux intérieures et côtières. McKeil Marine est un acteur avec lequel il faut compter en Amérique du Nord dans ce secteur de niche passionnant où l'entreprise a su s'imposer grâce à ses approches novatrices et à son audace.

Les principaux domaines d'activité du Service projets de McKeil sont la construction maritime, l'exploitation minière, le pétrole et le gaz, les travaux liés aux ponts, les

**W**hile highly sophisticated, multi-purpose or specialized heavy lift vessels carrying project cargoes have emerged in recent years as the fastest-growing sector of ocean shipping, so have opportunities increased for tug-and-barge operators offering customized solutions when needed in inland and coastal environments. Count McKeil Marine as a player to reckon with in North America in this exciting niche domain thanks to its innovative approaches and no lack of adventurous spirit.

Principle sectors for McKeil project services include marine construction, mining, oil and gas, bridge work, major infrastructure, offshore and Arctic development.

*Olous Boag,  
Vice-President Operations,  
stresses versatility of tug  
and barge operations  
“to pick up components  
at odd-ball locations.”*

Olous Boag, VP, Opérations, insiste sur la polyvalence des opérations de transport par barge remorquées qui permettent d'aller chercher des colis dans des endroits difficiles d'accès.



McKeil Marine

infrastructures majeures ainsi que l'exploitation extracôtière et dans l'Arctique.

La flotte de projets comprend des barges à plat pont, sectionnelles et autoélévatrices, des remorqueurs de soutien, des navires de travail, des grues et d'autres d'équipements. On installe des rampes de chargement et des bûches d'ancrage et on fait d'autres modifications pour l'entretien des quais temporaires, des plateformes de forage et des zones de rassemblement du fret.

«Les opérations les plus difficiles sont celles sur lesquelles nous n'avons pas de contrôle, comme l'atterrissage sur les plages dans l'Arctique», affirme Olous Boag, VP, Opérations, qui dirige le développement de projets et l'ingénierie.

«Il n'y a pas de quai pour s'amarrer. Même les sondages des cartes ne sont pas toujours fiables», souligne-t-il.

«En régions éloignées, nous finissons donc souvent par faire nos propres levés à l'aide de caméras sous-marines. Nous mouillons la barge dans un secteur connu et envoyons le remorqueur faire lui-même des sondages.»

Par ailleurs, les opérations standards de roulage peuvent être techniquement compliquées lorsqu'il faut livrer des pièces pesant des centaines de tonnes dans des eaux côtières et intérieures. «Mais, une fois que tout est en place, cela peut devenir presque routinier», indique M. Boag.

De façon générale, celui-ci note que les «exploitants de remorqueurs et de barges peuvent réagir rapidement dans des situations exceptionnelles. Nous avons aussi la polyvalence

The project fleet consists of a range of flat deck, jack-up and sectional barges, tugs, workboats, cranes and other equipment. Loading ramps, spuds and other modifications are made to service temporary dock facilities, drilling platforms and cargo staging.

“Some of the more difficult moves are those we have no control over – like beach landing in the Arctic,” says Olous Boag, Vice-President, Operations who leads the project and engineering development portfolios.

“There's no dock to tie up to. Even the soundings from existing charts can be unreliable,” he points out.

“So, often we end up doing our own surveying with underwater cameras in remote locations. The barge is anchored in a known area and then we send the tugboat to do its own soundings.”

Otherwise, standard roll-on/roll-off operations carrying components in the hundreds of tons in coastal and inland waters can be technically demanding. “But once things are set up, it can be as close to routine as you can get,” Mr. Boag says.

Generally speaking, he notes that “tug and barge operators can react quickly on one-off situations. We have the versatility, too, to pick up components at odd-ball locations, and get a particular party out of a jam.”

Has, in certain circumstances, McKeil resorted to drones to better determine navigation conditions as some shipping lines are doing?



lence nécessaire pour aller chercher des composants dans des endroits invraisemblables et secourir un groupe en difficulté.»

Est-il arrivé à McKeil comme à certaines compagnies maritimes d'avoir recours à des drones pour acquérir une meilleure connaissance des conditions de navigation?

Selon M. Boag, McKeil a utilisé des drones pour la première fois l'an dernier afin de mieux définir les côtes pour des tâches de sauvetage devant Montréal et Cornwall. Mais c'est la seule fois jusqu'à maintenant.

Pour le fournisseur de services maritimes, l'année dernière a été occupée. McKeil a notamment transporté trois grandes citernes de Sarnia à Thunder Bay pour T Lane, une compagnie de transport lourd albertaine; une génératrice et une turbine jusqu'à la centrale électrique de Transcanada à Napanee en Ontario; un gros réacteur de Sarnia à Duluth et des cargaisons de turbines et de génératrices de Montréal jusqu'à Bath en Ontario. Elle a aussi fourni des services de soutien pour 34 pièces hors gabarit d'un transporteur de colis lourds mouillé à Bath.

Six grandes sections de four ont aussi été transportées de Montréal à Port-Daniel-Gascons en Gaspésie (Québec), un transformateur de 250 tonnes de Varennes à Chisasibi, baie James, pour Watson. Et une grande boîte froide de Port Robinson (Ont.) jusqu'à Calvert City au Kentucky, pour ES Fox.

Cet été, de juillet à octobre, McKeil Marine fournit à Bélanger Construction des services de transport de 52 maisons préusinées (en 282 modules) de Wemindi (Québec) jusqu'à la communauté autochtone de Kashechewan (Ont.), à la baie James.

Mr. Boag indicates that "we started using drones for the first time last year for greater accuracy of shorelines in salvage work off Montreal and Cornwall. But that is all for now."

For the marine services provider, last year was a busy period. Among other things, McKeil moved three large tanks from Sarnia to Thunder Bay for T Lane, an Alberta heavy haul firm. It transported a generator and a turbine to the Transcanada Napanee Generating Station in Ontario, a large reactor from Sarnia to Duluth, and shipments of turbines and generators from Montreal to Bath, Ontario. In addition, support services were provided for 34 oversized pieces from a heavy lift vessel anchored in Bath,

Other moves included six large kiln sections from Montreal to Port-Daniel-Gascons on Quebec's Gaspé coast, a 250-ton transformer from Varennes to Chisasibi on James Bay for Watson. And a large cold box from Port Robinson, Ontario to Calvert City, Kentucky for ES Fox.

This summer, between July and October, McKeil Marine is providing transportation services to Belanger Construction to move 52 pre-fabricated homes (in 282 modules) from Wemindi, Quebec to the native community of Kashechewan, Ontario on James Bay.



*McKeil was contracted by Mammoet to provide marine transportation of modules for construction of Vale's nickel processing plant at Long Harbour, NL. Most cargo pieces were sourced from the Gulf of Mexico, resulting in long journeys sometimes challenged by tough weather conditions.*

Mammoet a retenu les services de McKeil pour transporter des modules destinés à la construction de l'usine de traitement du nickel de Vale à Long Harbour, T.-N.-L. La plupart des modules provenaient du golfe du Mexique et leur transport sur de longues distances était parfois compliqué par le mauvais temps.

*McKeil's **Nunavut Spirit** supports the construction of the Hebron Project Gravity-based Structure situated in offshore Newfoundland and Labrador.*

Le **Nunavut Spirit** de McKeil appuie la construction de la structure gravitaire du champ pétrolier extracôtier Hebron, à Terre-Neuve-et-Labrador.



*McKeil supplied 15 barges used as cement platforms for the construction of ExxonMobil's massive Hebron Project Gravity Based Structure.*

McKeil a fourni 15 barges qui ont servi de plateformes pour des cimenteries mobiles destinées à permettre la construction de la structure gravitaire du champ pétrolier Hebron d'ExxonMobil.

McKeil Marine

## Projets importants qui ont mis en évidence les capacités de McKeil

Plusieurs réalisations importantes des dernières années sont dignes de mention.

McKeil Marine a été embauchée par Kiewit-Kvaerner Contractors, au nom d'ExxonMobil, pour soutenir la construction en zone extracôtière de la structure gravitaire du champ pétrolier Hebron à Terre-Neuve-et-Labrador.

McKeil a fourni 15 barges qui ont servi de plateformes pour des cimenteries mobiles et comme base d'appui pour la construction de la structure gravitaire. Neuf de ces barges ont été construites en Chine en six mois et ont été livrées au Canada par transporteurs de charges lourdes afin de hâter leur arrivée à pied d'œuvre. McKeil a fourni d'autres services, dont une barge qui a servi de quai temporaire et des services d'arrimage pour le chargement et le déchargement du fret.

En 2013, Canadian Royalties Inc. a demandé à McKeil Marine de se servir de ses ressources collectives internes de conception, d'ingénierie et de gestion de projet ainsi que de son équipage de navigation afin d'installer un quai temporaire sur un littoral arctique éloigné. La mine Nunavik Nickel et le port n'avaient pas de quai permanent sur le rivage accidenté de la baie Déception. McKeil a réglé le problème grâce à une configuration comprenant le **Nunavut Spirit**, des bèches et des lignes d'ancrage ainsi qu'une rampe de chargement obéissant aux variations de marée.

En 2012, Heddle Marine Services, conjointement avec International Marine Salvage, a retenu les services de McKeil pour transporter deux sous-marins de classe Oberon sur une distance de 1 300 milles marins de Halifax (N.-É.) à Port Maitland (Ont.), où ils devaient être envoyés à la casse. Comme on ne connaissait pas l'état des bâtiments, leur re-

## Major projects highlighting McKeil capabilities

Over the past few years, several substantial undertakings should be highlighted.

McKeil Marine was contracted by Kiewit-Kvaerner Contractors on behalf of ExxonMobil to support the construction of the massive Hebron Project Gravity Based Structure (GBS) located in offshore Newfoundland.

McKeil supplied 15 barges used as platforms for mobile cement plants and staging GBS construction. Nine of the barges were built in China over a six month timeframe and delivered to Canada via heavy lift ship to expedite deployment to the site. Additional services included a temporary dock with a large barge, stevedoring for cargo loading and discharge.

In 2013, McKeil Marine was contracted by Canadian Royalties Inc. to utilize the collective resources of in-house design and engineering, project management and skilled sailing crew to erect a temporary dock along a remote, rugged Arctic shoreline. The Nunavik Nickel Mine and related port location in Deception Bay lacked a permanent dock infrastructure. McKeil's solution: the **Nunavut Spirit** barge with anchor lines and spuds to secure as well as a loading ramp to accommodate tidal changes.

In 2012, McKeil was contracted by Heddle Marine Services working in conjunction with International Marine Salvage to transport two decommissioned Oberon Class submarines 1,300 nautical miles from Halifax to Maitland, Ontario for scrapping. Due to the unknown condition of the submarines, towing them under their own hull entailed unforeseen risks. Thus,



morquage à flot était hasardeux. Les sous-marins ont donc été acheminés sur cale sèche pour les livrer à destination sans encombre.

### **Un projet intimidant: l'usine de traitement de Long Harbour**

Le projet de l'usine de traitement de Long Harbour à Terre-Neuve-et-Labrador a été tout particulièrement intimidant. Mammoet a retenu les services de McKeil pour transporter par mer pour Vale Limited des modules destinés à la construction d'une nouvelle usine de traitement du nickel. La plupart des modules provenaient du golfe du Mexique, du littoral Est et des Grands Lacs. Des calendriers logistiques complexes devaient être respectés pendant toutes les opérations.

Au plus fort du projet, McKeil avait neuf remorqueurs et barges pour transporter des modules et du matériel. La flotte comprenait cinq barges de 400 pieds sur 100, affrétées aux États-Unis, qui naviguaient habituellement entre le golfe du Mexique et Terre-Neuve. Au total, il y a eu 56 chargements dans 14 ports différents de mars 2011 à décembre 2013.

Rappelant les multiples défis à relever pour le transport de modules de production d'une hauteur de cinq étages (60 pieds) parfois, M. Boag a insisté sur l'importance de conditions météorologiques favorables afin de respecter des échéanciers serrés de navigation pour la livraison à Long Harbour.

«Cela n'a pas toujours été le cas. Un voyage normal prend 10 jours, mais certains transports ont pris jusqu'à 40 jours parce que le mauvais temps forçait nos unités à chercher un port de refuge ou une baie abritée sur la côte Est. Il y a même eu des occasions où il a fallu envoyer un autre remorqueur pour ravitailler en carburant un navire qui avait été longtemps immobilisé à cause des vents forts et de la mer déchaînée.» **M**

the subs were towed using dry dock capabilities to ensure safe delivery to final destination.

### **Daunting Long Harbour processing plant project**

Especially daunting was the Long Harbour Processing Plant project in NL and Labrador. Here, McKeil was contracted by Mammoet to provide the marine transportation of modules for Vale Limited's construction of a new nickel processing plant. Most of the cargo pieces were sourced from the Gulf of Mexico, the eastern seaboard and Great Lakes. Complex logistics schedules prevailed throughout the operations.

At the peak, McKeil had nine tug and barge units transporting modules and equipment. The fleet included five 400x100' barges chartered from U.S. operators which typically sailed between the Gulf of Mexico and Newfoundland. A total of 56 cargo loads at 14 different ports occurred between March 2011 and December 2013.

Recalling the many challenges in transporting production modules that could be up to five storeys (60 feet) high, Mr. Boag stressed the importance of good weather cooperating in order to meet tight sailing schedules for delivery to the Long Harbour site.

"This was not always the case. A normal trip would take 10 days. But some shipments took up to 40 days due to bad weather conditions forcing our units to seek a port of refuge or protected bay along the east coast. There were occasions when we even had to send in another tug to supply fuel to a unit that had spent so much time on stand-by in midst of strong winds and high waves." **M**



[www.portofmonroe.com](http://www.portofmonroe.com)



May the "white horse" lead the herd  
for another 60 years on the Great Lakes!

Congratulations from the Port of Monroe!

► Canada-Mediterranean  
maritime trade

## *Steaming ahead for eastern Canadian ports and ocean carriers*

► Commerce maritime  
Canada-Méditerranée

## Transporteurs océaniques et ports de l'est du Canada: en avant toute

Carroll McCormick

**D**es volumes stables au Port de Halifax, la croissance du fret au Port de Montréal, une augmentation de la capacité à Port Saint John et la perspective d'un accord de libre-échange avec l'Europe sont autant d'éléments annonciateurs d'un commerce maritime bilatéral vigoureux avec la région de la Méditerranée.

L'an dernier, le Port de Montréal a indiqué que le cinquième de ses volumes conteneurisés, soit 260 000 EVP, étaient en provenance ou en direction du marché méditerranéen. Les conteneurs destinés à des ports de la Méditerranée ou transitant par des services méditerranéens, y compris les transbordements de fret en provenance d'autres régions, ont totalisé 450 300 EVP. En 2011, le fret total transporté par les services méditerranéens du Port représentait 26 % du trafic global. Cette proportion avait grimpé à 36 % à la fin de 2015.

«Depuis 25 ans, Montréal a toujours eu un bon service vers la région de la Méditerranée et les ports de commerce desservis directement. Nous avons construit tout un



Port Authority of Gioia Tauro

**S**table volumes through the Port of Halifax, rising cargo through the Port of Montreal, capacity growth in Port Saint John and the prospect of a free trade agreement with Europe all underline the continuing promise of maritime cargo trade to and from the Mediterranean.

Last year the Port of Montreal reported that one fifth of its container cargo, or 260,000 TEUs, was to and from the Mediterranean market. Containers for the Mediterranean ports and through Mediterranean services, including cargo transshipped from other regions, totaled 450,300 TEUs. In 2011 the total cargo transiting through the Port's Mediterranean services was 26% of its traffic. This rose to 36% by the end of 2015.

"Montreal has always had good service to the Mediterranean and direct ports of trade for the past 25 years. We've built quite a market. If you look at transits between the Mediterranean and North America, it represents 21% of our business," says Tony Boemi,





*Strategically situated along the route connecting Suez to Gibraltar, Italy's Port of Gioia Tauro is the 7th largest container port in Europe.*

Stratégiquement situé sur la route reliant Suez à Gibraltar en Italie, le port de Gioia Tauro est le 7<sup>e</sup> plus grand port à conteneurs d'Europe.

marché. Les transports entre la Méditerranée et l'Amérique du Nord représentent 21 % de notre chiffre d'affaires», déclare Tony Boemi, VP, Croissance et développement à l'Administration portuaire de Montréal.

Et la seule raison pour laquelle ce pourcentage n'est pas plus élevé, c'est que les échanges avec l'Asie ont augmenté. «C'est un peu trompeur parce que cela correspond à un pourcentage de notre marché total, mais celui-ci a changé. En termes relatifs, la Méditerranée occupait une place beaucoup plus grande avant que nous commencions à commercer avec l'Asie», de poursuivre M. Boemi.

Les cinq principaux ports méditerranéens avec lesquels commerce le Port de Montréal sont Valence en Espagne, Sines au Portugal de même que Reggio Calabria, Gênes et Livourne en Italie.

Vice-President, Growth and Development, Montreal Port Authority.

And the only reason this percentage is not higher is that trade with Asia has increased. "This is a bit misleading because although it reflects a percentage of our total market, the market has changed. In relative terms the Mediterranean was much higher before we started trading with Asia," Mr. Boemi says.

The top five Mediterranean trading ports with the Port of Montreal are Valencia, Spain, Sines, Portugal, and Reggio Calabria, Genoa and Livorno in Italy.

#### **MSC's substantial service network**

MSC launched its first Mediterranean service with and from Montreal - Canada Express 1 - in 2006. In April





Marseille-Fos Port Authority

*The Port of Marseille-Fos is the largest in France and second biggest Mediterranean port, handling 82 million tonnes of cargo in 2015 and record 1.2 million TEUs.*

Le Port de Marseille-Fos est le premier port de France et le deuxième plus grand port méditerranéen; en 2015, on y a manutentionné 82 millions de tonnes de fret et un sommet de 1,2 millions d'EVP.

## De solides réseaux de services de MSC

MSC a inauguré en 2006 son premier service méditerranéen desservant Montréal, le Canada Express 1. En avril de l'année dernière, la compagnie a ajouté un nouveau service, le Canada Express 2, pour faire face à une croissance à long terme des échanges entre Montréal et la Méditerranée.

«Cela [...] va permettre à MSC d'offrir des liaisons bi-hebdomadaires pour vos marchandises en provenance et à destination de la Méditerranée... La rotation de notre service Canada Express 2 sera la suivante: Montréal à Sines: 10 jours. Montréal à Valence: 14 jours», précise MSC dans un communiqué de presse du 24 mars 2015. Il y est aussi indiqué l'ajout de nouveaux ports d'escale pour le Canada Express 1. «En avril 2015, la nouvelle rotation du Canada Express 1 sera la suivante: Montréal à Gioia Tauro: 12 jours. Montréal à Livourne: 14 jours. Montréal à Gênes: 15 jours.»

Darren Edwardson, VP, Exportations commerciales à MSC, affirme: «L'Union européenne est l'un des principaux partenaires commerciaux du Canada. Ce marché représente donc d'importants volumes d'échanges pour MSC,

last year, MSC added a new service – Canada Express 2, to position itself for long-term growth between Montreal and the Mediterranean.

“This ... will allow MSC to offer twice-weekly connections for your cargo to and from the Mediterranean ... The rotation of our Canada Express 2 service will be: Montreal to Sines: 10 days. Montreal to Valencia: 14 days,” stated MSC in a March 24, 2015 press release. It also noted that MSC was adding new ports of call with Canada Express 1. “As of April 2015, new rotation of the Canada Express 1 service will be: Montreal to Gioia Tauro: 12 days. Mtl to Livorno: 14 days. Mtl to Genoa: 15 days.”

Darren Edwardson, vice-president of Commercial Export, MSC, says, “The European Union is one of Canada's major trading partners. As a result, this market represents important trade volumes for MSC in both import and export markets. Commodities such as forestry products, waste paper and agriculture products are exported from Canada while we import beverages, furniture and fruits/nuts.”



tant pour les importations que pour les exportations. Des marchandises comme les produits forestiers, le vieux papier et les produits agricoles sont exportées du Canada tandis que nous importons des boissons, des meubles ainsi que des fruits et des noix.»

#### **Solide croissance des exportations canadiennes**

Les exportations canadiennes vers la Méditerranée orientale ont atteint une valeur de 9,8 milliards en 2015, soit 2 % des exportations totales du Canada. La croissance annuelle moyenne ces cinq dernières années a été de 5,9 % selon Exportation et développement Canada (EDC).

«Les cinq principales destinations en 2015 ont été la France (29 %), l'Italie (22 %), la Turquie (11 %), l'Espagne (11 %) et Malte (10 %). Au total, ces cinq pays ont reçu 84 % des exportations du Canada vers la région. Ces exportations ont beaucoup augmenté depuis cinq ans», affirme le conseiller en relations avec les médias à EDC, Simon Forsyth.

Selon ce dernier, les pièces et produits de l'aérospatiale (20 %), le blé (17 %), le minerai de fer (11 %), les fèves et les pois secs (9 %) ainsi que les produits pharmaceutiques et les médicaments (8 %) sont les cinq principales catégories de produits exportés vers cette région en 2015. Leurs industries productrices fournissaient donc 65 % de toutes les exportations vers cette région et un volume d'affaires total d'un peu plus de deux milliards de dollars.

#### **Robust growth of Canadian exports**

Canadian merchandise exports to Eastern Mediterranean countries were \$9.8 billion in 2015, representing 2% of total Canadian merchandise exports. Annual growth over the past five years has averaged 5.9%, according to Export Development Canada (EDC)

“The top 5 destinations in 2015 were France (29%), Italy (22%), Turkey (11%), Spain (11%) and Malta (10%), equivalent to 84% of Canadian exports to the region. Exports to these countries has grown at a robust pace over the past five years,” says Simon Forsyth, media relations advisor, EDC.

And the top five industries reporting to the region in 2015, Mr. Forsyth adds, “were aerospace products and parts manufacturing (20%), wheat farming (17%), iron ore mining (11%), dry pea and bean farming (9%) and pharmaceutical and medicine manufacturing (8%), representing 65% of all exports to the region.” The total business volume is just over two billion dollars.

While listing the ups and downs of all the commodities moving between Canada and the Mediterranean would be a daunting task, one example serves to give notice that black rose petals do land in the trade ledger. “Wood pellets and wood chips



Genoa Port Authority

*With annual traffic of 52 million tonnes, the Port of Genoa is Italy's busiest port by trade volume.*

Avec un trafic annuel de 52 millions de tonnes, le Port de Gênes est le premier port d'Italie pour le volume des échanges commerciaux.

Il serait fastidieux de tenter de décrire les hauts et les bas de toutes les marchandises qui circulent entre le Canada et la Méditerranée, mais un exemple montre bien qu'en matière de commerce, le présent n'est jamais garant de l'avenir. «Les granules et les copeaux de bois représentaient une exportation majeure vers la Méditerranée, surtout l'Italie. Malheureusement, la demande s'est tarie en 2015 [...] et nous ne pensons pas qu'elle va reprendre en 2016 », déclare Wolfgang Schoch, directeur-gérant, Hapag-Lloyd Canada.

### **Hapag-Lloyd prévoit que le marché va continuer de croître**

Hapag-Lloyd n'a pas récemment ajouté de ports d'escale au Canada ni de visites additionnelles à Halifax, Montréal ou Vancouver. L'armement a toutefois annoncé en février dernier qu'il affrétait quatre navires de remplacement pour la liaison entre la Méditerranée et Montréal. Avec une charge utile de 2 700 EVP, ces navires à faible tirant d'eau transportent 400 EVP de plus chacun que les vieux navires qu'ils remplacent.

«Vu la stabilité du marché, ils sont de la bonne taille», affirme M. Schoch. «Ils vont entrer en service dans le second trimestre de 2016. MCA est notre principal service méditerranéen, car il transporte nos plus gros volumes vers cette région. Il dessert exclusivement la région de la Méditerranée, savoir presque tous les ports de la Méditerranée occidentale, ainsi que la Méditerranée orientale par l'intermédiaire de transbordements. Nous avons 11 ports d'escale directs en Méditerranée.»

«Pour Hapag-Lloyd, le marché méditerranéen demeure très important, actuellement et pour l'avenir. Nous continuons d'y intensifier notre présence et voulons y poursuivre notre croissance. Seize pour cent de nos cargaisons ici au Canada – importations et exportations – sont reliées à la région de la Méditerranée», ajoute M. Schoch.

### **Halifax garde le cap**

L'Administration portuaire de Halifax rapporte que ses volumes de marchandises en provenance et à destination de la Méditerranée sont stables, lorsque l'on prend en compte le biais attribuable à l'augmentation du commerce avec l'Asie du Sud-Est. En 2015, affirme Lane Farguson, conseiller en communications à l'Administration portuaire de Halifax (APH), «... proportionnellement, le pourcentage entre [Halifax et] l'Europe n'est plus aussi élevé, même si le volume réel de marchandises circulant entre Halifax et l'Europe demeure stable».

Des 7,6 millions de tonnes métriques de marchandises manutentionnées dans le Port de Halifax en 2015, 3,4 t étaient des marchandises conteneurisées, soit 209 904 EVP d'importations et 208 455 EVP d'exportations. Les importations et destinations mondiales combinées de ces marchandises conteneurisées se répartissent ainsi: Europe, 38 %; Asie, 49 %; Amérique latine et Antilles, 12 %; autres régions, 1 %.

Les principaux pays méditerranéens avec lesquels l'APH commerce sont l'Italie, l'Espagne, Israël et la Turquie. «De façon générale, les marchandises qui représentent le gros de nos échanges avec les pays méditerranéens sont les suivantes: importations: biens manufacturés, boissons,

were a big commodity going to the Mediterranean, especially to Italy. Unfortunately, this has died down in 2015 ... and we don't expect it to increase in 2016," says Wolfgang Schoch, Managing Director, Hapag-Lloyd Canada.

### **Hapag-Lloyd sees market growth continuing**

Hapag-Lloyd has not recently added any new ports of call in Canada, or additional visits to Halifax, Montreal or Vancouver. It did announce this past February, however, that it was chartering four replacement ships for service between the Mediterranean and Montreal. With an operational intake of 2,700 TEUs, these low-draught ships can carry 400 TEUs more apiece than the older ships they replace.

"Since the market is stable, they are the right size," Mr. Schoch says. "They will go into service in the second quarter of 2016. MCA is our main Mediterranean service, because it carries our biggest volume to the Mediterranean. It is entirely dedicated to the Mediterranean. It covers almost all the ports in the Western Mediterranean, and into the Eastern Mediterranean with transshipments. We have 11 direct ports of call in the Mediterranean."

"For Hapag-Lloyd, the Mediterranean market is always very important and strong in the present and in the future. We continue to grow in this market and want to continue growing. Sixteen percent of our carryings here in Canada – import and export – go into the Mediterranean and Eastern Mediterranean," Mr. Schoch adds.

### **Steady as she goes for Halifax**

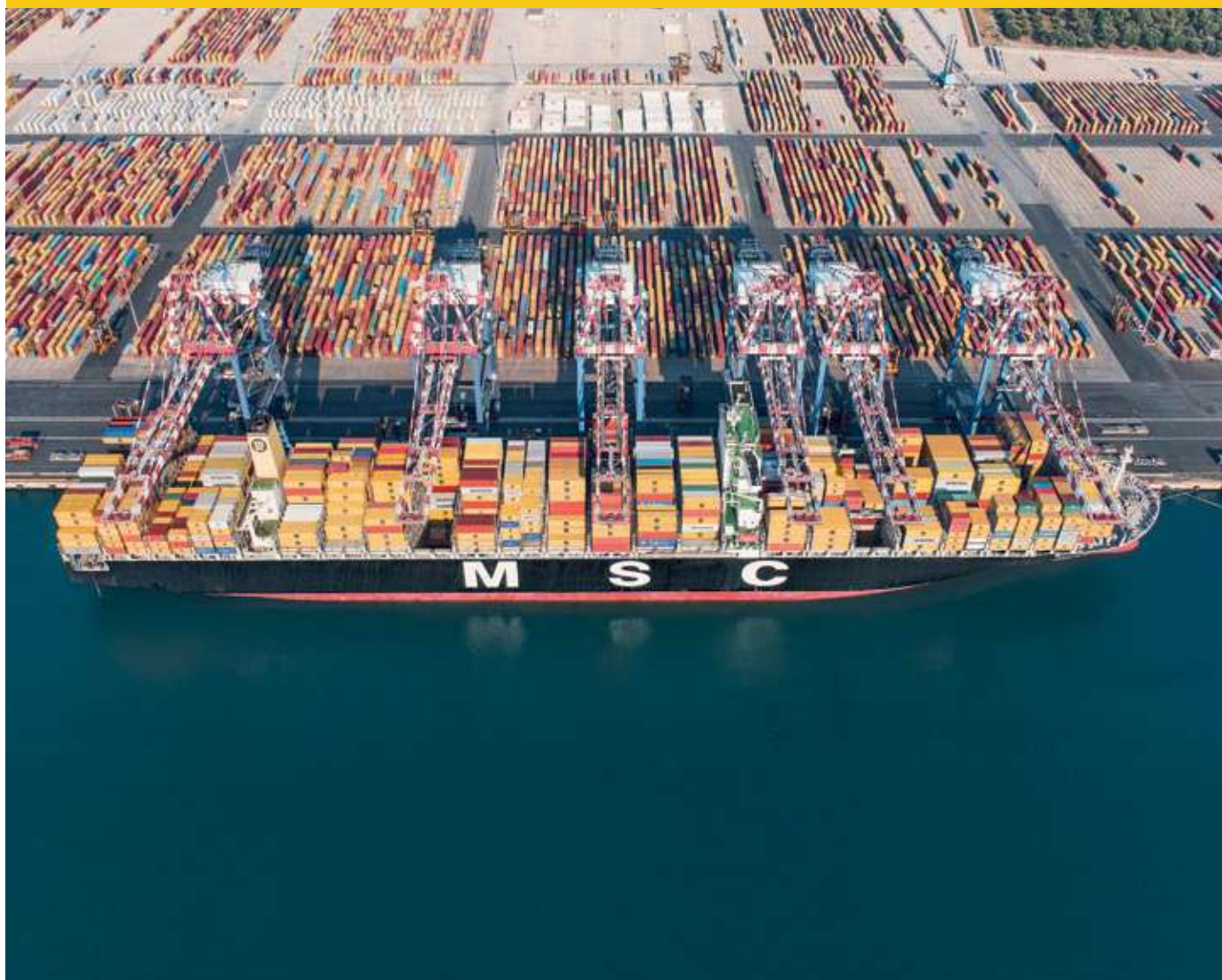
The Halifax Port Authority reports that its cargo traffic to and from the Mediterranean is steady, once the skewing of the percentages due to the increased Southeast Asia portion of its business is factored in. In 2015, says Lane Farguson, Communications Advisor, Halifax Port Authority (HPA), "... proportionally, the percentage between [Halifax and] Europe is no longer as high, even though the actual volume of goods moving between Halifax and Europe remains steady."

Of the 7.6 million metric tons of Halifax port-wide cargo handled in 2015, 3.4mt was containerized cargo. The containerized cargo translates into 209,904 TEUs imported and 208,455 TEUs exported. The combined world imports and destinations for this containerized cargo break out as follows: 38% with Europe, 49% with Asia, 12% with Latin America & Caribbean, and 1% other.

The top Mediterranean countries for the HPA are Italy, Spain, Israel and Turkey. "Generally speaking, our top goods for the Mediterranean are Imports: manufactured goods, beverages, fruit and nuts. Exports: newsprint, vegetables, manufactured goods," Mr. Farguson says.

Of the ocean carriers that serve the Port of Halifax, Mr. Farguson says, "G6 Alliance carriers, which include APL, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine, MOL, OOCL and Zim, are serving the Mediterranean through their AZX service, which in August [2015]





## **CANADA-EUROPE NETWORK: BUILDING STRONG CONNECTIONS**

With new trade agreements comes cargo growth. Over the past years, MSC has been working hard to make sure our network is ready for your additional transport needs ahead of the CETA implementation. Whether it be terminal investment, additional vessel capacity, or new services, we are committed to growing our business alongside yours. MSC is proud to offer 4 direct weekly sailings between Canada & Europe. With the California Express service out of Vancouver and the Montreal Express, Canada Express 1 & 2 out of Montreal we offer a complete Europe product from coast to coast.

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

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

**msc.com**



*Transits between Montreal and the Mediterranean market account for one fifth of the port's container cargo. Photo shows a Hapag-Lloyd vessel, the **Valencia Express**, that was the first ocean ship to arrive in Montreal in January 2015.*

Les échanges entre Montréal et le marché méditerranéen représentent le cinquième des marchandises qui transitent par le port. On voit sur la photo un navire d'Hapag-Lloyd, le **Valencia Express**, qui fut le premier navire océanique à accoster à Montréal en janvier 2015.

fruits et noix. Exportations: papier journal, légumes, biens manufacturés», indique M. Farguson.

Au sujet des transporteurs océaniques qui desservent le Port de Halifax, M. Farguson dit ce qui suit: «Les transporteurs de l'Alliance G6, à savoir APL, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine, MOL, OOCL et Zim, desservent la Méditerranée avec leur service AZX, lequel a ajouté en août [2015] un départ à son escale à Halifax. Cela offre une plus grande connectivité entre Halifax et la Méditerranée. Zim relie également Halifax et la Méditerranée avec son service ZCP. Une troisième chaîne de services reliant Halifax à la Méditerranée est Med-Canada, offert par Melfi.»

### Port Saint John s'affirme

Alors que les ports de Montréal et de Halifax ont déjà des routes directes bien établies avec la région de la Méditerranée, de même que l'infrastructure requise pour bien les soutenir, Port Saint John n'a que tout récemment décidé d'améliorer considérablement sa capacité en vue d'accaparer une plus grande part du commerce méditerranéen.

Actuellement, la liaison avec la Méditerranée est assurée par MSC. Toutefois, affirme Shannon Blanchard, gestionnaire, Expansion des marchandises à Port Saint John: «Pour le moment, tout ce que nous avons ce sont des routes nord-sud. MSC va à Freeport, aux Bahamas, et à Caucedo, en République dominicaine, avant de se rendre en Méditerranée. En Méditerranée, les temps de transit sont un peu plus longs qu'avec un service direct traditionnel.»

Port Saint John a actuellement une capacité annuelle de 150 000 EVP et sa croissance récente laisse croire qu'il pourrait dépasser cette limite d'ici quelques années.

added the outbound call from Halifax to their existing inbound call. This offers greater connectivity between Halifax and the Mediterranean. Zim also connects Halifax and the Mediterranean via their ZCP service. A third string connecting Halifax to the Mediterranean is the Med-Canada service offered by Melfi."

### Port Saint John raising profile

While the Ports of Montreal and Halifax have well-established direct lanes with the Mediterranean, and the infrastructure to handily support them, Port Saint John has only recently turned to the task of significantly increasing its capacity and cornering a bigger share of the Mediterranean trade action.

Its current Mediterranean connection is provided by MSC. However, says Shannon Blanchard, Manager of Cargo Development, Port Saint John, "At this point all we have are north-south routes. MSC goes to Freeport, in the Bahamas, and Caucedo, in the Dominican Republic, before going to the Mediterranean. Into the Mediterranean, transit times are a little longer than a traditional direct service."

Port Saint John currently has an annual capacity of 150,000 TEUs, and its recent growth has put it on a trajectory to hit that limit in just a few years. Between 2012 and the end of 2015 the amount of cargo it has handled has increased by 45%, to 1,357,008 MT, its container tonnage by 137% to 610,588 MT and its container units by 119%, to 97,114 TEUs. Shannon declined to reveal the Port's tonnage between it and the Mediterranean.

In anticipation of more than doubling capacity under a big infrastructure project, Port Saint John is



Entre 2012 et la fin de 2015, la quantité de marchandises manutentionnée y a augmenté de 45 %, à 1 357 008 tm, les tonnages conteneurisés ont bondi de 137 % à 610 588 tm et les unités conteneurisées, de 119 %, à 97 114 EVP. M<sup>me</sup> Blanchard a refusé d'indiquer le tonnage des échanges du Port avec la région méditerranéenne.

En prévision de la réalisation d'un important projet d'infrastructures qui va plus que doubler sa capacité, Port Saint John est déjà en chasse pour de nouveaux services. «Comme nous avons toujours de la capacité disponible, nous étudions la possibilité d'attirer un service destiné au marché de l'UE. Nous n'attendons pas que la modernisation soit achevée. Nous visons une croissance graduelle pendant tout le projet de modernisation», indique M<sup>me</sup> Blanchard.

«Nous voulons aussi nous diversifier pour profiter des nouvelles occasions d'affaires entre la Méditerranée et l'Europe et Port Saint John.»

Assurément, la principale source de nouvelles occasions d'affaires pour les ports et les transporteurs océaniques sera la ratification de l'Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne. En fait, c'est exactement ce sur quoi compte Port Saint John.

### Les retombées attendues de l'AECG

«Si nous voulons augmenter notre capacité et nos services, c'est en prévision de la ratification de l'AECG. En Méditerranée, on a accès à quantité de ports clés qui nous ouvrent des marchés intérieurs comme la République tchèque et l'Allemagne. Pour le Canada central et les provinces atlantiques, l'AECG va signifier en gros 250 000 EVP de plus», soutient M<sup>me</sup> Blanchard.

M. Farguson note que selon Affaires mondiales Canada, l'élimination des tarifs prévus par l'AECG pourrait augmenter de 20 % le commerce bilatéral (chiffre aussi cité par Cargo M de Montréal) dans des secteurs comme la fabrication, les forêts, les fruits de mer, l'agriculture, les produits du métal et l'innovation.

already on the hunt for new services. “Because we still have capacity, we are investigating bringing in some service for the EU market. We are not waiting for the modernization to be completed. Throughout the whole stage of the modernization project, there will be gradual growth,” Ms. Blanchard says.

“We also want to diversify, to take advantage of new opportunities between the Mediterranean and Europe and Port Saint John.”

Surely the single biggest potential for new opportunities for ports and ocean carriers lies with the Canada and European Union (EU) Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA), once it is ratified. In fact, this is exactly what Port Saint John has set its sights on.

### CETA's expected benefits

“CETA is what we are gearing up for with the additional capacity and services. In the Mediterranean Sea, you are touching a lot of main key port areas, and access to inland markets, like the Czech Republic and Germany. Looking at CETA from Central Canada to the Atlantic Provinces, the CETA arrangement will lead to another roughly 250,000 TEUs,” Ms. Blanchard says.

Mr. Farguson notes that according to Global Affairs Canada, the elimination of tariffs in CETA could increase bilateral trade by 20% (a figure also cited by Montreal-based CargoM) in areas that include manufactured, forest, seafood, agricultural, metal products and innovation.

“We expect CETA, once ratified, will result in an increase in Mediterranean traffic,” Mr. Farguson says. For instance, he adds, “We see potential in agrifood, especially seafood and pulses like soybeans thanks to CETA. There are a lot of European countries in the Mediterranean that will be influenced by CETA.”

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

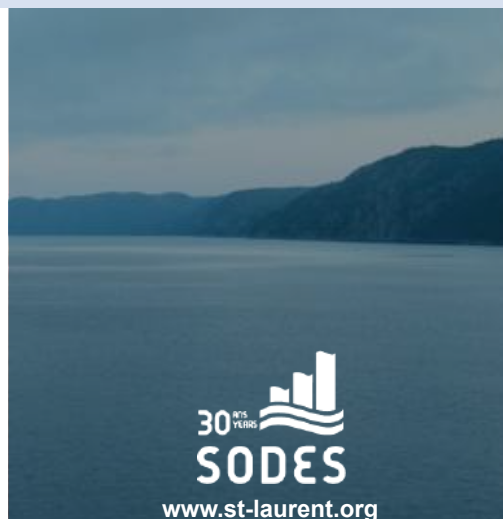
#### C'est aussi :

- 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



«Nous prévoyons que l'AECG, quand il sera ratifié, intensifiera les échanges avec la Méditerranée», affirme M. Ferguson, avant d'ajouter: «Nous pensons qu'il pourrait y avoir augmentation dans l'agroalimentaire, spécialement les poissons et fruits de mer et les légumineuses comme le soja. Il y a beaucoup de pays européens du littoral méditerranéen qui seront influencés par l'AECG.»

M. Boemi croit que le Port de Montréal en retirera aussi des bénéfices. «D'après certaines études que j'ai consultées, nous pouvons nous attendre à une croissance de 1 à 5 % des échanges avec les ports européens d'ici cinq ans.»

Hapag-Lloyd et MSC sont du même avis. «Nous nous attendons à une augmentation, à de la croissance», indique M. Schoch. «L'élimination des tarifs va rendre le Canada plus concurrentiel pour les importations et les exportations, stimuler le commerce entre le Canada, l'Europe du Nord et l'Europe méridionale. Nous aurons tout ce qui compose un souper italien. On pourra voir plus de fromages et plus de vin.»

M. Edwardson de MSC fait observer ce qui suit: «Nous espérons que l'accord commercial va être ratifié. Sa portée est considérable, tant en ce qui concerne les produits visés que pour la prospérité financière qui pourrait découler de l'intensification du commerce. Si l'entente entre en vigueur, elle aura un impact positif sur l'économie canadienne, les fabri-

cants, les propriétaires d'entreprises et les compagnies qui constituent la chaîne d'approvisionnement.»

L'achèvement des travaux d'élargissement et de creusement de certaines portions du canal de Suez l'an dernier est aussi un élément encourageant. «Le couloir supplémentaire dans le canal de Suez est utile pour nous. Il n'est pas seulement bon pour notre trafic méditerranéen, il est aussi utile pour nos échanges avec l'Asie du Sud-Est», indique M. Ferguson.

M. Boemi ajoute ce qui suit: «Ce n'est pas juste l'élargissement, c'est le canal de Suez en général. Vu notre situation centrale, les transporteurs déchargent leurs cargaisons destinées aux ports méditerranéens sur de petits navires et viennent en Amérique du Nord. Je pense que le transbordement en Méditerranée est très pertinent.»

### **Une infrastructure portuaire adéquate dans la région méditerranéenne**

En ce qui concerne les ports d'outre-Atlantique, Karl-Heinz Legler, DG, Rutherford Global Logistics de Montréal fait observer: «L'infrastructure portuaire en Méditerranée est parfaitement adéquate pour le commerce avec le Canada. Il n'y manque ni routes ni connectivité.»

Mr. Boemi says that the Port of Montreal would also see a benefit. "From some of the studies I've read, we can expect a 1-5% growth over the next five years with European ports."

Hapag-Lloyd and MSC concur. "We expect to see an increase, a growth opportunity," Mr. Schoch says. "The elimination of tariffs will make Canada more competitive for imports and exports, increasing trade between Canada and Northern Europe and Southern Europe. Most things from the Mediterranean is an Italian dish. All that you get for an Italian supper will be there. You may see more cheese and wine."

MSC's Edwardson comments, "We hope that the trade agreement will be ratified. This agreement is significant in its scope, both in terms of the products that it covers, as well as total dollar potential for increased trade. Should the agreement come into effect,

it will result in a positive impact for the Canadian economy, manufacturers, business owners and supply chain companies."

The completion of the widening and deepening of portions of the Suez Canal last year adds another bright note. "The additional lane in

the Suez has been helpful for us. It has been good, not just for our Mediterranean traffic, but helpful for our traffic to Southeast Asia," Mr. Ferguson says.

Mr. Boemi adds, "It is not just the widening. It is the Suez in general. Because we are so centrally located, carriers are transshipping cargo to ports in the Mediterranean, putting it on smaller ships and coming to North America. I think transshipping in the Mediterranean is very relevant."

### **Adequate port infrastructure in Mediterranean region**

As for ports on the other side of the Atlantic, Karl-Heinz Legler, GM, Rutherford Global Logistics, Montreal comments, "The port infrastructure in the Mediterranean is totally adequate in terms of Canadian trade. There is no shortage of routing or connectivity."

Topical issues are country-related, Mr. Legler notes. "Area-related services and infrastructure is not an issue."

Economics and war are two such concerns that will continue to affect trade in the region. About

***"The port infrastructure in the Mediterranean is totally adequate in terms of Canadian trade. There is no shortage of routing or connectivity."***

***«L'infrastructure portuaire en Méditerranée est parfaitement adéquate pour le commerce avec le Canada. Il n'y manque ni routes ni connectivité.»***

**Karl-Heinz Legler**



Les problèmes d'actualité sont plutôt régionaux, note M. Legler. «Les services et l'infrastructure ne sont pas déficients.»

L'économie et la guerre sont deux sources de préoccupation qui vont continuer de nuire au commerce dans la région. À cet égard, M. Schoch signale: «Un élément, bien sûr, c'est le développement économique des pays de la région. La situation en Grèce est difficile et c'est aussi le cas dans les autres pays méditerranéens. Mais si la croissance reprend, le commerce va augmenter.»

«La stabilité politique va influencer le commerce, poursuit M. Schoch. Si la guerre en Syrie prend fin, on va y expédier plus de marchandises pour rebâtir le pays. Les exportations vers l'Iran étaient interdites. L'interdiction a été levée. La question est de savoir comment les marchandises vont se rendre en Iran. Cela n'aura peut-être pas d'influence sur les marchandises destinées à la région méditerranéenne, mais cela pourrait en avoir sur les marchandises traversant la Méditerranée et le canal de Suez.»

En ce qui concerne les services fournis par les transporteurs océaniques, M. Legler conclut: «Côté logistique, les transporteurs océaniques fournissent déjà un très bon réseau. Il ne peut que s'améliorer encore. Je ne vois rien de négatif. Le couloir commercial Canada-Méditerranée est très important et il s'améliore constamment. Les transporteurs fournissent une très bonne couverture et tout va très bien au Canada et en Méditerranée.» 

these, Mr. Schoch observes: "One [trend], of course, is the economic development of the countries there. Greece is not doing that well, and the other Mediterranean countries are not doing that well. But if the growth increases, trade will increase.

"The political stability in those countries will affect trade. I would think that if the war in Syria stops, there will be more cargo [sent there] to build up the country. There was a ban on exports to Iran. It was lifted. The question is how cargo will go to Iran. It might not affect cargo destined for the Mediterranean, but it may affect cargo going through the Mediterranean and through the Suez," Mr. Schoch notes.

And as for the services being provided by ocean carriers, Mr. Legler concludes, "On the logistics side there is a very good existing system being provided by ocean carriers. It can only get better. I don't see anything negative. Canada-Mediterranean is a very important trade lane, which has been steadily improving over the years. Carriers have been giving very good coverage and it is working very well in Canada and the Mediterranean." 



## 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

# SWITCH AND SAVE

With our new Gateway Incentive, there has never been a better time to start shipping on the Great Lakes with HWY H<sub>2</sub>O.

For more information call us at:  
**1-905-641-0309**



[HWYH2O.COM](http://HWYH2O.COM)





Green Marine/Frédéric Lavoie

*Abuj Chopra, RightShip's Vice President, Americas, on left, signs Memorandum of Understanding with Green Marine's David Bolduc to collaborate more closely on advancing environmental sustainability in the marine industry.*

Abuj Chopra, VP Amériques de RightShip, à gauche, signe avec David Bolduc de l'Alliance verte un protocole d'entente en vue d'une collaboration plus étroite afin de promouvoir la durabilité écologique dans l'industrie maritime.

## *Quebec City welcomes Green Marine back to where program was first launched*

## La ville de Québec accueille l'Alliance verte qui revient à l'endroit où le programme est né

Julie Gedeon

L'Alliance verte, organisation qui travaille à l'amélioration continue de la performance environnementale du transport maritime en Amérique du Nord, tenait le 30 mai et le 1<sup>er</sup> juin sa 9<sup>e</sup> conférence annuelle sur l'innovation, les technologies et les pratiques exemplaires. Le directeur général David Bolduc a accueilli un total record de 226

Green Marine, the organization spearheading continual environmental improvement for North America's maritime transportation, held its 9th annual conference on best practices, technologies and innovation on May 30-June 1. Executive director David Bolduc welcomed a record 226

délégués à GreenTech 2016 à Québec, où l'organisation a officiellement vu le jour en octobre 2007.

Le programme regroupe aujourd'hui plus de 100 participants, armateurs, administrations portuaires et exploitants de terminaux du Canada et des États-Unis, auxquels s'ajoutent les deux corporations de la Voie maritime — qui tous mesurent leur performance en matière de qualité de l'air, de gestion des déchets et concernant plusieurs autres points importants.

M. Bolduc a noté que les participants avaient haussé leur performance moyenne générale à 3,2 (par rapport à 3,1) sur une échelle de 1 à 5 (veille réglementaire à excellence/leadership) selon leur rapport de 2015. Et cette progression a été réalisée malgré l'arrivée l'an dernier d'un nombre important de nouveaux membres, y compris huit administrations portuaires. «L'amélioration montre bien les efforts permanents que déploient nos participants pour chercher constamment à obtenir de meilleurs résultats», a-t-il déclaré.

Les exploitants de terminaux établis à Québec IOC (Iron Ore), Logistec et Océan ont tous trois amélioré de trois niveaux leur performance en 2015 par rapport à 2014, tandis que Squamish Terminals de Colombie-Britannique gagnait quatre niveaux.

«L'amélioration la plus impressionnante a été obtenue par deux divisions internationales de CSL – Australia et Americas – qui ont gravi respectivement cinq et huit niveaux», a indiqué M. Bolduc. «Il faut aussi féliciter le Port de Québec pour son gain de six niveaux et BC Ferries pour ses huit niveaux.»

M. Bolduc s'est aussi réjoui d'annoncer que le Port de Québec, le Port de Halifax et Rio Tinto Alcan avaient atteint le niveau maximal, le niveau 5, dans toutes les catégories de performance environnementale relatives à leurs opérations. «Leur performance démontre qu'ils ont consacré beaucoup d'argent, de temps et d'efforts pour répondre à tous les critères», a-t-il poursuivi.

Le maire Régis Labeaume a souligné que les entreprises ont la responsabilité de protéger le fleuve Saint-Laurent, un actif commun qui fournit de l'eau potable, de la nourriture, des attraits touristiques et des activités récréatives ainsi que des emplois directs et indi-



*Jean D'Amour, Quebec's Minister of Maritime Affairs underlined the rapid progress of the province's historic Maritime Strategy blueprint.*

Le ministre québécois délégué aux Affaires maritimes Jean D'Amour a souligné les progrès rapides réalisés dans la mise en œuvre de la Stratégie maritime du Québec.

Frédéric Lavoie

delegates to GreenTech 2016 in Quebec City where the organization had officially started in October 2007.

The program now has more than 100 ship owners, port authorities, terminal and shipyard operators, and Seaway corporations as participants throughout Canada and the United States – all benchmarking their performance vis-à-vis air quality, waste management and several other prominent issues.

Bolduc noted that participants improved their overall average performance to 3.2 (from 3.1) on a 1-to-5 scale (monitoring of regulations to excellence/leadership) for their 2015 reporting. The increase occurred despite the addition of a significant number of new members, including eight port authorities over the past year. “The improvement reflects the ongoing efforts by our existing participants to continually better their results,” he said.

Quebec-based terminal operators IOC (Iron Ore), Logistec and Ocean all improved their 2015 performance by three levels over 2014, while Squamish Terminals in British Columbia gained four levels.

“The most impressive improvement was made by CSL's international divisions – Australia and the Americas – going up five and eight levels respectively,” Bolduc said. “It also comes from the Port of Quebec for gaining six levels, and BC Ferries gaining eight levels.”

Bolduc was also delighted to share that the Port of Quebec, the Port of Halifax and Rio Tinto Alcan had achieved the top Level 5 rating in all the environmental performance categories pertaining to their operations. “Their performance reflects a significant amount of money, time and effort to meet all these criteria,” he said.



rects à des milliers de résidents de la capitale provinciale et des localités voisines. «Nous sommes très fiers des membres de l'Alliance verte dont le travail a été reconnu à l'international, notamment quand l'organisation a reçu l'an dernier le Prix d'excellence environnementale aux Lloyd's List North American Maritime Awards», a signalé M. Labeaume.

Le ministre québécois délégué aux Affaires maritimes Jean D'Amour a déclaré que si la Stratégie maritime du Québec fêtera son premier anniversaire le 29 juin, elle était déjà dans les cartons depuis deux ans. «Sans l'industrie, toutefois, il n'y a pas de stratégie, a-t-il souligné. L'Alliance verte a déjà commencé à collaborer et à influencer nos politiques.»



*Laurence Pathy of Fednav extols major strides made by the marine sector in recognizing environmental needs.*

Laurence Pathy de Fednav vante les grandes avancées réalisées par le secteur maritime dans la prise en compte des nécessités environnementales.

Mayor Régis Labeaume highlighted the corporate responsibility to protect the St. Lawrence River as a shared asset providing drinking water, food, tourism, recreation and direct and indirect jobs to thousands of residents in the provincial capital and neighbouring com-

munities. "We're very proud of the members of Green Marine, which has become internationally recognized through, for example, the Lloyd's List North American Maritime Award last year," he said.

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](http://www.dnvgl.us/maritime)

«Nous avons en 2016 une importante responsabilité, celle de permettre à l'industrie maritime du Québec (qui est très ancienne) de se développer le mieux possible», a déclaré M. D'Amour avant d'ajouter qu'il fallait cependant que «cela se fasse de façon respectueuse de l'environnement ainsi que des valeurs sociétales et dans un contexte durable.

La Stratégie comprend jusqu'à maintenant 53 projets différents pour améliorer les infrastructures maritimes et le tourisme. Ceux-ci comportent des investissements annoncés ou déjà consentis de 149 millions de dollars de la part de la province et un budget global (avec les contributions du secteur privé et du gouvernement fédéral) de 867 millions. Elle prévoit aussi l'agrandissement des aires marines protégées.

L'Alliance verte a saisi l'occasion de revenir à Québec pour rendre hommage à ses coprésidents fondateurs: Laurence G. Pathy (Fednav), Gerry Carter (Canada Steamship Lines) et Collister «Terry» Johnson Jr. (St. Lawrence Seaway Development Corporation). Une plaque sera placée en permanence en leur honneur au terminal de croisière du Port de Québec.

M. Pathy a reconnu que l'industrie maritime était peu soucieuse de l'environnement avant les premières discussions qui ont eu lieu en 2005. «Nous avons très mauvaise presse, nous envoyions des messages contradictoires, nous parlions beaucoup, mais ne faisons rien. Cependant, grâce à l'encadrement de l'Alliance verte, nous en sommes venus à démontrer que nous posons des actions substantielles.»

Les séances de travail portaient sur une variété de sujets, y compris des économies de carburant de 3,27 à 4,6 % obtenues sur les remorqueurs en utilisant un additif de carburant avec des charges de moteur de 50 à 80 %, selon des tests effectués par OpDaq et Ocean.

Plusieurs exposés portaient sur la nécessité d'avoir de l'information basée sur des faits afin de contrer les reportages inexacts ou incomplets des médias et les réactions émotives d'un public en manque d'explications. Ariane Charette, coordonnatrice des communications à la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES), a noté que le nouveau Bureau d'information maritime avait déjà répondu aux questions relatives au bruit sous-marin en faisant appel à l'expertise de Véronique Nolet, biologiste maritime et directrice de projet – habitat marin à l'Alliance verte.

Des anguilles et des poissons-chats du Saint-Laurent ont été servis comme hors-d'œuvre au cocktail d'ouverture. Ces délicieuses entrées étaient pour les délégués une introduction toute trouvée à l'exposé présenté par Véronik de la Chenelière du Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs qui portait sur la diversité des poissons qu'on trouve dans le chenal navigable du Saint-Laurent. 

Jean D'Amour, the Quebec Minister of Maritime Affairs, noted that Quebec's Maritime Strategy will be a year old this June 29, but has already been two years in the planning. "Without industry, however, there is no strategy," he emphasized. "Green Marine has already participated and influenced our concerns.

"We have an important responsibility in 2016 to permit Quebec's (long-standing) maritime industry to develop as much as possible," D'Amour said, quickly adding "it must be done in a way that respects the environment and societal values within a sustainable context."

The strategy comprises 53 different projects to date to improve maritime infrastructure and tourism. They involve \$149 million in announced or already invested provincial funding, with the overall investments (including federal and private-sector contributions) totalling \$867 million. The plan also calls for more protected marine areas.

Green Marine seized the opportunity of returning to Quebec City to pay tribute to its founding co-chairs: Laurence G. Pathy (Fednav), Gerry Carter (Canada Steamship Lines) and Collister "Terry" Johnson Jr. (the St. Lawrence Seaway Development Corporation). A plaque in their honour will permanently be displayed at the Port of Quebec cruise terminal.

Pathy acknowledged that the marine industry was actually insensitive to environmental needs prior to the initial discussions held in 2005. "We received a lot of bad press, were sending mixed messages, talked a lot, but didn't do anything," he shared. "However, through the Green Marine framework over the years, it has become evident that we're doing something of substance."

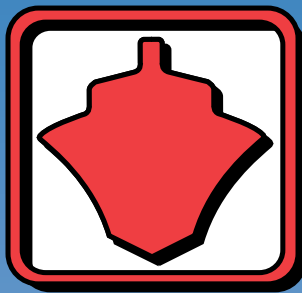
Conference sessions covered a range of subjects, including the 3.27- to 4.6-per-cent fuel savings garnered by using a fuel additive with 50- to 80-per-cent engine loads on tug boats, based on testing by OpDaq and Ocean.

Several presentations focused on the need for fact-based information to counter inaccurate/incomplete media reports and emotional public responses when people lack explanation. Ariane Charette, communications coordinator at the St. Lawrence Economic Development Council (SODES), noted that the newly formed Maritime Information Bureau has already responded to questions about underwater noise by calling upon the expertise of Véronique Nolet, a marine biologist and the Green Marine project manager for marine habitat.

St. Lawrence catfish and eel were among the delicious appetizers at the opening reception. They were served to have delegates better appreciate the presentation that Véronik de la Chenelière from the Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs later gave about the variety of fish inhabiting the St. Lawrence navigation channel. 



# Call us first! 514-640-3138



## URGENCE MARINE INC.

Since 1981...



**24 HOURS  
A DAY**



**7 DAYS  
A WEEK**



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

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

**• Hold cargo water disposal**

### URGENCE MARINE INC.

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

Fax: 514-640-4509  
[marine@urgencemarine.com](mailto:marine@urgencemarine.com)



[www.urgencemarine.com](http://www.urgencemarine.com)

# La page de l'AGGIMQ

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

[www.aggimq.ca](http://www.aggimq.ca)

## Promotion 2016

Nous tenons à souhaiter la bienvenue à la cohorte 2016. En mai dernier, ce sont soixante-dix finissants qui ont reçu leur diplôme et qui entrent sur le marché du travail. Ils sont également membres d'office de l'association pour une durée de 18 mois, soit jusqu'à la fin de l'année 2017. Cela leur permet de participer à l'assemblée générale que nous tiendrons au mois de février et qui est suivie de notre banquet annuel.



Christian Ouellet, président de l'Association, les a rencontrés lors de la cérémonie de fin d'études et a remis la bourse de l'AGGIMQ de 500 \$ pour l'implication dans le milieu à Louis-Nicolas Méthé, gradué en navigation.



## Païement des cotisations

Du nouveau pour l'année 2017, il sera désormais possible de payer la cotisation (et le banquet, le cas échéant) via PayPal. Un bouton sur notre site [www.aggimq.ca](http://www.aggimq.ca) permettra de le faire. Lors de notre prochain envoi, en novembre, nous vous enverrons des détails sur ce mode de paiement.

## Rencontres automnales

Cet automne, nous renouvellerons l'expérience des 5 à 7 automnaux qui furent bien appréciés des membres et des non-membres qui y ont participé. Nous prévoyons faire cette

activité à Montréal, Québec, Rimouski et Trois-Rivières. Les invitations vous seront envoyées par courriel quelques semaines avant chaque événement.

## Banquet 2017

Nous avons arrêté au 18 février 2017 la date du banquet et de l'assemblée générale annuels qui auront lieu dans la région de Québec. Les membres 2016 qui n'ont pas manifesté le désir de recevoir par courriel leur invitation la recevront par la poste. Tous les autres recevront leur courriel vers la mi-novembre.

## Nous joindre

Il est possible de nous écrire à [info@aggimq.ca](mailto:info@aggimq.ca) en tout temps. Vous pouvez vous abonner à notre page facebook: [www.facebook.com/aggimq](https://www.facebook.com/aggimq) et naturellement, vous pouvez visiter notre site Internet [www.aggimq.ca](http://www.aggimq.ca).



# JOURNAL

## Contestation judiciaire de la hausse des taux de pilotage sur les Grands Lacs

## Broad coalition files suit against U.S. Coast Guard over drastic Great Lakes pilotage rate increase

Une large coalition de ports étasuniens des Grands Lacs, d'armateurs étrangers et d'associations commerciales maritimes du Canada et des États-Unis exerce un recours judiciaire sans précédent contre l'U.S. Coast Guard. La coalition réclame une réduction

de la hausse «arbitraire et capricieuse» des droits de pilotage avalisée par l'USCG au motif que l'augmentation aurait été décidée en se fondant sur une «méthodologie biaisée».

L'USCG a haussé les taux de pilotage de 58 % depuis deux ans sur les Grands Lacs, ce qui

An unprecedented legal challenge has been mounted against the U.S. Coast Guard by a broad coalition of U.S. Great Lakes ports, foreign-flag vessel operators and maritime trade associations in Canada and the United States.

They are seeking a rollback of "arbitrary and capricious" pilotage fee increases endorsed by the USCG. They affirm that the rulemaking was based on "flawed methodology."

The USGC has spiked pilotage rates on the Great



*A foreign-flag Spliethoff multi-purpose vessel discharges cargo at Cleveland.*

Un navire polyvalent de l'armement étranger Spliethoff décharge sa cargaison à Cleveland.

Port of Cleveland

a décidé la coalition à intenter le 31 mai à Washington une action en justice devant l'U.S. District Court du district de Columbia.

Depuis l'automne dernier, des parties prenantes se disent très préoccupées des décisions de l'USCG concernant les droits de pilotage, qui, selon elles, risquent de diminuer la compétitivité du réseau Voie maritime du Saint-Laurent-Grands Lacs qui est déjà en difficulté (voir MM79).

Une bonne partie du commerce maritime arrive dans les ports des Grands Lacs par la Voie maritime du Saint-Laurent dont les volumes de fret ont plongé de 10 % l'an dernier – à 36 millions de tonnes métriques – surtout à cause d'une baisse mondiale du transport de marchandises.

Les demandeurs veulent que le Tribunal ordonne à la Garde côtière de revoir sa décision (initialement annoncée en septembre dernier), déclare les nouveaux taux «illégaux» et réduisent les droits de pilotage de 2016 «d'au moins 20,6 % pour toute la durée de la saison de navigation en cours».

Une augmentation de 24 % est entrée en vigueur au début d'avril, peu après l'ouverture de la nouvelle saison de transport commercial sur la Voie maritime. Une autre augmentation de 34 % sera appliquée en 2017.

Au Canada par comparaison, l'Administration de pilotage des Grands Lacs n'a augmenté cette année ses tarifs que de 2,5 % pour 2016.

Les transporteurs Fednav International ltée, Canfornav Inc., Polish Steamship Company, Spliethoff Transport, Brochart Shipping et Wagenborg Shipping se sont joints à l'American Great Lakes Ports Association, à la Fédération maritime du Canada et à l'U.S. Great Lakes Shipping Association dans l'action en justice.

La coalition accuse l'USCG d'avoir enfreint l'Administrative Procedures Act «en prenant

des décisions arbitraires et non motivées» pour établir les nouveaux taux de pilotage.

«Le pilotage est l'un des éléments de coût les plus importants pour les armateurs qui font du commerce international sur les Grands Lacs. En moyenne, le coût quotidien d'un pilote excède maintenant le coût d'affrètement du cargo et de son équipage», a déclaré le directeur exécutif de l'American Great Lakes Ports Association, Steve Fisher.

Will Friedman, président de la Cleveland-Cuyahoga County Port Authority, a expliqué: «Les coûts du pilotage sur les Grands Lacs ont bondi de 114 % depuis 10 ans. L'USCG veut encore les augmenter de 58 % d'ici 2017. Ces augmentations sont insoutenables et elles vont finir par saper la viabilité du commerce international dans les ports des Grands Lacs.»

En vertu de la législation fédérale, les navires océaniques exploités sur le réseau de la Voie maritime et des Grands Lacs sont tenus d'embaucher des pilotes locaux pour aider à la navigation. L'USCG réglemente tous les aspects du pilotage sur les Grands Lacs aux États-Unis, y compris la fixation annuelle des taux.

En fixant les taux pour 2016, l'USCG a décidé d'augmenter le nombre de pilotes de 34 à 54, de hausser la rémunération de ceux-ci à 326 000 \$ US par année et d'accorder aux pilotes 10 jours de congé par mois pendant les 9 mois que dure la saison de transport maritime.

L'USCG prétend qu'une hausse importante des revenus est nécessaire pour pallier les difficultés de recrutement et de rétention des pilotes sur les Grands Lacs, de même que pour éviter que les navires subissent des retards en période de pointe. Les demandeurs contestent ces affirmations et dénoncent le fait que l'USCG n'ait tenu compte d'aucune de leurs suggestions pour améliorer le recrutement.

Lakes by 58% over two years – prompting the coalition to file a suit on May 31 in Washington at the U.S. District Court for the District of Columbia.

Since last fall, stakeholders have been voicing strong concern over a USCG pilotage fee approach that could weaken the competitiveness of the already struggling Great Lakes/St. Lawrence Seaway system. (See MM79).

Much maritime trade flows to Great Lakes ports via the St. Lawrence Seaway which last year saw its cargo volume plunge by 10% to 36 million metric tons due mainly to a global decline in commodity shipments.

The plaintiffs urged the Court to remand the rulemaking (first proposed last September) back to the Coast Guard for revision, to declare the new rates “unlawful” and to reduce the 2016 Great Lakes pilotage rates “by at least 20.6 percent for the duration of the current navigation season.”

A 24% increase took effect in early April, shortly after the opening of a new commercial shipping season on the waterway following the annual winter closing. The remaining 34% would be implemented in 2017.

By comparison Canada's Great Lakes Pilotage Authority earlier this year increased its tariffs by just 2.5% for 2016.

In filing the complaint, the American Great Lakes Ports Association, the Shipping Federation of Canada, and the U.S. Great Lakes Shipping Association were joined by carriers Fednav International Ltd, Canfornav Inc., Polish Steamship Company, Spliethoff Transport, Brochart Shipping, and Wagenborg Shipping.

The coalition charged that the USCG violated the Administrative Procedures Act “by making arbitrary

and unsubstantiated decisions” during the conception of the new pilotage rates.

«Pilotage is currently one of the single largest costs to vessel operators engaged in international trade on the Great Lakes. On average, the daily cost of a pilot now exceeds the cost of chartering the entire cargo ship and its crew,» said Steve Fisher, Executive Director of the American Great Lakes Ports Association.

Will Friedman, President of the Cleveland-Cuyahoga County Port Authority explained, «Great Lakes pilotage costs have gone up 114 percent over the last ten years. The Coast Guard wants to increase them another 58 percent by 2017. These increases are unsustainable and will ultimately erode the viability of international trade through Great Lakes ports.»

Under federal law, all ocean-going vessels operating on the Great Lakes Seaway System must hire local pilots to assist with navigation. The U.S. Coast Guard regulates all aspects of U.S. Great Lakes pilotage, including setting rates annually.

In its 2016 rate-setting, the USCG decided to expand the number of pilots from 34 to 54, increase pilot compensation to US\$326,000/year, and ensure that pilots have 10 days off each month during the nine-month shipping season.

The USCG has claimed that significant additional revenues are required to offset problems in recruiting and retaining pilots in the Great Lakes as well as to avert ship delays in peak periods. The plaintiffs disagree and regret that the USCG has failed to address any of their suggestions to improve recruitment efforts.





MSC

*World container trade forecast to exceed 180m TEUs.*

Selon les prévisions, le commerce conteneurisé mondial va dépasser les 180 millions d'EVP.

## Le transport maritime de conteneurs a 60 ans

## Containerized shipping turns 60

**L**e transport maritime de conteneurs qui a révolutionné les transports mondiaux a aujourd'hui 60 ans. La firme britannique Clarksons Research le qualifiait récemment de «colle qui tient l'économie mondialisée moderne».

L'homme qui est considéré comme le véritable pionnier du transport maritime conteneurisé, Malcolm McLean, un magnat du camionnage, a utilisé un pétrolier modifié, l'*Ideal-X*, pour transporter par mer, du New Jersey jusqu'à Houston, la première cargaison de conteneurs, il y a 60 ans, le 26 avril 1956.

Quatre ans plus tard, Sea-Land inaugurait le premier service transatlantique et en 1969 au Royaume-Uni, Overseas

Container Lines lançait son premier service. Il s'agit certes là de dates importantes, car les répercussions positives ont été considérables depuis.

La conteneurisation a permis la standardisation de l'équipement de manutention portuaire, accéléré la manutention du fret et accordé plus de flexibilité pour l'emplacement de l'arrimage et du dépotage. Tout cela a contribué à changer la façon dont les biens manufacturés sont transportés dans le monde. La conteneurisation a aussi amélioré la sécurité des cargaisons et facilité l'intégration intermodale de manière à permettre la mise en place d'un réseau de transport interconnecté.

**C**ontainer shipping, which has revolutionized global transport, is 60 years old. From its origins, it has become "the glue that holds together today's globalized economy," recently commented UK-based Clarksons Research.

The man acknowledged to have been container shipping's true pioneer, Malcolm McLean, a trucking magnate, used a converted tanker, the *Ideal-X*, to move the first containerized cargo by sea from New Jersey to Houston, 60 years ago, on April 26, 1956.

Four years later, Sea-Land introduced the first Transatlantic service, and in 1969, in the UK, Overseas

Container Lines launched its first service. Landmarks indeed, and the benefits have been widely felt ever since.

Containerization has enabled the standardization of port handling equipment, increased speed of cargo handling, and flexibility of location of stowage and unpacking which all changed the way that manufactured goods are shipped around the world. It also improved cargo security, and facilitated intermodal integration to provide an inter-connected transportation system.

Across the last 40 years, the compound annual growth rate of global con-

Dans les 40 dernières années, le taux de croissance annuel composé du volume des échanges conteneurisés mondiaux a été de 9 % et cette année, le commerce conteneurisé mondial atteindra, selon les prévisions, 180 millions d'EVP, indique Clarksons.

Les 20 premières années de transport maritime de conteneurs ont été suivies de l'ajout, dans les 20 années suivantes (1977 à 1996), d'un

volume annuel évalué à 41 M d'EVP, et dans les 20 dernières années, de 136 M d'EVP.

Le réseau a aussi permis de réduire le coût unitaire du transport. Avec environ 400 postes de télé à écran plat dans un seul conteneur, chaque 100 \$/EVP de coût du fret équivaut à un coût de transport de 25 cents l'unité. Compte tenu du type de navire utilisé, les coûts par EVP d'exploitation des navires ont également beaucoup baissé.

tainer trade volumes stands at 9% - and this year the world box trade is projected to exceed 180 million TEUs, Clarksons reported.

Following the the first 20 years of container shipping history, the next 20, 1977-1996, saw the addition of an estimated 41m TEUs of box trade per annum, and the most recent 20 years have seen the addition of a

further massive 136m TEU of annual loaded container trade.

The network has also provided cheap 'per unit' shipping. With around 400 flat screen TV sets in one box, every \$100/TEU of freight cost equates to just \$25 cents per unit. Given the type of vessels introduced, per TEU costs of operating ships have dropped as well.

## Ottawa veut consulter sur un programme de transport à long terme

Le ministre fédéral des Transports Marc Garneau a enclenché le printemps dernier un processus faisant appel à la participation de la population canadienne, des intervenants, des provinces et des territoires. Ce processus devrait déboucher sur l'élaboration d'un programme à long terme pour les transports au Canada après avoir, au printemps et à l'été 2016, entendu les divers points de vue et analysé les idées soumises.

Ce processus permettra de définir ce que le système de transport devrait être pour les 20 ou 30 prochaines années. Plus précisément, il permettra de déterminer les champs d'action prioritaires, à court et à moyen terme, «pour la création d'un système qui favorise la croissance économique, un environnement plus sain et la compétitivité du Canada sur les marchés mondiaux».

Dans le cadre de ce processus, le ministre organisera une série de tables rondes auxquelles seront invités les acteurs clés de l'industrie,

les utilisateurs du réseau de transport, des universitaires et des penseurs, ainsi que des groupes autochtones de tout le Canada. Ces rencontres porteront sur les cinq thèmes suivants: le renforcement de la sécurité des transports; des corridors commerciaux vers les marchés mondiaux; des transports écologiques et innovateurs; le voyageur; les voies navigables, les côtes et le Nord.

En plus des tables rondes, le ministre et les représentants de Transport Canada (TC) participeront à des rencontres avec les intervenants pour entendre leurs points de vue sur les principaux enjeux et les grandes priorités de transport, notamment au regard du rapport d'examen de la Loi sur les transports au Canada. Le ministre souhaite aussi entendre l'ensemble des Canadiens. À cette fin, les intervenants et tous les citoyens sont invités à communiquer leurs observations et leurs idées à TC.

## Ottawa launches consultations on long-term transportation agenda

Federal Minister of Transport Marc Garneau this past spring launched an engagement process with Canadians, stakeholders, and provinces and territories, to take place right through summer 2016, in order to hear views and discuss ideas for the development of a long-term agenda for transportation in Canada.

The process will define what the transportation system should aspire to be in the next 20 to 30 years. Further, it will identify the priority areas for action over the short- to medium-term "that will position the system to support economic growth, a healthier environment and Canada's competitiveness in global markets," said a press release.

As part of this process, the Minister will host a series of roundtables with industry key players,

system users, academia and thinkers, and Indigenous groups across Canada, which will address the following five themes: Safer Transportation; Trade Corridors to Global Markets; Green and Innovative Transportation; The Traveller; and Waterways, Coasts and the North.

These roundtables will be complemented by consultations and meetings that the Minister and Transport Canada officials are holding with stakeholders to hear their perspectives on key transportation issues and priorities, including as related to the *Canada Transportation Act* (CTA) Review Report.

The Minister also wants to hear broadly from Canadians, stakeholders and all citizens can send their comments and ideas to Transport Canada.



## Fednav marks 50<sup>th</sup> anniversary of strategic Belgian office

## Fednav célèbre le 50<sup>e</sup> anniversaire de son bureau de Belgique

*Fednav's **Federal Bering** calling at Antwerp  
on FALLine service between northern Europe,  
St. Lawrence River and Great Lakes.*

Le **Federal Bering** de Fednav faisant escale à Anvers  
pour le service FALLine entre l'Europe du Nord, le  
fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs.



Fednav

Fednav (Belgique) N.V. célébrait récemment son 50<sup>e</sup> anniversaire par une réception organisée au Château Den Brandt à Anvers. Fednav Anvers, comme on l'appelle aujourd'hui, représente le plus grand bureau outremer de la compagnie et continue de diriger le service FALLine de l'entreprise pour l'acier et les marchandises générales.

Par la même occasion, Fednav a aussi annoncé un changement de son nom officiel de Federal Atlantic Lakes Line en Fednav Atlantic Lakes Line «pour des raisons de marketing et d'image de marque».

Selon un communiqué de presse de FALLine, la compagnie a organisé en 2015 70 voyages pour le transport d'acier, de marchandises générales et de divers entre le

continent européen, les Grands Lacs et le Saint-Laurent — plus que tout autre service et deux fois plus qu'il y a cinq ans.

Mark Pathy, président et chef de la direction de Fednav international ltée, a déclaré: «Nous sommes fiers du succès que connaît le bureau de Fednav en Belgique depuis 50 ans, au cours desquels il a joué un rôle important pour le développement de nos routes commerciales transatlantiques.

«Malgré les temps difficiles que traverse notre industrie, la compagnie est bien placée pour l'avenir, grâce à sa flotte moderne, à son bilan solide et, bien sûr, au dévouement de ses employés à Anvers, au Canada et ailleurs dans le monde.

«Malgré la mondialisation de ses activités, Fednav reste concentrée sur ses créneaux

Fednav (Belgium) N.V. recently celebrated its 50th anniversary at a reception held at the Den Brandt Castle in Antwerp. Fednav Antwerp, as it is known today, is the group's largest overseas office and continues to run the company's FALLine service for steel and general cargoes.

On the same occasion, Fednav also announced that “for marketing and branding purposes” it has changed FALLine's official name to Fednav Atlantic Lakes Line from Federal Atlantic Lakes Line.

In 2015, FALLine operated 70 voyages with steel, breakbulk, and general cargoes between the European continent and the Great Lakes and St.

Lawrence River – more than any other service and double the number of voyages of just 5 years ago, said a company press release.

Mark Pathy, President and CEO of Fednav International Ltd., noted, “We're proud of the success of our Fednav office in Belgium over the past 50 years, during which it has been critical to the development of our trans-Atlantic trade routes.

“The company, despite the challenging times for our industry, is well-positioned for the future, thanks to its modern fleet, strong balance sheet, and of course, the dedication of its employees here in Antwerp, back in Canada, and around the world.

commerciaux prioritaires, comme en témoigne son récent programme de renouvellement de la flotte, qui comprend 19 nouveaux navires 'handysize' à cale cubique, tous adaptés à la navigation dans la Voie maritime et sur les Grands Lacs et à coque renforcée pour commercer toute l'année sur le Saint-Laurent.»

Peu après l'inauguration de la Voie maritime du Saint-Laurent, en 1959, et l'augmentation des exportations céréalières qui a suivi, Fednav s'est rendu compte que les produits sidérurgiques entrants représentaient du fret de repositionnement idéal en provenance de Belgique, ce qui a amené le lancement du service régulier FALLine. L'acier vient aussi d'Allemagne,

du Royaume-Uni et d'ailleurs, mais Anvers reste l'épicentre.

Le bureau belge possède des services qui s'occupent des aspects commerciaux, des opérations et des documents, et il a ses propres responsables du chargement. Un réseau d'agents des réservations indépendants disséminés dans toute l'Europe, dont certains collaborent avec la compagnie depuis 50 ans, couvre le continent et rend compte à Fednav Anvers. Dans le cadre des responsabilités supplémentaires de ce bureau, le service commercial a également développé des activités d'affrètement, alors que le service des opérations s'occupe de la gestion de tous les navires sillonnant les mers Baltique et Méditerranée.

"While Fednav is a more global operation than it was 50 years ago, we remain committed to our critical niche trades as evidenced by our recent fleet renewal program which includes 19 box-hold handysize newbuildings, all of which are Lakes-suitable and ice-class for year-round trading in the St. Lawrence," Mr. Pathy said.

Soon after the inauguration of the St. Lawrence Seaway in 1959, and the ensuing boost in grain exports, Fednav discovered that steel products inbound offered a perfect repositioning cargo from Belgium and the regular FALLine service started. Steel was also carried from

Germany, the UK, and other countries, but the epicentre always remained Antwerp.

The Belgian office has commercial, operations, and documentation departments as well as its own cargo superintendents. A network of independent booking agents located throughout Europe, some of which date back 50 years, cover the continent and report to Fednav Antwerp. As part of this office's additional responsibilities, the commercial department has also developed chartering activities while the operations department is responsible for the management of all vessels trading in the Baltic and Mediterranean Seas.

## Rapport élogieux pour la sécurité maritime au Canada

Un rapport publié récemment par le Conseil des académies canadiennes (CAC) examine le risque d'accident dans le transport maritime commercial au Canada ainsi que les conséquences sociales, économiques et environnementales de ces accidents.

«De façon générale, on constate que les eaux du Canada sont plus sûres depuis dix ans et que les accidents dans le transport maritime commercial y sont moins nombreux», a déclaré le capitaine James R. Parsons, président du comité directeur de l'atelier des directeurs des études à l'Institut maritime de l'Université Memorial. «Le transport maritime commercial a bénéficié des progrès technologiques du contrôle de la circulation maritime, de l'amélioration de la conception des navires et du resserrement du régime réglementaire. Il y a encore des accidents, mais

ils n'ont généralement pas de conséquences majeures.»

«Nous nous réjouissons que le Clear Seas – Centre de transport maritime responsable ait demandé au CAC de fournir un avis documenté sur ce sujet important», a déclaré le Dr Eric M. Meslin, président-directeur général du CAC.

Celui-ci a souligné que le secteur maritime est surveillé de plus en plus près par la population depuis quelques années. «Les risques liés à l'intensification de la circulation maritime dans l'Arctique, la généralisation du transport maritime des hydrocarbures extraits des sables bitumineux et l'augmentation de la taille des navires, surtout les porte-conteneurs, ont tous contribué à ce phénomène.»

Le rapport constate que la probabilité d'accident et la gravité des conséquences des accidents varient énormément selon les régions du Canada. Par exemple, les données

## Report lauds overall success of Canada's marine safety environment

A recent report released by the Council of Canadian Academies (CCA) focuses on the likelihood of commercial marine shipping accidents in Canada as well as the potential social, economic, and environmental impacts of such accidents.

"Overall, the evidence shows that Canada's waters have been getting safer over the past decade, with fewer commercial marine shipping accidents," said Captain Dr. James R. Parsons, Chair of the Workshop Steering Committee and Academic Director at the Marine Institute of Memorial University. "Commercial marine shipping has benefited from improved traffic control technology, better ship designs, and a strengthened regulatory regime. Accidents do still occur, yet typically do not

result in large impacts."

"We are very pleased that the Clear Seas Centre for Responsible Marine Shipping approached the CCA to provide expert advice on such an important topic," said Dr. Eric M. Meslin, President and CEO of the CCA.

He noted that the shipping industry has been facing mounting public scrutiny in recent years. "The risks associated with opening the Arctic to greater ship traffic, increasing marine shipments of oil from Canada's oilsands, and the growth in vessel size, especially of containerships, have all contributed to this discussion."

The workshop report found that both the likelihood of an accident and the severity of its impact differ greatly across Canada's regions. For





Louis Rhéaume

*Fewer marine shipping accidents in Canadian waters over past decade.*

On rapporte moins d'accidents de transport maritime dans les eaux canadiennes depuis 10 ans.

montrent que c'est dans la région du fleuve Saint-Laurent que les accidents de navires commerciaux sont les plus fréquents, mais qu'ils y sont moins susceptibles de causer des pertes de vie ou des blessures graves.

Dans la région du Pacifique, où l'activité maritime est pourtant la plus intensive, le profil de risque est relativement faible. Selon le rapport *Accidents dans le transport maritime commercial – Cerner les risques au Canada*, il faudra approfondir la recherche pour mieux comprendre les facteurs qui expliquent ces écarts régionaux.

Robert Lewis-Manning, président de la Chamber of Shipping of British Columbia, a déclaré ce qui suit au sujet du rapport: «Même si les conclusions sont positives, notre industrie doit continuer de chercher à améliorer sa gestion du risque ainsi qu'à atténuer les conséquences des accidents sur l'écosystème marin.»

Le rapport souligne qu'il existe des failles dans les données disponibles sur les causes des accidents, les étapes où ceux-ci surviennent et la fréquence de transport par type de marchandises et par région. On y fait aussi ressortir que de meilleures données seraient nécessaires pour bien comprendre l'ampleur des événements de pollution dans

les eaux canadiennes. En ce qui concerne les déversements d'hydrocarbures, le rapport confirme que même si la probabilité de déversements accidentels d'hydrocarbures est faible au Canada, ce type d'accident pourrait avoir des conséquences très importantes.

«Il n'y a pas eu de déversement majeur d'hydrocarbures au Canada depuis 10 ans, a noté le capitaine Parsons, mais les situations recensées ailleurs dans le monde montrent que lorsque surviennent des déversements importants, ils peuvent avoir de graves conséquences pour l'environnement et, par ricochet, des impacts sociaux, économiques et sanitaires qui peuvent être considérables.»

Dans l'ensemble, le Canada a un bon régime d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, mais on a récemment ciblé certains éléments qui pourraient être améliorés, par exemple la promptitude de réaction dans les régions éloignées. Le rapport souligne aussi la nécessité d'un programme de préparation et d'intervention pancanadien concernant les substances nocives et dangereuses de même que le besoin de recherche supplémentaire concernant la façon dont les substances classifiées comme nocives et dangereuses se comportent en milieu marin.

example, data show that the St. Lawrence River region experiences the highest level of commercial marine accidents in Canada, but these accidents have been the least likely to lead to casualties or serious injuries.

The Pacific Region has the highest level of shipping activity, but has a relatively low risk profile. More research is needed to gain a fuller understanding of the factors that contribute to these regional variations, said the report entitled *Commercial Marine Shipping Accidents: Understanding the Risks in Canada*.

Commenting on the report, Robert Lewis-Manning, President of the Chamber of Shipping of British Columbia, stated: "While the report's conclusions are positive, our industry must continue to strive for improvements in managing risk and reducing its impact on the marine ecosystem,"

The report observes that gaps exist in the available data on the causes of accidents, the stages at which accidents occur, and the frequency of shipments by cargo type and region. It also points out that

better data is needed to more fully understand the breadth of pollution events across Canadian waters. With regard to oil spills, the workshop report confirms that while the likelihood of an accident resulting in an oil spill in Canada is low, the potential impact of such an accident would be significant.

"Canada has not experienced a large oil spill in the past decade," noted Captain Parsons. "But, evidence from around the world suggests that when large spills do occur, the impact on the environment, and the subsequent social, economic, and health impacts, can be substantial."

Overall Canada has a well-developed oil spill response regime, though recent evidence has identified areas for improvement; providing a timely response, particularly in remote areas, is one example. The workshop report also points to the need for a hazardous and noxious substances (HNS) preparedness and response regime across Canada, as well as further research into how substances classified as HNS behave in a marine environment.

## Initiative mondiale pour un transport vert

Le Forum international des transports (FIT) de l'OCDE a récemment pris une initiative mondiale majeure pour promouvoir le transport sans carbone. Le transport produit actuellement 23 % des émissions mondiales de CO<sub>2</sub> provenant de combustibles fossiles et cette proportion est appelée à augmenter, a indiqué le FIT qui joue le rôle de groupe de réflexion sur la politique de transport pour les 57 pays membres de l'OCDE.

«L'Accord de Paris COP 21 a ouvert la voie politiquement à des efforts mondiaux de réduction du CO<sub>2</sub>. Il s'agit désormais de passer de la parole aux actes. La balle est dans le camp du secteur des transports qui doit montrer comment on peut parvenir à la mobilité sans carbone. C'est pourquoi nous lançons le projet Décarbonisation des transports, a déclaré le secrétaire général José Viegas le 19 mai à l'inauguration du projet pendant le Sommet annuel des ministres des Transports à Leipzig, en Allemagne.

«C'est un projet très ambitieux, a admis M. Viegas. Mais de l'ambition, c'est ce dont le monde a besoin pour stopper les changements climatiques. L'ambition, c'est aussi ce qui a caractérisé le secteur des transports pendant toute sa longue histoire d'innovation. Notre défi, c'est de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des transports sans sacrifier l'accès et les opportunités qu'offre le transport, en gardant nos sociétés unies et en faisant tourner nos économies.»

Le projet Décarbonisation des transports est soutenu par un large éventail d'intervenants, y compris des entreprises privées, des banques multilatérales de développement, des organisations intergouvernementales, des associations sectorielles, des ONG et des établissements de recherche. Il est présenté dans le comité des partenariats avec les entreprises, la plateforme de l'organisation pour les discussions avec le secteur privé.

«Le caractère inclusif est une caractéristique centrale du projet et un élément clé de sa réussite, a indiqué M. Viegas. Je suis fier de constater qu'en 4 mois à peine, plus de 40 partenaires et organisations de soutien se sont engagés à soutenir le projet de décarbonisation des transports par l'apport de connaissances, de données, de réseaux et d'argent. J'invite les autres organisations, compagnies et établissements à les imiter.»

Christiana Figueres, secrétaire exécutive de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), a applaudi à l'initiative de décarbonisation des transports, tout comme le commissaire européen, Maros Sefcovic.

Les résultats préliminaires du projet seront présentés au prochain sommet du FIT en mai 2017. Les travaux seront achevés pour 2018-2019, à temps pour la première ronde de révision des cibles de décarbonisation du COP21 en 2020.

## Global initiative for carbon-free transport

The International Transport Forum (ITF) at the OECD recently launched a major global initiative towards carbon-free transport. Transport activity currently contributes 23% of global CO<sub>2</sub> emissions from fossil fuels, with the share expected to rise, said the ITF, which functions as a think-tank on transport policy for the 57 OECD member countries.

"The COP 21 Paris Agreement created a political pathway for global CO<sub>2</sub> mitigation efforts. The key is to close the gaps between commitments and delivery. It is now up to the transport sector to demonstrate how carbon-free mobility can be achieved. That is why we are launching the Decarbonizing Transport project", said Secretary-General José Viegas on May 19 at the project inauguration event during the Annual Summit of transport ministers in Leipzig, Germany.

"This is a very ambitious project," said Mr. Viegas. "But ambition is what the world needs to stop climate change. Ambition is also something that has characterized the transport sector throughout its long history of innovation. Our challenge is to reduce transport CO<sub>2</sub> without sacrificing the access and opportunities offered by transport, keeping our societies together and making our economies turn."

The Decarbonizing Transport project is supported by a wide range of stakeholders, including private sector companies, multilateral development banks, intergovernmental organisations, sector associations, NGOs and research institutions. It is anchored in the ITF's Corporate Partnership Board, the organization's platform for discussions with the private sector.

"The inclusive nature of this project is a central feature and key factor for success of this project," said Mr. Viegas. "It makes me proud that in only four months, more than 40 partners and supporting organizations are committing to bringing knowledge, data, networks and financial contributions to the Decarbonizing Transport project. I welcome other organizations, companies and institutions to join."

Christiana Figueres, Executive Secretary of the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) applauded the Decarbonizing Transport initiative as did European Commissioner Maros Sefcovic.

The preliminary results of the project will be presented at the next ITF Summit in May 2017. The work will be completed by 2018/19, in time for the first round of reviews of the COP21 decarbonization targets in 2020.





*Artist rendering of new cruise facilities and observation tower under construction.*

Rendu d'artiste du nouveau terminal de croisière et de la tour d'observation en construction.

## Trente-cinq millions pour les installations de croisière à Montréal

La jetée Alexandra et la gare maritime Iberville seront complètement rénovées et modernisées à temps pour la prochaine saison des croisières et le 375<sup>e</sup> anniversaire de la ville. Une nouvelle tour d'observation dominant le Saint-Laurent devrait être construite d'ici 2019.

L'an dernier, Montréal a reçu 91 000 passagers et membres d'équipage à son terminal de croisières. Le coût total du projet d'infrastructure est évalué à 78 millions de dollars. La ville de Montréal fournit 15 millions et le gouvernement du Québec, 20 millions, dans le cadre de sa stratégie maritime.

Les paquebots de croisière feront escale ailleurs pendant la saison 2016.

«Montréal est l'une des principales portes d'entrée des visiteurs étrangers au Québec. L'annonce d'aujourd'hui nous permettra de mieux accueillir les touristes et ainsi consolider le Québec comme destination originale et incontournable, tant pour les clientèles internationale et canadienne que pour les Québécois», a déclaré le 25 avril la ministre québécoise du Tourisme Julie Boulet.

«Ces infrastructures bonifiées vont répondre aux besoins des clients et offrir aux Montréalais un accès renouvelé à notre majestueux fleuve

## \$35 million funding support for upgrading Montreal cruise facilities

Montreal's Alexandra Pier and Iberville Passenger Terminal will be completely renovated and upgraded in time for next year's cruise season and the city's 375th anniversary. Construction of a new observation tower overlooking the St. Lawrence River is slated to be completed by 2019.

Last year, Montreal welcomed 91,000 passengers and crewmembers at its cruise terminal. Total cost of the infrastructure project is estimated at \$78 million. The City of Montreal is allocating \$15 million and the Québec

government is contributing \$20 million within the context of its maritime strategy blueprint.

During the 2016 season, incoming cruise ships will call at other terminal locations.

«Montreal is one of the main gateways for foreign visitors to Quebec», said Québec Tourism Minister Julie Boulet on April 25. «Today's announcement will enable us to better welcome tourists and in turn consolidate Québec as an original, must-see destination for international and Canadian clientèles as well as Quebecers.»

Saint-Laurent, à l'occasion de 2017, une année riche en symboles et en festivités pour Montréal», a conclu la PDG de l'APM, M<sup>me</sup> Sylvie Vachon.

Le projet consiste à réhabiliter les infrastructures existantes d'accueil des croisières internationales situées dans le secteur du Vieux-Port, zone touristique où transitent annuellement près de sept millions de touristes et des dizaines de millions de visiteurs et de résidents.

«La Stratégie maritime 2015-2030 est l'un des piliers majeurs du Plan économique du Québec et la mise en valeur de la vocation touristique du Saint-Laurent constitue un volet important de cette stratégie. En tant que

ministre délégué aux Affaires maritimes, je me réjouis que ce projet majeur pour le développement touristique du Québec se concrétise», a déclaré le ministre Jean D'Amour.

La jetée Alexandra est une infrastructure plus que centenaire. La gare maritime Iberville, réaménagée à l'occasion de l'Expo 1967, accueille depuis des décennies les navires de croisière visitant Montréal. Malgré des investissements de maintien importants depuis dix ans, ces infrastructures plus que centenaires, situées au cœur du Vieux-Montréal, montrent des signes de «désuétude opérationnelle».

“These improved infrastructures will meet clients' needs and give Montrealers renewed access to our majestic St. Lawrence River for 2017, a year brimming with symbols and festivities for Montreal,” said Port of Montreal President and CEO Sylvie Vachon.

The project consists of restoring the existing infrastructures for receiving international cruises, located in the Old Port sector which is annually frequented by close to seven million tourists and tens of millions of visitors and residents.

“The 2015-2030 Maritime Strategy is one of the major pillars of Quebec's economic plan, and drawing attention to the tourist

vocation of the St. Lawrence is a major component of this strategy. As Minister for Maritime Affairs, I am delighted that this major project for tourism development of Quebec is materializing,” said Minister Jean D'Amour.

Alexandra Pier is a more than 100 years old. Iberville Passenger Terminal, remodelled for Expo 1967, has been welcoming cruise ships visiting Montreal for decades. But despite major investments over the past ten years to maintain these facilities in the heart of Old Montreal, they are showing signs of what has been described as “operational obsolescence.”

## Stephen Brooks quitte la CCM pour un congé sabbatique de mi-carrière



## Stephen Brooks leaving CMC for mid-career sabbatical

La Chambre de commerce maritime (CCM) d'Ottawa a annoncé récemment que son président, Stephen Brooks, avait informé le conseil d'administration qu'il comptait prendre un congé sabbatique de mi-carrière à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2016 afin de passer plus de temps avec sa famille, de voyager et d'explorer d'autres centres d'intérêt personnel.

«Nous sommes extrêmement reconnaissants des dix années et plus que Stephen a consacrées à la CCM. Pendant cette période où il pilotait le transport maritime binational, il a présidé à une période extraordinaire d'innovation, d'expansion, de rayonnement et de défense des intérêts de l'industrie auprès des gouvernements et de la population», a déclaré Wayne

Smith, président du conseil intérimaire et premier VP à Algoma Central Corporation.

«Ce fut un honneur et un privilège de représenter tant de compagnies et de gens formidables, ainsi qu'une industrie si importante pour la prospérité économique, sociale et environnementale des États-Unis et du Canada», a commenté M. Brooks.

En ce qui concerne les pourparlers actuels en vue de la fusion de la CCM et de l'Association des armateurs canadiens, M. Brooks a ajouté: «Les fusions sont d'excellentes occasions de renforcer et d'unifier la voix de l'industrie [...] L'initiative et la bonne volonté que l'on constate de part et d'autre sont de très bon augure pour la défense future de l'industrie.»

The Ottawa-based Chamber of Marine Commerce recently announced that its President, Stephen Brooks, has informed the board of directors of his plans to take a mid-career sabbatical, effective October 1, 2016 to spend more time with his family, to travel and to pursue other personal interests.

«We are extremely grateful for over ten years of service that Stephen has given the Chamber of Marine Commerce leading the binational shipping industry with incredible innovation, growth, outreach and advocacy to governments and the general public,” said Wayne Smith, Acting Chair of the Board and Senior Vice President at Algoma Central Corporation.

«It's been a privilege and an honor to represent so many great companies, people and an industry that mean so much for the economic, social and environmental prosperity of the U.S. and Canada,” remarked Mr. Brooks.

Regarding current discussions aimed at merging the Chamber of Marine Commerce and the Canadian Shipowners Association, Mr. Brooks added, «Merger efforts offer much opportunity to strengthen and unify the industry's voice, ... The initiative and goodwill on all sides bode extremely well for the future of industry advocacy.»



## **CALENDAR OF EVENTS**

### **CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS**

**6 au 9 SEPTEMBRE**

**27<sup>th</sup> SMM**

**International Maritime Trade Fair**

Hamburg, Germany

[www.smm-hamburg.com](http://www.smm-hamburg.com)

**6 au 9 SEPTEMBRE**

**58<sup>e</sup> Conférence annuelle et AGA de l'AAPC**

Thunder Bay, ON, Canada

[www.portofthunderbay.com](http://www.portofthunderbay.com)

**14 et 15 SEPTEMBRE**

**Halifax Port Days**

Cunard Centre

Halifax, NS, Canada

[grichardson@portofhalifax.ca](mailto:grichardson@portofhalifax.ca)

902-4359350

**18 au 20 SEPTEMBRE**

**Intermodal Expo 2016**

George R Brown Convention Center

Houston, TX, USA

[www.intermodalexpo.com](http://www.intermodalexpo.com)

**26 au 29 SEPTEMBRE**

**Breakbulk Americas**

Houston, TX, USA

[www.breakbulk.com](http://www.breakbulk.com)

**23 au 26 OCTOBRE**

**AAPA Annual Convention**

New Orleans, LA, USA

[info@aapa-ports.org](mailto:info@aapa-ports.org)

**25 OCTOBRE**

**Journée maritime québécoise**

Hôtel du Parlement

Québec, QC, Canada

[ariane.charette@st-laurent.org](mailto:ariane.charette@st-laurent.org)

**8 au 10 NOVEMBRE**

**Inland Distribution Conference**

Peabody Memphis Hotel

Memphis, TN USA

[www.events.joc.com](http://www.events.joc.com)

**16 et 17 NOVEMBRE**

**Conférence AutorouteH<sub>2</sub>O**

Hôtel Hilton Toronto Airport

Toronto, ON, Canada

[www.hwyh20-conferences.com](http://www.hwyh20-conferences.com)

**8 et 9 FÉVRIER**

**Cargo Logistics Canada**

Expo & Conférence

Vancouver Convention Centre West

Vancouver, BC, Canada

[www.cargologisticscanada.com](http://www.cargologisticscanada.com)

**SEPTEMBER 6-9**

**27<sup>th</sup> SMM**

**International Maritime Trade Fair**

Hamburg, Germany

[www.smm-hamburg.com](http://www.smm-hamburg.com)

**SEPTEMBER 6-9**

**58<sup>th</sup> ACPA Annual Conference and AGM**

Thunder Bay, ON, Canada

[www.portofthunderbay.com](http://www.portofthunderbay.com)

**SEPTEMBER 14-15**

**Halifax Port Days**

Cunard Centre

Halifax, NS, Canada

[grichardson@portofhalifax.ca](mailto:grichardson@portofhalifax.ca)

902-4359350

**SEPTEMBER 18-20**

**Intermodal Expo 2016**

George R Brown Convention Center

Houston, TX, USA

[www.intermodalexpo.com](http://www.intermodalexpo.com)

**SEPTEMBER 26-29**

**Breakbulk Americas**

Houston, TX, USA

[www.breakbulk.com](http://www.breakbulk.com)

**OCTOBER 23-26**

**AAPA Annual Convention**

New Orleans, LA USA

[info@aapa-ports.org](mailto:info@aapa-ports.org)

**OCTOBER 25**

**Quebec Marine Day**

Hotel du Parlement

Quebec City, QC, Canada

[ariane.charette@st-laurent.org](mailto:ariane.charette@st-laurent.org)

**NOVEMBER 8-10**

**Inland Distribution Conference**

Peabody Memphis Hotel

Memphis, TN, USA

[www.events.joc.com](http://www.events.joc.com)

**NOVEMBER 16-17**

**HighwayH<sub>2</sub>O Conference**

Hilton Toronto Airport Hotel

Toronto, ON, Canada

[www.hwyh20-conferences.com](http://www.hwyh20-conferences.com)

**FEBRUARY 8-9**

**Cargo Logistics Canada**

Expo & Conference

Vancouver Convention Centre West

Vancouver, BC, Canada

[www.cargologisticscanada.com](http://www.cargologisticscanada.com)

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

# ANNONCEURS



# ADVERTISERS

|                                                                    |                               |
|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| ALGOMA CENTRAL CORPORATION .....                                   | Couverture extérieure arrière |
| AMERICAN SEALS .....                                               | 53                            |
| CCM - CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME .....                           | 7                             |
| CSEM - CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME .....          | Couverture intérieure arrière |
| CSX TRANSPORTATION .....                                           | 58                            |
| CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT .....  | 90                            |
| CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT .....                 | Couverture intérieure arrière |
| DNV GL .....                                                       | 93                            |
| DILTS PISTON HYDRAULICS .....                                      | 24                            |
| EMPIRE STEVEDORING .....                                           | 49                            |
| ESSAR STEEL ALGOMA .....                                           | 74                            |
| FEDNAV .....                                                       | 33                            |
| GROUPE CSL .....                                                   | 1                             |
| GROUPE DESGAGNÉS .....                                             | Couverture intérieure avant   |
| IMQ - INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC .....                            | 25                            |
| LOWER LAKES TOWING & GRAND RIVER NAVIGATION .....                  | 35                            |
| MSC - MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (CANADA) .....                | 85                            |
| MCKEIL MARINE .....                                                | 39                            |
| NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE .....                                  | 24                            |
| NEAS .....                                                         | 56                            |
| OMI - ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE .....                   | 20                            |
| OCEAN .....                                                        | 89                            |
| PORT ALBERNI .....                                                 | 32                            |
| PORT D'ANVERS .....                                                | 18                            |
| PORT DE THUNDER BAY .....                                          | 31                            |
| PORT DE TORONTO .....                                              | 37                            |
| PORT DE TROIS-RIVIÈRES .....                                       | 51                            |
| PORT DE VALLEYFIELD .....                                          | 45                            |
| PORT OF HAMILTON .....                                             | 69                            |
| PORT OF JOHNSTOWN .....                                            | 42                            |
| PORT OF MONROE .....                                               | 79                            |
| PORT OF OSHAWA .....                                               | 41                            |
| PORT OF PRINCE RUPERT .....                                        | 17                            |
| SODES - SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT ..... | 87                            |
| SHIPOTOS.COM .....                                                 | 24                            |
| SODERHOLM MARITIME SERVICES .....                                  | 53                            |
| SVITZER CANADA .....                                               | 4                             |
| URGENCE MARINE .....                                               | 95                            |
| VALLEYTANK .....                                                   | 59                            |
| VALPORT .....                                                      | 60-61                         |

|                                                         |                    |
|---------------------------------------------------------|--------------------|
| ALGOMA CENTRAL CORPORATION .....                        | Back Cover         |
| AMERICAN SEALS .....                                    | 53                 |
| CMC - CHAMBER OF MARINE COMMERCE .....                  | 7                  |
| CSL GROUP .....                                         | 1                  |
| CSX TRANSPORTATION .....                                | 58                 |
| CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS .....          | Inside Back Cover  |
| DNV GL .....                                            | 93                 |
| DILTS PISTON HYDRAULICS .....                           | 24                 |
| EMPIRE STEVEDORING .....                                | 49                 |
| ESSAR STEEL ALGOMA .....                                | 74                 |
| FEDNAV .....                                            | 33                 |
| GROUPE DESGAGNÉS .....                                  | Inside Front Cover |
| IMO - INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION .....         | 20                 |
| IMQ - INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC .....                 | 25                 |
| LOWER LAKES TOWING & GRAND RIVER NAVIGATION .....       | 35                 |
| MSC - MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (CANADA) .....     | 85                 |
| MSRC - MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE .....    | Inside Back Cover  |
| MCKEIL MARINE .....                                     | 39                 |
| NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE .....                        | 24                 |
| NEAS .....                                              | 56                 |
| OCEAN .....                                             | 89                 |
| PORT ALBERNI PORT AUTHORITY .....                       | 32                 |
| PORT OF ANTWERP .....                                   | 18                 |
| PORT OF HAMILTON .....                                  | 69                 |
| PORT OF JOHNSTOWN .....                                 | 42                 |
| PORT OF MONROE .....                                    | 79                 |
| PORT OF OSHAWA .....                                    | 41                 |
| PORT OF PRINCE RUPERT .....                             | 17                 |
| PORT OF THUNDER BAY .....                               | 31                 |
| PORT OF TORONTO .....                                   | 37                 |
| PORT OF TROIS-RIVIÈRES .....                            | 51                 |
| PORT OF VALLEYFIELD .....                               | 45                 |
| SODES - ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL ..... | 87                 |
| SHIPOTOS.COM .....                                      | 24                 |
| SODERHOLM MARITIME SERVICES .....                       | 53                 |
| SVITZER CANADA .....                                    | 4                  |
| THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION .....    | 90                 |
| URGENCE MARINE .....                                    | 95                 |
| VALLEYTANK .....                                        | 59                 |
| VALPORT .....                                           | 60-61              |



# CENTRE DE FORMATION DE RENOMMÉE MONDIALE WORLD-CLASS TRAINING CENTRE FOR PILOTS



Le **Centre de simulation et d'expertise maritime** a pour mission d'assurer la formation et le perfectionnement des pilotes de la **CPBSL** et de partager l'expertise acquise en simulation avec les autres pilotes et professionnels du domaine maritime.

The mission of the **Maritime Simulation and Resource Centre** is to ensure training and development for pilots belonging to the **CLSLP** and to share its expertise in simulation with other pilots and professionals in the maritime domain.

« division of / de »

**CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS (CLSLP)**

**Gardiens d'une grande voie de navigation continentale depuis plus de 150 ans.**  
**For over 150 years, guardians of a great continental waterway.**



**Québec (Québec)**  
**CANADA**

**UNE EXPERTISE CANADIENNE UNIQUE**  
**AN OUTSTANDING CANADIAN EXPERTISE**

**[www.sim-pilot.com](http://www.sim-pilot.com)**  
**+1 418 692-0183**



## **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!**

