

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

SHORTSEA SHIPPING

CARRIERS BROADENING OPPORTUNITIES

TRANSPORT MARITIME COURTE DISTANCE

**LES TRANSPORTEURS ÉLARGISSENT
LEURS POSSIBILITÉS**

MIDWEST

EVOLVING MAJOR MARKET

MARCHÉ EN PLEINE ÉVOLUTION

PROJECT CARGO

RISING HORIZONS

CARGAISONS SPÉCIALES

HAUSSE À L'HORIZON



8,95 \$



84

7 71766185866 1



Navigating a
Sustainable Future

ACPA 2017
Vancouver · Sept 18–20

SET YOUR COORDINATES TO 49.2827° N, 123.1207° W
IT'S ACPA IN VANCOUVER

**Join us for the 2017 Association of Canadian
Port Authorities Conference to explore:**

- The global economy and its impact on Canadian ports
- Financing port infrastructure projects
- Effective supply chain management to ease impact on local communities
- Globally-inspired best practices in port and community collaboration
- Innovation and collaboration for environmental protection
- Cybersecurity and automation



ASSOCIATION OF CANADIAN PORT AUTHORITIES
ASSOCIATION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES

Learn more and register at

www.acpa2017.ca



**PORT of
vancouver**

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, Kevin Dougherty, Julie Gedeon, Kathlyn Horibe, Colin Laughlan, Robert Lewis-Manning, Carroll McCormick, Tom Peters, 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 Articles must be typed and unpublished.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

M⁸⁴ SUMMARY SOMMAIRE

CHRONIQUES / COLUMNS

5 PREMIÈRE BORDÉE / FIRST WATCH
Leo Ryan

11 ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE / ATLANTIC HORIZONS
Tom Peters

15 ÉCHOS DU PACIFIQUE / PACIFIC HORIZONS
Colin Laughlan

19 ÉCHOS D'EUROPE / EUROPE HORIZONS
Bruce Barnard

23 FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA
SHIPPING FEDERATION OF CANADA
Michael Broad

65 EXPO-CONFÉRENCE CARGO LOGISTICS CANADA
CARGO LOGISTICS CANADA EXPO
AND CONFERENCE
Colin Laughlan

Et aussi / And more...

69 JOURNAL

78 LA PAGE DE L'AGGIMQ

79 CALENDAR OF EVENTS
CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

80 ANNONCEURS / ADVERTISERS



26 **M** DOSSIER

**DOMESTIC HOPES
AND INTERNATIONAL
PROSPECTS HAVE
COMPANIES INVESTING
ANEW**

**L'OPTIMISME CHEZ NOUS
ET LES DÉBOUCHÉS À
L'ÉTRANGER RELANÇENT
L'INVESTISSEMENT**

Julie Gedeon

SHORTSEA SHIPPING OUTLOOK LES PERSPECTIVES POUR LE TRANSPORT MARITIME À COURTE DISTANCE



XXXXX

38 **M** MIDWEST



**Evolving major market
Marché en pleine évolution**

Leo Ryan

52 **M** DOSSIER

**PROJECT CARGO
Opportunities beckon
for project cargo**

**CARGAISONS SPÉCIALES
Les cargaisons spéciales:
un secteur prometteur**

Kathlyn Horibe • Leo Ryan



COUVERTURE / COVER

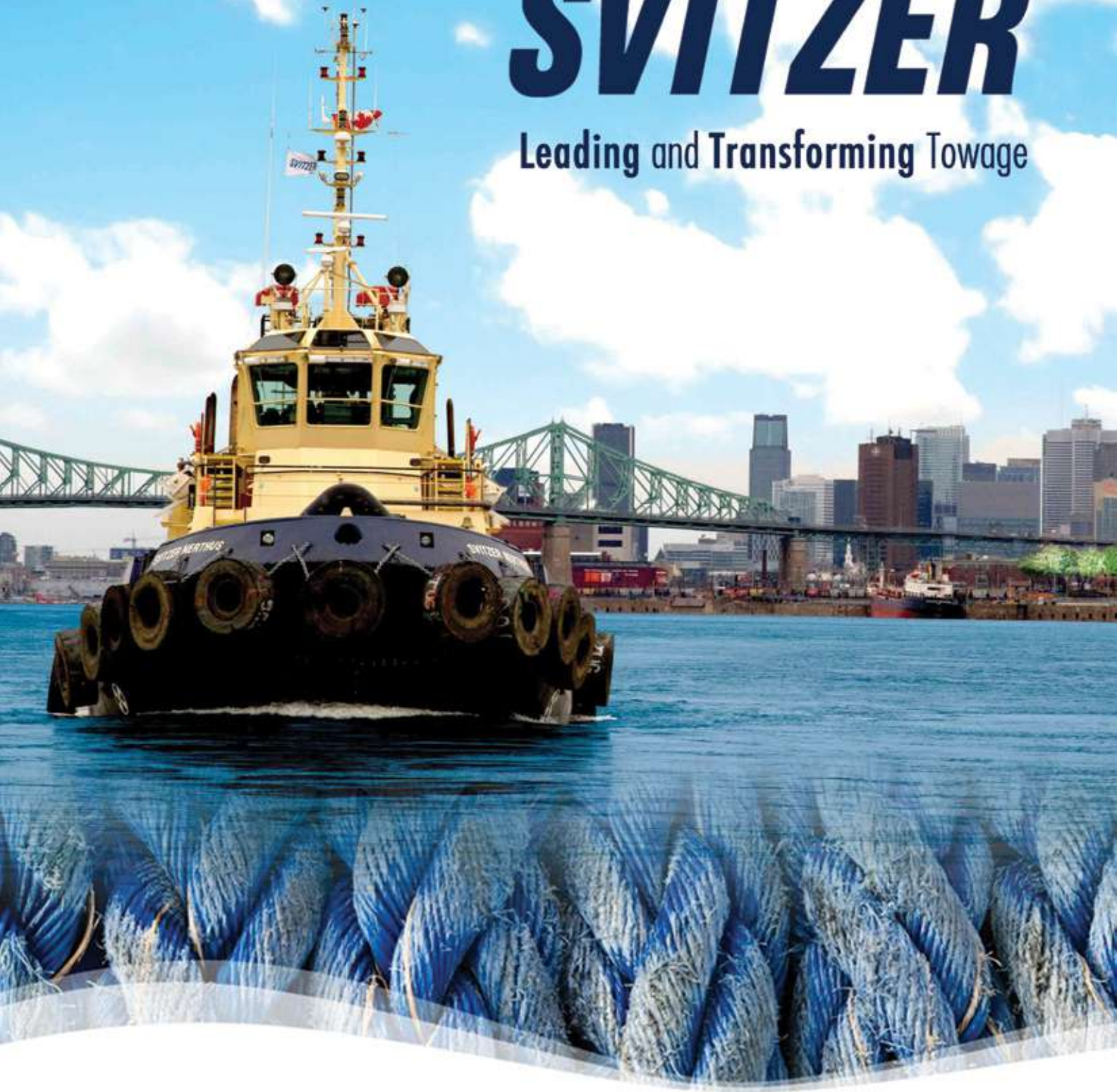
*Pictured while sailing from Turkey, the 7,400-DWT **NACC Itaca** is one of nine cement carriers in the current fleet of NovaAlgoma Cement Carriers, a partnership formed in 2016 by Nova Marine Carriers and Algoma Central Corporation.*

Le **NACC Itaca** de 7 400 tpl, photographié ici pendant un voyage de retour de Turquie, est l'un des neuf cimentiers que comprend actuellement la flotte de NovaAlgoma Cement Carriers, partenariat créé en 2016 par Nova Marine Carriers et Algoma Central Corporation.

Photo: Nova Marine Carriers

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.

www.svitzer.com



902 423 7381



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Congrès de l'APMC à Montréal Selon une étude, les avantages du pilotage excèdent largement les coûts

Le cinquième congrès de l'Association des pilotes maritimes du Canada (APMC), dirigée par le Capt Simon Pelletier, qui s'est tenu à Montréal à la mi-février sous le thème évocateur de «Transport maritime et pilotage: une valeur intemporelle», a permis de passer en revue un large éventail de questions d'actualité touchant l'économie et les transports. Mais ce qui a le plus retenu l'attention c'est une étude exhaustive – la première du genre – des coûts et avantages comparés du pilotage maritime au Canada, préparée pour l'APMC par une firme de consultants du Maryland.

Edwin Kraft, directeur des Opérations chez Transportation Economics & Management Systems Inc., a exposé les grandes lignes d'une étude dont la version complète a été publiée ultérieurement à la fin de mars.

M. Kraft a admis d'entrée de jeu que le pilotage coûte environ 208 millions de dollars par année pour le déplacement des navires dans les régions des Laurentides, du Pacifique, de l'Atlantique et des Grands Lacs. Cela représente au total plus de 51 000 affectations au Canada. De ces 208 millions, près de 150 millions sont consacrés au pilotage des navires de charge et le reste, aux navires-citernes.

Après avoir déploré que «l'utilité du pilotage soit parfois contestée par des compagnies maritimes et d'autres qui ne voudraient pas avoir à payer pour ce service», M. Kraft a affirmé qu'en fait, «le pilotage rend le transport maritime plus efficient».

CMPA Congress in Montreal Unique study shows pilotage benefits considerably exceed costs

Staged in mid-February in Montreal, the 5th Congress of the Canadian Marine Pilots' Association headed by Capt. Simon Pelletier reviewed a wide range of global economic and transportation developments under the evocative theme of *Timeless Value In Changing Times*. But grabbing the most attention was a first-of-its-kind comprehensive cost-benefit analysis of marine pilotage in Canada prepared for the CMPA by a Maryland-based consulting firm.

Edwin Kraft, Director of Operations Planning of Transportation Economics & Management Systems Inc. described the broad outlines of a study subsequently released in full version in late March.

Mr. Kraft began by saying that pilotage in Canada costs about \$208 million per year for shipping movements in the Laurentian, Pacific, Atlantic and Great Lakes regions. More than 51,000 assignments are involved. Cargo ship pilotage accounts for nearly \$150 million while tanker pilotage accounts for the rest.

After noting that "the value of pilotage has sometimes been questioned by shipping lines and others who wish to avoid the cost of paying for pilotage services," he affirmed that in fact "pilotage improves and raises shipping efficiency."

Mr. Kraft said that pilotage was crucial for risk mitigation, with the study showing that "pilotage



*Pilot boat heads for rendez-vous with ocean vessel off
Les Escoumins on the St. Lawrence River.*

Bateau-pilote en route vers son lieu de rendez-vous avec
un navire océanique au large des Escoumins sur le Saint-Laurent.

Canadian Marine Pilots' Association

Marine Pilotage in Canada: A Cost Benefit Analysis

Prepared by

TEMAS

Transportation Economics & Management Systems, Inc.



Il a ajouté que le pilotage était indispensable pour l'atténuation des risques et que l'étude démontre qu'il «diminue d'au moins 528 fois les risques d'incidents».

Le pilotage à lui seul élimine pratiquement les échouements et les abordages dus à des erreurs de manœuvre et peut même prévenir les deux tiers des échouements de navires désemparés. L'utilisation de remorqueurs élimine presque complètement les échouements de navires à la dérive à cause

Study suggests that pilotage alone virtually eliminates powered grounding and collision incidents.

Selon une étude, le pilotage réussirait à lui seul à éliminer virtuellement les échouements et les abordages dus à des erreurs de manœuvre.

reduces risks of incidents by a minimum of 528 times.”

Pilotage alone practically eliminates powered grounding and collision incidents, and can even prevent two-thirds of drift grounding incidents. Use of tugs almost totally eliminates drift grounding incidents linked to engine failures. The study stresses that this is “critical for obtaining the social license needed for tanker transportation.”

The combined safety and efficiency benefits are said to result in an overall cost benefit ratio for Canadian pilotage services of 21.9 to 1. This means that the \$208 million spent on Canadian pilotage generates an estimated \$4.5 billion in safety and productivity benefits.

Innovative navigational practices improve productivity

The study notes that pilots have been key participants in developing navigational practices that have improved the productivity of Canadian ports and vessel services.

These have included innovative practices for navigation on the Great Lakes and St. Lawrence River without lighted buoys or other normal navigation aids in the winter, thereby extending the operating seasons of both the St. Lawrence Seaway and ports on the St. Lawrence River. Also, night time navigation during the winter on the St. Lawrence River has been greatly enhanced in recent years through e-Navigation and Portable Pilot Units.

The study says that pilots were instrumental in elaborating new navigational and docking techniques



Captain. Simon Pelletier, CMPA President, on left, is flanked by Edwin Kraft from Transportation Economics and Management Systems, ACPA President Wendy Zatylny, and Captain Robert Lewis-Manning, President of the Chamber of Shipping of British Columbia.

Le Capitaine Simon Pelletier, président de l'APMC, à gauche, entouré d'Edwin Kraft de Transportation Economics and Management Systems, de la présidente de l'AAPC, Wendy Zatylny et du président de la Chamber of Shipping of British Columbia, le Capitaine Robert Lewis-Manning.

Leo Ryan



L'ASSOCIATION DES PILOTES MARITIMES DU CANADA
CANADIAN MARINE PILOTS' ASSOCIATION

UNE VALEUR INTEMPORELLE

LES PILOTES MARITIMES

Fort d'un bilan de sécurité hors-pair, le système de pilotage maritime du Canada est l'un des plus performants au monde et compte pour beaucoup dans l'efficacité de l'industrie maritime.

**Partenaires pour un secteur
maritime sécuritaire et efficace**



TIMELESS VALUE IN CHANGING TIMES

MARINE PILOTS

With a safety record second to none, Canada's pilotage system is one of the most dependable in the world and contributes greatly to the efficiency of Canada's shipping industry.

**Contributing to safe
and efficient shipping**

www.apmc-cmpa.ca



C O R P O R A T I O N

PILOTES

SAINT-LAURENT CENTRAL



Pierre Vallée

Sécurité, Efficacité... hiver comme été: *CPSLC!*

La Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central

Safety, Efficiency... Year-round!

Mid St. Lawrence Pilots Corporation

www.cpslc.ca



Jean D'Aquila, Managing Director of the Corporation of Lower St. Lawrence Pilots, and Paul Racicot, Director of the Maritime Simulation and Resource Centre, take a break from conference sessions.

Jean D'Aquila, directeur général de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent et Paul Racicot, directeur du Centre de simulation et d'expertise maritime, prennent une pause entre deux séances.

de pannes de moteur, un atout capital, selon l'étude, «pour l'acceptation sociale du transport par navire-citerne».

Les avantages combinés sur les plans de la sécurité et de l'efficacité correspondent, selon les auteurs, à un ratio coûts-avantages de 21,9 à 1 pour les services de pilotage canadiens. Ainsi, les 208 millions de dollars dépensés pour le pilotage au Canada généreraient, selon les estimations, 4,5 milliards en gains de sécurité et de productivité.

Des pratiques de navigation novatrices améliorent la productivité

L'étude mentionne que les pilotes ont joué un rôle crucial dans la conception de méthodes de navigation qui ont augmenté la productivité des services maritimes et des ports canadiens.

at Vancouver and Halifax for accommodating larger ships.

New procedures for berthing larger containerships at the Port of Vancouver were explained in detail by Capt. Kevin Vail, President of British Columbia Coast Pilots Ltd. "Increasing spacing between vessels was the #1 risk mitigation issue."

Other measures to mitigate risk include the use of additional tugs and improving tendering to handle berthing loads of larger ships.

According to the study, in Montreal, Vancouver, Quebec and other ports, pilots have developed new navigation techniques that integrate real time water level measurement and predictive algorithms to maximize the use of existing channels and allow wider-beam vessels to transit. This is reported to result in productivity benefits of up to \$341,000 per ship. "In respect of Montreal, these innovations have been critical to the port's efficiency, allowing it to competitively serve much of the U.S. Upper Midwest as well as Canadian destinations."

Winter navigation's special challenges

A panel on the challenges of winter navigation featured presentations by Capt. Pierre Vallée, President of the Corporation of Mid St. Lawrence Pilots and Capt. Simon Mercier, President of the Corporation of Lower St. Lawrence Pilots.

Among various developments that needed to be closely watched, said Capt. Mercier, was the effect on ice formations stemming from changes from salt water to fresh water.

For his part, Capt. Vallée evoked the impact of tides on ice movements at the Port of Quebec. He in particular singled out "the navigational challenges in Quebec's bridge areas. Sometimes, you need two icebreakers around the bridges in Quebec."

Julie Gascon, Assistant Commissioner, Central and Arctic, Canadian Coast Guard, gave an overview of the total assets in an aging fleet and of plans to strengthen it



Administration de pilotage des Laurentides
Laurentian Pilotage Authority

LA SÉCURITÉ de la navigation

sur le SAINT-LAURENT et le SAGUENAY
grâce à des services
de pilotage efficaces



www.pilotagestlaurent.gc.ca

La contribution des pilotes a été, par exemple, d'élaborer des méthodes novatrices qui ont permis la navigation sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent sans bouées lumineuses ou autres aides à la navigation normalement utilisées en hiver, ce qui a prolongé la saison d'exploitation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des ports riverains. La navigation électronique et les PPU (*Portable Pilot Units*) aident aussi beaucoup à faciliter la navigation nocturne en hiver sur le Saint-Laurent.

Selon l'étude, les pilotes ont contribué au développement de nouvelles techniques de navigation et d'accostage qui permettent l'accueil de plus grands navires à Vancouver et à Halifax.

Le Capt Kevin Vail, président de la British Columbia Coast Pilots Ltd., a expliqué en détail les nouvelles procédures permettant l'accostage des grands porte-conteneurs dans le Port de Vancouver. «Un plus grand espacement des navires était l'objectif premier pour réduire les risques.»

Parmi d'autres mesures d'atténuation, on peut citer l'utilisation de plus de remorqueurs et un meilleur guidage pour gérer les charges appliquées par les grands navires à l'accostage.

Selon l'étude, à Montréal, Vancouver, Québec et dans d'autres ports, les pilotes ont développé de nouvelles techniques de navigation qui intègrent la mesure des niveaux d'eau en temps réel et des algorithmes prédictifs afin de maximiser l'utilisation des chenaux existants et de permettre le passage de navires plus larges. Il en résulterait des gains de productivité pouvant atteindre 341 000 \$ par navire. «À Montréal, ces innovations ont beaucoup amélioré l'efficacité du port et lui permettent de desservir de façon concurrentielle une grande partie du Haut-Midwest ainsi que des destinations canadiennes.»

Les dangers particuliers de la navigation en hiver

Le Capt Pierre Vallée, président de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central, et le Capt Simon Mercier, président de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent, sont venus parler des risques de la navigation en hiver.

Selon le Capt Mercier, parmi les changements à surveiller de près, il y a l'effet sur les accumulations de glace de la transition de l'eau salée à l'eau douce.

De son côté, le Capt Vallée a parlé de l'impact des marées sur le déplacement des glaces dans le Port de Québec. Il a tout particulièrement insisté sur «les risques de la navigation près des ponts». On a parfois besoin de deux brise-glaces près des ponts à Québec.

Julie Gascon, commissaire adjointe, région du Centre et de l'Arctique, est venue donner un aperçu des actifs d'une flotte vieillissante et des projets pour la renforcer alors qu'il y a dans les milieux maritimes une inquiétude croissante au sujet du manque de temps pour augmenter la capacité au niveau requis et de l'inanité des efforts déployés pour prolonger la durée de vie des navires. Justement, au moment même où M^{me} Gascon s'adressait aux congressistes, un vraquier transportant de la bauxite pour Rio Tinto est resté plusieurs jours

AVIS PUBLIC • PUBLIC NOTICE



Administration de pilotage des Laurentides
Laurentian Pilotage Authority

RÉUNION PUBLIQUE ANNUELLE 2017

L'Administration de pilotage des Laurentides invite les citoyens à sa réunion publique annuelle durant laquelle le président par intérim du Conseil d'administration et des membres de la direction présenteront le rapport des activités de la société pour l'année 2016 et les orientations stratégiques pour l'année 2017.

Date : Le mercredi 24 mai 2017
Heure : 16 h 30
Lieu : Club St-James
1145, rue Union, Montréal, Qc H3B 3C2

Les personnes qui désirent y participer sont priées de confirmer leur présence
avant le 10 mai 2017 par courriel ou par téléphone à :

christiane.jodoin@apl.gc.ca
Tél: 514-283-6320 poste 205

2017 ANNUAL PUBLIC MEETING

The Laurentian Pilotage Authority invites the public to its Annual Public Meeting during which the Acting Chairperson of the Board and LPA's management team will report on the activities for the year 2016 and on its strategic objectives for 2017.

Date: Wednesday, May 24, 2017
Time: 4:30 PM
Location: St-James Club
1145 Union St., Montreal (QC) H3B 3C2

Those who wish to attend the meeting must confirm their presence to Christiane Jodoin
before May 10th, 2017 by e-mail or by phone:

christiane.jodoin@apl.gc.ca
Tel: 514-283-6320 ext. 205

Photo: Jean Cloutier



prisonnier des glaces sur le Saguenay parce que trois brise-glaces de la GCC étaient hors service à cause de problèmes mécaniques.

L'évolution du secteur maritime

Pendant un atelier sur les bouleversements qui ont changé la donne dans le secteur maritime, dont la Révolution du conteneur, l'évolution de la structure du commerce et de la production et la multiplication des alliances stratégiques, Jean-Paul Rodrigue du Dept. of Global Studies and Geography à l'Université Hofstra de New York, a évoqué la complexité croissante des composantes et des stratégies de sélection des fournisseurs. Il a précisé: «Des changements importants dans le paysage manufacturier vont modifier la localisation et les flux des marchandises.»

À cet égard, Jan Hoffmann, chef de la Direction générale de la logistique commerciale pour la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), a fait observer qu'alors qu'autrefois les pays en développement exportaient de grands volumes de matières premières et importaient de petits volumes de biens manufacturés, «aujourd'hui, les pays en développement participent à une production mondialisée; ils importent également des matières premières et exportent des produits manufacturés». 

amidst increasing concern among marine industry circles over present life-extension efforts as opposed to substantial capacity expansion hit by delays. As it happened, Ms. Gascon's comments occurred as a bulk carrier carrying bauxite for Rio Tinto was stuck in ice for several days on the Saguenay River while three CCG icebreakers were not operational due to mechanical problems.

Game-changers in maritime sector

In a panel discussion on game-changers for the maritime sector, encompassing the Container Revolution, shifting trade and manufacturing patterns, and escalating strategic alliances, Jean-Paul Rodrigue from the Dept. of Global Studies and Geography at Hofstra University, New York alluded to a growing complexity of components and sourcing strategies, adding: "Substantial changes in the manufacturing landscape will trigger changes in locations and (cargo) flows."

In this connection, Jan Hoffmann, Chief of the Trade Logistics Branch of the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), observed that in the past developing countries exported large volumes of raw materials and imported (low volume) manufactured goods. "Today, developing countries participate in globalized production - they also import raw materials and export manufactured goods." 



Maritime Magazine

Welcome to / Bienvenue sur
www.maritimemag.com

*Maritime/Multimodal/Logistics
Combining Analysis and News*

**Maritime/Multimodal/Logistique
Analyse et nouvelles**

Photo: Philippe Émond



Tom Peters

Controverse au sujet d'éventuels mégaterminaux en Nouvelle-Écosse

Un rapport récent déconseille au gouvernement de la Nouvelle-Écosse d'encourager financièrement l'établissement de terminaux à conteneurs privés à Sydney, Cap-Breton (Novaporte) et dans le détroit de Canso (Melford). Le rapport recommande plutôt à la province de privilégier le Port de Halifax, où se trouvent déjà deux terminaux à conteneurs largement sous-utilisés, Fairview Cove exploité par Ceres et South End loué à Halterm.

Lorsque les promoteurs de Melford ont annoncé il y a plus de 15 ans leur intention de construire un grand terminal à conteneurs, la première réaction a été de se demander où ils iraient chercher leur clientèle et la seconde, de s'interroger sur le besoin d'un autre terminal alors que Halifax n'est utilisé qu'à la moitié de sa capacité.

Et quand Sydney Harbour Investment Partners (SHIP) (auparavant Harbour Port Development Partners), a aussi fait connaître son intention de construire un

Mega terminal debate expands in Nova Scotia

A recently released report is advising the Nova Scotia government not to get involved financially with two, privately planned marine container terminals, Novaporte in Sydney, Cape Breton and Melford at the Strait of Canso. Instead the report recommends the province focus on the Port of Halifax which has two container terminals, Fairview Cove, operated by Ceres and the southend terminal, operated by Halterm. Both operate at less than half capacity.

When the Melford people announced over 15 years ago that they planned to build a major container terminal, one of the initial reactions was where will they get the business and a second reaction was why build another terminal when Halifax is not even working to capacity?

Then when Sydney Harbour Investment Partners (SHIP) formerly Harbour Port Development Partners, let their plans be known that they too planned to build a

Port of Halifax enjoying gains in container traffic as bigger vessels call.

Le tonnage conteneurisé augmente au port de Halifax à cause de la venue de plus gros navires.



*The 9365-TEU **CMA CGM TAGE** recently approaching Halterm terminal is the largest vessel so far to call at the Port of Halifax.*

Le **CMA CGM TAGE** de 9365 EVP photographié ici lors d'une approche récente au terminal Halterm est à ce jour le plus grand navire à avoir fait escale dans le port de Halifax.



Steve Farmer

mégaterminal à conteneurs, les sceptiques se sont contentés de hausser les épaules. Si Novaport ou Melford finissent par voir le jour, Halifax en souffrira assurément et y laissera une partie de sa clientèle, même si Melford et Novaport le nient, alléguant qu'ils ciblent une clientèle différente.

La préparation de ce rapport de 80 000 \$ rédigé par CPCS, cabinet d'experts-conseils international en développement des infrastructures, a été financée par l'Agence de promotion économique du Canada atlantique (APÉCA) et le ministère des Transports de la Nouvelle-Écosse.

«En ce concerne les portes maritimes de la Nouvelle-Écosse, nous recommandons que les politiques, plans et investissements publics favorisent des améliorations susceptibles de renforcer la compétitivité du Port de Halifax en tant que première porte maritime de commerce conteneurisé pour la Nouvelle-Écosse et le Canada atlantique. Nous ne sommes certainement pas partisans d'investissements publics pour de nouvelles portes maritimes de commerce conteneurisé», écrivent les auteurs.

Selon le rapport, les promoteurs font valoir que des coûts de développement et de fonctionnement plus bas et une meilleure productivité pourraient stimuler les flux conteneurisés, mais «pour que cela se concrétise, il faudra attirer les volumes de trafic conteneurisé requis pour obtenir ces économies de coût, ce qui demeure hautement spéculatif. Nous estimons improbable que le marché actuel puisse alimenter plus de ports pour conteneurs en Nouvelle-Écosse... De nouvelles installations pourraient assurément diluer les volumes actuels du Port de Halifax. Nous pensons aussi que cela risquerait d'envoyer des signaux contradictoires aux transporteurs maritimes concernant l'avenir de la porte maritime de la Nouvelle-Écosse».

Novaport et Melford veulent attirer les méga-navires de 13 000 EVP et plus. Toutefois, pour l'un comme pour

mega container terminal, industry skeptics just shook their heads. If by chance Novaport, and or Melford happen, Halifax will surely pay the price and lose business despite the fact both Melford and Novaport say that won't happen because they are going after different business than Halifax.

The \$80,000 report was funded by the Atlantic Canada Opportunities Agency (ACOA) and the Nova Scotia Department of Transportation, and prepared by CPCS, international infrastructure development consultants.

“From the perspective of Nova Scotia's marine gateways, we recommend that public policies, plans and investments prioritize improvements that support the competitiveness of the Port of Halifax as Nova Scotia's and Atlantic Canada's primary marine gateway for containerized trade. Certainly, we recommend against public investments in new or alternative marine gateways in Nova Scotia for container traffic,” said the report.

Further comment in the report about the private developments states, proponents of these projects have argued that lower development and operating costs as well as higher productivity could attract more gateway business through Nova Scotia. “The feasibility of these proposals is, however, contingent on attracting the necessary container traffic volumes to generate these cost savings and remains speculative. It is our view that the current market would be unlikely to support more container ports in Nova Scotia... Certainly, new facilities risk diluting the volume that the Port of Halifax already has. It has also been suggested that this could potentially send conflicting signals to the shipping line industry about the future of Nova Scotia's marine gateway.”

l'autre, la viabilité du projet dépend de l'obtention d'un engagement à long terme d'une compagnie maritime qui exploite ce genre de navires.

Un mégaterminal à Halifax?

Fait intéressant, depuis la sortie du rapport à l'automne, l'Administration portuaire de Halifax a commencé à plancher sur un plan directeur de développement pour les 15 prochaines années. Et l'une des options envisagées dans cette stratégie, c'est la construction d'un nouveau mégaterminal.

Ce terminal pourrait recevoir les plus grands navires en service, ceux qui, selon certains, viendront sur la côte Est après que la hauteur libre sous le pont Bayonne à New York sera portée à 215 pieds, ce qui devrait être réalisé vers le milieu de 2019. Un nouveau terminal à Halifax pourrait aussi englober Ceres et Halterm.

Leurs exploitants ont déjà discuté de la possibilité de fusionner leurs opérations de Halifax. L'emplacement d'un éventuel mégaterminal n'est pas encore décidé, mais on peut parier sans risque que les navires devraient passer sous l'un ou l'autre des deux ponts.

Il est certain que la construction de ce mégaterminal coûterait plus d'un milliard de dollars, ce qui exigerait une injection de fonds publics.

La réaction à ce rapport n'a pas été surprenante.

Albert Barbusci, l'un des promoteurs de Novaporte, a contesté les conclusions du rapport et a réaffirmé la confiance de son groupe en son modèle et sa stratégie de développement pour Sydney, soit faire de Novaporte un pôle de transport pourvu d'un vaste parc logistique.

Selon la PDG de la Port of Sydney Development Corporation, Marlene Usher, le rapport manque de vision. Elle a déclaré à la Presse canadienne: «Le rapport n'a pas tenu compte du fait que le Port de Halifax envisage maintenant un déménagement à Dartmouth pour pouvoir accueillir les porte-conteneurs géants. On ne peut d'un côté nier le besoin pour des terminaux en eaux profondes privés à Sydney ou Melford et de l'autre étudier activement la possibilité de construire un terminal d'un coût encore inconnu de l'autre côté du Port de Halifax.»

Richie Mann de Melford a affirmé à la Presse canadienne que son projet allait bientôt obtenir de transporteurs des engagements porteurs d'une nouvelle clientèle. «Nous affirmons depuis le tout début que la viabilité du projet nécessite l'ajout d'une nouvelle clientèle. C'est notre but, cela a toujours été notre but», a-t-il déclaré.

Tous ces projets sont ambitieux, mais sans les marchandises, ils demeurent risqués, comme l'affirme le rapport. **M**

Both Novaporte and Melford want to entertain the mega-ships, 13,000 TEUs and up. However, a stumbling block for both these projects has been trying to get a shipping line that operates these vessels to make a long-term cargo commitment to either of these terminals.

Mega terminal option for Port of Halifax?

What is interesting here is that since this report came out last fall, the Halifax Port Authority has started work on a master plan that could effect its development for the next 15 years or so. One of the options for the port that will come up for discussion in the development of this strategy is a new mega terminal.

Such a terminal that would accommodate the largest ships afloat which some people feel will come to the East Coast once the Bayonne Bridge in New York, is raised to 215 feet. That project is expected to be complete by mid-2019. A new Halifax terminal could also possibly accommodate both Ceres and Halterm.

There have been discussions between these terminal operators about merging their Halifax operations. Where a mega terminal would be located certainly hasn't been determined at this point but a safe bet is that its location wouldn't require ships to go under either of the two harbour bridges.

Looking forward, if this mega terminal project was to proceed in Halifax, at a cost in excess of \$1 billion, there no doubt would be public funds involved.

The reaction to the report has not been a surprise.

Albert Barbusci, a principle in the Novaporte project, said, he disagreed with the report's findings and his group is confidently moving forward with their model and strategy for Sydney. Novaporte's model is to be a transportation hub with a major logistics park.

Marlene Usher, CEO, Port of Sydney Development Corp, said, the report lacked vision. In comments to Canadian Press, she said: "The report didn't foresee recent developments underway at the Port of Halifax to study a move to Dartmouth to handle the ultra-large container ships. One can no longer claim there is no need for Sydney or Melford's private sector deep-water terminal projects when a yet-to-be costed terminal on the other side of Halifax Harbour is now being actively investigated."

Melford's Richie Mann, told Canadian Press that his project will soon secure carriers that will bring new cargo into the mix. "We have said from day one that in order to make this project grow we have to introduce new cargo into the mix. That's our target. It's always been our target," he said.

All of these projects are ambitious but without the cargo, like the report says, it's a risk. **M**



THE PORT OF PRINCE RUPERT

Growing fast. Going strong.

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



LINKING A WORLD OF OPPORTUNITY

@rupertport | www.rupertport.com



Colin Laughlan

Une stratégie audacieuse pour faire reconnaître Vancouver comme un pôle maritime international

Un BHAG (*Big Hairy Audacious Goal*), qu'on pourrait traduire en français par «objectif ambitieux, difficile à atteindre», c'est ainsi que James Collins et Jerry Porras, auteurs du célèbre ouvrage *Built to Last*, auraient qualifié il y a 20 ans l'objectif que vise aujourd'hui le Centre maritime international de Vancouver (CMIV): faire en sorte que la ville soit reconnue internationalement comme l'un des grands pôles de transport maritime dans le monde. D'ailleurs dans un rapport publié cette année, Deloitte reconnaît déjà que Vancouver est, avec Singapour, Hong Kong, Dubaï et Shanghai, l'un des cinq principaux centres maritimes mondiaux.

La personne chargée de bâtir l'image de marque de Vancouver est Peter Economides, connu dans les milieux du marketing international comme le génie créateur qui est à l'origine de plusieurs grandes images de marque – Pepsi Cola, Audi, Heineken, pour ne citer que celles-là. M. Economides, ex-vice-président exécutif et directeur mondial des services à la clientèle pour le géant publicitaire McCann Erickson, dirige aujourd'hui sa propre entreprise, Felix BNI, dont le siège est à Athènes, en Grèce – où le transport maritime international est une tradition remontant à plus de 5 000 ans. Quel bon endroit pour laisser libre cours à son imagination afin de créer l'identité de marque d'un centre de transport maritime international!

VIMC Executive Director Kaity Arsoniadis-Stein and marketing expert Peter Economides pictured on the Vancouver waterfront.

La directrice générale du Centre maritime international de Vancouver, Kaity Arsoniadis-Stein et l'expert en marketing Peter Economides photographiés en bord de mer à Vancouver.

Bold branding of Vancouver as an international maritime hub

A Big Hairy Audacious Goal, or BHAG, is what business authors James Collins and Jerry Porras of *Built to Last* fame would have called it twenty years ago. An idea now being developed by the Vancouver International Maritime Centre (VIMC) is certainly nothing if not, well, big and challenging. The Goal: forge Vancouver's international reputation as one of the world's major shipping hubs. Think Singapore, Hong Kong, Dubai, Shanghai, among which Vancouver was the only other city recognized this year by an international Deloitte report on the world's top five leading international maritime centres.

The person tasked with sculpting Vancouver's "Brand" is Peter Economides, well-known in international marketing circles as the creative genius responsible for some of the world's biggest brand names – Pepsi Cola, Audi, Heineken, among a host of others. Mr. Economides, who formerly held the position of Executive V.P. and Worldwide Director of Client Services for global advertising giant McCann Erickson, now



Le CMIV est à mi-chemin d'une campagne triennale financée par les gouvernements de la Colombie-Britannique et du Canada visant à persuader les équipes de direction et leur conseil d'établir des bureaux à Vancouver. Les fonds versés par le provincial (3 M\$) et par le fédéral (2 M\$) sont relativement modestes, mais ils devraient entraîner des retombées considérables.

«Le Canada aura l'avantage d'établir des relations, de susciter des synergies et de créer des emplois de haut niveau, a déclaré Graham Clark, président-directeur général du CMIV. En termes financiers réels, c'est un net avantage pour les entreprises comme pour les gouvernements. En contrepartie de leur déménagement au Canada, où les opérations internationales des entreprises ne sont pas impossibles, les activités commerciales de haut niveau stimuleront notre produit intérieur brut (PIB).»

L'utilité des pôles maritimes

«C'est surtout leur contribution au PIB», a expliqué la directrice générale du CMIV, Kaity Arsoniadis-Stein. «Quand on regarde les pôles maritimes dans le monde, on constate que leur contribution au PIB représente des dizaines de milliards de dollars, sous forme d'emplois bien rémunérés dans les services maritimes, juridiques, financiers, les investissements, l'évaluation des marchés, la capitalisation boursière, etc.»

Les forces motrices du CMIV depuis un certain nombre d'années sont Teekay Corporation et Seaspan Corporation. Entre autres avantages, les sociétés non résidentes qui font affaire à Vancouver avec une société de gestion canadienne ne sont pas assujetties à l'impôt canadien sur le revenu. Il n'y a aucune exigence de signalisation ni restriction en matière de propriété des navires. La souplesse du régime permet des coentreprises et des ententes de mise en commun.

Après son étourdissante tournée de promotion en Europe et en Asie l'an dernier, l'équipe du CMIV a obtenu des résultats prometteurs. À ce jour, elle a attiré AAL Shipping, l'un des plus gros armateurs de cargos; Greystoke Marine Management Ltd., une entité nouvellement formée avec des talents recrutés chez l'un des plus grands transporteurs du secteur énergétique; et, grâce à une fusion avec le cabinet Bull Housser de Vancouver, le cabinet international d'avocats maritimes Morton Rose Fulbright, comptant près de 4 000 avocats.

M^{me} Arsoniadis-Stein a ajouté qu'elle avait 45 candidatures supplémentaires et qu'elle «travaille activement à attirer neuf autres entreprises», dont «trois que nous pourrions selon moi annoncer au cours du trimestre, et le reste espérons-le au prochain trimestre».

Voilà des nouvelles stimulantes du point de vue des penthouses d'entreprise, mais que signifient-elles concrètement pour la ville de Vancouver? C'est là qu'intervient M. Economides. «Les acteurs les plus importants dans l'image de marque d'une ville sont ses habitants eux-mêmes», a-t-il déclaré dans une entrevue en provenance d'Athènes.

presides over his own firm, Felix BNI, headquartered in Athens, Greece – where international shipping has been enculturated for over 5000 years. What better place to let loose the imagination for creating a global shipping centre brand identity!

The VIMC is midway in a three-year campaign funded by the governments of British Columbia and Canada to persuade C-suite management and their boards to establish offices in Vancouver. The relatively modest investment by the British Columbia government (\$3-million) and the Feds (\$2-million) has a huge potential payoff.

“Canada will gain the advantage of resulting relationships, synergies, and high-level job creation,” said Graham Clark, VIMC's Chairman and CEO. In actual financial terms, it's a clear plus for both corporate and government ledgers. In return for relocating in Canada, where a company's international operations are not taxed, the high level corporate activities pump up the country's Gross Domestic Product (GDP).

GDP contribution of maritime hubs

“It's pretty much the GDP contribution,” explained VIMC's Executive Director, Kaity Arsoniadis-Stein. “When you look at the maritime hubs of the world, the GDP contribution is in the tens of billions of dollars – that's for your high value jobs: maritime services, legal, finance, investment, market evaluations, market capitalizations, and so on.”

Driving forces in the VIMC for a number of years have included Teekay Corporation and Seaspan Corporation. Among other benefits, non-resident companies operating in Vancouver with Canadian management are not subject to Canadian tax on their income. There are no flagging requirements or vessel ownership restrictions. Regime flexibility allows for joint ventures and pooling arrangements.

After a whirlwind promotional tour around Europe and Asia over the past year, the VIMC team has produced some promising results. So far, they have landed AAL Shipping, one of world's biggest breakbulk operators; Greystoke Marine Management Ltd., a newly formed entity with talent from one the world's largest energy sector transporters; and the near 4,000-lawyer global maritime law firm Morton Rose Fulbright through a merger with Vancouver law firm Bull Housser.

Ms. Arsoniadis-Stein also reported she has 45 additional leads, and is “actively working on bringing another nine companies” with “three that I think we can announce in this quarter, and hopefully the rest in the next quarter.”

That's exciting news – from the corporate penthouse perspective, but what will it mean for the city of Vancouver back at sea level? This is where Mr. Economides enters the picture. “The most important stakeholders in a city's brand are the inhabitants themselves,” said Mr. Economides in an interview from Athens.



Aerial view of the Port of Vancouver illustrates the wide range of maritime activity at Canada's leading Pacific gateway.

Cette vue aérienne du port de Vancouver illustre les multiples activités maritimes dans la principale porte canadienne du Pacifique.

«Vancouver est déjà un important pôle de transport maritime, nous le savons tous; mais c'est aussi l'une des villes les plus progressistes que je connaisse – après tout elle est le berceau de Greenpeace. C'est une ville réellement progressiste où se déroulent des activités sociales novatrices. Il y a toute la question environnementale; il y a les modes de vie évolués de Vancouver; il y a les Autochtones.

«Le plus important dans une image de marque, a conclu M. Economides, c'est d'avoir une croyance et un système de valeurs que les gens peuvent adopter. Il faut impliquer les collectivités – j'ai beaucoup insisté là-dessus auprès du CMIV – pour faire de Vancouver l'autorité incontestée en matière de réflexion mondiale pour réinventer le transport maritime – et pour susciter la participation de tous.»

C'est là, manifestement, un «objectif ambitieux», mais bien ancré dans le réel. **M**

(NDLR – Avec cette chronique, nous accueillons notre nouveau correspondant de la côte Ouest à Vancouver, Colin Laughlan, qui possède une vaste expertise en matière de logistique multimodale et de nouveautés dans les transports.)

“Vancouver is already a major shipping hub, we all know that; but Vancouver is also one of the most progressive cities I've come across – it's the birthplace of Greenpeace after all. It's a really forward city with some really socially progressive things happening. You've got the whole environmental thing; you've got the progressive lifestyles of Vancouver; you've got First Nations.

“The most important thing about brand,” Mr. Economides concluded, “is a belief and a value system that people can buy in to. You have to involve the communities – which I expressed pretty strongly to the VIMC – to make Vancouver the undisputed global thought-leader in reinventing what shipping is all about – and getting everybody's participation in that.”

Now that's definitely a BHAG, with legs. **M**

(Editors note: With this column, we welcome on board our new, Vancouver-based West Coast correspondent Colin Laughlan, who has extensive expertise in multi-modal logistics and transportation developments.)

WE KEEP MOVING YOU

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

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



Everything is
Possible at the



**Port of
Antwerp**



Bruce Barnard

La conjoncture est meilleure pour le transport maritime polyvalent

Londres – Le mauvais sort qui semblait s'acharner sur le transport maritime polyvalent paraît finalement conjuré après plusieurs années de baisse régulière du trafic qui faisaient douter de l'avenir à long terme de ce secteur de niche. C'est une excellente nouvelle pour des ports européens comme Hambourg, Brême, Anvers et Rotterdam où plusieurs grands armements spécialisés dans le transport de divers, de cargaisons spéciales et de colis lourds voyaient leurs volumes chuter d'année en année.

Il peut sembler étrange de parler de reprise au vu des dernières statistiques du trafic dans les grands ports de marchandises diverses. Anvers, première plaque tournante européenne du transport de marchandises non traditionnelle, a encaissé en 2016 une diminution de 2,4 % des tonnages de marchandises diverses qui ont chuté à 9,8 millions de tonnes, moins de la moitié des 19,8 millions de tonnes de 2007. Rotterdam a échappé à la tendance avec une hausse de 3 % (à 5,9 millions de tonnes) mais Hambourg a dû se contenter d'à peine 1,5 million de tonnes, une chute de 11 %.

Ces chiffres ne disent cependant pas tout, car de plus en plus de marchandises traditionnelles comme les fruits,

Improving outlook for multi-purpose shipping sector

London – The beleaguered multi-purpose shipping business is finally getting its mojo back after several years of steadily declining traffic that raised doubts about the niche sector's long term future. And that's good news for European ports such as Hamburg, Bremen, Antwerp and Rotterdam, home to some of the top breakbulk, project cargo and heavy-lift operators that have seen volumes fall year on year.

Talk of revival seems outlandish against the latest traffic figures for the leading breakbulk ports. Antwerp, Europe's top non-conventional cargo hub, saw breakbulk traffic shrink 2.4 percent in 2016 to 9.8 million tonnes, almost half the 19.8 million tonnes it handled in 2007. Rotterdam bucked the trend with a three percent increase to 5.9 million tonnes but Hamburg was down eleven percent at a modest 1.5 million tonnes.

These figures don't tell the whole story though as more and more conventional cargo, such as fruit, forest products and paper pulp, is being shipped in containers to the benefit of Europe's top three "box" hubs – Rotterdam, Antwerp and Hamburg.

The Port of Antwerp is working to expand its 25% share of the breakbulk market in the Le Havre-Hamburg range.

Le Port d'Anvers veut augmenter sa part de 25 % du marché des marchandises diverses dans l'axe Le Havre-Hambourg.

les produits forestiers et la pâte de bois, sont expédiées en conteneur, ce qui profite aux trois principaux pôles européens de transport conteneurisé, Rotterdam, Anvers et Hambourg.

S'il s'agit de bonnes nouvelles pour les terminaux à conteneurs portuaires, c'est une menace grandissante pour leurs manutentionnaires de marchandises générales. Euroports, principal manutentionnaire paneuropéen de marchandises traditionnelles et de divers, a qualifié les conteneurs de «son pire ennemi».

La conteneurisation des marchandises diverses s'est accélérée en 2016 lorsque les armements conteneurisés en difficulté financière ont offert du transport à des prix dérisoires pour remplir leurs navires sous-utilisés, poussant Drewry Shipping Consultants à déclarer en octobre que «les trois derniers mois furent les pires que le secteur du transport de cargaisons spéciales et du transport polyvalent ait connus de mémoire d'homme».

Les armements actifs dans les vrac secs essayaient également d'attirer le fret des transporteurs polyvalents pour contrer la baisse de leurs volumes et de leur taux, mais cette tendance s'est estompée lorsque leurs propres débouchés se sont améliorés en cours d'année.

Tout cela survenait à une période où les secteurs des transports spéciaux et de colis lourds étaient plombés par le ralentissement de l'économie mondiale et la baisse des prix du pétrole qui décourageaient la demande et les investissements dans les industries pétrolières et minières, leurs principaux clients.

Toutefois, cela est sur le point de changer parce que les regroupements dans l'industrie du transport conteneurisé ont aidé à faire monter les taux de fret et permis un retour à la rentabilité au quatrième trimestre de 2016, ce qui va probablement ralentir la tendance à conteneuriser les marchandises traditionnelles et ramener une partie des tonnages «volés» aux compagnies maritimes polyvalentes.

Les regroupements se multiplient aussi dans le transport polyvalent: l'armement danois Thorco Shipping faisant équipe avec la compagnie allemande United Heavy Lift et Rickmers-Linie de Hambourg, connue pour son ambitieux service mondial, a été absorbé par Zeaborn de Brême, quelques mois après l'acquisition de Nordana, autre société danoise.

L'enthousiasme des ports européens pour un secteur de niche qui passe ordinairement sous le radar à cause d'un transport conteneurisé plus glamour ainsi que des énormes tonnages de vrac sec et liquide peut sembler illogique à ceux qui ne connaissent pas bien l'industrie.

Les marchandises diverses: un atout pour la rentabilité des ports et l'emploi

Les marchandises diverses ont la cote chez les administrations portuaires parce qu'elles procurent davantage de bénéfice par tonne que les autres types de fret. Le divers, les marchandises roro et le vrac sec représentent de 10 à 15 % des volumes totaux d'Anvers, mais contribuent pour plus de 40 % de la valeur ajoutée, surpassant les conteneurs (à peine 25 % de la valeur ajoutée pour 55 % du volume total).

Liverpool, qui a fait les manchettes avec l'inauguration récente d'un terminal à conteneurs de 500 millions de dollars, affirme cependant que les marchandises diverses sont «d'une importance énorme» pour Peel Ports, son propriétaire, à cause de leur rôle clé dans la stratégie de valeur ajoutée dans la chaîne d'approvisionnement des six ports britanniques du groupe.

While this is good news for the ports' container terminals, it has been a growing threat to their general cargo stevedores. Euroports, the leading pan-European break-bulk/conventional cargo stevedore, slammed containers as "our biggest enemy."

The "boxing" of break-bulk cargoes accelerated through 2016 as financially strapped container carriers were offering near zero rates to fill their underutilized vessels, prompting a comment from Drewry Shipping Consultants last October that "the last three months have been some of the worst the multi-purpose and project sector has endured in living memory."

Dry bulk ship-owners were also poaching multi-purpose cargoes as their traffic and rates slumped, but this has eased off as their own markets improved through the year.

All this at a time when the project cargo and heavy lift sectors were being savaged by a slowing global economy and the oil price slump that slashed demand – and investment – in the oil and mining industries, their major customers.

But this is about to change as consolidation in the container industry has helped drive up freight rates and a return to profit since the fourth quarter of 2016 that likely will stem the "boxing" of conventional cargo and result in the return of some "stolen" traffic to the multi-purpose shipping lines.

The multi-purpose sector is also rapidly consolidating with Denmark's Thorco Shipping teaming up with Germany's United Heavy Lift and Hamburg-based Rickmers-Linie, renowned for its ambitious round-the-world service, being taken over by neighbouring Bremen-based Zeaborn, just months after it had acquired another Danish line, Nordana.

European ports' enthusiasm for a niche sector that is totally obscured by the more glamorous container business and the massive dry and liquid bulk tonnages may appear illogical to industry outsiders.

Breakbulk highly valued for port profits, employment

But breakbulk scores highly among port authorities because it adds more profit per ton than its rival cargoes. Breakbulk, roll-on-roll off and dry bulk make up between 10 and 15 percent of Antwerp's total volume, but contributes over forty percent of its added value outperforming containers, which provide just 25 percent of added value from a 55 percent take of total volume.

Liverpool hit the headlines with the recent opening of a \$500 million container terminal but says breakbulk is "massively important" to its owner Peel Ports because of its key role in a strategy focused on adding value to the supply chain across the group's six UK ports. Rotterdam values break-bulk because it creates processing, storage and repackaging which boosts employment in Europe's top port.

Pour Rotterdam, les marchandises diverses sont importantes parce qu'elles génèrent des activités de traitement, d'entreposage et de reconditionnement qui stimulent l'emploi dans ce grand port d'Europe.

Dans l'absolu, les perspectives pour le transport maritime polyvalent – et les manutentionnaires – sont désormais plus encourageantes au sortir d'un marasme prolongé, et Drewry entrevoit les premiers indices d'un redressement qui se manifesterait probablement d'ici la fin de 2017.

Il y a déjà de nombreux signes d'une reprise prochaine, même si ceux-ci ne font que rarement les manchettes dans une industrie dominée par les conteneurs.

Les perspectives sont meilleures pour le transport de colis lourds grâce à la croissance mondiale du marché des éoliennes offshore et à la mise hors service de plateformes de forage en mer du Nord, selon la firme-conseil britannique Douglas Westwood. C'est sans doute ce qui explique que BBC Chartering, première compagnie de transport maritime polyvalent au monde, ait décidé de rouvrir un bureau à Copenhague.

Anvers, désireuse d'augmenter sa part de 25 % du marché du divers dans l'axe Le Havre-Hambourg, a applaudi la levée des sanctions imposées à l'Iran depuis six ans, ce qui permet d'espérer une forte hausse des cargaisons spéciales destinées à permettre à Téhéran de moderniser et réparer ses complexes pétroliers, gaziers et pétrochimiques.

De nouveaux services continuent d'être inaugurés discrètement, les plus récents étant une liaison régulière entre le port belge de Gand et Kamsar en Guinée, Afrique occidentale, et un service Rotterdam-Extrême-Orient pour le transport de produits d'acier.

Le signe de reprise de plus évident pour les transporteurs et les ports est peut-être l'achat de Zeaborn, nouveau propriétaire de Rickmers-Linie, par Kurt Zech, entrepreneur en construction et promoteur immobilier qui augmente rapidement sa présence dans le secteur du transport de divers dans lequel il n'est entré qu'en 2013.

Et tandis que Euroports investit encore dans de nouvelles installations pour marchandises diverses à Anvers, Gand et Rostock, APM Terminals de Maersk, l'un des principaux exploitants de terminaux à conteneurs du monde, a décidé de cesser d'investir pour accroître sa capacité afin de s'adapter à une conjoncture plus difficile. **M**



Breakbulk operations offer much employment for waterfront labor.

La manutention des marchandises diverses génère plus d'emplois portuaires.

In essence, the outlook for multipurpose shipping – and stevedores – is finally looking more positive after a prolonged downturn, with the first signs of recovery likely to emerge by the end of 2017, Drewry reckons.

There are already plenty of signs of the forthcoming rebound though they rarely capture the headlines in an industry dominated by container news.

Prospects for the heavy lift sector are looking brighter with the growth in the global offshore wind energy market and the decommissioning of rig platforms in the North Sea, according to Douglas Westwood, a UK-based consultancy. No doubt that's why BBC Chartering, the world's largest multi-purpose shipping company, decided to reopen an office in Copenhagen.

Antwerp, keen to grow its 25 percent share of the Le Havre-Hamburg range breakbulk market, hailed the lifting of sanctions on Iran after six years that promises a surge in project cargo shipments as Tehran modernizes and repairs its oil, gas and petrochemicals complexes.

New services continue to be launched with little fanfare, most recently a regular service between the Belgian port of Ghent and Kamsar, in Guinea, West Africa, and one between Rotterdam and the Far East for steel products.

Perhaps the most promising sign of a recovery for carriers and ports is the fact that Zeaborn, the new owner of Rickmers Linie, was bought by a construction and real estate entrepreneur Kurt Zech who has been rapidly expanding his presence in the breakbulk business which he only entered in 2013.

And while Euroports is still investing in new breakbulk facilities in Antwerp, Ghent and Rostock, Maersk's APM Terminals, one of the world's largest container terminal operators, has decided to freeze investment in new capacity as it adjusts to a harsher market environment. **M**

The essential tool for anyone
involved in shipping



IMO - Vega

D A T A B A S E

VERSION
21

Visit vp.imo.org/trial to access your free 2-day subscription trial



Michael Broad

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

Le système de pilotage du Canada: des changements urgents requis

Nous, qui représentons les navires océaniques étrangers faisant escale sur les trois côtes du Canada, sommes conscients du rôle essentiel du pilotage pour assurer la sécurité de la navigation dans les eaux canadiennes. Les navires de nos membres sont de gros bâtiments coûteux et leurs propriétaires et exploitants se félicitent de pouvoir profiter de l'aide des pilotes canadiens dont la connaissance des lieux permet aux équipages d'atteindre leurs ports d'escale et d'en repartir en toute sécurité. Les pilotes canadiens sont renommés mondialement pour leurs connaissances et leur savoir-faire, et c'est d'ailleurs l'un d'entre eux qui occupe depuis des années le poste le plus élevé à l'International Maritime Pilots Association.

Cela étant dit, nos membres sont convaincus que le système de pilotage canadien – un monopole imposé par le gouvernement – est incapable de limiter les coûts ou de garantir des niveaux de service adéquats à la grandeur du réseau.

Les droits de pilotage exigés de l'industrie augmentent depuis longtemps à un taux supérieur à l'inflation. De 2002 à 2015, les droits de pilotage perçus par les quatre administrations de pilotage ont bondi de près de 66 %, deux fois la progression de l'IPC. Même si certains font valoir que le pilotage ne représente que 2 % des coûts totaux du voyage, certains navires paient dans les eaux canadiennes jusqu'à 12 000 \$ par jour uniquement en droits de pilotage. Ce montant est supérieur aux coûts de fonctionnement quotidien du navire lui-même – salaires de l'équipage et approvisionnements, entretien et réparation du navire, assurances – et en fait, ils représentent le double des dépenses de fonctionnement d'un petit vraquier selon les dernières données disponibles (2013).

L'insatisfaction concernant le service dans plusieurs secteurs est source de frustration depuis des années. Les ententes contractuelles entre certaines corporations de pilotes et les administrations priment parfois sur les règlements en place, ce qui empêche les usagers – ceux qui paient pour le service – de s'appuyer sur ces règlements pour fonctionner efficacement.

Dans certains cas, c'est la corporation de pilotes qui décide comment les choses vont se passer et non l'administration qui supervise la prestation du service.

Nous avons souvent entendu dire que les corporations de pilotes sont des corps indépendants qui sont exclusive-

Amendments to Canada's pilotage system are urgently needed

As representatives of foreign-flag ocean vessels calling Canada's three coastlines, we recognize the essential role that pilotage plays in ensuring the safety of navigation in Canadian waters. Our members' ships are big, expensive machines and ship owners and operators welcome the local knowledge that Canadian marine pilots provide in assisting their crews to safely sail to and from their ports of call. Canadian pilots are recognized throughout the world for their knowledge and expertise and in fact, a Canadian pilot has held the top post at the International Marine Pilots Association for a number of years.

That being said, our organization's members strongly believe that the pilotage system in Canada, which operates as a mandatory, government – imposed monopoly, is unable to reign in costs or ensure adequate levels of service throughout the system.

Pilotage fees charged to the industry have long been increasing at a rate that exceeds inflation. Between 2002 and 2015, pilotage rates charged by the four pilotage authorities increased by almost 66 percent while CPI increased by less than half that amount. Despite claims in some quarters that pilotage costs make up only two percent of the total costs of a voyage, some ships in Canadian waters are paying upwards of \$12,000 per day in pilotage fees alone. This amount is more than the daily operating costs of the ship itself – crew wages and stores, vessel maintenance and repair, insurance – and in fact double the latest available op-ex costs (2013) for a handy size bulk carrier.

Service concerns in some areas have been a source of frustration for years. Contractual agreements between certain pilot corporations and authorities can override established regulations, leaving users – those who pay for the service – without the ability to use those regulations to operate in an efficient manner.

In some cases, it is the pilot corporation which decides how things will operate and not the Authority which oversees the service itself.

We have heard many statements to the effect that pilot corporations are independent parties who only have safety in mind. In point of fact, these corpora-

All cargo vessels entering Canadian waters are guided safely to port by licensed pilots.

Tous les cargos qui entrent dans les eaux canadiennes sont conduits à bon port en toute sécurité par des pilotes brevetés.



APM

ment axées sur la sécurité. En réalité, ces corporations sont guidées par d'autres considérations, comme l'obligation de générer des revenus pour leurs membres, ce qui les place en conflit d'intérêts. Il est donc indispensable de réaffirmer la primauté des administrations de pilotage quand il s'agit de gérer et de réglementer le service de pilotage pour assurer la sécurité et l'efficacité.

Toutefois, compte tenu des difficultés auxquelles les administrations ont fait face pour répondre à la demande des usagers qui exigent un service efficace et économique, nous estimons que le temps est venu d'examiner d'autres dispositions de gouvernance possibles.

Procédure accélérée pour la révision de Loi sur le pilotage

Le principal texte réglementaire qui régit le pilotage en eaux canadiennes, c'est la Loi sur le pilotage. Or, celle-ci, sauf quelques modifications mineures, n'a subi que fort peu de changements significatifs depuis son entrée en vigueur en 1972.

Compte tenu des préoccupations des usagers concernant l'évolution subséquente du système de pilotage, nous sommes très heureux que le gouvernement ait répondu positivement à notre demande de révision en profondeur du système de pilotage et qu'il se soit engagé, dans le cadre du Plan de protection des océans, à entreprendre un examen de la Loi sur le pilotage.

Même si ce processus n'est pas censé débiter avant quelques mois, il existe plusieurs mesures que le gouvernement peut prendre dans l'immédiat pour s'attaquer à des problèmes particuliers. Par exemple, les administrations pourraient mieux contrôler les coûts si le processus de choix de l'offre finale était modifié afin d'inclure des directives pour que l'arbitre tienne compte d'éléments comme les politiques gouvernementales, le mandat et la situation financière de l'administration.

tions are constrained by other considerations, such as the need to generate income for their members, which can place them in a conflict of interest. It is therefore essential to re-establish the primacy of pilotage Authorities when it comes to managing and regulating a safe and efficient pilotage service.

However, given the difficulties the Authorities have faced in meeting user demands for efficient and cost-effective service, we believe it is also time to explore alternatives to the governance arrangements under which the authorities operate.

Fast-track approach for *Pilotage Act* Review

The main statutory instrument governing pilotage in Canadian waters is the *Pilotage Act*, which, with the exception of a few minor amendments, has undergone little significant change since it came into force in 1972.

Given user concerns about the way in which the pilotage system has evolved since then, we are very pleased that the government has responded positively to our request for a comprehensive examination of the pilotage system and will undertake a review of the *Pilotage Act* as one of its commitments under the Oceans Protection Plan.

Although this review is not expected to get underway for another few months, there are several steps the government can take in the immediate term to address specific concerns. For instance, Authorities could gain greater control over costs if the Final Offer Selection Process were amended to include guidelines for an arbitrator to consider when selecting offers, including existing government policy and the authority's mandate and financial situation.

Transparency and accountability could be increased by making public the service contracts between pilot corporations and the authorities. Such action would be

La transparence et l'imputabilité pourraient être augmentées si l'on rendait publics les contrats de service conclus entre les corporations de pilotes et les administrations. Une telle mesure irait dans le sens de ce que préconise l'Office des transports du Canada, à savoir qu'il est dans l'intérêt public de s'assurer que les services fournis en situation de monopole sont gérés de manière transparente et responsable.

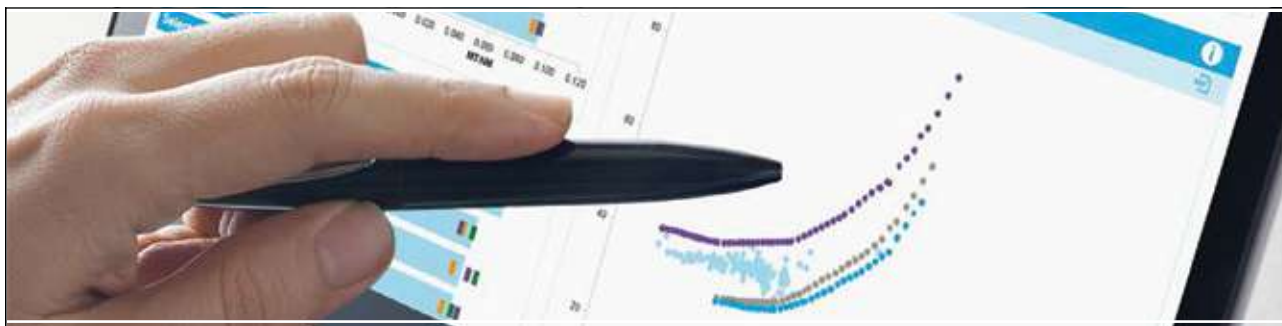
Enfin, la structure de gouvernance actuelle en vertu de laquelle fonctionnent les administrations de pilotage devrait être changée. Bien que nous ne pensions pas qu'une fusion complète de leurs opérations soit dans l'intérêt des parties, il faudrait songer à revoir la composition de leurs conseils d'administration et envisager d'autres options.

Nous espérons que la révision de la Loi sur le pilotage va débiter le plus rapidement possible, mais nous avons entendu des rumeurs à Ottawa selon lesquelles il pourrait falloir jusqu'à trois ans pour mener à terme le processus. Il est intéressant de noter qu'il a fallu moitié moins de temps au Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada pour terminer ses travaux et publier un volumineux rapport contenant ses constatations et recommandations, à l'issue d'un processus qui a pris en tout à peine plus de 18 mois. La révision de la Loi sur le pilotage ne devrait pas prendre plus de temps. **M**

consistent with statements by the Canadian Transportation Agency noting that it is in the public interest to ensure that services delivered under monopolistic conditions are managed in a manner that is both open and accountable.

Finally, the current governance structure under which the pilotage authorities operate should be amended. While we do not believe a complete merger of the pilotage authorities' operations is in the best interests of stakeholders, consideration should be given to reviewing the composition of the board and looking at alternatives.

Although we look forward to the start of the *Pilotage Act Review* at the earliest possible opportunity, we have heard rumblings in Ottawa that the process may take up to three years to complete. It is interesting to note that the Canada Transportation Act Review Panel led by the Honourable David Emerson, managed to complete their work and issue a lengthy report on its findings and recommendations in half that time, through a process that took just over 18 months to complete. The Pilotage Act Review should be completed within the same time span. **M**



IMPROVE YOUR OPERATIONAL EFFICIENCY WITH ECO INSIGHT

DNV GL is the world's leading classification society and a recognized advisor for the maritime industry. By making fleet performance visible and easy to understand, ECO Insight allows ship owners and operators to make informed decisions that can save fuel, cut emissions and lower operational costs. ECO Insight comes with MRV compliant data collection and reporting, as well as a mobile app and an alert service. DNV GL can support you with:

- Classification • Verification • Environmental performance • Battery performance modeling • Enhanced LNG solutions
- Greener DP operation • Energy storage • Independent engineering • MRV monitoring • Safety and risk control

CONTACT US

DNV GL Halifax
DNV GL St. John's
DNV GL Montreal

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

DNV GL Vancouver
DNV GL Ottawa
DNV GL New York

vancouver.maritime@dnvgl.com
ottawa.maritime@dnvgl.com
newyork.maritime@dnvgl.com

Learn more at
www.dnvgl.us/maritime

SAFER, SMARTER, GREENER

DNV·GL



The Algoma Innovator, Algoma's first 650-ft self-unloader designed to access smaller Great Lakes ports, was launched from Croatia in December.

L'Algoma Innovator, premier autodéchargeur de 650 pi d'Algoma conçu pour avoir accès aux petits ports des Grands Lacs, a été lancé en Croatie en décembre.

Shortsea shipping outlook

Domestic hopes and international prospects have companies investing anew

Les perspectives pour le transport maritime à courte distance

L'optimisme chez nous et les débouchés à l'étranger relancent l'investissement

Julie Gedeon

Cette année, les perspectives du transport maritime à courte distance (TMCD) dans l'est du Canada suscitent un optimisme prudent. Au moins une compagnie est en passe de devenir leader international et une autre se démarque davantage au pays.

Forte de nouveaux propriétaires, de nouveaux locaux et de nouveaux débouchés, McKeil Marine déborde d'enthousiasme. L'entreprise familiale qui célébrait l'an dernier son

This year's prospects for domestic shortsea shipping in eastern Canada are being viewed with cautious optimism. While at least one company is notably positioning itself to become a global leader, another is making a bigger splash at home.

McKeil Marine is abuzz with enthusiasm about its new ownership, premises, and business. The family enterprise that celebrated its 60th anniversary last

60^e anniversaire a décidé en octobre de céder une participation majoritaire à TorQuest Partners, société privée qui gère un capital de risque de plus de 2 milliards de dollars.

«Avec TorQuest comme propriétaire majoritaire, nous avons désormais les capitaux requis pour prendre de l'expansion», confirme la gestionnaire, Commercialisation et communications chez McKeil, Heidi Pereira. La transaction fournit les fonds nécessaires pour investir dans les équipages, l'expansion de la flotte et l'enrichissement de notre plateforme client.

McKeil Marine a quitté ses locaux de Hamilton au début de mars pour la ville voisine de Burlington dans de nouveaux bureaux qui lui permettent de loger tout son personnel sur un même étage. «Nos nouvelles installations sont aussi dotées des technologies les plus évoluées pour nous mieux relier à l'interne comme à l'externe avec nos clients actuels et potentiels.»

Essroc est un exemple d'entreprise démarchée devenue cliente. En janvier, McKeil Marine a conclu une entente avec le cimentier pour transporter différents produits de la cimenterie Essroc à Picton jusqu'à ses terminaux du lac Ontario et du lac Érié.

Dans cette transaction, McKeil obtenait d'Essroc le **Stephen B. Roman** qui lui permettrait de fournir le transport requis pendant la saison 2017. «Nous allons le remplacer au début de 2018 par un navire moderne à faible tirant d'eau», a précisé M^{me} Pereira.

La clientèle d'Essroc devrait permettre la création de 30 nouveaux emplois de personnel navigant et terrestre cette année. Elle va également attirer l'attention sur l'offre de service supérieure de McKeil Marine depuis que TorQuest en est propriétaire majoritaire.

year opted in late October to sell a majority share to TorQuest Partners, a private firm managing more than \$2 billion in equity capital.

“With TorQuest as our majority owner, we now have the capital to grow,” confirms Heidi Pereira, McKeil's marketing and communications manager. The deal makes funds available to further invest in existing crews, fleet expansion, and an enhanced customer platform.

McKeil Marine left its Hamilton premises in early March in favour of a nearby Burlington space that gathers the staff on one floor. “The updated facility also has the latest technology to connect more efficiently internally as well as externally with our clients and prospects.”

Prospects-turned-clients include Essroc. In January, McKeil Marine entered into an agreement with the cement carrier to transport various products from Essroc's production facility in Picton to its terminals on Lake Ontario and Lake Erie.

As part of the deal, McKeil has acquired the **Stephen B. Roman** vessel from Essroc and will operate it to provide the necessary transportation during the 2017 season. “Then we'll provide a modern shallow-drafted vessel to replace the **Stephen B Roman** in early 2018,” Ms. Pereira adds.

The new Essroc business is expected to generate 30 new sailing and shore-based jobs this year. It's also garnering attention for McKeil Marine's greater possibilities under its TorQuest majority ownership.

*McKeil Marine recently acquired the **Stephen B Roman**, seen here passing through the Welland Canal, from Essroc.*

McKeil Marine a récemment acquis d'Essroc le **Stephen B Roman** qu'on voit ici dans le canal Welland.



Paul Bessley

Algoma à l'étranger

Par ailleurs, Algoma Central Corporation et Nova Marine Carriers de Lugano en Suisse se préparent à élargir leur association pour créer une entreprise internationale spécialisée dans le transport maritime à courte distance de vrac sec. «Les deux compagnies y voient une formidable occasion», affirme le premier VP, Secteur commercial d'Algoma Central Corporation, Wayne Smith.

La nouvelle entité, NovaAlgoma Short-Sea Carriers (NASC) devrait attaquer le marché international avec 70 vraquiers lui appartenant en propre, affrétés ou gérés par des tiers. Le démarrage de la coentreprise est en attente des résultats d'un audit préalable.

NovaAlgoma Cement Carriers (NACC), partenariat créé par Algoma et Nova Marine en janvier 2016, a déjà un chiffre d'affaires considérable. «Nous sommes très heureux de l'accueil du marché, d'affirmer M. Smith. Nous avons débuté avec trois petits navires haute technologie neufs, construits spécialement, et nous en avons maintenant jusqu'à 11 en Extrême-Orient, dans les Antilles et en Europe.»

Le premier navire canadien de ce groupe était attendu à la fin d'avril. Le **NACC Québec** était destiné à desservir la cimenterie McInnis de Port-Daniel-Gascon en Gaspésie dès son ouverture au printemps. Le bâtiment va transporter des produits de ciment jusqu'aux nouveaux terminaux de McInnis à Sainte-Catherine au sud de Montréal et à Providence (Rhode Island).

Algoma abroad

Meanwhile, Algoma Central Corporation and Nova Marine Carriers of Lugano, Switzerland, are preparing to expand their partnership to create a global enterprise specializing in shortsea dry bulk shipping. "Both companies recognize a tremendous opportunity," says Wayne Smith, Algoma Central's Senior VP, Commercial.

A newly formed NovaAlgoma Short-Sea Carriers (NASC) is expected to launch internationally with 70 bulk carriers. The fleet will consist of owned and chartered vessels, as well as ships under third-party management. The joint venture is pending to due diligence.

NovaAlgoma Cement Carriers (NACC), the partnership formed by Algoma and Nova Marine in January 2016, is already generating significant business. "We're delighted with the marketplace acceptance," Mr. Smith says. "We started with three new small purpose-built, high-tech capability ships and are now up to 11 with operations in the Far East, Caribbean and Europe."

The first Canadian ship in this specialized group was expected in late April. The **NACC Québec** was designed to service the McInnis Cement facility opening this spring in Port-Daniel-Gascons in the Gaspé. It will transport cement products to the new



The NACC Star is part of the cement carrier fleet of newly-created NovaAlgoma Cement Carriers.

Le **NACC Star** fait partie de la flotte de cimentiers de la nouvelle compagnie NovaAlgoma Cement Carriers.



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
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



Algoma

The Algoma Niagara, a 740-ft self-unloader, shown in late construction phase prior to departure from a Chinese shipyard.

L'Algoma Niagara, un autodéchargeur de 740 pi, représenté dans la dernière phase de sa construction avant son départ d'un chantier chinois.

Algoma a entamé la deuxième phase de son programme de renouvellement de sa flotte canadienne pour laquelle la compagnie a commandé sept autodéchargeurs de classe Equinox, dont deux sont déjà en route.

L'**Algoma Innovator**, premier autodéchargeur de 650 pieds de la compagnie muni d'un mât de charge à l'avant, a été lancé en décembre en Croatie. Il est conçu et construit pour avoir accès aux petits ports de la région supérieure des Grands Lacs qu'utilisent souvent les producteurs de matériaux de construction, d'agrégat ou de sel, indique M. Smith.

L'**Algoma Niagara**, un autodéchargeur de 740 pieds, a appareillé quant à lui en Chine à la mi-février. «Ce navire aux dimensions maximales permises dans la Voie maritime nous aidera à optimiser le transport de fret sur le Saint-Laurent», affirme M. Smith.

Algoma espère que les dépenses promises dans les infrastructures nord-américaines vont bientôt stimuler la demande intérieure de navires. «En outre, nous faisons affaire avec des compagnies bien établies qui, pensons-nous, seront là pendant longtemps, précise M. Smith. Ces expéditeurs investissent dans leurs propres entreprises et il leur faut des fournisseurs de transport maritime fiables.»

M. Smith souligne les possibilités qui existent en Amérique du Nord pour du TMCD. «Nous sommes cependant

McInnis terminals in Sainte-Catherine, south of Montreal, and Providence, Rhode Island.

Algoma has entered the second phase of its Canadian fleet renewal program that has seven Equinox Class self-unloaders on order with two already on their way.

The **Algoma Innovator**, the company's first 650-foot self-unloader equipped with a bow-forward boom, was launched from Croatia in December. "It's designed and built to access the smaller ports on the Upper Great Lakes often used by the producers of construction materials, aggregates, or salt," Mr. Smith says.

Meanwhile, the **Algoma Niagara**, a 740-foot self-unloader, departed from China in mid-February. "This full-Seaway-sized vessel will help us to optimize cargo transport in the St. Lawrence," Mr. Smith says.

Algoma is hopeful that promised North American infrastructure spending will soon generate more domestic ship demand. "Plus we're dealing with long-established corporations that we expect to be present for a long time," Mr. Smith notes. "These shippers are investing in their own businesses and need reliable marine transportation providers."

décus par le peu d'empressement à concevoir des politiques de transport qui tiennent compte des avantages du TMCD sur les plans de la protection de l'environnement et de la sécurité, de même que de la capacité d'acheminer beaucoup plus de fret par le corridor des Grands Lacs et du Saint-Laurent.»

Insistance sur la capacité

Bruce Burrows, qui est devenu président de la Chambre de commerce maritime (CCM) en décembre dernier, peu après la fusion avec l'Association des armateurs canadiens, espère pouvoir changer cela.

Après des années passées dans le secteur ferroviaire, il a été attiré vers le maritime par les «formidables possibilités» qu'il y voit pour une politique des transports rationnelle. «Un des points sur lesquels je veux insister, c'est notre capacité, mentionne-t-il. Et je sais que les décideurs provinciaux et fédéraux seront sensibles à cet argument, car ils savent bien que le statu quo n'est plus soutenable pour faire face à la croissance future.»

En interview, M. Burrows a cité le sud-ouest de l'Ontario comme exemple d'une région où le transport de surface ne parvient pas à suffire à la demande. «Nous n'allons pas construire des routes à deux étages – la population ne

Mr. Smith underscores the North American potential for shortsea shipping. "However, we are troubled by the difficulty of forming transportation policies that recognize its advantages over other modes in terms of environmental protection and safety, as well as the capacity to move significantly more cargo along the Great Lakes-St. Lawrence corridor."

Capacity leverage

Bruce Burrows, who became President of the Chamber of Marine Commerce (CMC) last December shortly after its merger with the Canadian Shipowners Association, hopes to change that situation.

After years in the railway industry, he was attracted to the marine sector because of "the tremendous potential" he sees for it from a transportation policy perspective. "One of the facts I plan to leverage as much as possible is that we have capacity," he says. "And I know that provincial and federal policymakers are challenged on that front, with the status quo not sustainable in terms of accommodating future growth."

In an interview, he cited southwestern Ontario as an example of a region where surface transportation cannot keep up with demand. "We're not going to build double-

**PORT OF
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.

PortsToronto.com

OWNED AND OPERATED BY:

**PORTS
TORONTO**



The G3 Marquis managed by Algoma Central carries a variety of grain cargoes in the Great Lakes trade.

Le G3 Marquis géré par Algoma Central transporte une variété de céréales sur les Grands Lacs.

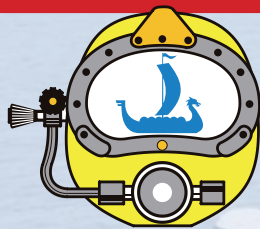
l'accepterait pas, ni à cause du fardeau fiscal ni du point de vue de l'utilisation des terres. Aussi les gouvernements doivent-ils trouver des solutions, et les compagnies de navigation et la Voie maritime offrent déjà une capacité additionnelle importante.»

La nécessité de limiter les gaz à effet de serre est un autre facteur important. «Les transports produisent 25 %

stacked highways – people won't accept that anymore in terms of the tax burden or a land-use perspective,” he says. “So governments have to find another way, and both shipping companies and the Seaway currently have significant additional capacity.”

The need to curb greenhouse gases is another key factor. “Transportation accounts for 25 per cent of

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



SODERHOLM

24 Hour Emergency Response Call: + 1 905 529.1344

Over 30 years experience

Ship Inspections – In Water Surveys
Surveys in Lieu of Drydocking

Recognized by
Lloyd's Register of Shipping and DNV GL

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

U/W Video
U/W Thickness Measurements

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

Leif Soderholm, President and General Manager

lsoderholm@soderholmmarine.com

Mobile Direct: (905) 572.0845

Toll Free (Canada and USA): + 1 800.319.3556 Fax: (905) 529.1370

Hamilton, Ontario – Canada

www.soderholmmarine.com



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

tél. 418 694.0534 1 877 694.0543
fax. 418 694.2259
web. navtech.ca info@navtech.ca



A FLEET THAT'S READY FOR ANYTHING.

Our ever-expanding fleet transports a range of bulk and general cargo throughout the Great Lakes, St. Lawrence River, East Coast and Canadian Arctic, with the ability to easily navigate shallower waters and ports. From custom loading configurations to strategic logistics planning, McKeil Marine provides safe, customized solutions for improved cargo efficiencies that save you time and money.



MCKEIL.COM



*McKeil Marine's Evans Spirit is the proud recipient of
International Bulk Journal's 2016 Bulk Ship of the Year Award.*





Paul Bersley

Vessels from the Groupe Desgagnés regularly sail through the St. Lawrence Seaway.

Les navires du Groupe Desgagnés circulent régulièrement sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

des gaz à effet de serre et les camions sont les principaux émetteurs, précise-t-il. Grâce à ses avantages sur le plan environnemental, notre mode peut assurément faire partie de la solution.»

the greenhouse gas problem and trucks are the biggest contributor,” he says. “Our mode’s environmental advantages can definitely be part of the solution.”



OCEAN

MARINE INGENUITY

WE ARE PROPELLED BY OUR MARITIME PASSION

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



GROUPOCEAN.COM

M. Burrows aimerait que le gouvernement consacre plus de ressources pour raccourcir la période de fermeture hivernale de la Voie maritime. «La Voie maritime a ouvert le 20 mars cette année, ce qui, je pense, représente la date la plus hâtive, et nous essayons de faire retarder la fermeture le plus tard possible après le 31 décembre. Si nous pouvions la garder ouverte toute l'année grâce à un bon service de déglacage et à des écluses qui fonctionnent bien par temps froid, cela aiderait réellement à attirer plus de trafic.»

Une concurrence illogique

À la Canada Steamship Lines, Louis Martel, qui est devenu chef de la direction le 1^{er} avril après la retraite de Rod Jones, est assez optimiste. Il pense que la saison 2017 sera un peu meilleure que 2016.

«La dernière saison a mal commencé au printemps et à l'été, mais elle s'est terminée en force grâce à une poussée de la demande attribuable à d'excellentes récoltes de céréales ainsi qu'à des exportations inattendues de minerai en provenance de la tête des Grands Lacs vers la ville de Québec, rappelle M. Martel. À la fin de la saison, presque tous nos navires étaient donc occupés, ce qui donnait l'impression d'une bonne année, mais deux mois d'activité des navires ne permettent pas d'assurer la viabilité d'une entreprise.»

De bonnes nouvelles toutefois: un plus grand nombre de producteurs de céréales qu'à la même époque l'an

Mr. Burrows would like to see government put some additional resources to minimizing the Seaway's winter shutdown. "The Seaway opened March 20th this year, which I think is the earliest opening on record, and we're trying to have the closing extended past December 31st as much as possible," he says. "If we could keep it open year-round with good ice-breaking and locks that function well in the cold, it would really help us to attract more traffic."

Illogical competition

At Canada Steamship Lines, Louis Martel, who assumed the role of chief executive officer April 1st upon Rod Jones's retirement, is somewhat optimistic about this season being slightly better than 2016.

"Last year's start was dismal throughout the spring and summer, but then we ended up experiencing a surge in demand with a strong grain crops and some unexpected export ore from the Lakehead down to Quebec City," Mr. Martel recalls. "So by the end of the season, nearly all of our ships were operating, giving the impression of a good year, but having ships active for only two months is not a viable way to operate a business."

Some good news is that more grain producers have already reserved their ship days or tonnage than at this time last year, and there seems to be another export ore program in the works.



ENVIRONMENTAL SPECIALISTS



**URGENCE
MARINE INC.**

Immediate response 24/7
Call : 514.640.3138

Providing planned maintenance & emergency environmental services for over 35 years!

- Fluid and solid waste disposal
- Oil spill clean-up
- Tank clean-up
- Ship engine room clean-up
- Ship de-icing
- Mooring / unmooring service
- Hose connection / disconnection
- Cargo hold cleaning & water disposal
- Supervision of cargo transfer
- Booming around ship
- Sea container cleaning
- Transport by barge or truck
- Container rental
- Crane service



www.urgencemarine.com
Montreal (Quebec) Canada

dernier ont déjà réservé leurs jours-navires ou leur tonnage et il semble y avoir un autre programme d'exploration de minéral en chantier.

L'embellie économique aux États-Unis d'abord et au Canada ensuite, a créé une capacité excédentaire de navires qui a fait chuter les prix. «Nous espérons que les nouveaux investissements prévus dans les infrastructures nord-américaines vont stimuler la demande, mais l'incertitude subsiste à cause du vent de protectionnisme qui souffle aux États-Unis», d'indiquer M. Martel.

Et la surabondance de navires internationaux n'aide pas. «Non seulement les coûts sont-ils beaucoup plus bas qu'ils devraient l'être, mais on a, par exemple, des céréales qui sont expédiées vers la côte Ouest sur un navire Panamax, puis acheminées en Europe par le canal de Panama», souligne M. Martel. «Cela n'a pas de sens compte tenu de la distance, mais le profit est si faible que cela ne change pas grand-chose d'ajouter trois jours de voyage.»

La distorsion des marchés est si considérable, ajoute-t-il, que des navires étrangers arrivent vides uniquement pour charger un peu de fret afin de ne pas rester inactifs. M. Martel souhaite que les gouvernements assurent une plus grande équité en veillant à ce que les autres modes paient leur juste part des coûts d'infrastructure. «Les camions, par exemple, ne paient pas pour l'usure de nos routes», note-t-il.

CSL, on le comprend, compte sur les avantages technologiques que lui procurent les 11 navires de classe Trillium qu'elle a fait construire depuis 2010 pour maximiser les gains d'efficacité et réduire d'autant ses coûts de fonctionnement. **M**

The economic lull first within the U.S. and subsequently Canada has created an excess domestic ship capacity, which has led to excessively low rates. "We're hopeful that new investment in North American infrastructure will bring up demand, but we're also uncertain whether the winds will blow towards more protectionism in the U.S.," Mr. Martel says.

An excess of international ships isn't helping. "Not only are rates much lower than they should be, but you have, for example, grain being shipped to the West Coast onto, say, a Panamax vessel and transported down the coast and through the Panama Canal to Europe," Mr. Martel points out. "That makes no sense from a distance point of view, but earnings are so low that adding three days to a trip isn't that costly."

The extent of market distortion, he adds, is evidenced by international ships arriving empty just so they can pick up some business to keep operating.

Mr. Martel wishes governments would level the playing field by having other modes pay their fair share of infrastructure costs. "Trucks, for example, are not paying for the wear and tear they cause on our roads," he notes.

Understandably enough, CSL is focusing on the technology afforded by the 11 new Trillium Class vessels it had built since 2010 to maximize efficiencies and thereby minimize operating costs. **M**

*The **CSL St-Laurent** is pictured here passing through the Welland Canal.*

On voit ici le **CSL St-Laurent** lors d'un passage dans le canal Welland.



HWYH2O.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 H₂O.

For more information call us at:
1-905-641-0309

Un vent de changement souffle sur le marché stratégique du Midwest où la puissante ville de Chicago, remarquable par son architecture, continue de s'imposer comme le grand pôle de transport commercial et multimodal de la région.

Le Midwest génère près du cinquième du PIB des États-Unis et ses 12 États, Michigan en tête, ont des échanges bilatéraux d'environ 200 milliards de dollars annuellement avec le Canada. Et plus du tiers du commerce international du Midwest se fait avec le Canada.

Dans son évaluation de la conjoncture économique, William Strauss, économiste principal et conseiller écono-

The winds of change are blowing over the strategic U.S. Midwest market, where mighty and architecturally-stunning Chicago continues to reign supreme as the region's leading commercial and multimodal transportation hub.

Consisting of 12 states, the Midwest generates nearly one fifth of U.S. GDP and these states, led by Michigan, account for about \$200 billion annually in bilateral trade with Canada. And Canada accounts for more than one third of the Midwest's international trade.

Assessing current economic trends, William Strauss, Senior Economist and Economic Adviser at the Federal

An aerial photograph of Chicago's Lakefront, showing the city skyline on the left, a large marina filled with sailboats in the center, and a large stadium in the foreground. The water is a deep blue, and the sky is clear.

Winds of change

Un vent de changement

Leo Ryan

The spectacular City of Chicago constitutes the Midwest's leading commercial centre and transportation hub.

La spectaculaire ville de Chicago est le principal centre commercial et le premier pôle de transport du Midwest.

mique de la Federal Reserve Bank de Chicago constate, d'entrée de jeu, que «le PIB de la plupart des économies développées dépend de plus en plus des services et de moins en moins de la fabrication.

«À l'ère de l'internet, l'emplacement a moins d'importance, de sorte que la population des États-Unis se déplace vers des régions plus tempérées au sud. Nous assistons donc à un déclin à long terme de la proportion de la population vivant dans le nord. La population de l'Illinois est déjà en déclin absolu et ce phénomène est amplifié par certains enjeux fiscaux névralgiques au niveau de l'État et de la ville de Chicago elle-même».

Reserve Bank of Chicago, begins by observing that “most developed economies are increasingly service-oriented and less reliant on manufacturing to drive GDP.

“In the context of the Internet age, location matters less, so people in the United States are moving south to the more temperate parts of the country. So we are seeing a long term decline in the share of the population in the north. There has been an outright decline in the population of Illinois that has, in fact, been exacerbated by some acute fiscal issues in the state and the City of Chicago proper.”

La plupart des analystes estiment que la croissance de l'économie américaine va dépasser les 2 % cette année. M. Strauss croit que la croissance du PIB dans le Midwest va être légèrement inférieure à la tendance nationale.

Il est cependant d'avis qu'il y a encore bien des occasions d'affaires et que Chicago va demeurer un extraordinaire pôle de transport et un important centre commercial.

Environ 10 millions de personnes vivent dans le grand Chicago, tandis que la ville elle-même héberge 2,7 millions d'habitants sur les rives du lac Michigan.

Côté transport, la ville de Chicago est bien desservie par six chemins de fer de catégorie 1: BNSF, CN, Canadien Pacifique, CSX, Norfolk Southern et Union Pacific. On y trouve deux aéroports internationaux et un accès direct à cinq grands réseaux routiers inter-États.

Le Port de Chicago, par où transitent chaque année quelque 17,5 millions de tonnes américaines de marchandises (surtout du vrac et des marchandises diverses) acheminées par le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, a un nouveau directeur général, Clayton Harris III, dont la priorité est d'élargir considérablement la base de clientèle du Port.

Montréal, Halifax et Prince Rupert ciblent le Midwest

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

Most analysts see the growth in the U.S. economy surpassing 2% this year. Mr. Strauss considers GDP growth in the Midwest region will fall somewhat below the national trend.

But, Mr. Strauss considers "there are still a lot of opportunities for business and Chicago will remain a stellar transportation hub and important commercial center."

Some 10 million people live in the Chicago metropolitan area, while the city itself on the shores of Lake Michigan is home to 2.7 million residents.

On the transportation side, Chicago is well served by six Class 1 railroads: BNSF, CN, Canadian Pacific, CSX, Norfolk Southern, and Union Pacific. There are two international airports, and there is direct access to five major interstate highway systems.

The Port of Chicago, which annually handles some 17.5 million short tons of shipments (mainly bulk and breakbulk) that transit through the Great Lakes/Seaway System has a new Executive Director, Clayton Harris III, whose priority is to markedly expand the port's market base.

Ports of Montreal, Halifax and Prince Rupert target Midwest cargo

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



The Algoma Harvester at berth in Duluth during agricultural shipping operations.

L'Algoma Harvester amarré à Duluth est utilisé pour le transport de produits agricoles.

MGT



SOCIÉTÉ TERMINAUX
MONTREAL GATEWAY
TERMINALS PARTNERSHIP



305 Curatteau
Montréal, Québec
Canada H1L 6R6
T: 514-257-3040
F: 514-254-4298
www.mtrtml.com

À Prince Rupert, le Midwest est la région d'origine ou de destination de plus de 60 % des conteneurs importés qui transitent par le terminal Fairview où le flux conteneurisé total dépasse les 700 000 EVP.

Au Port de Montréal, le VP, Croissance et développement, Tony Boemi, note que le Port demeure une importante porte de transit pour les importations et les exportations du Midwest, notamment les échanges avec l'Europe. Il ajoute: «Même si notre commerce avec l'Asie augmente, le Midwest représente toujours environ 13 % des flux conteneurisés totaux à Montréal, qui s'élèvent à 1,5 million d'EVP.»

Les produits automobiles viennent en tête des exportations de grande valeur du Midwest vers l'Europe via le Port de Montréal, qui célèbre cette année le 50^e anniversaire de l'arrivée des premiers conteneurs (Service de Manchester Liners avec le Royaume-Uni) dans le plus grand port de l'est du Canada.

Michel Fratianni, chef de la direction de la Société Terminaux Montréal Gateway, a indiqué qu'il y avait eu une réduction des cargaisons du Midwest depuis 12 à 18 mois. «Il subsiste encore un certain niveau d'imprévisibilité et quelques inconnues, mais nous pensons qu'il s'agit d'un phénomène temporaire et que la dynamique du marché va finir par redresser la situation au profit de Montréal.

«En attendant, nous allons nous efforcer d'améliorer notre performance d'exploitation en investissant dans de nouveaux équipements et en modernisant nos procédés. Nous allons également continuer de nous employer à fournir la meilleure expérience client.»

For Prince Rupert, the Midwest accounts for over 60% of import boxes through the Fairview Container Terminal where total throughput amounts to over 700,000 TEUs.

At the Port of Montreal, Tony Boemi, VP Growth and Development, notes that the port continues to be "an important gateway for Midwest import and export cargo, notably with Europe. While our trade with Asia has been increasing, the Midwest still accounts for about 13% of Montreal's total container trade of 1.5 million TEUs."

Automotive products dominate the big ticket export items to Europe from the Midwest via Montreal, which this spring celebrated the 50th anniversary of the arrival of the first containers (Manchester Liners service with the United Kingdom) at the largest port in Eastern Canada.

Michel Fratianni, chief executive of Montreal Gateway Terminals Partnership, said there has been some reduction in Midwest cargo over the last 12 to 18 months. "There still remains a level of unpredictability and a few unknowns

out there. However, we believe the decline in cargo for this area is temporary, and the market dynamics will readjust to benefit Montreal.

"In the meantime, we will stay focused on improving operating performance by investing in new equipment and through modernizing processes. We will also continue with our mission to deliver the very best customer experience."



*Fednav's 27,786 DWT bulk carrier **Federal Margaree** calls at Burns Harbor.*

Le vraquier de Fednav **Federal Margaree** de 27 786 tpl lors d'une escale à Burns Harbor.

CONNECTING THE U.S. AND MONTREAL

**TRUCK-COMPETITIVE
INTERMODAL SERVICE
INCLUDES 2ND MORNING
AVAILABILITY FROM
CHICAGO TO MONTREAL.**



Incorporating intermodal rail into your cross-border transportation mix delivers cost savings and access to a capacity alternative that can head off disruption. To learn more about the benefits of cross-border intermodal rail shipping, visit IntermodalCanada.com

Les compagnies maritimes veulent développer le marché du Midwest

Les compagnies maritimes du Canada et des États-Unis ainsi que les armements étrangers s'emploient activement à offrir des services dans les ports du Midwest sur les Grands Lacs. Les navires américains se concentrent sur le commerce entre les lacs alors que les autres transporteurs ont un champ d'action plus vaste sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent.

Les navires de la Canada Steamship Lines, d'Algoma Central Corporation, de Lower Lakes Towing (filiale de Rand Logistics) et du Groupe Desgagnés font fréquemment escale dans les ports du Midwest.

Rand Logistics, dont le siège se trouve au New Jersey, est l'unique transporteur capable d'offrir sur les Grands Lacs des services de port à port au Canada comme aux États-Unis. Les navires de la compagnie opèrent soit sous le régime de la Jones Act (qui réserve le commerce maritime intérieur aux navires construits aux États-Unis, propriété d'Américains et dont les équipages sont étasuniens) ou sous celui de la Loi sur le cabotage du Canada.

Pour la saison 2017, Rand prévoit environ 3 600 jours de navigation avec 14 navires (3 560 jours en 2016). «Les

Shipping lines develop Midwest business

Shipping lines from Canada, the United States and foreign-flag operators are highly active in offering services with Great Lakes ports in the Midwest region. U.S.-flag ships concentrate on the inter-Lakes trades while other carriers are engaged in a wider range of trades via the Great Lakes/St. Lawrence waterway.

Vessels from Canada Steamship Lines, Algoma Central Corporation, Lower Lakes Towing (part of Rand Logistics) and Groupe Desgagnés call frequently at Midwest ports.

Headquartered in New Jersey, Rand Logistics is the only carrier able to offer port-to-port services in both Canada and the United States on the Great Lakes. The company's vessels operate either under the Jones Act (which reserves domestic waterborne commerce to U.S.-owned, built and crewed ships) or under the Canada Coasting Trade Act.

For the 2017 season, Rand is projecting to sail approximately 3,600 days with 14 vessels compared with 3,560 days in 2016. "Market conditions for the commodities that we carry have improved compared to this time last year," said President and CEO Ed Levy.

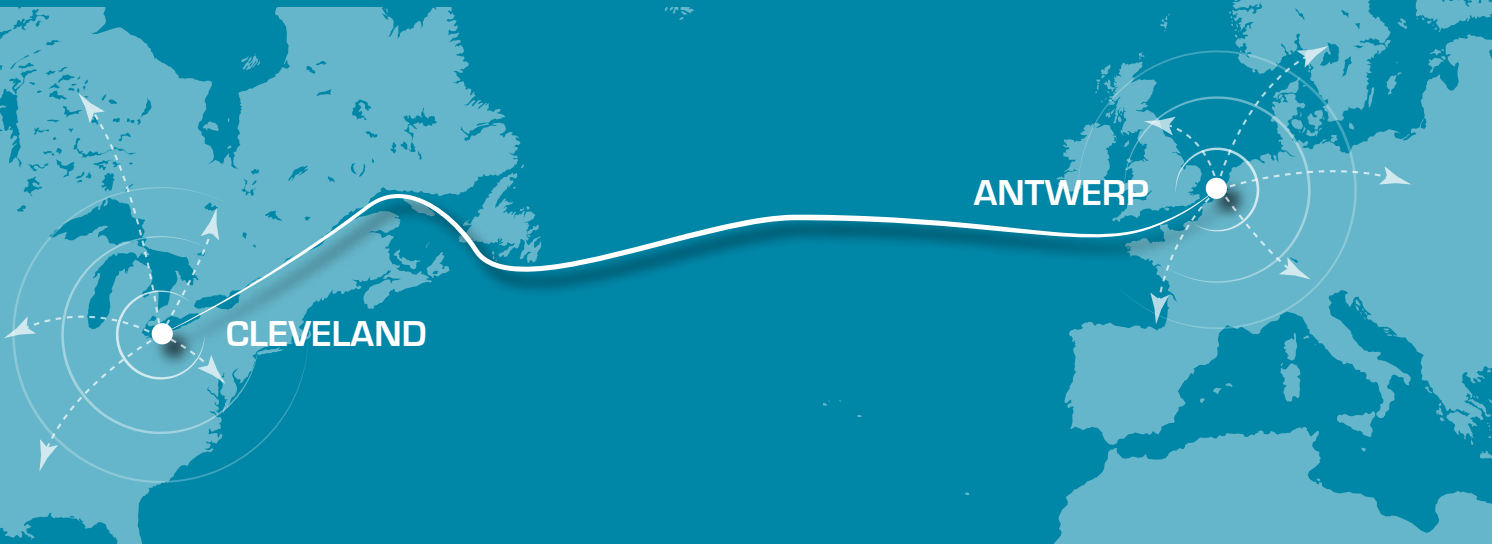


Port of Cleveland

Cleveland Bulk Terminal recently became part of Logistec's extensive network in the Great Lakes/Seaway waterway.

Le Cleveland Bulk Terminal s'est récemment ajouté au vaste réseau que Logistec possédait déjà dans la voie navigable Grands Lacs-Saint-Laurent.

CLEVELAND - EUROPE EXPRESS



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

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



CONTACT

Amsterdam office:

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

Antwerp office:

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

Bilbao office:

✉ bilbao@spliethoff.com
☎ +34 94 493 7709

Cleveland office:

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

Gdynia office:

✉ gdynia@spliethoff.com
☎ +48 58 6601260

Houston office:

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

Montreal office:

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

Toronto office:

✉ toronto@spliethoff.com
☎ +1 905 337 2732

**CLEVELAND
EUROPE
EXPRESS**
OPERATED BY  **spliethoff**



Port of Cleveland

The Cleveland-Europe Express service of the Dutch Spliethoff Group has entered its fourth year of operations.
 Le service Cleveland-Europe Express du groupe néerlandais Spliethoff entamait sa quatrième année d'exploitation.

conditions du marché pour les marchandises que nous transportons sont meilleures que dans la même période l'an dernier», a déclaré le président et chef de la direction, Ed Levy.

FALLine de Montréal demeure le plus important utilisateur océanique de la voie navigable et maintient une présence importante dans échanges maritimes du Midwest.

La plupart des destinataires de produits d'acier cherchaient à reconstituer leurs stocks au moment de la réouverture de la Voie maritime le 20 mars et le directeur du Service de ligne régulière à FALLine, Dennis Pfeffer, a déclaré au *Maritime Magazine*: «Si l'on en juge par la façon dont elle a débuté, la 58^e année de liaison continue de FALLine entre l'Europe du Nord et les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs s'annonce fructueuse.

«Il est bien sûr extrêmement difficile de prévoir l'évolution des tendances compte tenu des nombreuses va-

Montreal-based FALLine remains the largest ocean-going user of the waterway and has a solid presence in Midwest maritime trades.

With most receivers of steel products looking to replenish their stocks as the Seaway re-opened on March 20, liner Manager Dennis Pfeffer told *Maritime Magazine*: "The beginning of FALLine's 58th year of continuous service from Northern Europe to the St Lawrence and Great Lake ports, therefore, is looking healthy.

"Of course, it is extremely difficult to gauge how the current trends will unfold going forward since there are many variables at play including the current new administration in the U.S."

Internally, Mr. Pfeffer points out that FALLine tends to differentiate breakbulk parcels between project and general cargo. "What we refer to as "projects" are one-off large movements consisting of industrial goods—relocation of steel plant components or wind-

riables qui entrent en jeu, y compris l'arrivée de la nouvelle administration aux États-Unis.

M. Pfeffer indique qu'à l'interne, FALLine a tendance à distinguer les marchandises générales des cargaisons spéciales, destinées à des projets particuliers. «Celles que nous appelons "spéciales", ce sont des cargaisons ponctuelles volumineuses constituées de produits industriels – par exemple des composantes d'aciéries ou des sections d'éoliennes, tandis que les marchandises générales, elles, sont transportées sur une base régulière, et comprennent, mais non exclusivement, de grosses cargaisons d'acier, des machines, des turbines, des presses, des transformateurs, des yachts et de l'équipement agricole destiné à reconstituer des stocks locaux.»

De son côté, le groupe néerlandais Spliethoff accroît sa présence, au seuil de sa quatrième année d'exploitation du Cleveland-Europe Express, un service de transport entièrement maritime entre Anvers et les ports des Grands Lacs. Les navires polyvalents de Spliethoff transportent une grande variété de colis lourds et de cargaisons spéciales, de même que des conteneurs.

Spliethoff a eu en moyenne trois départs par mois en 2015 et 2016. «Important transporteur de cargaisons spéciales et de matériel éolien, Spliethoff avait des ports d'escale dans chacun des Grands Lacs en 2016 et nous espérons qu'il en sera de même cette année», a déclaré le vice-président de Spliethoff Cleveland, Torin Swartout.

mill sections, for example, whereas general cargo is transported on a regular basis, including but not limited to large shipments of steel, machinery, turbines, presses, transformers, yachts, and agricultural equipment brought in to replenish local stocks."

For its part, the Dutch Spliethoff Group has been expanding its presence, having entered its fourth year with the Cleveland-Europe Express, an all-water service between Antwerp and Great Lakes ports. The multi-purpose Spliethoff vessels carry a wide variety of project and heavy lift cargoes as well as containers.

Spliethoff averaged three Great Lakes sailings per month in 2015 and 2016. "As a major carrier of projects and wind power, Spliethoff had port calls in every one of the Great Lakes in 2016 and we expect to do the same this year," stated Torin Swartout, Vice-President of Spliethoff Cleveland.

Logistec boosts network with Cleveland Bulk Terminal

Meanwhile, in the past few months, several transportation-related announcements have underlined industry determination to be well-positioned for the future.

Logistec USA Inc., a subsidiary of Montreal-based Logistec Corporation, signed a 10-year agreement with the Cleveland-Cuyahoga County Port Authority



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

THE PLACES WE WORK

Whether in the Great Lakes, on the Gulf Coast of Florida, the Canadian Far North, or the East Coast of North America, Logistec provides customers with innovative solutions for their cargo-handling needs.

www.logistec.com





*Seen at berth at Toledo is the **MV Ojibway** of Rand Logistics, owner of Lower Lakes Towing and Grand River Navigation.*

*Aperçu à Toledo, l'**Ojibway** de Rand Logistics, propriétaire de Lower Lakes Towing et de Grand River Navigation.*

Rand Logistics

Logistec renforce son réseau avec le Cleveland Bulk Terminal

Par ailleurs ces derniers mois, plusieurs annonces relatives au transport ont mis en évidence la détermination de l'industrie à se bien positionner pour l'avenir.

Logistec USA Inc., filiale de Logistec Corporation de Montréal, a signé une entente de 10 ans avec la Cleveland Cuyahoga County Port Authority pour l'exploitation du Cleveland Bulk Terminal à compter du printemps.

«Le Cleveland Bulk Terminal occupera une place importante au sein de notre réseau de terminaux des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, a déclaré la présidente et chef de la direction de Logistec, Madeleine Paquin. Logistec et le Port de Cleveland partagent des valeurs communes. Notre plan de transition pour les clients actuels et nos projets de développement reposent sur notre approche client. Logistec et la Cleveland-Cuyahoga County Port Authority ont aussi en commun le même souci de la responsabilité environnementale.»

«Le Port de Cleveland se réjouit de travailler avec Logistec pour appuyer nos objectifs commerciaux, augmenter les volumes de vrac et diversifier notre base de marchandises. Nous étions à la recherche d'un partenaire d'expérience dont l'activité principale est la manutention des marchandises», a déclaré William D. Friedman, président-directeur général de la Cleveland-Cuyahoga County Port Authority. «Logistec jouit de surcroît d'une situation financière solide et d'une excellente réputation dans l'industrie pour les services à valeur ajoutée qu'elle fournit à ses clients.»

Logistec est présente aux États-Unis depuis plus de 20 ans et la société manutentionne des marchandises sèches dans 10 ports et terminaux de la côte Est.

to operate the Cleveland Bulk Terminal as of this spring.

“Cleveland Bulk Terminal will become a significant part of our network along the Great Lakes and St. Lawrence Seaway,” said Madeleine Paquin, President and CEO of Logistec Corporation. “Logistec and the Port of Cleveland have similar values, and our customer-focused approach will be a key part of both the transition plan for our current clients and future business development projects. Logistec also shares the Cleveland-Cuyahoga County Port Authority's commitment to environmental responsibility.”

Cleveland Bulk Terminal handles dry bulk commodities, principally iron ore pellets destined for steel production on the Cuyahoga River Ship Channel and limestone destined for Ohio power plants. The 45-acre facility began operating in 1997 and is located on the outer harbor of the Port of Cleveland, west of the mouth of the Cuyahoga River. The terminal is directly serviced by Norfolk Southern railroad.

“The Port of Cleveland is looking forward to working with Logistec to support our commercial goals, increase bulk volumes and diversify our cargo base. We were looking for an experienced partner whose primary business is cargo handling,” said William D. Friedman, President and CEO of the Cleveland-Cuyahoga County Port Authority. “Logistec also has a strong financial record and a reputation within the industry for providing value-added services to bulk customers.”



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



Premier terminal à conteneurs dans les ports jumeaux

Duluth Cargo Connect a aussi annoncé au printemps une nouvelle alliance afin d'établir le premier terminal intermodal desservi par rail aux ports jumeaux de Duluth (Minnesota) et Superior (Wisconsin). Duluth Cargo Connect, partenariat de travail de la Duluth Seaway Port Authority et de Lake Superior Warehousing, exploitera l'installation au terminal maritime public Clure du Port.

«L'ouverture du tout nouveau terminal intermodal du CN ici à Duluth permet de relier instantanément notre région par le réseau ferroviaire du CN aux importations et exportations conteneurisées, ce qui permet d'éviter l'engorgement des grands centres intermodaux urbains, a déclaré le directeur administratif de la Duluth Seaway Port Authority, Vanta Coda. La circulation des camions a augmenté de façon exponentielle ces dernières années et notre association avec le CN fera profiter les ports jumeaux d'un tout nouveau mode efficace de services de transport.»

JJ Ruest, VP exécutif et chef du marketing au CN, a indiqué: «Le partenariat novateur du CN et de Duluth Cargo Connect ouvre de nouveaux horizons aux partenaires des ports et aux expéditeurs de la région sur les plans de la chaîne d'approvisionnement logistique et de la croissance. Le CN est heureux de faire profiter les ports jumeaux de ses multiples contacts sur les marchés internationaux, de son excellente connaissance des services d'agents transitaires et du soutien de spécialistes en douane et en marketing.»

Logistec has been operating in the United States for more than 20 years and handles dry cargo at 10 ports and terminals along the East Coast.

First intermodal container terminal in Twin Ports

Duluth Cargo Connect also announced this spring a new alliance establishing the first rail-served intermodal container ramp in the Twin Ports of Duluth, Minn. and Superior, Wis. Duluth Cargo Connect, a working partnership of the Duluth Seaway Port Authority and Lake Superior Warehousing, will operate the rail-served facility at the port's Clure Public Marine Terminal.

"Opening CN's newest intermodal location here in Duluth instantly connects our region to containerized imports and exports via CN's rail network, avoiding the congestion in large urban intermodal facilities," said Vanta Coda, executive director of the Duluth Seaway Port Authority. "Our truck traffic has grown exponentially in recent years, and now we've partnered with CN to bring a whole new mode of efficient transportation services to the Twin Ports."

JJ Ruest, CN executive vice-president and chief marketing officer, said: "CN's innovative partnership with Duluth Cargo Connect opens up a new logistics supply chain and growth opportunities for the port's partners and shippers in the region. CN is pleased to



SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT
ST. LAWRENCE ECONOMIC
DEVELOPMENT COUNCIL



LA SODES, AU COEUR DE LA COMMUNAUTÉ MARITIME

Être membre de la Sodes, c'est :

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

SODES, A KEY MARITIME PLAYER

Being a SODES member is to:

- Protect and promote its economic interests
- Be a member of the most important stakeholder network of the industry
- Participate in various promotional events



@Sodesqc
www.st-laurent.org

S'ajoutant aux services déjà fournis par Duluth Cargo Connect, le nouveau service intermodal du CN assurera la continuation des 25 années de succès du terminal portuaire en acconage, manutention et entreposage de fret.

«En travaillant avec le CN pour rétablir ce terminal intermodal à Duluth, Duluth Cargo Connect aide les clients à acheminer leurs marchandises par le chemin le plus court et le plus économique, a affirmé le président de Lake Superior Warehousing, Jonathan Lamb. Dans ce marché, le CN est le seul chemin de fer à offrir un service direct vers les ports des côtes Est et Ouest ainsi que du golfe du Mexique.»

Les conteneurs d'importation chargés provenant des ports des trois côtes desservis par le CN arriveront à Duluth par le réseau ferroviaire du CN. Les exportateurs des ports jumeaux pourront utiliser ces conteneurs d'importation pour expédier leurs marchandises vers les marchés étrangers. Le CN et Duluth Cargo Connect ont commencé à desservir des marchés d'importation et d'exportation en mars. **M**

bring its extensive contacts in international markets, freight-forwarding knowledge, and customs and marketing support to the Twin Ports.”

Added to Duluth Cargo Connect's existing suite of services, CN's new intermodal service furthers the port terminal's 25-year record of success with stevedoring, cargo handling and warehousing operations.

“By working with CN to establish this Duluth intermodal ramp, Duluth Cargo Connect is helping customers move freight by its shortest and most economical path,” remarked Jonathan Lamb, president of Lake Superior Warehousing. “CN is the only railroad in this market with direct service to East, West and Gulf Coast ports.”

Thus, loaded import containers from ports originating on all three coasts served by CN will arrive in Duluth via CN's rail network. The import containers can be used by Twin Ports exporters as new capacity to ship their goods to world markets. CN and Duluth Cargo Connect began serving import and export markets in March. **M**

CN has widespread network throughout the Midwest. Pictured here is a freight train in the Duluth area.

Le CN possède un réseau étendu dans le Midwest. Ci-contre, un train de marchandises dans la région de Duluth.



Opportunities beckon for project cargo

Les cargaisons spéciales: un secteur prometteur

Kathlyn Horibe



The growing opportunities of project cargo are symbolized by this photo of a McKeil Marine barge on the Hudson River delivering pedestals for the giant New York Wheel under construction.

Cette photo d'une barge de McKeil Marine en route sur le fleuve Hudson pour livrer les ancrages de la Grande Roue de New York est une bonne illustration de la demande grandissante de cargaisons spéciales.

William Van Dorp

La croissance des cargaisons spéciales a ralenti, à cause principalement des bas prix du pétrole et des matières premières ainsi que des pénalités antidumping dont les États-Unis et l'Union européenne ont frappé la Chine et d'autres producteurs, lesquelles ont anémié le secteur de l'acier. Le trop grand nombre de transporteurs de vrac sec, de porte-conteneurs et de cargos classiques a conduit les armements conteneurisés à livrer une concurrence féroce pour les cargaisons surdimensionnées et les transporteurs de vrac à rivaliser pour les cargaisons d'acier et d'aluminium ordinairement transportées par les armements polyvalents. La tendance pourrait toutefois se renverser vers la fin de 2017 à mesure que les économies asiatiques et autres accroîtront leurs ventes et on devrait voir alors «les premiers signes de reprise», indique le cabinet-conseil en transport maritime Drewry.

Project cargo growth has slowed mainly due to low rates for oil and other commodities and a steel sector battered by U.S. and European Union anti-dumping penalties against China and other producers. An oversupply of breakbulk, container and dry bulk vessels resulted in container lines competing vigorously for oversize cargoes and bulk carriers for steel and aluminum usually transported by multipurpose operators. By late 2017 as Asian and other economies increase their sales, the tide could start to turn and show “the first signs of recovery,” suggests global shipping consultant Drewry.

There are other encouraging signs. According to Bruce Burrows, President of the Chamber of Marine Commerce. “We have a Canadian government committed to major infrastructure investments. South of



Il y a d'autres indices encourageants. Selon le président de la Chambre de commerce maritime, Bruce Burrows, les investissements massifs dans les infrastructures promis par le gouvernement canadien et les trillions de dollars que la nouvelle administration se prépare également à déverser dans les infrastructures au sud de la frontière – si le président Trump respecte ses promesses de campagne – permettent d'espérer des expéditions massives de marchandises sur les Grands Lacs, sur le Saint-Laurent et sur nos côtes.

Selon l'Association canadienne des producteurs pétroliers, le décret présidentiel de Donald Trump avalisant le projet d'oléoduc Keystone XL et l'approbation par le gouvernement du Canada du triplement de la capacité du pipeline Trans Mountain ainsi que du projet de GNL Pacific Northwest sont de grands pas en avant pour l'économie du Canada et des États-Unis.

the border, the new administration is set to roll out a trillion dollars in infrastructure spending—if President Donald Trump delivers on campaign promises. This means there could be a whole lot more cargo being shipped on the Great Lakes, St. Lawrence and our coasts to deliver these projects.”

A major economic step forward for Canada and the United States is Mr. Trump's executive order advancing the Keystone XL Pipeline Project, said the Canadian Association of Petroleum Producers, as well as the Government of Canada's approval of both the Trans Mountain Expansion project and the Pacific Northwest Liquefied Natural Gas project.

Putting somewhat of a damper on the optimism is the Conference Board of Canada's Territorial Outlook for 2016-2017. The report says that economic growth prospects in the Northwest Territories, Yukon and Nunavut are “weak in the short term”—averaging just 1.8% from 2016 to 2020 due to slumping mineral and metal prices and financing problems that resulted in mine shutdowns and new developments being put on hold.

Robust shipments on St. Lawrence Seaway

On the other hand, the Great Lakes St. Lawrence System posted strong 2016 results with shipments of breakbulk cargoes that included wind turbine components and machinery rising to 495,000 tonnes from the previous year's 422,000 tonnes, a 17% increase, said Bruce Hodgson, Director, Market Development, St. Lawrence Seaway Management Corporation. He added, “The markets the Seaway serves are not limited to the heartland of North America as the system provides seamless connectivity to markets in Western Canada and the Western U.S. This is particularly beneficial for project cargoes that are over-dimensional as other gateways can be restricted as to the size of cargoes they can handle.”

With oil and gas industries forecast to improve over the next two years and ongoing wind energy projects taking place in Canada and the U.S., Mr. Hodgson estimates the overall outlook is positive for HWY H2O.

Thunder Bay's Keefer Terminal last year handled 14 project cargo shipments, including electrical transformers, structural steel, rail beams, wind turbine components, mining equipment and an OSB plant. With a solid performance at 31,540 metric tonnes, Keefer's cargo volumes hit a 19-year high in 2016.

CEO Tim Heney said, “Thunder Bay Port Authority is anticipating another strong year for project cargoes destined for Western Canada. Several repeat



Breakbulk and project cargo shipments are experiencing strong growth at the Port of Thunder Bay.
Les marchandises diverses et les cargaisons spéciales sont en forte augmentation au port de Thunder Bay.

TBPA

La Note de conjoncture pour 2016-2017 du Conference Board du Canada vient toutefois tempérer cet optimisme. Le rapport qualifie les perspectives de croissance économique dans les Territoires du Nord-Ouest, au Yukon et au Nunavut de «faibles à court terme» – à peine 1,8 % en moyenne de 2016 à 2020 à cause de l'effondrement du prix des minerais et des métaux ainsi que des problèmes de financement qui ont provoqué la fermeture de mines et l'arrêt du développement.

Le Port de Valleyfield, à l'ouest de Montréal sur la Voie maritime du Saint-Laurent, continue sur sa lancée, en partie grâce à l'augmentation des marchandises générales et du divers. Le tonnage total qui se chiffrait à 546 343 tonnes métriques en 2015 y a atteint 626 600 tonnes métriques en 2016, dont un peu plus de 128 000 tonnes métriques de marchandises générales.

Les marchandises diverses, les colis lourds et les cargaisons spéciales, destinées à des projets particuliers, alimentent le gros des activités des Services maritimes Valport qui fournissent des services d'acconage, de logistique, d'entreposage, de fabrication, de conditionnement et plus.

Avec les années, Valleyfield est devenue la base d'organisation par excellence des opérations de ravitaillement maritime estival de l'Arctique. Ces services d'approvisionnement – principalement en marchandises diverses – sont fournis par Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS). De plus, Desgagnés Transarctik utilise le Port pour desservir des mines de l'Extrême-Arctique.

Depuis quelques années, de nouvelles marchandises arrivent par les navires polyvalents du transporteur néerlandais Spliethoff qui fait escale deux fois par mois à Valleyfield pour son service Cleveland-Europe Express reliant le Port d'Anvers aux Grands Lacs. C'est un navire de Spliethoff, le **NM Hemgracht**, qui est arrivé le premier à Valleyfield au début d'avril, peu après l'ouverture de la saison 2017 de la Voie maritime.

cargoes are booked, including further shipments of electrical transformers and structural steel."

At the Port of Valleyfield west of Montreal on the St. Lawrence Seaway, a forward momentum is continuing, in part thanks to growing activity in general cargo and breakbulk. Total traffic rose to 626,600 metric tons in 2016 from 546,343 tons in 2015, with general cargo accounting for just over 128,000 tons.

Breakbulk, heavy lift and project cargo represent the core activity of Valport Marine Services which provides stevedoring, logistics, warehousing, fabrication, packaging and other services.

Through the years, Valleyfield has developed a strong niche as a staging ground for Arctic services. Summer Arctic sealift services – chiefly breakbulk cargo – are offered by Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS). In addition, Desgagnés Transarctik uses the port notably to transport supplies to mines in the High Arctic.

In the past couple of years, new traffic has also been introduced by the multi-purpose vessels of Dutch carrier Spliethoff calling twice a month at Valleyfield on the Cleveland-Europe Express service linking the Port of Antwerp to the Great Lakes. A Spliethoff ship, the **MV Hemgracht**, was the first vessel to call at Valleyfield in early April soon after the opening of the 2017 Seaway season.

Wide spectrum of activity for Logistec

Throughout eastern North America, Logistec has a network of ports and terminals. As for 2016 results, Frank Vannelli, Senior Vice President, Commercial, said, "Overall, we worked with a variety of out-of-gauge pieces but it was slower than past years."

DELIVERING A HIGHER STANDARD AU-DELÀ DES ATTENTES



FEDNAV

| FMT | FALLine | Fednav Direct |

SPECIAL DELIVERY **LIVRAISON SPÉCIALE**



www.fednav.com

Expéditions robustes sur la Voie maritime du Saint-Laurent

Par ailleurs, le réseau Saint-Laurent-Grands Lacs a affiché de bons résultats en 2016; les expéditions de marchandises diverses, notamment de pièces d'éoliennes et de machines, sont passées à 495 000 t contre 422 000 t l'année précédente, une hausse de 17 %, a déclaré le directeur du Développement des marchés à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, Bruce Hodgson, avant d'ajouter: «La Voie maritime ne dessert pas uniquement le centre de l'Amérique du Nord, le réseau assure une connectivité continue avec les marchés de l'ouest du Canada et des É.-U. Elle est particulièrement utile pour les cargaisons spéciales hors gabarit qui ne peuvent pas toujours être prises en charge par d'autres modes.»

Selon M. Hodgson, les perspectives sont généralement encourageantes pour l'autoroute H₂O en raison de l'amélioration prévue dans les industries pétrolière et gazière d'ici deux ans ainsi que des projets éoliens en cours au Canada et aux États-Unis. L'an dernier, le terminal Keefer à Thunder Bay a manutentionné 14 cargaisons spéciales, dont des transformateurs, de l'acier profilé, des rails, des pièces d'éoliennes, de l'équipement minier et une installation de fabrication d'OSB. Les volumes de fret transitant par le terminal Keefer ont atteint leur sommet en 19 ans avec une solide performance de 31 540 t.

Le PDG Tim Heney a déclaré: «L'Administration portuaire de Thunder Bay prévoit une autre bonne année pour



The Port of Trois-Rivières has emerged as an important centre for project and heavy lift cargo.

Le Port de Trois-Rivières est devenu un centre important pour le transport de colis lourds et de cargaisons spéciales.

At the Port of Thunder Bay, which offers generous railway clearances and is, therefore, an excellent choice for heavy lift, Logistec loaded transformers, containers and over-dimensional cargo from vessel to rail for final use at hydro projects in Manitoba, wind farms in B.C. and various oil and gas facilities in Alberta. Mr. Vannelli added, "We can transload directly to rail, bypassing major highways and metropolitan areas."

At the Port of Johnstown, a second berth was added as well as an additional laydown area for breakbulk cargo. Mr. Vannelli said that proximity to markets in the Ottawa-Gatineau region—Johnstown is located

CANADA'S GATEWAY TO THE WEST



portofthunderbay.ca

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



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

Canada

les cargaisons spéciales destinées à l'Ouest canadien. Plusieurs types de fret seront de retour, y compris des transformateurs et de l'acier profilé.»

Logistec: des activités très diversifiées

Logistec possède un réseau de ports et de terminaux dans tout l'est de l'Amérique du Nord. Au sujet des résultats pour 2016, le vice-président principal au Développement commercial, Frank Vannelli, a déclaré: «Nous avons pris en charge divers transports exceptionnels, mais un peu moins que les années passées.»

Au Port de Thunder Bay, dont les hauteurs libres génereuses en font un excellent choix pour les colis lourds, Logistec a transbordé de navire à train des transformateurs, des conteneurs et des marchandises surdimensionnées destinés à des projets hydroélectriques au Manitoba, à des parcs éoliens de C.-B. et à diverses installations pétrolières et gazières albertaines. M. Vannelli a ajouté: «Nous pouvons transborder le fret directement sur les trains, ce qui permet d'éviter les grandes routes et les régions métropolitaines.»

Au Port de Johnstown, on a ajouté un deuxième poste d'accostage et une aire de dépôt pour les marchandises diverses. M. Vannelli a fait valoir que la proximité des marchés de la région d'Ottawa-Gatineau – Johnstown se trouve à 100 km au sud d'Ottawa – de même que les capacités de transbordement font de Johnstown un exemple parfait de l'utilité des petits ports pour la croissance économique sur la Voie maritime du Saint-Laurent. Il a indiqué: «Nous avons déjà reçu des pièces fabriquées à cet endroit et nous espérons contribuer à son expansion.»

Le Port de Trois-Rivières manutentionne traditionnellement beaucoup de cargaisons destinées à l'éolien et M. Vannelli a déclaré: «Cette année (2016) n'a pas fait exception.» Logistec y a aussi reçu plusieurs cargaisons d'acier.

M. Vannelli prévoit que le marché des cargaisons spéciales va rester léthargique et que la plupart des occasions seront ponctuelles et liées à des projets particuliers touchant les énergies renouvelables et les ressources naturelles. Il a ajouté: «Pour les prix du cuivre, du zinc et du minerai de fer,

100 kilometres south of Ottawa—and transload capabilities are an example of how smaller ports can benefit from economic growth along the St. Lawrence Seaway. He said, “We’ve already received manufactured components at this site and look forward to helping it grow.”

The Port of Trois-Rivières traditionally is a key location for wind energy cargo and Mr. Vannelli said, “This year (2016) was no exception.” Logistec also received numerous steel breakbulk shipments at this port.

As for 2017, he anticipates that project cargo will, overall, be a slower market again and that most opportunities will be in spot cargo for specific projects in renewable energy and natural resources. He added, “Looking at commodity prices for copper, zinc, iron ore, we are hopeful that the storm is behind us. Bulk projects and mining start-ups will likely become more active, including iron ore in Québec. Initial stages of projects should start back this year but the handling and cargo would then be in 2018 and beyond when these projects are put into action.”

“Our role as a business,” he explained, “is to showcase the benefits of not only Logistec, but also the inland waterway system and we actively target both domestic and foreign breakbulk shippers. Project cargo shippers and forwarders who typically route through the West Coast or the U.S. Gulf—notably at gateway ports like Houston—are now recognizing the value and potential cost savings of routing their cargo through the Seaway system.”

FMT sees resurgence in project cargo

Federal Marine Terminals handles cargoes along the East and Gulf coasts and in the Great Lakes and St. Lawrence River. Executive Vice President Michel Tosini said, “There was a resurgence of project cargo tonnage in 2016 with a wide



PORT
TROIS-RIVIÈRES

**SUR TOUTES LES LÈVRES
ON EVERYBODY'S LIPS**

Découvrez pourquoi/Find out why at porttr.com/info



Pontoons are being handled at the busy FMT facility at the Port of Milwaukee.

Des pontons sont manutentionnés aux installations très achalandées de FMT dans le port de Milwaukee.

nous espérons que le pire est passé. L'activité minière et le transport de vrac devraient reprendre, y compris au Québec pour le minerai de fer. Les projets vont démarrer cette année, mais il faudra attendre en 2018 pour qu'ils soient assez avancés pour générer de la manutention et du fret.»

«Notre rôle en tant qu'entreprise, a-t-il expliqué, est de mettre en relief les avantages non seulement de Logistec, mais de l'ensemble du réseau navigable intérieur et nous ciblons activement les expéditeurs de marchandises diverses nord-américains et étrangers. Les expéditeurs de cargaisons spéciales et les transitaires qui empruntent habituellement des routes passant par la côte Ouest ou le golfe du Mexique – notamment via des ports de transbordement comme Houston – sont désormais conscients des avantages d'acheminer leurs cargaisons par le réseau de la Voie maritime ainsi que des économies de coût que cela peut procurer.»

FMT croit que les cargaisons spéciales vont augmenter

Federal Marine Terminals manutentionne des cargaisons sur la côte Est et dans le golfe du Mexique ainsi que sur les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent. Le VP exécutif Michel Tosini a déclaré: «Nous avons eu en 2016 une augmentation du tonnage de cargaisons spéciales avec des marchandises très variées, mais reliées pour une bonne part à l'éolien.» Au total, 21 000 t ont transité par des terminaux des Grands Lacs.

En Ontario, FMT a manutentionné des pièces d'éoliennes, des machines et de l'équipement divers, des composants hydroélectriques, des bâtis de presse et des conteneurs. À Cleveland, la société a manutentionné en 2016 huit chargements de marchandises générales ou destinés à des projets particuliers (sept importés et un exporté). Les cargaisons étaient en lien avec les secteurs de l'éolien, du gaz naturel, de l'hydroélectricité et de la production de ciment. À Milwaukee, FMT a manutentionné des sections de four, du matériel minier et de construction; à Burns Harbor, des machines et accessoires, des transformateurs, des grues démontées, des cuves de brassage, des moulages de pales d'éoliennes et des bateaux.

En ce qui concerne 2017, M. Tosini a dit ce qui suit: «On prévoit 30 000 t pour les Grands Lacs et nous nous

range of different cargoes but a good portion of it was related to the wind energy industry.” Total tonnage recorded at Great Lakes terminals was 21,000 metric tons.

In Ontario, FMT handled wind energy components, various machinery and equipment, hydro components, press frames and containers. At Cleveland, there were eight project/general cargos in 2016 of which seven were imports and one an export and were destined to the wind energy, natural gas, hydro and cement sectors. Milwaukee handled kiln sections, mining and construction industry equipment, while Burns Harbor processed machinery and accessories, transformers, dismantled cranes, brewery tanks, wind energy blade moulds and marine crafts.

As for 2017, Mr. Tosini said, “The Great Lakes forecast is 30,000 metric tons so we expect to have a much better 2017 vs 2016 and the wind energy industry is once again expected to make a major contribution to the tonnage.”

At the Port of Hamilton more than 52,000 cubic metres of project cargo, such as several shipments of windmill blades and heavy equipment, transited the Port in 2016, indicated President and CEO Ian Hamilton, exceeding the five-year average by 6.7%. The Port is a strategic location for the import and export of machinery and components for Ontario's manufacturing and energy sectors.

Imports of finished steel also reached its highest volume in the past five years, with 509,087 metric tonnes transiting the Port in 2016. Mr. Hamilton said, “Steel sector tonnage at the Port is complex due to the ongoing decline in tonnage at Stelco and the positive performance of other steel players, such as ArcelorMittal Dofasco and Federal Marine Terminals.”

Year-to-date project cargo volumes at the Port of Oshawa totalled 27,422 cubic meters. Over 50 windmill blades were shipped in 2016, in addition to an over-dimensional move across the new rail spur. As

Stay Sharp



Minimize your costs with Valport

Truth be told, a freight forwarder's next business prospect is all too often based solely on cost.

The work still needs to be done. Arrival at destination, especially to volatile locations, is contingent on a host of optimum conditions that allow for project and break bulk cargoes to be organized for orderly loading and planned discharged prepared for any eventuality.

Canada's newest "logistics hub"; the Port of Valleyfield delivers the world over. Reach domestic and foreign markets with ready access to air, rail, road and sea.

The port, located in one of Eastern Canada's busiest transportation points, manages bulk, liquid-bulk (through port-partner, ValleyTank), project and break bulk cargo, while specializing in freight moving to hostile environments—namely trans-arctic ports.

Valport is well positioned for immediate access to all major transportation arteries in the region including Autoroute 30, highways 20/401, CN, CP and CSX Rail and within an hour of Ottawa's and Montreal's airports. Finally, the port is strategically located to serve eastern North America in a one-stop, do-it-all location at some of the lowest costs in the country.

Your next port of call: Valport | Port of Valleyfield.

Toll Free: 1 (877) 375-6686



**Stevedoring /
Warehousing**

**Project /
Break bulk**

Short-Sea

**Liner Service
(Europe)**

**Assembly /
Fabrication**

VALPORT
MARITIME



valport.ca | portvalleyfield.com

attendons donc à ce que 2017 soit bien meilleure que 2016, l'industrie éolienne fournissant encore une part importante du tonnage.»

Au Port de Hamilton, plus de 52 000 m³ de cargaisons spéciales, notamment plusieurs chargements de pales d'éoliennes et de matériel lourd, ont transité en 2016, ce qui dépasse de 6,7 % la moyenne quinquennale, selon le PDG Ian Hamilton. Le Port est stratégiquement situé pour l'importation et l'exportation de machines et de pièces destinées aux secteurs ontariens de la fabrication et de l'énergie.

Les importations d'acier marchand ont aussi atteint en 2016 leur sommet en cinq ans avec 509 087 t. M. Hamilton a déclaré: «L'évaluation des tonnages dans le secteur de l'acier est complexe chez nous à cause de la baisse continue du tonnage à Stelco d'une part et de la performance positive d'acteurs comme ArcelorMittal Dofasco et FMT d'autre part.»

Les volumes cumulatifs de cargaisons spéciales au Port d'Oshawa ont totalisé 27 422 mètres cubes. Plus de 50 pales d'éoliennes ont été expédiées en 2016 et il y a eu un transport exceptionnel sur le nouvel embranchement ferroviaire. Lorsque l'existence de l'embranchement sera mieux connue, le Port recevra davantage de cargaisons surdimensionnées à l'exportation et à l'importation, ce qui promet pour 2017.

Ça bouge à Halifax

Le conseiller en communications du Port de Halifax, Lane Farguson, a indiqué: «Les volumes de fret ont été constants aux terminaux Richmond et Ocean, légèrement supérieurs (0,4 %) à 2015 avec 406 987 t en 2016. Cela comprend d'importantes opérations de manutention de colis lourds à Richmond et le transit continu d'acier et de marchandises hors gabarit – machines ro-ro – à Ocean.»

Dans le Canada atlantique, plusieurs grands projets industriels d'une valeur combinée de 125 milliards de dollars sont en cours ou en préparation, notamment le projet hydroélectrique Maritime Link, la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale qui alimente Halifax Shipyard de même que des projets d'exploration pétrolière en mer dans toute la région. M. Farguson a déclaré: «Nous avons vu transiter

the spur becomes more known, the Port will be able to handle more over-dimensional cargo for export and import, a promising prospect for 2017.

Port of Halifax on the move

At the Port of Halifax, Lane Farguson, Communications Advisor, said, "Cargo through Richmond and Ocean Terminals has been steady, up slightly over 2015 to 0.4% YTD with 406,987 metric tons in 2016. This includes major heavy lift operations through Richmond and ongoing steel and large dimensional cargo—ro-ro machinery—through Ocean."

In Atlantic Canada, underway or in development are several large industrial projects with a combined value of \$125 billion, such as the Maritime Link hydroelectricity project, the National Shipbuilding Strategy currently underway at Halifax Shipyard as well as offshore oil exploration across the region. Mr. Farguson said, "Through Ocean and Richmond, our non-containerized cargo terminals, we have seen project cargo that supports these major projects and we certainly see potential for additional cargo moves as these major projects are developed. We also see growth opportunities for Nova Scotian and Atlantic Canadian exports to Europe for containerized and non-containerized projects with the recent signing of the Comprehensive Economic and Trade Agreement between Canada and the European Union."

With the major rebuild of Richmond Terminals' Pier 9C, it is now one of the most comprehensive project cargo facilities in Eastern Canada with a unique combination of open berths, deep draft, large laydown area, covered shed space, on-dock rail and easy access to highways.

In 2016, the introduction of ACL's new Generation 4 ro-ro containerships was another highlight. Mr. Farguson said, "It was very exciting to see the

The Qamutik, berthed at the Port of Valleyfield, is one of the NEAS multipurpose vessels specially adapted for breakbulk and heavy cargoes shipped to Canada's Arctic communities.

Le **Qamutik**, amarré dans le port de Valleyfield, est l'un des navires polyvalents de NEAS qui sont spécialement adaptés pour le transport de marchandises diverses et de colis lourds jusqu'aux localités de l'Arctique canadien.



Peter Gahany

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

Canada



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

www.oshawaportauthority.ca

par nos terminaux à marchandises non conteneurisées Ocean et Richmond des cargaisons spéciales destinées à la réalisation de ces grands projets et nous pensons qu'il y en aura assurément d'autres pendant la mise en œuvre. Nous voyons aussi des occasions de croissance pour les exportations de marchandises conteneurisées et non conteneurisées de la Nouvelle-Écosse et du Canada atlantique vers l'Europe à cause de la signature récente de l'Accord économique et commercial global Canada-Union européenne.»

Les importants travaux de réfection subis par le quai 9C des terminaux Richmond en ont fait l'installation de manutention de cargaisons spéciales la plus efficace de l'est du Canada. On y trouve désormais une combinaison unique d'atouts: postes de mouillage faciles d'accès, eaux profondes, vastes aires de dépôt, hangars couverts, voie ferrée sur le quai et accès facile au réseau routier.

La mise en service par ACL de nouveaux porte-conteneurs ro-ro de quatrième génération a été un autre fait marquant de l'année 2016, selon M. Farguson. «Il était excitant de voir le nouvel **Atlantic Star** d'ACL arriver à Halifax en janvier 2016. Nos médias sociaux se sont enflammés ce jour-là, nombreux sont ceux qui ont pris des photos et les ont mises en ligne.»

Côte Ouest

Au Port de Vancouver sur la côte Ouest, les cargaisons spéciales (liées à des projets) ont diminué en 2016. La faiblesse du dollar canadien et le fléchissement des investissements industriels et des activités de développement dans l'Ouest ont provoqué une chute de 17,2 % des importations de métaux et de cargaisons spéciales. Un déclin de 22 % du bois d'œuvre et de la pâte de bois a aussi contribué à réduire les volumes de marchandises diverses à l'importation et à l'exportation. Les matériaux de construction ont aussi diminué de 28,6 %. Ces baisses sont en partie dues à un déplacement vers le transport conteneurisé et à la faiblesse de l'activité industrielle dans l'Ouest canadien.

Le divers, comme les cargaisons spéciales, les marchandises générales, les billes de bois, l'acier et les machines, est manutentionné au terminal de Fraser Surrey Docks à Vancouver. Le terminal Lynnterm de Western Stevedoring manutentionne de la pâte de bois et du papier, du bois d'œuvre, des panneaux, des produits d'acier, des cargaisons spéciales liées à des projets et des machines. «L'une de nos grandes forces était, et demeure, la capacité du Port à prendre en charge une gamme de marchandises plus diversifiée que tout autre port nord-américain», a déclaré le PDG de l'Administration portuaire Vancouver Fraser, Robin Silvester, qui envisage assurément l'avenir avec optimisme. **M**



Heavy lift operations have been expanding at Richmond terminal in the Port of Halifax.

La manutention de charges lourdes est en expansion au terminal Richmond du port de Halifax.

new **ACL Atlantic Star** sail into Halifax for the first time back in January 2016. Our social media channels lit up that day with people taking pictures and posting them.

West Coast

On the West Coast, the Port of Vancouver's project cargo activity declined somewhat in 2016. The weak Canadian dollar and a slowdown in industry investment and development activity in the west led to a 17.2 % decline in metal and project cargo imports. A 22% drop in breakbulk lumber and wood pulp also contributed to a decline in overall import and export breakbulk volumes. In addition, construction and materials decreased by 28.6%. These decreases can be attributed, in part, to a shift in moving cargo by containers and weak industrial activity in western Canada.

Breakbulk commodities, such as project cargo, general cargo, logs, steel and machinery are handled by Vancouver's Fraser Surrey Docks terminal. Western Stevedoring's Lynnterm terminal handles wood pulp and paper, lumber, panel products, steel products, project cargo and machinery. "One of our biggest strengths has been, and continues to be, the port's ability to accommodate the most diversified range of cargo of any port in North America," said Robin Silvester, President and CEO, Vancouver Fraser Port Authority, who certainly remains bullish for the future. **M**



Artist rendering of what the New York Wheel will look like upon scheduled completion in 2018.

Rendu d'artiste de ce que sera la Grande Roue de New York une fois terminée en 2018.

McKeil Marine carries pedestals for massive New York Wheel project

McKeil Marine transporte les ancres pour la grande roue de New York

Leo Ryan

L'entreprise canadienne McKeil Marine, située à Hamilton sur le lac Ontario, a joué un rôle important dans le transport par remorqueur et barge de pièces maîtresses pour la grande roue géante de New York, actuellement en construction sur Staten Island.

Avec ses 192 m, la grande roue de New York, dont l'achèvement est prévu pour 2018, sera plus haute que le London Eye. On estime qu'elle attirera plus de trois millions de visiteurs par année. Offrant des tours de 38 min dans ses 36 nacelles, la roue pourra accueillir jusqu'à 1 440 visiteurs à la fois. Le projet de 590 millions de dollars s'inscrit dans le réaménagement de la rive nord de Staten Island réalisé au coût de 1,2 milliard de dollars.

Au début de novembre, quatre ancres de cinq mètres et demi de diamètre et de 100 t chacun ont été transportés

Canada's McKeil Marine, based in Hamilton on Lake Ontario, has played an important role in the delivery by tug and barge of vital pieces for the giant New York Wheel under construction on Staten Island.

Scheduled for completion in 2018, the New York Wheel will surpass the London Eye ferris wheel in height at 630 feet and is expected to attract more than three million visitors a year. Offering a 38-minute ride in its 36 capsules, it will accommodate up to 1,440 people at a time. The \$590 million project is part of a \$1.2 billion redevelopment of Staten Island's North Shore.

Early last November, four 100-ton pedestals measuring 18 feet in diameter were transported to New York harbor by two sets of barges over a period of

vers le Port de New York par deux ensembles de barges. Le voyage a pris huit jours depuis le Port de Montréal. Ces ancrages permettront l'installation des structures portantes de la roue qui mesurent près de 84 m.

Les barges ont d'abord traversé le canal Érié pour ensuite descendre la rivière Hudson sur plus de 580 km.

«Le temps était notre principale contrainte», se rappelle Steven Fletcher, le président de McKeil Marine. «Il fallait réussir à faire traverser les pièces sur le canal Érié avant qu'il ne ferme, et il ferme tôt. Finalement, nous y sommes tout juste arrivés.»

M. Fletcher a aussi précisé que McKeil s'est associée à un exploitant de remorqueurs des États-Unis pour la portion sur le lac Érié.

Les ancrages ont été fabriqués par le Groupe ADF à Terrebonne, près de Montréal. Leader de l'industrie, le groupe est reconnu pour la production de composantes lourdes en acier destinées à des ouvrages complexes un peu partout dans le monde, dont, récemment, le One World Trade Center et le World Trade Center Transportation Hub.

Lors d'une récente visite du site, le directeur général de la grande roue de New York, Rich Marin, a affirmé que «l'arrivée des ancrages de la roue est importante pour plusieurs raisons. Ce sont les premières parties principales à arriver sur le site et nous allons bientôt commencer à voir s'élever la roue dans le Port de New York. Il s'agit en outre de la première utilisation de notre quai temporaire qui, nous sommes fiers de le dire, a été fait par une firme locale, la firme Reicon de Staten Island».

C'est pour recevoir les ancrages et autres composantes principales qui seront livrés tout au long du processus de construction par des transporteurs internationaux de charges lourdes, comme Mammoet, que le quai temporaire a été construit. Cette tâche a été réalisée par le Groupe Reicon, une entreprise spécialisée dans la construction lourde et maritime, située dans le quartier West Brighton de Staten Island. **M**

eight days, departing from the Port of Montreal. The pedestals set the stage for the erection of the Wheel's 275-ft legs.

The barges first transited through the Erie Canal before embarking on a 315-mile journey down the Hudson River.

"The biggest challenge involved timing," recalled Steven Fletcher, President of McKeil Marine. "We had to get the pieces through the Erie Canal before it closed, and it closes early. In the end, we just met the deadline."

He also indicated that McKeil "partnered with a U.S. tug operator to do the Lake Erie portion."

The pedestals were manufactured by the ADF Group at Terrebonne near Montreal, an industry leader well known for supplying clean fabricated steel for complex projects around the world. In recent years, these have included the One World Trade Center and the World Trade Center Transportation Hub.

At a recent tour of the site, New York Wheel, CEO Rich Marin noted: "The arrival of the Wheel's pedestals is important for several reasons. These are the first major parts of the wheel to arrive at our site and soon we will begin to see the rise of the wheel along New York harbor. In addition, this is the first use of our temporary dock, which we are proud to say was done with local Staten Island firm Reicon."

To take delivery of the pedestals and other major components shipped by such global heavy lift carriers as Mammoet during the construction process, the temporary dock was built by Reicon Group, a marine and heavy construction company located in the West Brighton section of Staten Island. **M**

Workers on the job on Staten Island with the Canadian-manufactured pedestals for the future New York Wheel.

Travailleurs à l'œuvre sur Staten Island avec les ancrages fabriqués au Canada pour la future Grande Roue de New York.



Jay Fine



The foyer of the Vancouver Convention Centre offered a popular setting for delegates attending the major logistics event.

Le grand hall du Centre des congrès de Vancouver permettait d'accueillir dans un décor spectaculaire les délégués à cet important événement.

Assessing today's cargo economics

État actuel de l'économie du fret

Colin Laughlan

L'Expo-conférence Cargo Logistics Canada 2017 organisée par Informa était de retour les 8 et 9 février à Vancouver où, malgré les violentes tempêtes de neige qui ont sévi dans le Lower Mainland, plus de 2 600 visiteurs ont assisté à ce qui est devenu l'événement majeur de la chaîne multimodale et logistique au Canada. Après l'interruption de l'an dernier au profit de Montréal, le salon annuel est revenu pour la troisième fois dans l'immense Centre des congrès de Vancouver, où il semble avoir élu domicile pour de bon.

«Notre affluence cette année a dépassé de 30 % celle de Montréal», a déclaré le directeur du salon Peter Hurme au

Informa's 2017 Cargo Logistics Canada Expo and Conference returned to Vancouver February 8th and 9th where, despite unusually severe snow storms across British Columbia's lower mainland, more than 2,600 visitors attended what is now more firmly established as Canada's premier multimodal and supply chain event. After last year's hiatus for an appearance in Montreal, the annual show returned for the third time to the capacious Vancouver Convention Centre where it appears to have found a permanent home.

"This year's attendance was about 30 per cent higher over Montreal," show Director Peter Hurme told *Mari-*

Maritime Magazine. «Montréal a été un excellent événement, mais Vancouver, pour une raison ou pour une autre, tend à attirer plus de monde», a-t-il dit. D'après M. Hurme, le salon évolue – avec cette année «une ambiance plus nord-américaine», une présence accrue de nos voisins du Sud et, dans l'avenir, une thématique plus axée sur la situation générale du commerce et de l'économie et sur les modes de déplacement des biens dans le monde.

Beaucoup de conférenciers ont clairement mis l'accent sur l'économie du fret. Ils ont parlé de questions liées au renforcement futur des capacités: allusions à la faillite de Hanjin, projections optimistes pour les alliances dans le transport océanique, construction navale, effets des canaux de Panama et de Suez, agrandissement des infrastructures et terminaux portuaires, transport ferroviaire, camionnage, investissements dans les entrepôts et les centres de distribution en Amérique du Nord.

Un forum très couru présenté sur la scène principale a été organisé par la section du Pacifique du Chartered Logistics and Transport sous le titre: «La privatisation de nos ports nationaux est-elle dans le meilleur intérêt du Canada?» Après divers exposés très instructifs sur les pour et les contre, la conclusion générale fut que la privatisation n'était pas dans l'intérêt de notre pays.

Autre thème populaire abordé sur la scène principale, celui des perspectives qui s'offrent à l'économie nord-américaine. Le conférencier Dan North, économiste en chef d'Euler Hermes North America, a prévenu que les politiques commerciales protectionnistes du président américain Donald Trump comportaient «un énorme risque de guerre commerciale». M. North s'est néanmoins montré enthousiaste

time Magazine. «Montreal was an excellent event, but Vancouver tends to draw larger crowds for whatever the reason,” he said. Mr. Hurme said the show is evolving – this year with “more of a North American ‘vibe’ to it, more participation from the other side of the border, and in the future, the direction of the show will be the general landscape of trade and economics and how goods are moved around the world.”

The emphasis on cargo economics was clearly revealed by many of this year's conference speakers. Issues of future capacity building ranged from references to the Hanjin bankruptcy to optimistic projections for ocean shipping alliances, ship building, the effects of the Panama and Suez canals, infrastructure and port terminal expansions, rail, trucking and air freight developments, and investments in warehouse and distribution centres across North America.

One sold-out event on the Main Stage was sponsored by the Pacific Chapter of the Chartered Institute of Logistics and Transport: “Is Privatization of Our National Ports in Canada's Best Interests?” Indeed, following highly informative presentations on both sides of the question, the general takeaway was that privatization was not in Canada's best interests.

Another popular Main Stage topic was The Outlook for the North American Economy. Speaker Dan North, Chief Economist, Euler Hermes North America, warned that the protectionist trade policies of U.S. President Donald Trump presented “a huge risk of a trade war.” Mr. North was nonetheless enthu-



Colin Laughlan

The main stage for Cargo Logistics Canada featured lively discussions.

La scène principale de Cargo Logistics Canada a été le théâtre de discussions animées.



Prominent Canadian businessman David Fung drew attention with his candid assessment of the challenges facing global shipping.

L'éminent homme d'affaires canadien David Fung s'est fait remarquer par le portrait sans fard qu'il a tracé des défis que doit relever la marine marchande internationale.

envers l'économie «vraiment résiliente» du Canada et il a salué l'Accord économique et commercial global (AECG) Canada-Union européenne (UE), qui abolira 98 % des barrières tarifaires entre le Canada et l'UE. Il a qualifié cette attitude de «foyer de résistance» face au reste du monde, où les forces opposées au commerce et à la mondialisation gagnent du terrain.

Les prévisions de M. North touchant la croissance économique mondiale ne sont pas très encourageantes: 2,8 % pour 2017 et 2,7 % pour 2018. «Ce sera la sixième et la septième année de suite où la croissance est inférieure à 3 % – signe que l'économie mondiale bouge peu, surtout parce que les économies développées sont en mode de croissance lente», a-t-il dit.

Perspectives d'expansion dans les ports canadiens

En revanche, les responsables des grands ports canadiens ont livré des messages optimistes sur leurs travaux d'agrandissement en cours ou prévus pour bientôt.

Prenant la parole lors de la réception d'accueil, le vice-président aux opérations du Port de Vancouver, Peter Xotta, a indiqué qu'en 2016, l'administration portuaire a délivré des permis pour des projets totalisant plus de 700 millions de dollars. «Tous ces projets [...] augmentent la capacité des corridors routiers et ferroviaires ainsi que des terminaux», a-t-il déclaré.

D'autres représentants de ports canadiens à un panel sur les routes commerciales et la compétitivité ont affiché le même optimisme.

- Shaun Stevenson, vice-président, Croissance et développement au Port de Prince Rupert : «Le CN a ouvert de nouvelles destinations en réponse à la demande de services par Prince

siastic about Canada's "really resilient" economy and lauded the Canada-European Union (EU) Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA) which will remove 98 per cent of tariff barriers between Canada and the EU. He termed it "a stand-out" for the rest of the world where anti-trade, anti-globalization forces have been rising.

Mr. North's forecast for global economic growth was not strongly encouraging at 2.8 per cent for 2017 and 2.7 per cent for 2018. "This will be the sixth and seventh year in a row of sub-3 per cent growth – we're still in low global economy largely because developed economies are in a slow growth mode," he said.

Expansion horizons at Canadian ports

In contrast, major Canadian ports delivered upbeat messages regarding investment in expansions either currently underway or planned for the near future.

Speaking at the welcome reception, Port of Vancouver Vice President of Operations Peter Xotta noted that in 2016 the port authority issued permits for more than \$700 million worth of projects. "All these projects ... add capacity to road and rail corridors and to terminals," said Mr. Xotta.

Other Canadian port representatives on a Competitive Trade Routes panel echoed Mr. Xotta's optimism.

Rupert. Une fois les travaux d'agrandissement terminés – en août 2017 selon les prévisions – la capacité du terminal sera passée de 950 000 à plus de 1,3 million d'EVP.»

- Rob McInnes, gestionnaire, Développement des affaires au Port de Halifax: «Nous comptons pouvoir prendre en charge les plus grands navires attendus selon l'évolution des tendances commerciales mondiales. Notre capacité actuelle est de plus de 1,4 million d'EVP – soit environ le tiers de notre potentiel. Nous voulons être capables de recevoir simultanément deux navires géants dans un même terminal, ce qui exigera un autre agrandissement.»
- Tony Boemi, vice-président, Croissance et développement, Administration portuaire de Montréal: «Nous avons terminé la phase I d'un [nouveau] terminal à conteneurs de 600 000 EVP pour répondre à la demande», a-t-il dit, ce qui portera la capacité totale du Port de Montréal à 2,1 millions EVP. Il a ajouté qu'un «mégaprojet» actuellement à l'étude pourrait faire passer cette capacité à 3,5 millions d'EVP au début de la prochaine décennie.

Réflexions dérangeantes sur la 4^e révolution industrielle

Une opinion surprenante a été émise par David Fung, un important homme d'affaires canadien comptant plus de 40 ans d'expérience au sein d'entreprises de transport de conteneurs qui opèrent en Asie, en Amérique du Nord, en Europe et au Moyen-Orient. La foule venue pour écouter son exposé, «Point de vue des expéditeurs sur la façon de répondre à la demande due à l'accroissement démographique», a été sidérée en entendant ses premiers mots: «Je n'ai pas de bonnes nouvelles à vous apprendre.»

Dans son évaluation de l'industrie maritime mondiale, M. Fung soutient qu'une nouvelle révolution industrielle était déjà en cours, contribuant à la surcapacité et à la non-rentabilité des lignes maritimes. «La 4^e révolution industrielle prend forme. La robotique éliminera les coûts de main-d'œuvre. L'intelligence artificielle, l'impression tridimensionnelle, l'Internet des objets, tout cela implique des chaînes d'approvisionnement plus courtes, ce qui fera disparaître la navigation maritime », a déclaré M. Fung.

En plus, dit-il, les coûts de main-d'œuvre sont maintenant plus bas au Mexique qu'en Chine. Aujourd'hui, la Chine préfère expédier un conteneur de téléphones intelligents valant 1 million de dollars plutôt qu'un conteneur de vêtements bon marché valant 50 000 dollars, ce qui signifie qu'il y aura moins de conteneurs pour la même valeur commerciale.

«Le dynamisme du commerce conteneurisé dépendra désormais des pays développés uniquement», a dit M. Fung. «Le taux de croissance du commerce n'est plus le double du taux de croissance du PIB. Auparavant, on pouvait compter sur cet écart, mais ce n'est plus le cas. Le PIB mondial a déjà ralenti, et la croissance du commerce a également ralenti.»

Selon son gestionnaire Ben Carson, le salon continuera d'être axé sur les expéditeurs. Il a indiqué que le nouveau programme «Expéditeurs invités VIP» avait attiré cette année plus de 300 grands noms comme Walmart, Best Buy et Viterra. «Nous voulons nous améliorer constamment pour continuer d'être vraiment un salon destiné aux décideurs des plus grands expéditeurs d'Amérique du Nord. Stratégiquement, c'est là que nous avons connu un succès réel cette année.» 

- Shaun Stevenson, Vice President, Growth and Development for Port of Prince Rupert: «CN Rail has opened up new destinations in response to demand for services through Prince Rupert. Terminal expansion underway right now – with current capacity at 950,000 TEUs – will see us surpass 1.3 million TEUs once completed, on schedule to open for August 2017.»
- Rob McInnes, Manager, Business Development, for the Port of Halifax: «We expect to handle the largest vessels afloat as global trade patterns evolve. We currently have over 1.4 million TEU capacity – about 1/3 of where we can be. We want to be able to handle two ultra-large vessels simultaneously at a single terminal, so further ... expansion down the road.»
- Tony Boemi, Vice President, Growth and Development, Port of Montreal: «We've completed phase I of a (new) 600,000 TEU container terminal to meet demand,» he said, noting that it will increase Montreal's overall capacity to 2.1 million TEU, while a «mega-project» on the drawing board could boost total capacity to 3.5 million TEU by early in the next decade.

Sobering thoughts on Industrial Revolution 4.0

One contrarian view was presented by Dr. David Fung, a prominent Canadian businessman with over 40 years' experience in container shipping enterprises spanning Asia, North American, Europe and the Middle East. A packed conference room listened intently as Mr. Fung opened A Shippers View of Meeting Growth Demand with the statement: «I have no good news to share with you.»

In his assessment of the global shipping industry, Mr. Fung said a new Industrial Revolution was already underway, contributing to the overcapacity and unprofitability of shipping lines. «Industrial Revolution 4.0 is taking shape. Robotics will make labour costs irrelevant. Artificial Intelligence, 3-D printing, the internet of things, all mean shorter supply chains, so ocean shipping is going to fall off,» said Mr. Fung.

«Furthermore,» he said, «labour costs are now lower in Mexico than China. And China now prefers to ship a container of i-phones worth \$1-million than a container of cheap garments worth \$50,000,» meaning there will be fewer containers for the same amount of trade value.

«If developed countries don't drive container trade, it won't happen,» said Mr. Fung. «Trade volume is no longer double the growth rate to GDP. You used to be able to rely on that, but that formula is now gone. Global GDP has already slowed down, and the growth of trade has slowed down.»

Show Manager Ben Carson said the show would continue to focus on shippers as central to the event. He noted the new VIP guest shipper program this year attracted over 300 big names such as Wal-Mart, Best Buy, and Viterra. «We want to continuously improve to where it really is an event for the decision makers from North America's largest shippers. Strategically, that's where we've seen some real success this year.» 

JOURNAL

Optimisme prudent à l'aube de la nouvelle saison de la Voie maritime

Le premier jour du printemps, par temps doux, la Voie maritime du Saint-Laurent a inauguré sa 59^e saison de navigation à sa porte d'entrée de Montréal. Un climat d'optimisme prudent régnait parmi ses dirigeants et les représentants du gouvernement et de l'industrie maritime.

L'an dernier, le volume total de fret qui a transité par la Voie maritime du Saint-Laurent n'a pas dépassé les 35

millions de tonnes métriques, une diminution de 3,4 %, mais la saison s'est terminée en force en décembre grâce aux expéditions de grain outre-mer et à une poussée de fin de saison des boulettes de fer provenant du côté étasunien des Grands Lacs.

Le président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, Terence Bowles, a indiqué qu'il était «prudemment optimiste» pour

New Seaway season opens amidst cautious optimism

In balmy weather on the first day of spring, the St. Lawrence Seaway opened its 59th navigation season at its Montreal entrance with a mood of cautious optimism prevailing among Seaway officials, government and marine industry representatives.

Last year, the St. Lawrence Seaway saw its traffic decline by 3.4% to 35 million metric tons. But, there was a strong finishing

burst in December, notably in overseas grain shipments and the late season surge of iron ore pellets from the U.S. Great Lakes.

Terence Bowles, President and CEO of the St. Lawrence Seaway Management Corporation, indicated he was "cautiously optimistic" of a better performance in 2017 thanks to a number of encouraging factors. The latter included large carryovers of grain from



Terence Bowles, President and CEO of the St. Lawrence Seaway Management Corporation, and Transport Minister Marc Garneau share the season opening in balmy weather.

Le président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent, Terence Bowles, et le ministre des Transports Marc Garneau partageaient la vedette à l'ouverture de la saison.

2017 grâce à plusieurs facteurs encourageants, dont les importantes quantités de grain de la récolte de 2016 non encore livrées et les signes d'une amélioration de la conjoncture économique au Canada, aux États-Unis (croissance de 2 ou 3 %) ainsi qu'en Europe, sans oublier l'impact positif sur le transport maritime que devrait avoir l'Accord de libre-échange Canada-Union européenne (dont l'entrée en vigueur est prévue pour la dernière moitié de l'année).

En plus de souligner le rôle essentiel que joue la Voie maritime pour faciliter les échanges entre le Canada et les États-Unis, M. Bowles a fait valoir que le premier système d'amarrage mains libres du monde et d'autres renouvellements d'actifs permettaient à «la Voie maritime d'affronter l'avenir avec confiance».

À cet égard, les observateurs estiment que le programme de renouvellement de la flotte dans lequel les armateurs canadiens investissent des milliards de dollars montre bien que l'industrie a énormément confiance en l'avenir de la Voie maritime.

Les dirigeants de l'industrie maritime vont notamment suivre de près la conjoncture économique en Chine. La baisse du prix des matières premières n'a pas réussi à contrebalancer complètement les effets du ralentissement de la croissance en Chine, qui a fait baisser la demande internationale de fret.

Une fresque impressionnante peinte sur le CSL St-Laurent

Le vraquier de classe Trillium **CSL St-Laurent**, premier navire à franchir l'écluse de Saint-Lambert, arborait une œuvre d'art monumentale commandée par la Canada Steamship Lines, division du Groupe CSL, pour souligner le 150^e anniversaire du Canada et le 375^e anniversaire de la ville de Montréal. Le **CSL St-Laurent** faisait route vers Thunder Bay, à l'extrémité du lac Supérieur, pour y charger des céréales destinées à l'exportation.



*Louis Martel, President and CEO of CSL Group, pictured in front of the **CSL St-Laurent** featuring a stunning mural.*

Le président et chef de la direction du Groupe CSL, Louis Martel, photographié devant le **CSL St-Laurent** et son impressionnante murale.

But this has been offset to a degree by improving commodity prices.

CSL St-Laurent dazzles with mural

The Trillium Class bulk carrier **CSL St-Laurent**, the first ship to transit the St. Lambert lock, featured a monumental work of art work commissioned by Canada Steamship Lines, a division of the CSL Group, as a tribute to Canada's 150th anniversary and the 375th of the City of Montreal. The **CSL St-Laurent** was sailing to Thunder Bay, on the tip of Lake Superior, to pick up grain for export destination.

Entitled *The Sea Keeper*, the mural conceived by Montreal urban artist Bryan Beyung depicts a Canada goose in flight, a common sight along the St. Lawrence River. It represents a unique element on a freighter trading on the waterway linking the Atlantic Ocean to the heartland of North America. And symbolically enough, at one point during the ceremonies, a group of geese flew overhead!

Louis Martel, President and CEO of CSL Group (pictured in photo), said CSL was well positioned to take advantage with its modern fleet of a hoped-for recovery in shipping markets that have been characterized by considerable volatility.

"For over 150 years," Mr. Martel recalled, 'Canada Steamship Lines ships have proudly plied the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System to help build our cities and our country. We chose

Intitulée *Gardien des eaux*, la fresque conçue par l'artiste urbain montréalais Bryan Beyung représente une bernache du Canada en vol, comme on en voit souvent le long du fleuve Saint-Laurent. Il s'agit d'une réalisation unique sur un navire de charge commerçant sur cette voie navigable qui relie l'océan Atlantique au cœur de l'Amérique du Nord. Et pour accentuer la portée du symbole, une volée de bernaches a survolé la scène pendant les cérémonies!

Le président et chef de la direction du Groupe CSL, Louis Martel (photo), a déclaré que son organisation était bien placée, grâce à sa flotte moderne, pour profiter de la reprise espérée de marchés maritimes hautement volatiles.

«Depuis plus de 150 ans, les navires de la Canada Steamship Lines sillonnent le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent pour aider à bâtir nos villes et notre pays. Nous avons choisi le **CSL St-Laurent** pour y placer notre hommage à Montréal et au Canada parce qu'il porte le nom du fleuve Saint-Laurent et que sa technologie d'avant-garde et

the 2016 harvest, signs of stronger economic trends in Canada and the United States (growth in the 2-3% range) as well as in Europe, and the potentially favorable impact on maritime transport of the Canada-European Union free trade agreement (expected to be implemented by the latter half of this year).

In addition to stressing the fundamental role played by the Seaway in facilitating trade between Canada and the United States, Mr. Bowles stressed that thanks to the world's first hands-free-mooring system and other asset renewals, he was confident that "the Seaway is ready for the future."

In this regard, observers consider that the multi-billion dollar fleet renewal program undertaken by Canadian shipowners reflects a big degree of confidence in the viability of the Seaway.

Marine industry executives will be following especially closely the economic trends in China. Slowing growth in China has affected international cargo demand.

Sophie Belina Brzozowska

ses qualités manœuvrières en font le parfait exemple de la nouvelle génération de navires de charge performants et écologiques.»

Second passage de Marc Garneau depuis... 1959

Le ministre fédéral des Transports, Marc Garneau, et le ministre délégué aux Affaires maritimes du Québec, Jean D'Amour, faisaient partie d'un groupe de dignitaires qui ont insisté sur le grand rôle que le transport maritime a joué dans l'affirmation du Canada comme nation commerçante et sur la riche histoire de Montréal comme pôle commercial névralgique.

«La Voie maritime du Saint-Laurent a un passé

remarquable ainsi qu'un présent dynamique et incontournable et elle va continuer de jouer un rôle clé dans l'économie du Canada, a déclaré le ministre Garneau. Il est gratifiant de constater qu'elle et ses partenaires continuent de moderniser leurs activités pour les rendre plus efficaces et plus écologiques.»

Détail intéressant: il s'agissait de la seconde présence de M. Garneau à une ouverture de la Voie maritime. La fois précédente, en 1959, le jeune Marc Garneau, alors âgé de 10 ans, avait assisté avec sa famille à l'inauguration historique de la voie de navigation binationale en présence de la reine Elizabeth.

CSL St-Laurent to host our tribute to Montreal and Canada because her name honours the St. Lawrence River, and her state-of-the-art technology and seamanship represent the new generation of high-performing, environmentally-responsible cargo vessels."

Marc Garneau's second return since ... 1959

Marc Garneau, federal Minister of Transport, and Jean D'Amour, Minister for Maritime Affairs for the Province of Québec, were among a number of dignitaries that shared their convictions as to the vital role played by marine transportation in supporting Canada's ascendance as a trading nation, and the City of Montreal's rich history as a key trading hub.

"The St. Lawrence Seaway has a distinguished past, a dynamic and vital present and will continue to play a pivotal role in Canada's economy in the future," said Mr. Garneau. "It is gratifying to see that the Seaway and its partners continue to modernize their operations, to make them more efficient as well as environmentally sustainable."

A special footnote: This was the second time that Mr. Garneau was present at an opening of the Seaway. The previous occasion was in 1959, when, as a 10-year-old, Marc Garneau was there as a member of the Garneau family witnessing the historic opening of the binational waterway in the presence of Queen Elizabeth.

Des volumes de fret stables au Port de Vancouver

L'Administration portuaire de Vancouver Fraser rapporte que le volume global qui a transité en 2016 par le plus grand port du Canada a légèrement diminué, à 136 millions de tonnes, soit 1,8 % de moins qu'en 2015. Les reculs dans certains secteurs ont été contrebalancés par

de nouveaux records ailleurs, notamment pour le grain en vrac.

«L'une de nos principales forces a été et continue d'être notre capacité de maintenir une gamme de marchandises plus diversifiée que tout autre port nord-américain», a déclaré le PDG de

Stable annual cargo volume at Port of Vancouver

The Vancouver Fraser Port Authority reported that overall volume at Canada's largest port in 2016 decreased slightly to 136 million tonnes of cargo, down 1.8 per cent from 2015. Sectors experiencing declines were offset by others that hit new records,

including the bulk grain sector.

"One of our biggest strengths has been, and continues to be, the port's ability to accommodate the most diversified range of cargo of any port in North America," said Robin Silvester, president and



Demand from Asia sparked an increase of coal traffic at Canada's largest port.

La demande asiatique a fait augmenter les tonnages de charbon dans le plus grand port du Canada.

l'Administration portuaire Vancouver Fraser, Robin Silvester. «Le Port de Vancouver a manutentionné pour une quatrième année de suite depuis 2013 au-delà de 135 millions de tonnes malgré les ralentissements économiques mondiaux.»

L'an dernier, le Port de Vancouver a enregistré pour la troisième année consécutive un record pour le volume de grain en vrac. Il s'agissait d'une cinquième hausse annuelle de suite. Les exportations de grain en vrac ont augmenté de 1,3 % par rapport à 2015 pour atteindre 21,8 millions de tonnes métriques. Une récolte exceptionnelle au Canada et une augmentation des exportations de grain par Vancouver ont permis de satisfaire la forte demande mondiale de produits agricoles canadiens.

«La croissance soutenue des volumes de grain transitant par Vancouver montre l'excellente réputation du grain canadien et justifie nos plans d'expansion pour cette marchandise particulière», de poursuivre M. Silvester. «Ce sont les producteurs agricoles canadiens et les terminaux qui continuent d'investir dans de nouvelles technologies qui permettent de répondre à la demande de grain canadien dans de nombreux pays.»

Les exportations conteneurisées étaient en hausse de 3,3 % grâce à l'accroissement

des expéditions de pâte de bois, de grain ainsi que de produits alimentaires et agricoles. Cette augmentation a toutefois été contrebalancée par une diminution de 2,4 % des conteneurs d'importation chargés, diminution partiellement attribuable au retour vers les ports étasuniens de la côte Ouest de la clientèle que le conflit de travail de 2015 avait rebutée. Il n'y a donc pas eu d'accroissement des volumes globaux de conteneurs chargés en 2016. Les volumes conteneurisés totaux mesurés en EVP ont diminué de 4 % pour s'établir à 2,93 millions d'unités.

La faiblesse du dollar canadien et le ralentissement des investissements industriels et de l'exploitation dans l'Ouest canadien ont fait chuter de 17,2 % les importations de métaux et de cargaisons spéciales en 2016. Un repli de 22 % du bois de sciage et de la pâte de bois a aussi contribué à la baisse générale des volumes de marchandises diverses exportés et importés.

Les tonnages de charbon métallurgique ont augmenté de 1,8 % en 2016, à 26,2 millions de tonnes, à la faveur d'un bond de 64,3 % des exportations vers l'Inde ainsi que d'une demande soutenue au Japon, en Chine et en Corée du Sud. Les volumes globaux de charbon étaient en recul de 6,1 %, à 33 millions de tonnes, à cause d'une baisse de 28,2 % des exportations de charbon thermique.

chief executive officer of the Vancouver Fraser Port Authority. «Since 2013, the Port of Vancouver has experienced its fourth consecutive year of traffic volumes over 135-million-tonnes, despite global economic downturns.»

Last year was the Port of Vancouver's third consecutive year of record volumes in bulk grain and its fifth year of an upward trend. Bulk grain export volumes through the port increased 1.3 per cent from 2015, to reach 21.8 million metric tonnes in 2016. Strong global demand for Canadian agriculture was met with a bumper crop in Canada and increased exports of grain through the Port of Vancouver.

«The continued growth in grain volumes through the Port of Vancouver demonstrates the strong reputation of Canadian grain and reflects the expansion plans we are seeing for this commodity in particular», continued Mr. Silvester. «Demand for Canadian grain from many countries is being met by farmers across Canada and by terminals who continue to invest in new technology.»

Containerized exports increased by 3.3 per cent

due to growth in woodpulp, grain and food and agricultural product shipments. This increase was offset by a 2.4 per cent decline in loaded import containers, partly due to the return of some traffic to U.S. west coast ports after their 2015 labour dispute, leading to a flat result in overall laden container volumes for 2016. Total box volume measured in TEUs declined by 4 per cent to 2.93 million units.

The weak Canadian dollar and a slowdown in industry investment and development activity in western Canada was reflected in the 17.2 per cent decline in metal and project cargo imports in 2016. A 22 per cent drop in breakbulk lumber and wood pulp also contributed to a decline in overall import and export breakbulk volumes.

Metallurgical coal volumes increased 1.8 per cent to 26.2 million tonnes in 2016 due to a 64.3 per cent spike in exports to India and sustained demand from Japan, China, and South Korea. Overall coal volumes were down by 6.1 per cent at 33 million tonnes in 2016, due to a 28.2 per cent decrease in thermal coal exports.

Trump provoque de vives réactions en proposant d'éliminer le financement pour la restauration des Grands Lacs

La suppression complète du financement pour l'Initiative de restauration des Grands Lacs (IRGL), prévue par l'administration Trump dans le budget 2018 dévoilé cet hiver, a créé une onde de choc parmi

les représentants municipaux et gouvernementaux des régions des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

«Nos membres sont consternés, compte tenu du succès du programme et du soutien

Trump sparks furor over proposed 'gutting' of Great Lakes restoration funding

The total 'gutting' of funding by the Trump Administration for the Great Lakes Restoration Initiative (GLRI) in the proposed 2018 federal budget unveiled this past winter has sparked

widespread shock amongst municipal and government officials in the Great Lakes and St. Lawrence regions.

«Our members are appalled, given the success of and bipartisan support for



Cities Initiative

The Great Lakes have been described as a national treasure similar to the Grand Canyon.

Les Grands Lacs ont été qualifiés de «trésors nationaux» du calibre du Grand Canyon.

bipartisan qu'il reçoit», a déclaré au *Maritime Magazine*, David Ullrich, directeur exécutif de l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent. L'Alliance est une association dont le siège se trouve à Chicago et qui réunit 128 maires du Canada et des États-Unis. Au cours des huit dernières années, l'IRGL a contribué de manière importante au nettoyage des zones toxiques, à une meilleure gestion du ruissellement des eaux de pluie polluées, à la lutte contre les espèces envahissantes et à la protection des habitats et de la faune.

La proposition du président Trump devrait faire l'objet d'intenses discussions au cours de l'assemblée annuelle et du congrès de l'Alliance qui se tiendront à Montréal du 14 au 16 juin prochain. Dans l'intervalle, au nombre des réactions de la classe politique, le premier ministre du Québec, Philippe Couillard, a récemment indiqué avoir communiqué avec le gouverneur du Michigan, Rick Snyder, et la première ministre de l'Ontario, Kathleen Wynne, dans un effort pour développer un «consensus régional» pour la protection des écosystèmes des Grands Lacs.

L'abolition de l'IRGL découle du choix de l'admini-

nistration Trump de réduire de 31,4 % (environ 2,4 milliards \$ US) le budget de l'Agence de protection environnementale (EPA), tout en éliminant plus de 3 000 emplois. Le budget America First donne la priorité à une augmentation spectaculaire des dépenses dans le domaine de la défense pour renforcer la sécurité de tous les Américains.

Selon le document: «Le budget renvoie aux entités locales et étatiques la responsabilité de financer les efforts et les programmes environnementaux à l'échelle locale, permettant à l'EPA de se concentrer sur ses grandes priorités nationales.»

L'administration Obama avait approuvé pour les cinq prochaines années un budget annuel d'environ 300 millions \$ US pour l'IRGL.

Toutefois, avant que ce financement ne tombe presque à zéro, il reste à voir comment le budget proposé cheminera au Congrès, où plusieurs législateurs des Grands Lacs soutiennent l'IRGL, a fait remarquer Scott McKay, gestionnaire des programmes et des politiques de l'Alliance pour la région du Québec. «Il reste un long processus à franchir avant le résultat final.»

«Je crois que le budget proposé par le gouvernement

the program," *Maritime Magazine* was told by David Ullrich, Executive Director of the Chicago-based Great Lakes and St. Lawrence Cities Initiative (Cities Initiative), a bi-national coalition of 128 mayors. GLRI has been a major contributor over the last eight years in helping clean up toxic hotspots, better manage polluted storm water runoff, addressing invasive species, and protecting habitats and wildlife.

The Trump proposal is expected to be the object of intense discussions during the June 14-16 Annual Meeting and Conference of the Cities Initiative in Montreal. In the meantime, among other responses in political circles, Québec Premier Philippe Couillard recently indicated he had contacted Michigan Governor Rick Snyder and Ontario Premier Kathleen Wynne as part of efforts to develop "a regional consensus" for protecting the ecosystems of the Great Lakes.

The elimination of GLRI is part of a larger effort by the Trump Administration to scale back Environmental Protection

Agency funding by 31.4 percent, or approximately US\$2.4 billion while eliminating more than 3,000 staff jobs. Biggest priority of the America First budget is a dramatic increase in military spending to strengthen safety for all Americans.

"The Budget returns the responsibility for funding local environmental efforts and programs to State and local entities, allowing EPA to focus on its highest national priorities," states the Budget document.

The previous Obama Administration had approved GLRI funding of about US\$300 million annually for the next five years.

However, before such funding drops to virtually zero, it remains to be seen how the proposed budget navigates through Congress where many Great Lakes lawmakers support the GLRI, commented Scott McKay, Quebec Program and Policy Manager of the Cities Initiative. "There is a long process before the end result."

"I believe the American Government's budget

américain ne reflète pas l'importance capitale des questions environnementales liées aux changements climatiques et à la gestion de l'eau. Quel que soit le palier gouvernemental, nous avons tous une responsabilité à cet égard», a déclaré le maire de Montréal et président de l'Alliance, Denis Coderre.

«Les Grands Lacs sont un trésor national au même titre que le Grand Canyon et il n'est pas de la seule responsabilité

des États et des gouvernements locaux d'investir dans leur protection», a ajouté le maire de Niagara Falls, dans l'État de New York, et vice-président de l'Alliance, Paul Dyster. «Les gouvernements locaux investissent déjà plus de 15 milliards de dollars par année pour la restauration et la protection des Grands Lacs et ils comptent sur un investissement du gouvernement fédéral pour les appuyer dans leurs efforts.»

does not reflect the great importance of these environmental questions related to climate change and water issues, and that we all have, at every level of government, a responsibility in this regard," said Montreal Mayor Denis Coderre, Chairman of the Cities Initiative.

"The Great Lakes are a national treasure similar to the Grand

Canyon and it is not solely the responsibility of state and local governments to invest in their protection," added Mayor Paul Dyster of Niagara Falls, New York, Vice Chair of the Cities Initiative. "Local governments already invest over \$15 billion per year and rely on investment from the federal government for Great Lakes restoration and protection efforts."

Oceanex encore parmi les sociétés les mieux gérées au Canada

Pour la sixième année consécutive, Oceanex Inc. figure au palmarès des sociétés les mieux gérées au Canada. La compagnie a reçu ce prestigieux honneur pour la première fois en 2011 et s'est requalifiée en 2017 pour conserver son statut de membre requalifié de Reconnaissance Or.

Le programme des sociétés les mieux gérées récompense les entreprises possédées et gérées par des Canadiens dont le chiffre d'affaires dépasse les 15 millions de dollars et qui se démarquent par la stratégie, le potentiel et les efforts déployés pour parvenir à une croissance durable.

«Les sociétés les mieux gérées méritent cette reconnaissance pour leur approche entrepreneuriale qui leur permet d'exceller malgré le climat économique incertain. Elles mettent en évidence le meilleur du leadership commercial canadien», a déclaré Peter Brown, associé principal chez Deloitte et codirigeant du programme des sociétés les mieux gérées au Canada.

Oceanex est l'une des sociétés de transport intermodal des plus prospères de l'est du Canada. Elle s'est engagée à appliquer les normes d'exploitation les plus strictes tout en offrant un service rentable et de qualité

à ses clients. Elle y parvient grâce à un style de gestion progressiste qui favorise une culture de sécurité, de qualité et d'amélioration continue dans toute l'organisation.

«Les employés d'Oceanex sont très fiers de se voir requalifiés dans la catégorie Reconnaissance Or et de figurer parmi les Sociétés les mieux gérées au Canada pour la 6^e année consécutive», a dit le Capt Sid Hynes, président exécutif d'Oceanex. «Nos gens tirent beaucoup de fierté du service fiable et efficace qu'ils

For the sixth consecutive year, Oceanex Inc. has been honoured with the prestigious Canada's Best Managed Companies designation. St. John's-based Oceanex originally won in 2011 and has requalified in 2017 to maintain its status as a Best Managed Gold Requalified company.

The Best Managed program recognizes the best-in-class of Canadian-owned and managed companies with revenues over \$15 million demonstrating stra-

tegy, capability and commitment to achieve sustainable growth.

"Best Managed companies deserve recognition for their entrepreneurial approach to excelling in an uncertain economic climate. They truly bring out the best in Canadian business leadership," said Peter Brown, Partner, Deloitte and Co-Leader, Canada's Best Managed Companies program.

Oceanex is one of the most successful intermodal transportation companies in Eastern Canada, the carrier stated. It is committed to operating to the highest standard while offering a cost effective, quality service to customers. This is supported by a progressive management style that encourages a culture of safety, quality, and continuous improvement throughout the organization.

"Oceanex employees are indeed very proud to requalify as a Gold Standard Member and one of Canada's Best Managed Companies for the 6th consecutive year", states Captain Sid Hynes, Executive Chairman at Oceanex. "Our people take great pride in the efficient, reliable service



Oceanex's latest vessel, the Oceanex Connaigra, calling at Bickerdike Terminal in Montreal.

Le tout dernier navire d'Oceanex, l'Oceanex Connaigra, lors d'une escale au terminal Bickerdike à Montréal.

fournissent avec constance. Ce prix vient assurément récompenser leurs efforts.»

Oceanex offre une gamme complète de services de transport maritime et de camionnage vers Terre-Neuve-et-Labrador à partir de n'importe quel endroit d'Amérique

du Nord. Cela comprend des départs hebdomadaires de Montréal et Halifax vers Terre-Neuve. Le navire le plus récent, l'**Oceanex Connaigra**, est le plus grand navire ConRo battant pavillon canadien exploité au Canada.

they consistently provide. This award is certainly a result of their efforts.”

Oceanex offers a complete range of shipping and trucking services to Newfoundland and Labrador from anywhere in

North America. This includes weekly sailings to Newfoundland from Montreal and Halifax. The latest vessel, the **Oceanex Connaigra**, is the largest Canadian-flagged ConRo ship in Canada.

Nouvelle installation d'empotage de conteneurs à Prince Rupert

Ray-Mont building container stuffing operation at Prince Rupert



Ridley Island at the Port of Prince Rupert is destined to boost agricultural exports.

Le terminal de Ridley Island dans le port de Prince Rupert devrait augmenter les exportations agricoles.

Le Port de Prince Rupert a annoncé un projet d'expansion de sa capacité de manutention du fret conteneurisé sur l'île Ridley. Les nouvelles installations vont permettre aux récoltes canadiennes d'atteindre plus facilement les marchés internationaux tout en améliorant les services logistiques intermodaux au Port de Prince Rupert.

Ray-Mont Logistics met sur pied un centre intégré de logistique et de chargement de conteneurs – qui devrait être achevé à l'automne – à l'extrémité sud du parc industriel de l'île Ridley dans le corridor routier, ferroviaire et de services publics récemment aménagé.

Le centre manutentionnera des légumineuses et des céréales (lentilles, pois, fèves, soja, lin et blé) ainsi que d'autres cultures spéciales qui lui arriveront par wagons-trémies de l'Ouest canadien, du Canada central et du Midwest. Les marchandises seront empotées dans des conteneurs maritimes pour être exportées par le Terminal Fairview, qu'on agrandit actuellement.

«C'est avec enthousiasme que nous envisageons cette association avec Ray-Mont Logistics qui permettra de créer une solution commerciale canadienne pour les produits agricoles de grande valeur et très recherchés», a déclaré le PDG de l'Administration portuaire de Prince Rupert,

The Port of Prince Rupert has announced an expansion project for containerized cargo on Ridley Island that will help crops from the Canadian agricultural industry reach international markets while broadening intermodal logistics capacities at the Port of Prince Rupert.

Ray-Mont Logistics is developing an integrated logistics and container loading operation – scheduled for completion this coming fall – at the south end of the Ridley Island Industrial Site on the recently-constructed Road, Rail and Utility Corridor.

The operation will involve pulses and cereals (such as lentils, peas, beans, soy-

beans, flax, and wheat) as well as other specialty agricultural crops transported in hopper cars by rail from Western and Central Canada and the US Midwest. The cargo will be transferred to ocean containers for export via the Fairview Container Terminal, which is currently undergoing expansion.

“We're excited to partner with Ray-Mont Logistics to create a Canadian trade solution for high-value, high demand agricultural products,” said Don Krusel, President and CEO of the Prince Rupert Port Authority. “This exciting development is another important step advancing the expansion.”

Don Krusel. «Cette association constitue une autre étape importante pour le développement des services logistiques intermodaux avec nos partenaires, le CN et DP World, afin de répondre à la demande grandissante des exportateurs canadiens désireux de profiter des atouts du Port de Prince Rupert pour atteindre les marchés internationaux.»

Une fois achevé, le centre emploiera une quarantaine de personnes. L'installation de 10 acres englobera une boucle ferroviaire pour plus de 100 wagons, une trémie bascule

à céréales et un système de convoyeur ultramoderne.

Les installations de Ray-Mont vont utiliser les voies ferrées du corridor de l'île Ridley pour recevoir les produits agricoles à empoter afin de répondre à la demande d'exportation de fret conteneurisé par la côte Ouest. Les marchandises seront envoyées à Prince Rupert par des expéditeurs de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba et d'ailleurs et elles seront déchargées aux installations de Ray-Mont grâce à un système de convoyeurs.

sion of intermodal logistics services with our partners CN and DP World to meet the growing demand of Canadian exporters seeking to capitalize on the advantages of the Port of Prince Rupert in reaching their global markets.”

Operation of the completed facility will employ an estimated 40 people. The ten-acre facility will include a rail loop corridor in excess of 100 railcars, a grain dumper pit, and a state-of-the-art conveyance system.

The Ray-Mont facility will utilize rail tracks on the Ridley Island Corridor to take delivery of agricultural commodities and meet market demand for port-loaded export containers on the West Coast. Cargo will be sent to Prince Rupert by agricultural shippers in Alberta, Saskatchewan, Manitoba and further inland, to be unloaded at the facility via a conveyor unloading system.

STMG franchit un autre cap

Reconnue pour son engagement envers la durabilité dont témoignent ses certifications ISO 14001 et Alliance verte, la Société Terminaux Montréal Gateway (STMG) a encore posé un autre jalon en réalisant une première parmi les exploitants de terminaux à conteneurs canadiens: la conversion à la propulsion électrique de deux grues mobiles sur pneumatiques à propulsion diesel. Cette conversion va permettre à STMG de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et sa consommation de carburant tout en améliorant son efficacité opérationnelle.

STMG aimerait remercier le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec pour la subvention de 766 000 \$ accordée dans le cadre du «Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire en matière de réduction des émissions de GES».

Le chef de la direction de STMG, Michael Fratianni, a déclaré que le projet était

conforme à la mission de l'entreprise et à sa volonté de se servir de l'innovation pour devenir plus écologique.

La nouvelle installation a été mise au point en collaboration avec Conductix-Wampfler. Il s'agirait, croit-on, de la première conversion du genre pour une grue Liebherr RTG. Selon Daniel Boyer, VP, Entretien et ingénierie chez STMG, l'énergie hydro-électrique représente l'avenir de la STMG parce qu'elle est propre, efficace et fiable.

MGT reaches another milestone

Well known for its commitment to environmental sustainability, Montreal Gateway Terminals Partnership (MGT), an ISO14001 and Green Marine certified marine container terminal operator, has again reached another milestone by being the first Canadian container terminal facility to convert two rubber-tired gantry cranes from diesel to electric power. This retrofit will reduce MGT's greenhouse gas emissions,

noise and fuel consumption as well as improve operational efficiency.

MGT would like to recognize the Ministère des Transports, de la mobilité durable et de l'Électrification des transports of Québec for awarding MGT a \$766,000. grant as part of the “Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire en matière de réduction des émissions de GES.”

Michael Fratianni, CEO at MGT stated, “This project fits in with our mission to use innovation to be an increasingly environmentally friendly organization.”

This new installation was developed in collaboration with Conductix-Wampfler and is believed to be the first conversion of its kind on the Liebherr RTG cranes. Daniel Boyer, Vice President of Maintenance and Engineering at MGT stated, “Hydro Electric Power is MGT's future. It's cleaner, more efficient and more reliable.”



First Canadian container terminal to convert rubber-tired gantry cranes from diesel to electric power.

Un premier terminal à conteneurs canadien à convertir des grues mobiles sur pneumatiques de la propulsion diesel à la propulsion électrique.



Groupe Desgagnés

The Damia Desgagnés offers many advantages in sustainable development.

Le **Damia Desgagnés** offre de multiples avantages sur le plan du développement durable.

Desgagnés prend livraison du premier asphaltier à bicarburation/GNL

Le Groupe Desgagnés de Québec a annoncé qu'il avait pris livraison le 30 mars du **Damia Desgagnés**, un navire tout neuf récemment construit en Turquie. Il s'agit d'un asphaltier-bitumier-chimiquier de nouvelle génération à la fine pointe de la technologie. Il est le premier d'une série de quatre navires-citernes construits sur commande selon un concept original élaboré par Desgagnés et commandés au chantier naval Besiktas de Yalova près d'Istanbul.

«L'ajout du **Damia Desgagnés** à la flotte de Desgagnés résulte d'un travail colossal, d'innovations et d'une collaboration constante avec le chantier naval; il est une source d'immense fierté», a déclaré Louis-Marie Beaulieu, président du conseil et chef de la direction de Desgagnés, avant d'ajouter: «Le **Damia Desgagnés** démontre concrètement toute la vision et le leadership de Desgagnés en matière de développement durable ainsi que sa détermination à offrir à sa clientèle un service de transport pétrolier maritime de tout premier ordre, sécuritaire et respectueux de l'environnement».

La décision de M. Beaulieu de donner au navire le nom de Damia Desgagnés, en hommage à son frère cadet, Damien Beaulieu, décédé prématurément en 2015, témoigne hors de tout doute de la fierté personnelle qu'il tire de ce nouvel ajout à la flotte du Groupe.

Le **Damia Desgagnés** est le premier navire-citerne à bicarburation sous pavillon canadien et le premier asphaltier de ce type au monde. Doté d'une double coque et d'un moteur Wärtsilä 5RT-flex 50DF développant une puissance de 5 450 kW, sa caractéristique la plus remarquable est qu'il peut être alimenté, à l'aide de simples contrôles, par trois types de carburants différents, soit au diesel, au mazout lourd ainsi qu'au gaz naturel liquéfié (GNL).

Son port en lourd est d'environ 15 000 t et ses citernes offrent une capacité de transport de 14 950 m³ lorsqu'elles sont remplies à 98 % de leur capacité. Il peut transporter plus de 13 500 t d'asphalte à un tirant d'eau de 7,8 m en eau salée. Le **Damia Desgagnés** détient également une certification Polar 7 qui atteste de son aptitude à naviguer dans les glaces. De plus, une hélice à pas variable, un propulseur d'étrave de 750 kW, un propulseur de poupe de 550 kW et un système de positionnement dynamique lui assurent une manœuvrabilité exceptionnelle et optimisent la sécurité.

La mise en service du navire-citerne pour des opérations commerciales était prévue pour le 10 avril. Il fera probablement une première livraison en Europe avant de mettre le cap sur l'Amérique du Nord où il devrait arriver vers la mi-mai.

Desgagnés takes delivery of world's first dual-fuel/LNG asphalt tanker

The Quebec City-based Groupe Desgagnés announced that it took delivery on March 30 of the M/T **Damia Desgagnés**, a brand new vessel recently completed in Turkey. A next generation and state-of-the-art asphalt-bitumen-chemical tanker, she is the first of a series of four oil carriers, custom-built according to an original concept developed by Desgagnés and ordered at the Besiktas shipyard near Istanbul.

«The addition of the **Damia Desgagnés** to the Desgagnés fleet is the result of tremendous work, innovations and constant collaboration with the shipyard, and is the source of great pride», said Mr. Louis-Marie Beaulieu, Chairman of the Board and Chief Executive Officer of Desgagnés, who adds: «The **Damia Desgagnés** tangibly demonstrates all of Desgagnés's vision and leadership with regards to sustainable development as well as its commitment to its clientele in order to offer a first-class, safe and environmentally-friendly marine transportation service for petroleum products».

Mr. Beaulieu expressed his personal pride in this achievement by bestowing the name of **Damia Desgagnés** to this new vessel, in honour of his younger brother, Damien Beaulieu, who passed away prematurely in 2015.

The **Damia Desgagnés** is the first dual-fuel powered Canadian-flagged tanker and the first-ever asphalt carrier of this type. Double-hulled, she is equipped with a Wärtsilä 5RT-flex 50DF engine developing a power output of 5,450 kW, and her most notable characteristic is that with simple commands, she can be powered by any of three types of fuel, namely heavy fuel oil, marine diesel oil or liquefied natural gas (LNG).

With a deadweight of around 15,000 tons, her tanks offer a carrying capacity of 14,950 m³ when filled at 98%. She can carry over 13,500 tons of asphalt at a draft of 7.8 meters in seawater. The **Damia Desgagnés** also holds a Polar 7 certification, confirming her capacity to navigate in ice-laden waters. In addition, in order to ensure exceptional maneuverability and increased safety, she is equipped with a variable pitch propeller, a 750 kW bow thruster, a 550 kW stern thruster and a dynamic positioning system.

The new tanker was slated to begin sailing on commercial operations around April 10. She will most likely make a first delivery in Europe before heading to North America, with probable arrival in mid-May.

La page de l'AGGIMQ

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

www.aggimq.ca

Banquet 2017

Le 25 février dernier s'est tenu le 53^e banquet annuel de notre association à l'hôtel ALT de Sainte-Foy. Cet événement annuel permet de retrouver nos anciens camarades de classe. Les convives ont commencé leur soirée à 18 h avec un cocktail de bienvenue suivi d'un excellent repas préparé par la cuisine du restaurant le Bistango.

Durant le repas, neuf bordées d'argent ont été remises aux gradués de 1992 et trois bordées d'or ont été remises aux gradués de 1967. Nous avons aussi souligné ceux qui avaient dix ans de graduation. Notons aussi la présence de plusieurs finissants de 2016!



Une bordée d'or honorifique a été remise au capitaine Medhat Atallah pour souligner ses 50 ans de graduation de l'Académie maritime d'Alexandrie en Égypte et ses années à titre d'enseignant à l'IMQ.

À la fin du repas, 10 prix de présence ont été offerts, dont 6 cartes-cadeaux de 50 \$ chacune et des livres, gracieuseté des auteurs (*Les bateaux-phares du Saint-Laurent*, de Jean Cloutier, ainsi que les romans *Le Magicien de la mer ne fait pas de miracle !* et *Contes d'ascenseur*, de Marie-Andrée Mongeau).

La soirée s'est poursuivie par un petit casino pour faire changement du classique «DJ». Cette nouvelle activité se voulait un test pour voir l'intérêt des gens et, d'après les commentaires reçus, ce fut positif. Thierry Ferland s'est improvisé DJ pour une partie de la soirée pour faire plaisir à ceux et celles qui voulaient se dégourdir les jambes.



Le tout s'est terminé vers 3 h 30 dans une suite du président aménagée à même la salle du banquet. Nous remercions tous les participants et espérons vous revoir en grand nombre l'an prochain!

D'autres photos du banquet et de la remise des bordées sont disponibles sur notre site www.aggimq.ca!

Assemblée générale 2017

Suite à des élections, le nouveau conseil est constitué de:

Président: Christian Ouellet
Vice-président: Robert Noël
Trésorière: Maryse Paré
Secrétaire: Marie-Andrée Mongeau
Administrateurs: Thierry Ferland
Alain L'Écuyer
André Richard

Nous avons aussi précisé le statut de membre associé, qui sont des anciens non diplômés des programmes de cours réguliers de l'Institut maritime du Québec ou des anciens non diplômés des programmes de cours spécialisés de l'Institut maritime du Québec d'une durée d'au moins un an ou toute personne liée intimement au milieu maritime dont la demande d'adhésion a été ratifiée par le conseil d'administration. Ces membres associés paient leur cotisation annuelle et ont droit de vote.

La prochaine assemblée générale aura lieu dans la région de Québec.

Pour communiquer avec nous: info@aggimq.ca

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

24 et 25 MAI

Canadian Inland Ports Conference

University of Calgary
Calgary, AB, Canada
gwhitson@ucalgary.ca

30 MAI au 1er JUIN

GREEN TECH 2017

Hyatt Regency Pier Sixty Six
Fort Lauderdale, FL, USA
www.green-marine.org

31 MAI au 2 JUIN

International Transport Forum

«Governance of Transport»
Leipzig, Germany
www.2017.itf-oecd.org

14 au 16 JUIN

Assemblée Annuelle et Congrès 2017

**ALLIANCE DES VILLES DES GRANDS LACS
ET DU SAINT-LAURENT**

Holiday Inn Montreal Centre-ville Downtown
(rue St-Urbain)
Montréal, QC, Canada
www.glsccities.org/fr

21 et 22 JUIN

Women in Supply Chain

University of Calgary
Calgary, AB, Canada
gwhitson@ucalgary.ca

13 et 14 SEPTEMBRE

Halifax Port Days

Cunard Centre
Halifax, N.-E., Canada
www.portofhalifax.ca

18 au 20 SEPTEMBRE

AGA et Conférence de l'ACPA

«Cap sur un avenir durable»
Fairmont Waterfront Hotel
Vancouver, C.-B., Canada
www.acpa2017.ca

1^{er} au 4 OCTOBRE

AAPA Annual Convention

Long Beach Convention Center
Long Beach, CA, USA
www.aapa-ports.org

17 au 19 OCTOBRE

Breakbulk Americas

George R. Brown Convention Center
Houston, TX, USA
www.breakbulk.com

MAY 24-25

Canadian Inland Ports Conference

University of Calgary
Calgary, AB, Canada
gwhitson@ucalgary.ca

MAY 30-JUNE 1

GREEN TECH 2017

Hyatt Regency Pier Sixty Six
Fort Lauderdale, FL, USA
www.green-marine.org

MAY 31-JUNE 2

International Transport Forum

‘Governance of Transport’
Leipzig, Germany
www.2017.itf-oecd.org

JUNE 14-16

2017 Annual Meeting and Conference

**GREAT LAKES AND ST. LAWRENCE
CITIES INITIATIVE**

Holiday Inn Montreal Centre-ville Downtown
(St-Urbain street)
Montréal, QC, Canada
www.glsccities.org

JUNE 21-22

Women in Supply Chain

University of Calgary
Calgary, AB, Canada
gwhitson@ucalgary.ca

SEPTEMBER 13-14

Halifax Port Days

Cunard Centre
Halifax, NS, Canada
www.portofhalifax.ca

SEPTEMBER 18-20

ACPA Annual AGM and Conference

‘Navigating a sustainable future’
Fairmont Waterfront Hotel
Vancouver, BC, Canada
www.acpa2017.ca

OCTOBER 1-4

AAPA Annual Convention

Long Beach Convention Center
Long Beach, CA, USA
www.aapa-ports.org

OCTOBER 17-19

Breakbulk Americas

George R. Brown Convention Center
Houston, TX, USA
www.breakbulk.com

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

ANNONCEURS



ADVERTISERS

APL – ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES.....	8, 9	ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	BACK COVER
APMC – ASSOCIATION DES PILOTES MARITIMES DU CANADA	7	CMPA – CANADIAN MARINE PILOTS' ASSOCIATION	7
ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	COUVERTURE EXTÉRIEURE ARRIÈRE	CSX TRANSPORTATION	43
CPBSL – CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT..	COUVERTURE INTÉRIEURE ARRIÈRE	CLSLP – CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS	INSIDE BACK COVER
CPSLC - CORPORATION DES PILOTES DU SAINT-LAURENT CENTRAL.....	7	DNV GL	25
CSEM – CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME .	COUVERTURE INTÉRIEURE ARRIÈRE	EMPIRE STEVEDORING	29
CSX TRANSPORTATION	43	FEDNAV	55
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	37	GROUPE DESGAGNÉS	INSIDE FRONT COVER
DNV GL	25	IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION.....	22
EMPIRE STEVEDORING.....	29	LOGISTEC.....	47
FEDNAV	55	LPA – LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITIES.....	8, 9
GROUPE DESGAGNÉS	COUVERTURE INTÉRIEURE AVANT	LOWER LAKES TOWING & GRAND RIVER NAVIGATION	49
LOGISTEC	47	MGT – MONTREAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP	41
LOWER LAKES TOWING & GRAND RIVER NAVIGATION	49	MSRC – MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE	INSIDE BACK COVER
MGT – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY	41	MID ST. LAWRENCE PILOTS CORPORATION	7
MCKEIL MARINE	33	MCKEIL MARINE	33
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE	32	NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE	32
OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE	22	OCEAN	34
OCEAN.....	34	PORT OF ANTWERP	18
PORT D'ANVERS.....	18	PORT OF OSHAWA.....	61
PORT DE THUNDER BAY	56	PORT OF PRINCE RUPERT	14
PORT DE TORONTO	31	PORT OF THUNDER BAY.....	56
PORT DE TROIS-RIVIÈRES	57	PORT OF TORONTO	31
PORT DE VALLEYFIELD	59	PORT OF TROIS-RIVIÈRES	57
PORT DE VANCOUVER / AAPC 2017	1	PORT OF VALLEYFIELD	59
PORT OF OSHAWA	61	PORT OF VANCOUVER / ACPA 2017	1
PORT OF PRINCE RUPERT.....	14	SOSES – ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL.....	50
SOSES – SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT	50	SHIPOTOS.COM	32
SHIPOTOS.COM	32	SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	32
SODERHOLM MARITIME SERVICES	32	SPLIETHOFF	45
SPLIETHOFF.....	45	SVITZER CANADA	4
SVITZER CANADA	4	THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION.....	37
URGENCE MARINE.....	35	URGENCE MARINE	35
VALPORT	59	VALPORT.....	59

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
+1 418 692-0183



LEADERSHIP

In Great Lakes - St Lawrence Dry-bulk and Product Tankers.

Equinox Class – it's what you can't see that matters most!

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 emissions.



Algoma Central Corporation | www.algonet.com |   @AlgomaCentral