

No 82

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

**SHIFTING NORTH
ATLANTIC TRADE
HORIZONS**

**HORIZONS COMMERCIAUX
FLUCTUANTS DANS
L'ATLANTIQUE NORD**

**QUEBEC SHIPYARDS ON THE MOVE
ÇA BOUGE DANS LES CHANTIERS
MARITIMES QUÉBÉCOIS**

8,95 \$





DESGAGNÉS

CHARTING A COURSE ON THE SEAS OF THE WORLD



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

WWW.DESGAGNES.COM



**Groupe
Desgagnés Inc.**



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

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

ONE SHIP. UNLIMITED POSSIBILITIES.

Container, RORO, Breakbulk Cargo
to/from North America & Europe



For a FREE G4 Poster, email info@ACLcargo.com with contact information to qualify

ACLcargo.com

800-ACL-1235

Éditeurs / Publishers:

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

Rédacteur en chef / Editor:

Leo Ryan lryan@maritimemag.com

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

Traducteur / Translator: Yvan Rompré

Correctrice / Proofreader: Marie-Andrée L'Allier

Infographiste / Electronic publishing: Denis Landry Contraste

RÉDACTION / EDITORIAL OFFICE

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

ADMINISTRATION

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

SERVICE AUX ABONNÉS / SUBSCRIBER SERVICE
mdawson@maritimemag.com

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

Sophie Belina Brzowska
sbrzowska@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 Articles must be typed and unpublished.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

M⁸² SUMMARY SOMMAIRE

CHRONIQUES / COLUMNS

5 PREMIÈRE BORDÉE / FIRST WATCH
Leo Ryan

12 ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE / ATLANTIC HORIZONS
Tom Peters

17 ÉCHOS DU PACIFIQUE / PACIFIC HORIZONS
Leo Quigley

21 ÉCHOS D'EUROPE / EUROPE HORIZONS
Bruce Barnard

23 LA VOIX DE LA SODES
SOUNDING FROM SODES
Nicole Trépanier

Et aussi / And more...

75 JOURNAL

86 LA PAGE DE L'AGGIMQ

87 CALENDAR OF EVENTS
CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

88 ANNONCEURS / ADVERTISERS



SHIFTING NORTH ATLANTIC TRADE HORIZONS

HORIZONS COMMERCIAUX FLUCTUANTS DANS L'ATLANTIQUE NORD

Bruce Barnard
Leo Ryan



Siobha Jermis

Quebec's shipyards A significant improvement in outlook

Chantiers maritimes québécois Des perspectives bien meilleures

Kevin Dougherty



66 ACPA Conference Conférence de l'AAPC

Assessing marine industry cost, innovation and communications challenges

Les défis: réduction des coûts du transport maritime, innovation et communications

Leo Ryan



COUVERTURE / COVER

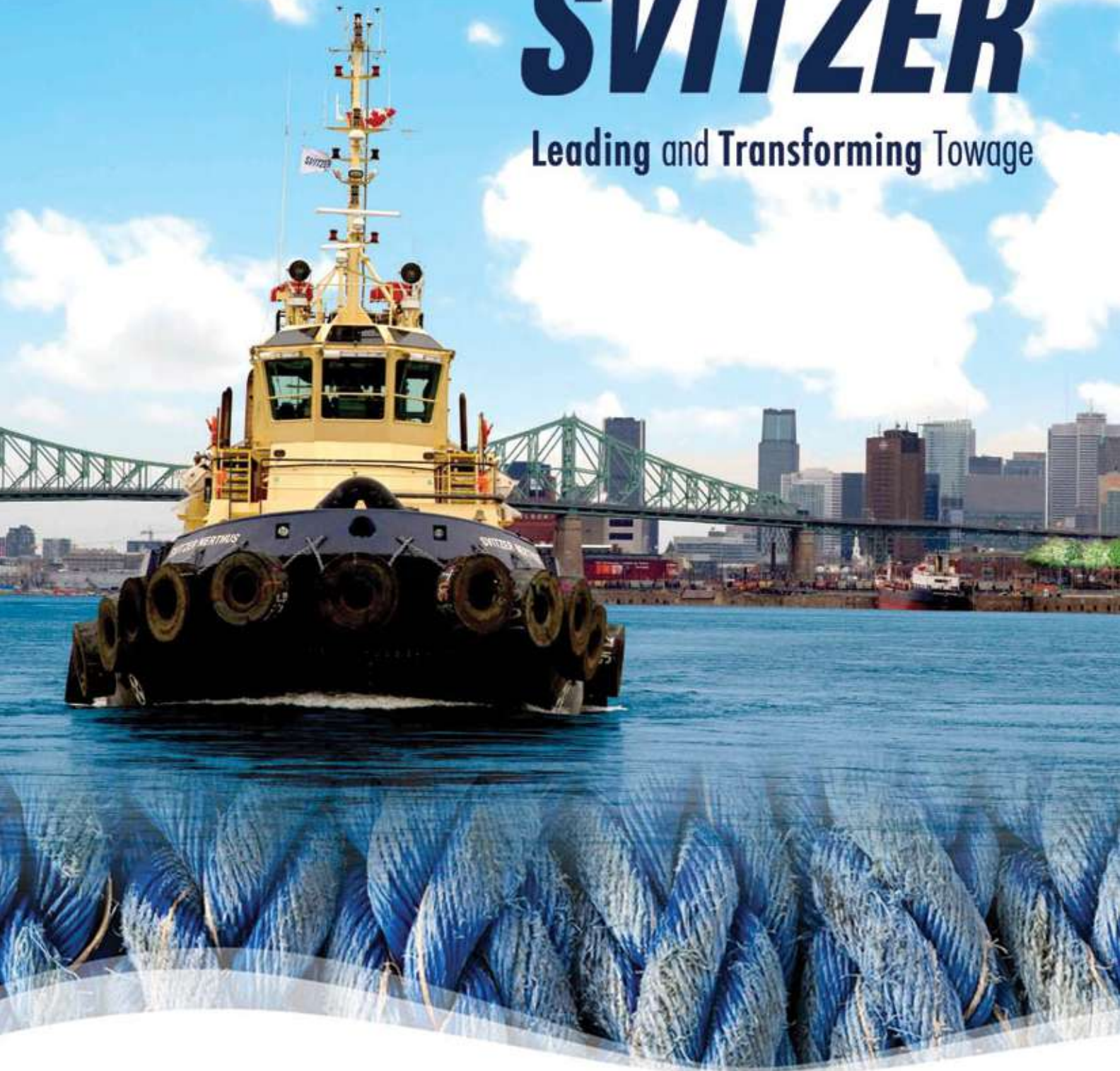
This is a cover photo that reflects the dynamism and expertise to be found at the significantly-revived Davie shipyard which, among other contracts, is currently converting a containership into a new supply ship for the Canadian Navy that will be named the **Resolve**.

La photo de la page couverture fait ressortir le dynamisme et l'expertise du chantier maritime Davie revitalisé, dont un des contrats consiste à transformer un porte-conteneurs en navire de soutien destiné à la Marine canadienne. Après transformation, le navire sera rebaptisé **Resolve**.

Photo: Davie

SVITZER

Leading and Transforming Towage



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

www.svitzer.com



902 423 7381



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Une croisière dans l'Arctique qui change la donne

L'explorateur norvégien Raold Amundsen fut le premier à réussir la traversée du formidable passage du Nord-Ouest dans l'Arctique en 1906. On ne peut pas dire que le passage soit devenu une route maritime fréquentée depuis, même si, à la faveur du réchauffement planétaire et de la fonte de la couverture de glace, de plus en plus de navires, surtout de petits paquebots de croisière, s'aventurent en été dans l'est et l'ouest de l'Arctique.

Il y a toutefois eu récemment une percée qui peut vraiment changer la donne. Un luxueux paquebot de croisière, le **Crystal Serenity**, est arrivé à New York le 16 septembre, un mois après avoir quitté l'Alaska et traversé les eaux intérieures de l'archipel canadien. La traversée était surveillée de près par les gardes côtières canadienne et étasunienne.

Coïncidence remarquable, un navire océanographique de l'Arctic Research Foundation a, grâce aux indications d'un membre d'équipage inuit, découvert début septembre, dans une baie du Nunavut, l'épave submergée du HMS **Terror** – l'un des deux navires perdus de la malheureuse expédition de Franklin en 1845. L'autre

A game-changing Arctic cruise voyage

Norwegian explorer Raold Amundsen was the first, in 1906, to successfully traverse the Arctic's formidable Northwest Passage (NWP). Since then, the route has hardly become a busy marine highway, although, courtesy of global warming and the melting ice cover, more ships, mainly small cruise vessels, have been making summer-time trips through the eastern and western Arctic regions in recent years.

Now we have had a development that qualifies as a real game-changer. A big luxury cruise ship, the **Crystal Serenity**, arrived in New York on September 16 after departing a month earlier from Alaska and cutting through the waters of the internal Canadian archipelago on the way. Closely monitoring its passage were the U.S. and Canadian coast guards.

In a remarkable coincidence, in early September, an Arctic Research Foundation research vessel, acting on an oral story from an Inuk crew member, found the shipwreck, in a Nunavut Bay, of the submerged **HMS Terror** – one of the two ships lost in the ill-fated 1845 Frank-



Passengers aboard the **Crystal Serenity** got this stunning view of a polar bear 'riding' on floating ice in a section of the Northwest Passage.

Les passagers du **Crystal Serenity** ont pu profiter du spectacle incroyable d'un ours polaire se prélassant sur une plaque de glace flottante dans le passage du Nord-Ouest.



© Nightman1965/Shutterstock

IMPROVING ENERGY EFFICIENCY AND OPERATIONAL PERFORMANCE

For more than 130 years, ABS has provided classification services and technical guidance to the Canadian marine industry.

We work alongside shipowners, verifying that their assets comply with ABS Rules and Guides, and we work with industry stakeholders, leading targeted programs in research and development.

One of our strengths is helping owners reduce their environmental impact by providing guidance on optimizing asset performance and energy efficiency. Our experienced professionals offer key benchmarking metrics, provide condition assessments and develop practical solutions for environmental and regulatory compliance.

Contact us today to learn how ABS can help. Call 613-569-5446 or email ABSottawa@eagle.org.

SAFETY | SERVICE | SOLUTIONS

www.eagle.org/canada

bâtiment, le HMS **Erebus**, avait été retrouvé deux ans plus tôt.

Il y avait 1 000 passagers bien nantis et 600 membres d'équipage à bord du plus grand paquebot de croisière à avoir jamais pénétré dans le passage du Nord-Ouest. Il fallait déboursier une somme coquette pour participer à ce voyage historique: de 22 000 à 120 000 \$ US (pour cabine avec balcon) – plus (détail important) une couverture d'assurance minimale de 50 000 \$ US en cas d'évacuation d'urgence. Toutes les places auraient apparemment été vendues en moins de 48 heures pour cette expérience unique de tourisme d'aventure de luxe.

Par bonheur, le voyage s'est déroulé sans anicroche et la compagnie américaine Crystal Cruises envisage de retourner dans le passage du Nord-Ouest en 2017 et 2018 avec un autre paquebot de croisière, plus petit.

On peut certes féliciter Crystal Cruises des nombreuses précautions prises pour la traversée. Le paquebot était escorté d'un navire océanographique britannique à double coque, le **Ernest Shackleton**, ayant deux hélicoptères à bord. La compagnie avait embauché deux spécialistes canadiens des glaces et le **Serenity** était muni d'un radar de détection des glaces.

Afin d'atténuer l'impact environnemental, le navire brûlait du carburant à basse teneur en soufre limitant les émissions de carbone.

lin Expedition. This followed the discovery of the HMS **Erebus** two years ago.

There were some 1,000 well-heeled passengers and 600 crew on board the largest cruise ship ever to sail through the NWP. The historic voyage commanded a handsome price: from US\$22,000 to US\$120,000 (for a penthouse) - plus (important detail) a required insurance coverage of a minimum US\$50,000 in the event of emergency evacuation. All space was apparently sold within 48 hours for the unique experience in luxury adventure tourism.

Fortunately, all reportedly went smoothly, and US-based Crystal Cruises plans return visits to the NWP in 2017 and 2018 with a new, smaller cruise vessel.

Indeed, one can commend Crystal Cruises for the elaborate precautions adopted to support the crossing. It was accompanied by a double-hulled escort, the British **Ernest Shackleton**, with two helicopters aboard. Two Canadian ice specialists were hired, and the **Serenity** was outfitted with ice detection radar.

As part of initiatives to alleviate the environmental impact, the ship used low-sulphur fuel to limit carbon emissions.

No garbage goes overboard. Rather it was transferred to the escort ship to be packed and frozen for unloading at St. John's, NFLD.

De nouvelles règles pour les mégapaquebots de croisière

Quelques jours après que le **Crystal Serenity** a complété son voyage historique dans le passage du Nord-Ouest, le gouvernement du Nunavut a annoncé qu'il réfléchissait à une nouvelle réglementation pour encadrer les traversées futures.

Bernie Macissac du ministère du Développement économique du Nunavut a indiqué que le territoire «réfléchit à une nouvelle réglementation du tourisme maritime susceptible d'atténuer certains impacts des méganavires comme le **Crystal Serenity**.»

Les nouveaux règlements limiteraient le nombre de passagers qui pourraient débarquer en même temps dans une collectivité. Ils exigeraient également que les croisiéristes remettent des directives à leurs clients et que les compagnies expliquent en détail les retombées économiques de leurs activités.

Les résidents inuits ne sont généralement pas opposés à la venue des paquebots de croisière, mais ne voudraient pas en recevoir trois jours de suite, a commenté Vicki Aitoak, qui a géré à Cambridge Bay les préparatifs élaborés pour la visite du **Crystal Serenity**. «Ils ne sont tout simplement pas assez nombreux ici – nous n'allons pas faire venir des danseurs au tambour par avion», a-t-elle déclaré à CBC.

Selon Okalik Eageesiak de la Conférence circumpolaire inuite internationale, de nombreux Inuits veulent un encadrement plus serré de la circulation maritime dans le Nord.

Nunavut government mulls new rules for giant cruise ships

A few days after the **Crystal Serenity** had completed its historic journey through the Northwest Passage, the Nunavut government announced it was considering new regulations applying to future transits.

Bernie Macissac of Nunavut's Department of Economic Development said the territory "is considering new marine tourism regulations that would mitigate some of the impacts of the larger ships like the **Crystal Serenity**."

New regulations would limit the number of passengers descending on a community at any one time. They would also require cruise operators to distribute guidelines to their clients and require the companies to detail the economic benefits they generate.

Local Inuit residents generally do not want the cruise ships to cease. But they would "burn out" if they had to accommodate large passenger ships three days in a row, commented Vicki Aitoak, who managed Cambridge Bay's massive preparation for the **Crystal Serenity** visit. "There just aren't that many people here – we are not going to fly in drum dancers," she told the CBC.

According to Okalik Eageesiak of the international Inuit Circumpolar Conference, many Inuit want to see tighter controls on all vessel traffic in the North.

VOTRE MEILLEUR CHOIX DE TRANSPORT MARITIME DANS L'ARCTIQUE

ARCTIC SEALIFT YOU CAN DEPEND ON

FIABILITÉ

QUALITÉ SUPÉRIEURE



HORAIRE FLEXIBLE ET
SPÉCIALISTE EN PLANIFICATION

MAIN-D'ŒUVRE
ET PROPRIÉTÉ INUIT

RELIABLE

OUTSTANDING



FLEXIBLE SCHEDULES AND
EXPERT PLANNING

INUIT OWNERSHIP
AND EMPLOYMENT



Succeed with **NEAS**

Reserve online www.NEAS.ca

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



RELIABLE

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



DR

Michael Byers underlines "tremendous" safety challenges.

Michael Byers souligne les énormes risques pour la sécurité.

Aucun débris n'était laissé sur place. Les ordures étaient transbordées sur le navire d'escorte, emballées et congelées pour déchargement ultérieur à St. John's (T.-N.-L.).

Le paquebot a longé plusieurs localités peu peuplées, dont Cambridge Bay dans l'ouest du Nunavut, où les passagers, vêtus de parkas rouges et chaussés de lourdes bottes de caoutchouc noires, ont pu débarquer par groupes successifs à bord d'un zodiac pour de brèves visites à terre qui ont permis aux artisans inuits locaux de profiter d'une journée d'aubaines le 29 août. Les recettes totales pour la localité de 1 500 habitants ont été évaluées à 110 \$ CA.

Des capacités de recherche et sauvetage inadéquates

Toutefois, pour les spécialistes de l'Arctique que le *Maritime Magazine* a consulté, le voyage du **Cristal Serenity** met surtout en évidence la capacité nettement inadéquate de recherche et sauvetage dans la région. Et cette constatation s'applique de la même façon aux gardes côtières canadienne et américaine.

«Nous courons au-devant de la catastrophe», déclare Michael Byers, de la Canada Research Chair in Global Politics à l'Université de Colombie-Britannique, auteur d'un livre sur les questions de souveraineté dans l'Arctique. «Les risques pour la sécurité sont énormes compte tenu des moyens de recherche et sauvetage très limités dans une région aussi isolée.»

«Le naufrage du paquebot transportant 1 000 passagers et 600 membres d'équipage aurait provoqué un cataclysme dans le système canadien de recherche et sauvetage», d'affirmer M. Byers.

La mission première des brise-glaces vieillissants de la Garde côtière canadienne, c'est d'appuyer les opérations annuelles de ravitaillement des collectivités arctiques. Des jours pourraient être nécessaires pour atteindre un paquebot ou un autre navire en détresse. La survie dans les eaux



Nous sommes reconnus pour l'excellence de nos opérations maritimes et terrestres. Notre flotte continue de grandir et comptera prochainement quatre nouveaux navires à la fine pointe de la technologie. Ils seront les premiers navires marchands canadiens propulsés au gaz naturel liquéfié (GNL).

We are recognized for the excellence of our maritime and land operations. Our fleet continues to grow with four new state-of-the-art vessels to come. They will be the first LNG powered Canadian merchant vessels.

**JOIGNEZ-VOUS À NOTRE ÉQUIPE
POUR VISER L'EXCELLENCE!**

**JOIN OUR TEAM TO AIM
FOR EXCELLENCE!**



Surintendant – Navigation

Navigation Superintendent

Petro-Nav inc.

Montréal / Montreal

Surintendant – Navires

Vessel Superintendent

Transport Desgagnés inc.

Québec / Quebec City

Surintendant – Entretien et réparation

Maintenance and Repairs Superintendent

Services Maritimes Desgagnés inc.

Québec / Quebec City

Capitaine

Captain

Relais Nordik inc.

Transport Desgagnés inc.

Contactez-nous à rh@desgagnés.com

Contact us at hr@desgagnés.com



www.desgagnés.com

glacées de l'Arctique est une question de minutes sans combinaison d'immersion complète.

Il y a eu quelques accidents maritimes dans l'Arctique depuis une vingtaine d'années, mais sans victimes. Souvenons-nous toutefois qu'il a fallu deux jours à un navire de la Garde côtière canadienne en 2010 pour atteindre le **Clipper Adventurer** qui s'était échoué près de Kugluktuk, au Nunavut.

Dans une récente évaluation, l'US Coast Guard constate que le nombre de personnes à secourir éventuellement à bord d'un paquebot de croisière excède la capacité de la plupart des aéronefs et des avions d'intervention disponibles dans l'Arctique. De surcroît, les États-Unis ne possèdent aucun brise-glace lourd fonctionnel.

Un vétéran canadien des opérations de recherche et sauvetage dans l'Arctique, le colonel à la retraite Pierre Leblanc, prédit que l'Arctique va rester une région dangereuse dans l'avenir prévisible. Les risques sont amplifiés par une combinaison de facteurs: communications par satellite limitées, absence d'infrastructures comme des pistes en dur, présence de glace de plusieurs années charriée par le vent et le fait que moins de 5 % des eaux arctiques sont cartographiées selon les normes internationales modernes. Il ne faut pas oublier non plus que la plupart des communautés n'ont qu'un poste de soins infirmiers et pas de médecin en résidence.

M. Leblanc propose qu'Ottawa restreigne le nombre de corridors d'accès aux eaux arctiques afin de réduire les risques de pertes de vie et de dommages à l'environnement.

Il estime en outre que compte tenu de la terrible lenteur et de l'extrême politisation de l'appareil décisionnel gouvernemental, les autorités sont bien loin de pouvoir fournir, même dans la prochaine décennie, les ressources nécessaires pour acquérir des brise-glace supplémentaires et construire des ports en eaux profondes dans l'Arctique.

Pour M. Leblanc, il faudra peut-être «des pertes de vie nombreuses» avant qu'on prenne les mesures nécessaires pour améliorer suffisamment la capacité de recherche et sauvetage. Un point de vue alarmant impossible à ignorer... **M**

Among the several sparsely-populated communities visited along the route was Cambridge Bay in western Nunavut. Passengers wearing red parkas and heavy black rubber boots were shuttled in groups on zodiacs for brief tours during which local Inuit artisans enjoyed a one-day bonanza on August 29. The total revenue for the town of 1,500 was estimated at C\$110,00.

Beware inadequate search-and-rescue capability

But to expert observers of Arctic affairs questioned by *Maritime Magazine*, the voyage of the **Crystal Serenity** only serves to refocus urgent attention on the dramatically inadequate search and rescue capability in the region. This applies to both the Canadian and U.S. coast guards.

"It's a potential disaster waiting to happen," says Michael Byers, Canada Research Chair in Global Politics at the University of British Columbia who is author of a book on Arctic sovereignty issues. "The challenges to safety are tremendous with the very poor search and rescue capacity in such a remote region."

"If the entire ship of 1,000 passengers and 600 crew were to sink, that would actually break the Canadian search-and-rescue system," Mr. Byers affirmed.

The primary mission of Canada's Coast Guard aging icebreakers is to support the annual resupply of the Arctic communities. It could take days to reach a cruise or other vessel in distress. Survival in the frigid Arctic waters can be counted in minutes unless full immersion suits are worn.

There have been a number of marine accidents in the Arctic in the past couple of decades, though no fatalities. But it should be noted that it took a Canadian Coast Guard vessel two days in August 2010 to reach the **Clipper Adventurer** which had run aground near Kugluktuk, Nunavut.

A recent U.S. Coast Guard assessment acknowledged: "The potential number of people on cruise ships that would need rescue exceeds the capacity of most response vessels and aircraft available in the Arctic." At the same time, there is no functional U.S. heavy-duty icebreaker.

A Canadian veteran of search-and-rescue operations in the Arctic, retired Colonel Pierre Leblanc says the Arctic environment will remain a dangerous area for the foreseeable future. The risks are compounded by a combination of factors, including limited satellite communications, lack of infrastructure such as paved runways, multi-year ice moved around by winds, and the fact that less than 5% of the Arctic is mapped to modern international standards. In addition, most of the communities have just a nursing station and no permanent doctors.

Mr. Leblanc proposes that Ottawa should consider placing restrictions on the number of corridors allowed for access to Arctic waters in order to reduce two key risks: loss of life and environmental impact.

Meanwhile, he suggests that the federal authorities are far from ready even in the next decade to have the sufficient resources to deal with the issue in light of "the painfully slow and politicized government system for procuring additional icebreakers and building Arctic deep-sea ports."

In Mr. Leblanc's view, it may take "a major loss of life" before enough progress is made on search-and-rescue capability.

Sobering thoughts that should not be ignored... **M**



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

CHAMBER OF
MARINE COMMERCE



CHAMBRE DE
COMMERCE MARITIME

www.MarineDelivers.com

Awareness Education Advocacy

Delivering for the Great Lakes-Seaway since 1959





Tom Peters

Halifax va-t-elle entrer dans la course aux mégaterminaux?

Est-ce utopique de croire que nous pourrions avoir trois mégaterminaux à conteneurs en Nouvelle-Écosse?

Le Port de Halifax est le dernier mentionné pour la construction d'un mégaterminal. David Henderson, président du conseil de l'Administration portuaire de Halifax (APH), a confirmé au cours d'une conversation que j'ai eue avec lui en septembre aux Journées portuaires de Halifax que le futur plan directeur à long terme de l'Administration contiendrait très probablement une proposition pour la construction d'un mégaterminal à conteneurs.

La PDG de l'Administration, Karen Oldfield, et le président du Conseil du trésor, Scott Brison, y ont aussi fait allusion dans leurs allocutions des Journées portuaires. Selon M^{me} Oldfield, le nouveau plan directeur du Port portera sur les 20 prochaines années. M. Henderson a indiqué que le nouveau terminal pourrait être construit sur un terrain vierge qui appartient au gouvernement fédéral du côté Dartmouth du Port.

Le terrain en question est tout près des voies ferrées du CN et il profite d'un bon accès routier. Un inconvénient de cet emplacement, qui n'est toutefois pas insurmontable, c'est qu'il faudrait faire du dragage. Le Port offre une profondeur de plus de 17 mètres à ses deux terminaux actuels.

Selon M. Henderson, l'APH a appris qu'il en coûterait environ 1 milliard de dollars pour construire ce terminal qui serait conçu pour accueillir les plus grands porte-conteneurs en service ou attendus.

Qu'est-ce qui pousse donc Halifax à vouloir se doter d'une telle infrastructure?

L'une des raisons principales, c'est la congestion des rues de la ville causée par les camions. Le terminal South End, exploité par Halterm Ltd, se trouve à l'extrémité sud de la ville et les camions qui

Halifax joining Nova Scotia mega-terminal race?

Three mega marine container terminals in Nova Scotia? Will it become fact or just a dream!

The Port of Halifax is the latest to be mentioned for a mega terminal. David Henderson, chair of the Halifax Port Authority, confirmed in a conversation I had with him at the September Halifax Port Days, that a proposal for a mega container terminal will most likely be the authority's soon to be developed long range master plan.

A new terminal was alluded to by both Karen Oldfield, the authority's President and CEO, and Scott Brison, President of the Treasury Board, in their port days' speeches. Ms. Oldfield said the port's new master plan will be looking 20 years down the road. Mr. Henderson said the potential site for a new terminal is on a piece of greenfield property owned by the federal government on the Dartmouth side of the harbour.

The land is near the CN rail tracks and has good highway access. One drawback for that site, but not one that can't be overcome, is it would need dredging. The port at its present two container terminals, has water depths of over 17 metres.

Mr. Henderson said the HPA has been told the cost of developing such a terminal, which would be designed to handle the biggest container ships afloat, especially in years to come, would be in the vicinity of \$1 billion.

So what's driving Halifax to look at this infrastructure?

One of the main reasons is truck congestion on Halifax streets. The southend terminal, operated by Halterm Ltd., is located at the very southend of the city and trucks hauling containers to and from the terminal need go through the narrow streets of peninsular Halifax and the heart of downtown. Those streets were not



HPA

Karen Oldfield says new port master plan will look 20 years down the road.

Karen Oldfield déclare que le nouveau plan directeur du Port couvrira les 20 prochaines années.



HPA

As container business rebounds with larger vessels calling, the Port of Halifax is exploring ways of capturing more box traffic.

Alors que le trafic conteneurisé reprend de la vigueur avec la venue de plus grands navires, le Port de Halifax veut trouver des façons d'augmenter sa part de ce marché.

transportent les conteneurs à partir et à destination du terminal doivent circuler dans les rues étroites du Halifax péninsulaire et au cœur du centre-ville. Ces rues n'ont pas été construites pour permettre ce genre de circulation, et c'est une source permanente de récrimination depuis bien des années.

D'autres suggestions ont été avancées pour libérer les rues, notamment aménager une route pour la circulation des camions le long des voies ferrées du CN à l'extérieur de la ville et la construction à l'intérieur des terres d'un terminal où le train amènerait les conteneurs qui seraient ensuite chargés à bord de camions. Aucune de ces idées n'a vraiment recueilli beaucoup d'appuis.

Un avantage du mégaterminal, selon M. Henderson, serait bien sûr de regrouper les opérations dans des installations ultramodernes capables de desservir les plus grands navires porte-conteneurs du futur.

Le moment semble opportun pour avoir cette conversation. Il y a actuellement des discussions, confirmées de plusieurs sources, entre Macquarie Infrastructure Partners, propriétaire de Halterm Inc. et Ceres Halifax Inc., propriété de NYK, qui exploite le terminal de Fairview Cove dans le bassin de Bedford, en vue d'une fusion éventuelle ou d'une sorte de partenariat. Aucune des deux parties n'a voulu commenter, pour des raisons évidentes.

Macquarie a acquis 49 % de NYK Ports en 2015, ce qui incluait les opérations de manutention et les opérations

built for that kind of traffic which has been a source of constant complaint for many years.

There have been other suggestions to get the trucks off the streets such as running a truck lane along the CN tracks out of town and the construction of an inland terminal served from the port by rail and where trucks then could load containers. Neither idea really got much traction.

Of course also driving the idea, says Mr. Henderson, is consolidation of terminal operations and an ultra modern container facility that will handle the biggest container ships of the future.

The timing seems right to have this conversation. Presently, there are discussions, confirmed by a number of sources, between Macquarie Infrastructure Partners, owners of Halterm Inc. and Ceres Halifax Inc., owned by NYK, which operates the Fairview Cove Terminal in Bedford Basin, to possibly merge the two operations or develop some kind of partnership. For obvious reasons both sides are not commenting.

Macquarie purchased 49% of NYK Ports in 2015 which included stevedoring and port operations in several U.S. ports and Montreal. However, a Macquarie spokesman said there is no corporate relationship between Macquarie/Halterm and NYK/Ceres Halifax.

portuaires dans plusieurs ports étasuniens et à Montréal. Un porte-parole de Macquarie a toutefois affirmé qu'il n'y avait pas de relation d'entreprise entre Macquarie/Halterm et NYK/Ceres Halifax.

Toutefois, Ceres et Halterm ont collaboré l'an dernier, ce qui peut avoir contribué à l'amorce de pourparlers exploratoires de fusion. Les navires porte-conteneurs qui arrivent au terminal de Ceres doivent passer sous deux ponts dans le Port de Halifax, ce qui, jusqu'à l'an dernier, ne causait guère de problèmes.

Cependant, lorsque le Port et Ceres ont commencé à recevoir des grands navires de 8 500 EVP et plus, les ponts ont parfois causé des problèmes. Des navires arrivaient plus légers que prévu (avec moins de cargaison) dans le Port et à au moins deux occasions, on a décidé de ne pas risquer le passage sous les ponts de crainte de frôler de trop près le dessous des travées. Les conteneurs destinés à Ceres ont alors dû être déchargés à Halterm où il n'y a ni pont ni autre restriction pour gêner l'accès.

Advenant une fusion d'ici deux ans, où iraient donc les cargaisons, à Halterm ou à Ceres? Halterm serait le choix logique à cause du libre accès à l'océan, mais cela pose à nouveau le problème de la circulation. Les deux terminaux peuvent bien sûr continuer de fonctionner indépendamment comme maintenant jusqu'à la construction d'un nouveau terminal exploité par une administration unique.

Les projets Melford et Sydney

Par ailleurs, les propositions de terminaux à Melford et Sydney sont toujours d'actualité.

Melford International Terminal et Cyrus Capital Partners planchent depuis plusieurs années sur un projet de grand terminal moderne à Melford dans le détroit de Canso. Le terminal serait construit sur le modèle de celui de Prince Rupert (C.-B.). Melford et Cyrus ont récemment signé une entente avec SSC Marine qui exploiterait le terminal après sa construction. Le problème est de trouver un transporteur majeur prêt à signer un contrat de service à long terme. Selon les promoteurs de Melford, c'est le seul obstacle empêchant le début de la construction.

Le projet Sydney, baptisé Novaport, dont Harbor Port Development Partners est le promoteur, prévoit la construction d'un grand terminal semi-automatisé destiné principalement au transbordement de conteneurs. Novaport veut attirer des porte-conteneurs de 13 000 EVP et plus. L'entreprise a embauché un bureau d'ingénieurs américains pour des travaux préparatoires, de même que China Communication Construction Company (4C), l'une des plus grandes sociétés de construction de terminaux du monde. Celle-ci réalise une étude de faisabilité pour voir si le projet est viable. Les promoteurs attendent son rapport.

Il faut toutefois se demander si la conjoncture est vraiment favorable pour l'un ou l'autre de ces projets. Presque tous les grands ports étasuniens de la côte Est investissent des millions, voire des milliards de dollars, dans des travaux de dragage et des grues super post-Panamax, pour améliorer les accès routiers et ferroviaires et pour doter leurs terminaux de nouveaux équipements afin d'accueillir ces géants des mers.

Peut-être est-il déjà trop tard pour aller de l'avant! 

However, Ceres and Halterm have worked together in the past year or so which may have contributed to the start of exploratory merger discussions. Container ships headed for the Ceres' terminal need to pass under two Halifax Harbour bridges which until last year presented very few problems.

However, when the port and Ceres started seeing larger ships, in the 8,500 plus TEU range, the bridges, on at least a few occasions, became an issue. Ships arrived in port lighter (with less cargo) than anticipated and the decision was made, on at least two occasions, not to proceed for fear of being too close to the underside of the spans. So those vessels carrying containers bound for Ceres, were handled at Halterm, which has no bridge or other constrictions.

So if the two were to merge within the next two years, where would the cargo go, Halterm or Ceres? Halterm makes more sense with its unrestricted path to the ocean but then again there is the traffic issue. However, they may just stay where they are until a new terminal is built and operate under one administration.

The Melford and Sydney proposals

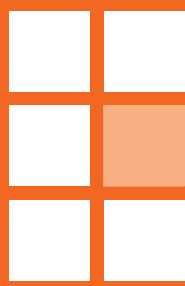
Meanwhile, looking at Melford and Sydney, those terminal proposals are not going away.

Melford International Terminal and Cyrus Capital Partners, have been working on this major, modern terminal project in Melford, on the Strait of Canso, for several years. It would be built on the same model as the terminal in Prince Rupert, BC. Melford/Cyrus recently signed a deal with SSA Marine to be the terminal operator when it's built. The problem has been finding a major carrier to sign a long-term service contract. The Melford folks say that is the only thing keeping shovels from going into the ground.

The Sydney project, called Novaport, is being pursued by Harbor Port Development Partners. The plan is to build a large, semi-automated terminal for the main purpose of container transshipment. Novaport wants to attract container ships of 13,000 TEU and larger. They have engaged an American engineering firm to do some work and also China Communication Construction Company, one of the largest terminal construction companies in the world. Quad C, as the company is referred to, has been conducting a feasibility study to determine if the project is even viable. The developers are now waiting for that report.

But one has to wonder how big is the window of opportunity for any of these projects? Almost every major U.S. port on the East Coast is already pumping millions, and some cases billions of dollars, into dredging, super post-Panamax cranes, improved road and rail access, terminal equipment etc. to accommodate these big ships.

It would appear that window is closing very fast! 

 **CARGO
LOGISTICS
CANADA**

EXPO+CONFERENCE

FEBRUARY 8+9, 2017

VANCOUVER CONVENTION CENTRE WEST
CARGOLOGISTICSCANADA.COM

CANADA'S LARGEST SUPPLY CHAIN EXPO+CONFERENCE!

2,500+
ATTENDEES

100+
SPEAKERS

30+
SEMINARS

50,000+
SQ. FT. OF EXHIBITS



Register with code **CANSCLC17 by Jan. 12 to get discounted pricing!**



THE PORT OF PRINCE RUPERT

Growing fast. Going strong.

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



@rupertport | www.rupertport.com



Leo Quigley

Des occasions à saisir dans les pays de l'ANASE

Lorsque les Canadiens pensent «Asie» et «Porte de l'Asie», c'est ordinairement à la Chine, à l'Inde, au Japon ou à la Corée qu'ils pensent et c'est bien naturel. La croissance industrielle qu'ont connue ces pays depuis dix ans est phénoménale.

Toutefois, quand il est question de «Porte», il faut aussi penser à plusieurs autres pays qui cognent à la porte des entreprises nord-américaines et qui font des affaires chez nous. Ceux-ci se désignent collectivement sous le nom d'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE).

Selon le Fonds monétaire international, l'Indonésie, le Vietnam et les Philippines sont sur le point de connaître une forte expansion avec des PIB qui pourraient égaler voire surpasser ceux de la Chine et de l'Inde d'ici 2019. C'est pourquoi la ministre du Commerce international du Canada, Chrystia Freeland, s'est récemment rendue en Asie du Sud-Est. M^{me} Freeland a rejoint des dirigeants d'entreprise et de hauts fonctionnaires gouvernementaux au Laos pour le Forum des gens d'affaires Canada-ANASE où les investissements et le commerce entre le Canada et l'Asie du Sud-Est étaient à l'ordre du jour.

Pour bien des Canadiens, l'ANASE peut ressembler à un lointain ramassis de petits pays aux abois, aux formes de gouvernement disparates et aux stades de développement variables, aux cultures et religions hétéroclites, et dont les passés tumultueux ne sont pas loin derrière eux.

En fait, un sondage national réalisé par la Fondation Asie Pacifique du Canada a montré qu'à

Opportunities beckon in ASEAN countries

When Canadians think about "Asia" and "the Gateway to Asia" they usually think about China, India, Japan or Korea, and rightfully so. The industrial growth of these countries over the past decade has been breathtaking.

But, when you think of "Gateway" you also have to think of several other countries that are knocking on the doors of North American companies and looking at doing business in your community. Collectively they refer to themselves as the Association of South East Asian Nations (ASEAN).

According to the International Monetary Fund, Indonesia, Vietnam and the Philippines are soon expected to experience major growth with projected GDPs matching or beating China and India by 2019.

Which is why Canada's International Trade Minister Chrystia Freeland recently visited Southeast Asia. Freeland joined business leaders and other senior government officials in Laos for the CanadaASEAN Business Forum, where trade and investment between Canada and Southeast Asia was part of the agenda.

For many Canadians, ASEAN may seem a distant gathering of small, struggling countries with varying forms government, different levels of development, diverse cultures and religions and, quite often, troubled pasts.

In fact, a national opinion poll by the Asia Pacific Foundation of Canada found that only 11 per cent of Canadians believe Southeast Asia a highly important trade region for Canada's economic prosper-



International Trade Minister Chrystia Freeland recently visited Southeast Asia.

La ministre du Commerce international Chrystia Freeland s'est récemment rendue en Asie du Sud-Est.

DR

peine 11 % des Canadiens voient dans le Sud-Est de l'Asie une région commerciale de toute première importance pour la prospérité économique du Canada. Par comparaison, le tiers considère la Chine et le Japon comme des partenaires commerciaux majeurs.

Le but de l'ANASE est de fournir à l'industrie un marché et une base de production uniques caractérisés par la libre circulation régionale des biens, des services, des capitaux, des investissements et de la main-d'œuvre. L'ANASE diffère cependant de l'Union européenne, car les pays membres ne cèdent rien de leur souveraineté, de leur gouvernance monétaire ou de la gestion de leurs frontières à une organisation supérieure.

En fait, depuis sa création, l'ANASE est un lieu où foisonnent les occasions à saisir pour les investissements et le commerce canadiens. Des biens et services du Canada d'une valeur de plus de 600 millions y sont échangés, une série d'ententes régionales de libre-échange y sont conclues qui peuvent assurer aux compagnies canadiennes actives dans les pays de l'ANASE un accès privilégié aux marchés de la Chine, de l'Inde et du Japon; et d'éventuelles collaborations dans des partenariats public-privé peuvent être conclues pour développer les infrastructures de cette région.

Un sondage parmi les entreprises canadiennes actives dans l'ANASE a montré que 86 % d'entre elles atteignent la rentabilité dans leurs trois premières années d'exploitation et que plus de 62 % ont augmenté leurs investissements dans la région dans les deux premières années. De toute évidence, c'est un forum que l'on ne peut se permettre de négliger quand on envisage une pénétration des marchés émergents en Asie.

Le gouvernement canadien est conscient de l'importance grandissante de la région. Le Canada a annoncé la nomination d'un nouvel ambassadeur spécial auprès de l'ANASE ainsi que de représentants résidents au Cambodge et au Laos; il a ouvert sa première chancellerie au Myanmar; et il a augmenté le nombre de pays ciblés pour recevoir l'aide bilatérale au développement afin d'inclure quatre pays de l'ANASE, à savoir l'Indonésie, le Myanmar, les Philippines et le Vietnam.

Même si la présence à la conférence de M^{me} Freeland a pu sembler d'un intérêt limité aux yeux de certains observateurs, il est important d'apprendre à mieux connaître une région du monde qui semble en bonne voie de devenir notre prochain grand client – et de se préparer pour les flux commerciaux qui en arriveront sur la côte Ouest. **M**

ity, compared to over a third of Canadians who see China and Japan as important.

The goal of ASEAN is to provide industry with a single market and production base with the free flow of goods, services, capital, investment, and labour across the region. However it is unlike the European Economic Union in that no member country will surrender any of its sovereignty, monetary policy governance, or border regulation to a managing organization.

In fact, since its founding ASEAN is a place of burgeoning opportunities for Canadian trade and investment with over 600 million for Canadian goods and services; a set of regional free trade agreements that can provide Canadian companies operating in ASEAN with preferential market access to China, India, and Japan; and possible collaborations in Private/Public Partnerships to develop the region's infrastructure.

A survey of Canadian businesses in ASEAN found that 86 per cent of these businesses see profitably within their first three years of operations and over 62 per cent have increased their investment in the region within two years. Clearly, it is a place we cannot afford to overlook when we consider engaging emerging markets in Asia

The Canadian government has recognized the growing importance of the region. Canada has announced a new dedicated ambassador to ASEAN and resident representatives in Cambodia and Laos; opened its first Chancery in Myanmar; and, expanded its countries of focus, which receive a majority of Canada's development assistance, to include four ASEAN countries: Indonesia, Myanmar, the Philippines, and Vietnam.

While Ms. Freeland's attendance at this conference may have struck some observers as of limited interest, one would do well to understand more about a part of the world that seems well on its way to becoming our next largest customer – and prepare for the flood of trade it will bring to the West Coast. **M**



Visit us on-line

IMO NEWS

The magazine of the International Maritime Organization

FREE MONTHLY MAGAZINE

keeping readers up-to-date with
the activities of the organization



SUBSCRIBE TODAY AT

www.imo.org/NewsMagSubscription

For advertising information, go to www.imo.org/mediakit
or email advertising@imo.org



INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION

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



Bruce Barnard

La faillite de Hanjin bouleverse le paysage maritime

Le transport maritime conteneurisé s'enfonçait encore davantage dans un *no man's land* économique en début d'automne, devant faire face au naufrage de Hanjin et dans l'attente du résultat de la révision de la stratégie d'A.P. Moller-Maersk.

La chute du septième armateur mondial aura pour l'avenir de l'industrie des conséquences allant bien au-delà du séisme qui secoue l'entreprise, mais ne suffira pas à traiter le problème crucial responsable cette année de pertes collectives de 10 milliards de dollars et de 30 milliards de revenus sacrifiés: la surcapacité.

Hanjin fait les grands titres parce que ses navires laissés en rade transportaient 14,5 milliards de dollars de fret, destiné pour l'essentiel aux ventes de fin d'année en Europe et en Amérique du Nord. Toutefois, cette disparition probable n'aura qu'un impact marginal sur un secteur fragmenté et souffrant de surcapacité. Les 98 navires que Hanjin possède et affrète représentent à peine 3 % de la capacité conteneurisée mondiale.

La plus grosse faillite depuis US Lines il y a trente ans a pourtant des effets positifs à court terme, soit une remontée des taux au comptant et un afflux de nouveaux clients qui a poussé certains transporteurs à ajouter des services supplémentaires.

La conséquence la plus significative de la chute de Hanjin, c'est de discréditer le préjugé tenace voulant que les transporteurs «zombies» réussissent toujours à survivre – comme ils l'ont fait pendant la crise de 2009 – grâce aux banques et à des gouvernements indulgents. Drewry Shipping Consultants prévenait déjà en 2013 que Hanjin était dangereusement endetté et vivait sur du temps emprunté, mais l'armateur a survécu parce que les gouvernements successifs de Séoul maintenaient à flot leurs canards boiteux – y compris des chantiers maritimes lourdement endettés – au moyen de prêts à taux modiques.

L'État coréen n'est pas le seul à avoir changé d'attitude à l'égard de son industrie maritime. Le Qatar et l'Arabie saoudite ont finalement laissé tomber la très peu rentable et lourdement endettée United Arab Shipping Company (UASC), absorbée par Hapag-Lloyd qui voulait à tout prix mettre la main pour pas cher sur la demi-douzaine de navires de 18 000 EVP de ce transporteur du Golfe. Le fonds souverain Temasek de Singapour a aussi fini par larguer son investissement peu rentable, Neptune Orient Lines.

L'impact «positif» de la faillite d'Hanjin est amplifié par les regroupements accélérés cette année dans

More turmoil follows Hanjin collapse

Container shipping was deeper in no man's land early this fall, grappling with Hanjin's collapse as it awaited the outcome of A.P. Moller-Maersk's strategic review.

The demise of the world's seventh-largest carrier will impact the industry's future more than the corporate shake up at its largest operator, but neither on its own will address the key issue set to produce a \$10 billion collective loss and slash revenue by almost \$30 billion this year – overcapacity.

Hanjin hit the mainstream headlines because its ships stranded at sea were reportedly carrying goods worth \$14.5 billion, the bulk headed for pre-Christmas markets in Europe and North America. But its likely disappearance will have only a marginal impact on an oversupplied and fragmented industry. Its 98 owned and chartered vessels account for just three percent of global container capacity.

Still, the industry's biggest bankruptcy since US Lines folded some thirty years ago is having a positive short term impact via a rebound in spot freight rates and an inflow of new customers that prompted some carriers to add extra services.

The more significant impact of Hanjin's collapse is that it has undermined the long held assumption that “zombie” carriers will always survive – as they did during the deep depression of 2009 – thanks to indulgent governments and banks. Drewry Shipping Consultants warned way back in 2013 that Hanjin was dangerously leveraged and living on borrowed time – but it survived thanks to the fact that successive Seoul governments for decades have kept ailing companies – including highly indebted shipyards – afloat with cheap state loans.

And it's not just the Korean government that has changed its stance over its shipping industry. Qatar and Saudi Arabia have finally cut loose from the highly unprofitable and hugely indebted United Arab Shipping Company that is being absorbed into a Hapag-Lloyd desperate to get its hands on the Gulf carrier's half dozen 18,000 TEUs vessels on the cheap. Temasek, Singapore's sovereign wealth fund, also finally abandoned its unprofitable shipping investment, Neptune Orient Lines.

The “positive” impact of Hanjin's collapse has been boosted by accelerating consolidation of the industry

Industry will be closely watching next moves by Maersk, world's biggest container carrier.

L'industrie va surveiller de près ce que fera Maersk, premier armement conteneurisé au monde.



Antwerp Port Authority

l'industrie: CMA-CGM a acquis NOL pour bétonner sa troisième place au classement mondial et les deux géants chinois Cosco et China Shipping ont uni leurs forces pour grimper quatrièmes, tout juste devant Hapag-Lloyd après sa transaction pour UASC.

Mais la taille ne suffira pas à régler les difficultés financières. CMA-CGM a encaissé des pertes de 228 millions au premier semestre à cause de l'intégration de NOL déficitaire et il est grevé d'une dette de 9,75 milliards de dollars, dont 3,2 à rembourser d'ici 12 mois. Et il n'est pas le seul, 11 des 12 plus grands transporteurs ont déclaré des pertes importantes au deuxième trimestre.

De nouvelles fusions paraissent inévitables

D'autres regroupements sont à prévoir alors que les grands armements s'apprentent à fondre sur leurs rivaux plus petits et plus vulnérables qui flirtent avec la débâcle.

Maersk est au cœur des spéculations; l'armement pourrait faire une offre pour K-Line après qu'Effissimo Capital, le fonds singapourien qu'il soutient, a acquis une participation de 37 % dans ce transporteur japonais dont 45 % des revenus proviennent des conteneurs. L'armateur coréen Hyundai Merchant Marine est aussi considéré comme une cible probable pour le danois après qu'on eut appris qu'il joindrait l'alliance 2M de Maersk avec Mediterranean Shipping Co l'an prochain. Et la probabilité est de plus en plus lointaine pour Hamburg-Süd, qui a deux fois rejeté une fusion avec Hapag-Lloyd avant de s'associer à un rival.

Toutefois, si les regroupements – et dans une moindre mesure, la déconfiture de Hanjin – règlent certains problèmes de l'industrie, ils n'éliminent pas le handicap déterminant, la surcapacité. Il y a trop de navires et pas assez de marchandises pour les remplir – c'est aussi simple que cela. Même si Hanjin disparaît avant la fin de l'année, ses navires seront toujours là. Et rien n'indique que l'industrie soit prête pour une mise à la casse massive, car elle se laisse bercer d'une fausse quiétude et compte sur la remontée des taux de fret qui suivra le départ (probablement temporaire) de la flotte de Hanjin. **M**

this year that has seen CMA CGM acquire NOL to cement its third place in the global rankings and China's two giants Cosco and China Shipping join forces to move into fourth place just ahead of Hapag-Lloyd after it closes on the UASC deal.

Mere size won't resolve the financial issues. CMA CGM lost \$228 million in the first half as it integrates loss making NOL and is burdened with a \$9.75 billion debt, of which \$3.2 billion is due for payment during the next twelve months. And it's not alone, with eleven of the twelve largest carriers posting large losses for the second quarter.

More consolidation seems inevitable

There's more consolidation on the cards as the top carriers prepare to swoop on their smaller and more vulnerable rivals that are teetering on the brink of bankruptcy.

Maersk is at the centre of market speculation, tipped as a potential bidder for K-Line after Effissimo Capital, a Singapore fund it reportedly backs, acquired a 37 percent stake in the Japanese carrier that generates 45 percent of its revenues from containers. Korea's Hyundai Merchant Marine is also seen as a likely target for the Danish carrier following the news it will join Maersk's 2M alliance with Mediterranean Shipping Co next year. And the odds are shortening on Hamburg-Süd, which has twice spurned a merger with its cross town peer Hapag-Lloyd, finally teaming up with a rival.

But while consolidation – and to a lesser extent Hanjin's demise – address some of the industry's problems, it does not tackle the make or break factor of overcapacity. There are too many ships and not enough goods to fill them – it's that simple. And while Hanjin may disappear before the end of the year, its ships will still be around. And there are no signs yet that the industry is ready for mass scrapping as it quietly basks in the uptick in freight rates following the [probably temporary] removal of Hanjin's fleet. **M**

**Nicole Trépanier**

President, St. Lawrence Economic Development (SODES)

Présidente, Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES)

Un système d'information maritime pour répondre à des besoins variés

Au cours des derniers mois, la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) et Innovation maritime ont déployé de multiples efforts pour mettre en place un système d'information maritime (SIM). La finalité de ce projet a tout de suite plu à notre organisation car, depuis déjà quelques années, notre secteur d'activité était confronté au quotidien à une problématique d'accès à des données actualisées nécessaires pour mener à bien notre travail. Le besoin s'est fait encore plus criant lorsque Statistique Canada a cessé, en 2011, de colliger des données sur l'activité maritime au pays. C'est pour contrer cette lacune que des pourparlers ont été entrepris entre la SODES et Innovation maritime.

Parmi les défis que nous devons conjointement relever, notons l'obtention de données provenant de sources diverses, la capacité de les amalgamer pour subséquemment nous en servir dans le cadre d'analyses et, surtout, assurer le financement que requiert leur acquisition ou leur traitement. Vous comprenez sans doute déjà pourquoi le projet a exigé un certain temps avant son lancement.

En juin dernier, avec beaucoup de fierté, nous avons publié le premier bulletin d'information du SIM. Déjà, cette publication fournissait un certain nombre de statistiques auxquelles le secteur maritime n'avait pas eu accès depuis longtemps.

L'objectif principal du projet est de mettre en place un système de collecte, de traitement et de diffusion de l'information utile aux différents intervenants du monde maritime. Sa réalisation se fait sous l'égide du Forum de concertation sur le transport maritime et réunit plusieurs partenaires qui, en partageant leurs données, leur expérience et leur expertise, permettront d'offrir un outil d'information essentiel aux personnes qui s'intéressent au développement du secteur maritime. À l'heure actuelle, soulignons notamment

A Marine Information System to Meet Varied Needs

In recent months, the St. Lawrence Economic Development Council (SODES) and Innovation maritime have been hard at work implementing a Marine Information System (MIS). Our organization was immediately on board with the project objective since, for some years now, our activity sector had been confronted on a daily basis with a problem accessing the up-to-the-minute data needed to do our work effectively. This situation was aggravated, in 2011, when Statistics Canada stopped collating data on Canadian maritime activity. To offset this lack of information, talks were initiated between SODES and Innovation maritime.

The challenges we had to meet jointly included obtaining data from diverse sources, being able to successfully amalgamate this data for use in analyses and, above all, ensuring the funding required for data acquisition and processing. As a result, it took some time before the project could be launched.

In June, we were very proud to publish the first MIS information newsletter. Already, this publication provided a number of statistics that had not

been available to the marine sector for a long time.

The project's main goal is to set up a system to collate, process and disseminate data that is useful for marine-sector stakeholders. The project is being carried out under the auspices of the Marine Industry Forum and involves a number of partners who share their data, experience and expertise to offer an essential information tool to individuals interested in the marine sector's development. Currently, the following are involved in project implementation efforts: the five Canadian port authorities (CPA) located in Québec, Québec's Ministère des Transports (Ministry of

The anticipated time frame for developing the entire information system is two years.

Le développement de l'ensemble du système d'information est prévu sur un horizon de deux ans.

l'implication des acteurs suivants dans les travaux de mise en œuvre du projet: les cinq administrations portuaires canadiennes (APC) du Québec, le ministère des Transports et le Secrétariat aux affaires maritimes au Québec, Transports Canada, Armateurs du Saint-Laurent, la Garde côtière canadienne ainsi que l'Administration de pilotage des Laurentides.

Le développement de l'ensemble du système d'information est prévu sur un horizon de deux ans. Ultiment, en plus des bulletins, les usagers pourront accéder à une base de données et faire des requêtes en ligne à même une interface Web dont le développement débutera cet automne.

Le Bulletin sera diffusé 4 fois par année. Fait important, il sera enrichi au fur et à mesure que nous pourrions avoir accès aux différentes sources de données (INNAV, AIS, données des APC, SHC, MARSIS, etc.) et les utiliser. Plusieurs banques de données seront mises en relation afin de fournir des informations à valeur ajoutée, par exemple des indicateurs de l'activité économique et des indices de performance touchant le trafic maritime.

Nous vous encourageons à vous inscrire à la liste de diffusion des bulletins du SIM et, d'ici quelques mois, à vous abonner à ce système d'information pour y effectuer vos recherches. 

Transport) and *Secrétariat aux affaires maritimes* (Maritime Affairs Secretariat), Transport Canada, St. Lawrence Shipoperators, the Canadian Coast Guard and the Laurentian Pilotage Authority.

The anticipated time frame for developing the entire information system is two years. Ultimately, in addition to the MIS newsletters, users will be able to access a database and query it online using a web interface whose development will begin this fall.

The MIS newsletter will be published four times a year. It will be enriched as we are able to access and utilize various data sources (INNAV, AIS, CPA, CHS, MARSIS, etc.). Numerous databases will be linked to provide value-added information, for example, economic activity indicators and performance indicators affecting maritime traffic.

We encourage you to sign up for the MIS newsletter mailing list and, in a few months, to subscribe to this information system and use it to conduct your research. 

Une variété de cours uniques



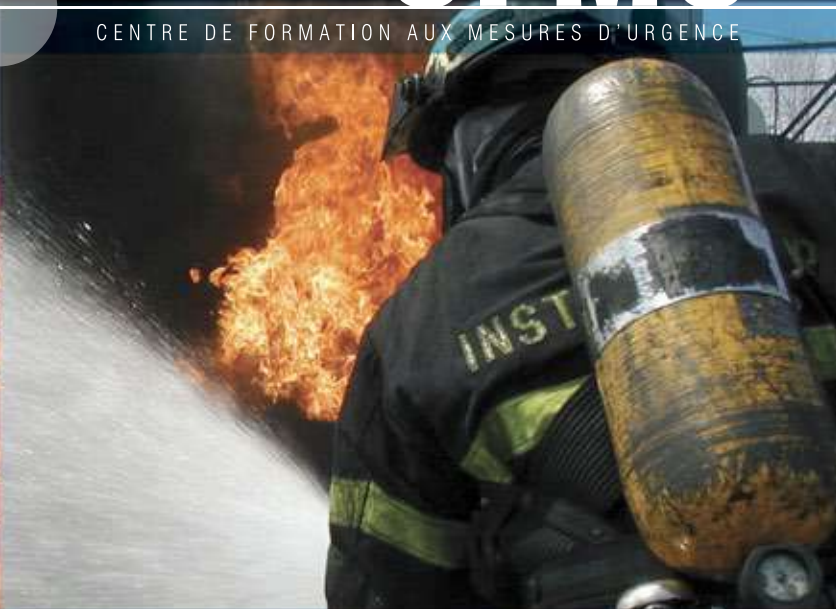
Cours offerts au CFMU

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

INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC

CFMU

CENTRE DE FORMATION AUX MESURES D'URGENCE



Institut maritime
du Québec
Cégep de Rimouski

www.imq.qc.ca



STRATÉGIE MARITIME

MESSAGE DU MINISTRE DÉLÉGUÉ AUX AFFAIRES MARITIMES



La Stratégie maritime du Québec a un an. Et pourtant, si l'on considère l'ensemble des réalisations auxquelles elle a donné lieu, on pourrait croire qu'il s'agit d'un chantier enclenché depuis plus longtemps. À quoi attribuer le succès remporté par la stratégie? Certainement au fait que le Québec était prêt pour une initiative de cette envergure et aussi parce que le gouvernement a su mobiliser l'ensemble de ses partenaires de tous les secteurs et de toutes les régions autour de ce projet extraordinaire destiné à développer notre espace maritime de façon durable.

Les chiffres sont éloquentes : le total des investissements associés au déploiement de la Stratégie maritime dépasse déjà le cap du milliard de dollars. Pas moins de 84 projets et initiatives ont été annoncés. Une fois réalisés, ils auront permis la création ou le maintien de milliers d'emplois directs et indirects, et ce, partout au Québec.

Au cours des mois qui viennent, et grâce notamment au nouveau Programme de soutien aux investissements dans les infrastructures de transport maritime, doté d'une enveloppe de 200 millions de dollars, nous pourrions continuer d'améliorer nos installations portuaires. De plus, nous finalisons la mise en place de seize zones industrielo-portuaires le long du Saint-Laurent, favorisant ainsi la venue de nouveaux investisseurs conscients des avantages concurrentiels offerts par notre situation stratégique au cœur de l'Amérique. Les promoteurs privés qui souhaiteront investir dans ces zones pourront compter notamment sur le soutien d'une enveloppe de 300 millions de dollars issue du Fonds de développement économique du programme ESSOR.

On le constate, les retombées de la Stratégie maritime sont positives dans tous les secteurs d'activité où elle agit : dans le domaine des transports et de la logistique, dans celui du tourisme aussi bien qu'au chapitre de la recherche et de l'innovation. À cet égard, il est bon de rappeler que le Québec sera l'hôte, l'an prochain, du congrès international BioMarine qui rassemblera les plus importantes entreprises, organisations et institutions de recherche spécialisées dans le domaine des biotechnologies marines, marché en plein essor sur la scène internationale et dans lequel nous sommes déjà un acteur d'importance.

La Stratégie maritime du Québec offre de multiples perspectives, et l'aventure ne fait que commencer. Les acteurs du monde maritime disposent de plus d'outils et de leviers financiers qui leur permettent de créer de la richesse pour le Québec. Comme le suggère si justement le thème de la 16^e Journée maritime du Québec : « Il n'en tient qu'à nous d'avancer ensemble dans la même voie... ».

Jean D'Amour

World's oldest intercontinental container trade remains relatively stable

Stabilité relative de la plus ancienne route intercontinentale conteneurisée

Bruce Barnard

La route transatlantique conserve sa réputation d'oasis de tranquillité malgré la récente faillite de Hanjin Shipping. Ce sont les ports étasuniens et les ports canadiens du Pacifique qui ont fait les manchettes même si le transporteur coréen en difficulté avait une part non négligeable du trafic côte Est-Europe.

Toutefois, cette image d'oasis de tranquillité dans une industrie mondiale chaotique a subi un coup dur pendant

The Transatlantic preserved its reputation as a low key container trade during the recent collapse of Hanjin Shipping with US and Canadian Pacific ports dominating the headlines even though the ailing Korean carrier has a not insignificant share of traffic between the eastern seaboard and Europe.

But its image as an oasis of calm in a troubled global industry took a hit during the summer with



Aerial view of the Port of Antwerp, the vibrant leading European port for container trade with Canada.

Vue aérienne du port d'Anvers, port européen dynamique qui est un acteur majeur dans le commerce conteneurisé avec le Canada.

l'été: le trafic a chuté et les taux au comptant ont plongé à leur plus bas niveau en cinq ans, quelques mois à peine après que les principaux analystes eurent prédit avec assurance une autre année de stabilité grâce à des taux poussés à la hausse par une demande en croissance.

La Transatlantique ressemble de plus en plus aux autres routes de lignes maritimes régulières. La capacité – gonflée par l'arrivée de plus grands navires – excède la demande

traffic dipping and spot freight rates diving to five year lows only months after leading analysts were confidently predicting yet another year of stability with rates being driven higher by rising demand.

The transatlantic is increasingly looking like any other liner trade with capacity – boosted by the arrival of larger ships - outstripping demand as a strong dollar dampens American exports to flat lining Euro-



Hamburg Port Authority

Bustling shipping activity at Hamburg, Germany's largest port and second biggest container port in Europe.

Le port de Hambourg, premier port d'Allemagne et deuxième port pour conteneurs d'Europe, grouille d'activité.

alors que la force du dollar freine les exportations américaines vers des économies européennes stagnantes et qu'un marché de consommation anémique aux États-Unis ralentit la croissance des exportations.

Les perspectives à moyen terme, qui paraissaient favorables lorsque l'Union européenne (UE) négociait d'ambitieux accords de libre-échange avec les États-Unis et le Canada, semblent de plus en plus précaires.

Les probabilités que Washington et Bruxelles signent un partenariat transatlantique de commerce et d'investissement (PTCI) paraissent chaque jour plus lointaines face à une levée de boucliers populiste et politique de part et d'autre de l'Atlantique. La ratification de l'accord entre l'UE et le Canada est aussi retardée parce que la Commission européenne a décrété qu'il fallait l'approbation de plus de 30 parlements nationaux et régionaux. L'incertitude est encore plus grande depuis que la GB a voté de façon inattendue en juin pour la rupture de son association de 43 ans avec l'UE. Or, ce pays est le principal partenaire commercial des États-Unis et du Canada.

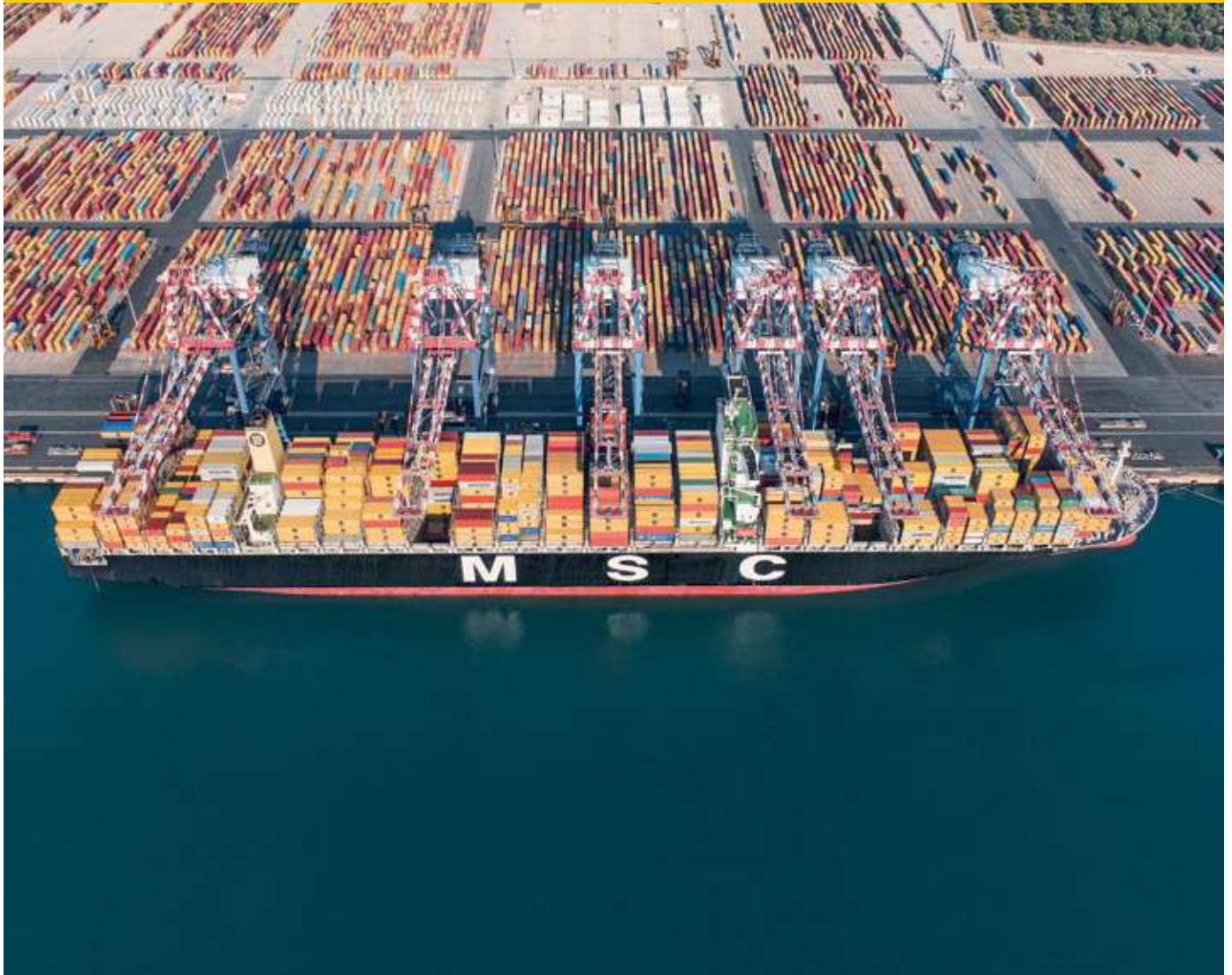
Les perspectives à court terme semblent aussi se détériorer. Après une augmentation de près de 5 % au premier trimestre pour atteindre 1,02 million de conteneurs équivalent 20 pieds (EVP), le trafic de fret principal dans l'axe Europe-Amérique du Nord n'a augmenté que de 0,25 % d'avril à juin, à 1,09 million d'EVP avant de «rebondir» de 1,88 % (383 900 EVP) en juillet, selon la publication britannique *Container Trade Statistics*.

pean economies and a weakening US consumer market slows import growth on the head haul westbound trades.

The trade's medium-term outlook, which was looking rosy as the European Union negotiated ambitious free trade deals with the US and Canada, is becoming increasingly uncertain.

The odds on Washington and Brussels nailing a Transatlantic Trade and Investment Partnership are lengthening by the day amid growing populist and political opposition on both sides of the Atlantic. Ratification of the EU-Canada deal also has also been delayed after the European Commission said it must be approved by more than thirty national and regional parliaments. The uncertainty was compounded by the UK's unexpected vote in June to quit the EU after 43 years membership as the country is the biggest trading partner of both the US and Canada.

The near term outlook is also beginning to look somewhat uncertain. After posting a near five percent year-on-year growth in the first quarter to 1.02 million twenty-foot equivalent units, traffic on the head haul Europe-North America trade was up just 0.25 percent in April-June to 1.09 million TEUs before "rebounding" by 1.88 percent to 383,900 TEUs in July, according to UK-based *Container Trade Statistics*.



CANADA-EUROPE NETWORK: BUILDING STRONG CONNECTIONS

With new trade agreements comes cargo growth. Over the past years, MSC has been working hard to make sure our network is ready for your additional transport needs ahead of the CETA implementation. Whether it be terminal investment, additional vessel capacity, or new services, we are committed to growing our business alongside yours. MSC is proud to offer 4 direct weekly sailings between Canada & Europe. With the California Express service out of Vancouver and the Montreal Express, Canada Express 1 & 2 out of Montreal we offer a complete Europe product from coast to coast.

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

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

msc.com

Le trafic de fret secondaire dans le sens ouest-est a connu des soubresauts bien plus importants, augmentant d'un peu moins de 6 % dans le premier trimestre pour atteindre 668 900 EVP avant de chuter de 3,5 % dans le trimestre suivant, à 659 800 EVP. La chute s'est ensuite accélérée à 5,5 % en juillet (205 200 EVP), pendant ce qui est censé être la haute saison du transport maritime.

Un marché canadien volatil

Le marché canadien a été extrêmement volatil cette année. Les volumes en provenance d'Europe ont bondi de 8,6 % dans le premier trimestre, pour atteindre 105 229 EVP avant de baisser de 2,8 % en avril-juin (113 489 EVP) puis de tomber de 7 % en juillet (38 328 EVP).

Le déséquilibre du trafic entre les deux axes ne montre aucun signe de correction. Les exportations canadiennes n'ont augmenté que d'un peu plus de 3 %, à 68 225 EVP, dans les trois premiers mois avant de chuter de 9 % dans le deuxième trimestre, à 60 555 EVP.

L'écart important entre l'offre et la demande a réduit les marges bénéficiaires des transporteurs alors que les taux de fret au comptant flirtaient avec leurs plus bas niveaux en cinq ans, l'axe est-ouest étant le plus touché. Le taux au comptant pour un conteneur de 40 pieds expédié de Rotterdam à New York était de 1 772 \$ au début de septembre, 17 % de moins que les 2 138 \$ de l'année précédente. Le taux New York-Rotterdam a grimpé de 422 \$ à la fin juillet (son plus bas niveau depuis 2011) jusqu'à 530 \$, ce qui est encore de 16 % inférieur aux 629 \$ que les expéditeurs payaient en septembre 2015.

The back haul eastbound trade saw much bigger swings with traffic jumping just short of six percent in the first quarter to 668,900 TEUs only to dip by 3.5 percent in the following three months to 659,800 TEUs. The decline then accelerated to 5.5 percent to 205,200 TEUs in July during the supposedly peak shipping season.

Volatile Canadian market

The Canadian market has been extremely volatile this year, with volume from Europe year over year surging by 8.6 percent in the first quarter to 105,229 TEUs, only to sag by 2.8 percent in April-June to 113,489 TEUs and then topple by seven percent in July to 38,328 TEUs.

The traffic imbalance between the two legs shows no sign of narrowing with Canadian exports growing just over three percent to 68,225 TEUs in the first three months and shrinking nine percent in the second quarter to 60,555 TEUs.

The bulging gap between supply and demand has squeezed carriers' margins as spot freight rates skirt five year lows with the westbound trade taking the biggest hit. The spot rate for a 40 foot container from Rotterdam to New York was \$1,772 in early September, some 17 percent down from \$2,138 a year earlier. The New York-Rotterdam rate has edged up from \$422 in late July, its lowest level since 2011, to \$530 but is still almost 16 percent adrift from the \$629 shippers paid in September 2015.

*Atlantic Container Line's new large G4 class ro/ro-containerships are now calling at the Port of Halifax. Pictured here is the **Atlantic Sail**.*

Les nouveaux grands porte-conteneurs rouliers G4 d'Atlantic Container Line font désormais escale au port de Halifax. Sur la photo, l'**Atlantic Sail**.



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

    #portofantwerp

Everything is
Possible at the



**Port of
Antwerp**

La «bonne» nouvelle pour les transporteurs, c'est que la route est-ouest de l'Atlantique est d'importance secondaire, avec ses 7 millions d'EVP en 2015, ce qui signifie que son impact sur leur rentabilité est moindre que celui de la route Asie-Europe avec ses 21 millions d'EVP et celui de la route transpacifique où un peu plus de 17 millions d'EVP ont transité l'an dernier.

De surcroît, la route transatlantique conserve une stabilité relative, du moins pour les leaders du marché, malgré la volatilité récente. Hapag-Lloyd a transporté 774 000 EVP sur la route transatlantique pendant la première moitié de 2016, à peine 1 000 EVP de moins qu'au cours de la période équivalente en 2015, tandis que le taux de fret accusait une baisse «modeste» (de 1 505 \$ à 1 350 \$), entraînant une contraction des revenus qui sont passés de 1,4 milliard à 938 millions de dollars.

La concurrence devrait s'intensifier dans les prochains mois, car on prévoit que les principaux transporteurs vont chercher à gonfler leur part de marché en courtisant les anciens clients de Hanjin, septième armateur pour la capacité sur cette route. Hapag-Lloyd s'apprête à doubler de justesse Mediterranean Shipping Co en seconde place derrière Maersk Line, après sa fusion avec United Arab Shipping Company au quatrième trimestre. Les trois principaux transporteurs regroupent les deux tiers de la capacité hebdomadaire, réduisant à la portion congrue les petits transporteurs qui vont soit se retirer soit plus probablement réduire leurs quotas de partage de navires.

Des transporteurs ajustent leurs services

Face à la stagnation du trafic, les transporteurs ajustent leurs services pour se préparer au lancement de deux nouvelles alliances mondiales au début de 2017. Hapag-Lloyd a amélioré son service Montréal-Méditerranée en affrétant quatre navires de 2 700 EVP à fort gabarit et faible tirant d'eau, capables de naviguer sur le Saint-Laurent. L'armateur a aussi réorganisé de son service dans l'axe ouest-est en quittant Algésiras pour le Port de Tanger au Maroc afin d'améliorer le temps de transit entre le Midwest des États-Unis, le Canada, le Moyen-Orient et l'Afrique occidentale. Le service est-ouest fait toujours escale dans le port espagnol.

Par ailleurs, Atlantic Container Line (ACL) met la touche finale à la réorganisation de ses opérations transatlantiques et se prépare à introduire progressivement d'ici la fin de l'année le dernier de cinq des plus grands porte-conteneurs rouliers au monde.

Le vétéran transporteur a démontré sa foi dans le marché canadien en signant avec Ceres Halifax un contrat prolongeant jusqu'en 2022 son escale bihebdomadaire au terminal avec les nouveaux navires de classe G4. La place de Halifax dans le nouveau calendrier d'ACL était menacée en raison du coût de la connexion intermodale de 1 000 milles avec le Midwest, deux fois la distance de New York ou de Montréal.

Le port d'Anvers a aussi reconnu l'importance du marché canadien plus tôt cette année en renouvelant son entente avec le Port de Montréal signée initialement en mars 2013. L'Amérique du Nord est le principal partenaire commercial de ce port belge avec un volume annuel, conteneurs inclus, d'environ 26,5 millions de tonnes, dont 4,5 millions de tonnes pour le Canada.

The "good" news for carriers is that the Atlantic's status as the junior East/West trade route with seven million TEUs in 2015 means it impacts less on their bottom line than the Asia-Europe route with 21 million TEUs and the Transpacific with just over 17 million TEUs last year.

And it is still a relatively stable trade, at least for the market leaders, despite the recent volatility. Hapag-Lloyd transported 774,000 TEUs across the Atlantic in the first half of 2016, down just 1,000 TEUs from the same period in 2015, while the freight rate slipped "modestly" to \$1,350 from \$1,505 causing revenue to shrink to \$938 million from \$1.04 billion last time.

Competition is set to intensify in the coming months with the leading carriers expected to increase their market shares as they woo former customers of Hanjin, which was the seventh largest operator by capacity on the route. Hapag-Lloyd is set to marginally oust Mediterranean Shipping Co from second place behind Maersk Line after it closes on the merger with United Arab Shipping Company in the fourth quarter. The top three carriers account for over two thirds of weekly capacity, shortening the odds on the smaller players either pulling out or more likely reducing their vessel sharing quotas.

Carriers tweaking their services

As traffic stalls, carriers are tweaking their services ahead of the launch of two new global alliances in early 2017. Hapag-Lloyd upgraded its Montreal-Mediterranean service with the charter of four wide-beam low draught 2,700 TEUs ships that can sail the St Lawrence River. It also revamped the eastbound leg of the service by switching from Algiers to Morocco's Tangier port to improve transit time between the US Midwest, Canada, the Middle East and West Africa. The westbound service still calls at the Spanish port.

Meanwhile, Atlantic Container Line is putting the final touches to its revamped transatlantic operations as it prepares to phase in the last of five of the world's largest roll on-roll off/container ships before the end of the year.

The veteran carrier underscored its commitment to the Canadian market by signing a contract with Ceres Halifax that will maintain its twice weekly call with the new G4 class vessels at the terminal until 2022. Halifax's place in ACL's new schedule was under threat due to the cost of the 1,000 mile intermodal connection to the US Midwest, twice the distance to New York or Montreal.

The port of Antwerp also highlighted the importance of the Canadian market earlier this year by renewing its agreement with the port of Montreal that was originally signed back in March 2013. North America is the Belgian port's biggest trading partner with an annual volume, including containers, of some 26.5 million tonnes, of which Canada accounts for 4.5 million tonnes.

FASTER SERVICE BETWEEN THE U.S. AND MONTREAL

**ACCESS MORE MARKETS, FASTER,
WITH ENHANCED CROSS-BORDER SHIPPING**

CSX Transportation has improved its cross-border transit times to include 2nd morning availability from Chicago to Montreal and 3rd morning availability from Montreal to Chicago. Door-to-door service is also available between the U.S. and Montreal.



To learn more about the benefits of
cross-border intermodal rail shipping, visit

IntermodalCanada.com

ACL a fait mieux que les lignes exclusivement conteneurisées sur ces routes grâce à la capacité mixte de ses navires. Les expéditions conteneurisées du transporteur du New Jersey de l'Europe aux États-Unis ont augmenté de 12 % pour atteindre 40 916 EVP dans la première moitié de l'année alors que le trafic dans l'axe ouest-est a diminué de 6,5 %, à 29 968 EVP, selon Piers, la division données de JOC.com

ACL aura fort à faire pour remplir les 3 800 EVP de capacité des nouveaux navires et les 28 000 mètres carrés d'espace roulier dans un marché léthargique et va probablement chercher à attirer les expéditeurs des lignes conteneurisées afin d'atteindre la rentabilité. Le transporteur est toujours à évaluer la possibilité d'élargir à l'Atlantique Sud sa couverture nord-américaine qui va actuellement de Halifax à Norfolk et il ne devrait pas prendre de décision avant l'entrée en service des cinq navires G4.

Comme les échanges fléchissent, les transporteurs redoublent d'efforts de marketing pour devancer leurs rivaux et impressionner les expéditeurs dans un marché d'acheteurs. CMA-CGM cible une toute nouvelle clientèle transatlantique avec son conteneur Aquaviva, qui permet de transporter des homards

ACL has outperformed the pure container lines on the routes thanks to the mixed cargo capacity of its ships. The New Jersey-based carrier's container shipments from Europe to the US rose 12 percent to 40,916 TEUs in the first half of the year, though traffic on the eastbound leg shrank 6.5 percent to 29,968 TEUs, according to Piers, the data division of the JOC.com.

ACL faces a tough challenge filling the new vessels' 3,800 TEUs container capacity and 28,000 square metres of ro-ro space in a slowing market and likely will seek to lure shippers from the container lines to boost utilization to profitable levels. The carrier is still weighing whether to extend its current North America coverage from Halifax to Norfolk into the South Atlantic port range and is not expected to make a decision until after all five G4-class ships have been in action.

As the trade falters, carriers are pump priming their marketing efforts to stay ahead of rivals and impress shippers in a buyers' market. CMA-CGM is targeting a brand new transatlantic business with its Aquaviva container that can transport live lobsters, currently an exclusive air freight market. The French



vivants, transport actuellement réservé aux transporteurs aériens. L'armement français a participé pour la première fois aux Journées portuaires de Halifax en septembre afin de présenter le nouveau conteneur qui reproduit les conditions de vie naturelles des homards, maintient une température optimale de l'eau et préserve les niveaux d'oxygène et la qualité de celle-ci.

Jusqu'à maintenant, les homards étaient transportés soit congelés par bateau soit sur glace par avion.

L'élargissement du canal de Panama a aussi des répercussions, car des navires de 13 000 EVP peuvent désormais entrer dans le commerce transatlantique avec de nouveaux services pendulaires – voire circumterrestres – entre l'Asie et l'Europe en passant par cette voie navigable d'Amérique centrale. C'est ce qui a motivé la construction d'un nouveau terminal à conteneurs dans le Port de Liverpool, de même que la récente décision d'APM Terminals d'investir 70 millions de dollars dans un nouveau poste d'accostage à son terminal de Port Elizabeth au New Jersey.

Ces récents développements montrent que la plus vieille route intercontinentale de transport conteneurisé qui vient de célébrer son cinquantième anniversaire est toujours bien vivante. **M**

carrier participait pour la première fois dans le Halifax Port Days en septembre pour présenter le nouveau conteneur qui reproduit les conditions de vie naturelles des homards, maintient la température optimale de l'eau et préserve son niveau d'oxygène et sa qualité. Jusqu'à présent, les homards ont été transportés soit en état congelé par mer soit sur glace par avion.

L'élargissement du canal de Panama a également des répercussions, car des navires jusqu'à 13,000 EVP peuvent désormais entrer dans le commerce transatlantique – ou même mondial – services d'Asie vers l'Europe via le Central American waterway. C'est la raison pour laquelle la construction d'un nouveau terminal à conteneurs dans le port de Liverpool et la décision d'APM Terminals d'investir 70 millions de dollars dans un nouveau poste d'accostage à son terminal de Port Elizabeth au New Jersey.

Ces derniers développements montrent qu'il y a encore de la vie dans la plus ancienne route intercontinentale de commerce des conteneurs qui vient de célébrer son cinquantième anniversaire. **M**

On the left is pictured the new, futuristic-looking headquarters of the Port Antwerp designed by Zaha Hadid Architects.

On voit à gauche dans le port d'Anvers le nouveau siège social futuriste dessiné par Zaha Hadid Architects.





Vessels from Mediterranean Shipping Company call frequently at the Port of Montreal, notably on the Montreal Express service.

Des navires de Mediterranean Shipping Company font fréquemment escale au port de Montréal, notamment dans le cadre du service Montreal Express.

North Atlantic trade horizons

Canada-Europe maritime traffic remains strong

Horizons commerciaux dans l'Atlantique Nord

Le trafic maritime Canada-Europe demeure intense

Leo Ryan

Comme tous ceux qui dépendent du commerce international, les ports canadiens surveillent de près la cible mouvante que représente un transport maritime mondial luttant pour survivre à une époque tumultueuse où il est plombé par la surcapacité et des taux de fret anémiques. Cela s'applique aussi, bien sûr, aux ports de la côte Est qui cherchent à élargir leur trafic conteneurisé transatlantique avec l'Europe.

Bien que Montréal sur le fleuve Saint-Laurent demeure l'acteur dominant dans le commerce conteneurisé avec l'Europe du Nord, Halifax est sur une lancée grâce à son port en eaux profondes qui peut accueillir de plus grands navires.

Like all ports engaged in international trade, Canadian ports are keeping close watch on the moving target of global shipping fighting for survival in the turbulent times of overcapacity and low freight rates. This naturally applies to the East Coast ports seeking to expand transatlantic container business with Europe.

While Montreal on the St. Lawrence River remains the dominant player in container trade with Northern Europe, Halifax is building up momentum as more larger vessels call at the deep water port. And

Et après la prise en main en janvier par DP World de l'exploitation du terminal Rodney, le Port de Saint John veut se focaliser sur le commerce avec l'Europe pour développer de nouveaux marchés en complément de ses liaisons nord-sud traditionnelles avec l'Amérique latine.

«Notre commerce avec l'Europe (Europe du Nord et Méditerranée) représente plus de 60 % de tout le trafic conteneurisé du Port de Montréal», a déclaré Tony Boemi, VP, Croissance et Développement.

L'an dernier, les cargaisons conteneurisées ont grimpé de 4 % pour atteindre un sommet de près de 1,5 million d'EVP à Montréal. Alors que le trafic total affichait une hausse de 12 % dans les six premiers mois de 2016, les flux conteneurisés décroissaient de quelques points de pourcentage à cause de la croissance anémique en Europe et dans le reste du monde.

«De façon générale, il continue d'y avoir un bon équilibre entre les importations et les exportations au Port de Montréal et, en ce qui concerne l'Europe, trois conteneurs sur cinq sont importés», a précisé M. Boemi avant d'ajouter que le Midwest continue de générer une activité régulière.

La décision prise l'été dernier par une courte majorité d'électeurs britanniques de sortir la GB de l'Union européenne est-elle inquiétante? À cela, M. Boemi répond qu'on ne pense pas que le Brexit aura des répercussions importantes sur notre commerce maritime avec la GB.

Le Port d'Anvers demeure, et de loin, le principal partenaire commercial de Montréal – avec 200 000 EVP en 2015. Les autres partenaires importants qui complètent le top 5 sont Hambourg, Valence, Sines et Bremerhaven.

Les grands armements conteneurisés internationaux qui font escale à Montréal sont MSC, Maersk Line, Hapag-Lloyd, OOCL et CMA-CGM de France.

À la fin de 2015, MSC a modifié la rotation de son service Montréal Express pour l'améliorer. Anvers est désormais le premier port d'escale après Montréal, suivi de Bremerhaven, Le Havre et Liverpool. Au total, MSC offre quatre liaisons hebdomadaires transatlantiques «européennes» directes.

with DP World taking over Rodney Container Terminal in January, the Port of Saint John intends to zero in on Canada's trade with Europe to develop new markets, thereby complementing its traditional north-south connections with Latin America.

“Our trade with Europe (North Europe & Mediterranean) represents over 60% of all container traffic for the Port of Montreal,” said Tony Boemi, VP Growth and Development.

Last year, Montreal saw its container cargo surge by 4% to a record of nearly 1.5 million TEUs. While total traffic was up 12% in the first six months of 2016, slower European and global growth brought container throughput down by a few percentage points.

“Globally, the Port of Montreal continues to be a balanced port between imports and exports, and with regards to Europe, three out of every five containers are imported,” Mr. Boemi pointed out, adding that the US Midwest continues to generate a steady stream of business.

Any concern over last summer's narrow decision by British voters for the UK to leave the European Union, Mr. Boemi said “we do not anticipate a major impact on our maritime trade with the UK as a result of Brexit.”

The Port of Antwerp remains, by far, Montreal's biggest trading partner – accounting for 200,000 TEUs in 2015. Other prominent partners in the top five are Hamburg, Valencia, Sines and Bremerhaven.

Leading world container operators calling at Montreal include MSC, Maersk Line, Hapag-Lloyd, OOCL and France's CMA CGM.

Late last year, MSC initiated an improvement on its Montreal Express service to and from Montreal with a change in rotation. Antwerp became the first port of call after Montreal, followed by Bremerhaven, Le Havre and Liverpool. All told, MSC offers four direct weekly “Europe product” services from coast to coast.

Montreal main North American gateway for Hapag-Lloyd

For Hapag-Lloyd, the transatlantic trade via Montreal and Halifax fully accounts for one fifth of its global container volume of 7.5 million TEUs. And significantly enough, this Hamburg-based carrier utilizes Montreal as its main hub not only for the Canadian market but also for the US market.

Hapag-Lloyd's Wolfgang Schoch extols Montreal's role as a North American gateway.

Wolfgang Schoch d'Hapag-Lloyd vante le rôle de Montréal comme porte de l'Amérique du Nord.



Leo Ryan



*With a nominal capacity of 4,400 TEUs, the **Toronto Express** calls regularly at the Port of Montreal as part of three North Atlantic services by Germany's Hapag-Lloyd.*

Le **Toronto Express** d'une capacité nominale de 4 400 EVP fait régulièrement escale au port de Montréal pour les trois liaisons nord-atlantiques de l'armateur allemand Hapag-Lloyd.

Montréal: principale porte nord-américaine pour Hapag-Lloyd

Pour Hapag-Lloyd, le commerce transatlantique via Montréal et Halifax représente le cinquième de ses volumes conteneurisés totaux de 7,5 millions d'EVP. Et, fait significatif, pour le transporteur de Hambourg, Montréal est la plaque tournante non seulement pour le marché canadien, mais aussi pour le marché étasunien.

«En fait, Montréal est notre plus important port en Amérique du Nord, avec des flux conteneurisés supérieurs en 2015 à Los Angeles et Long Beach combinés», a souligné Wolfgang Schoch, directeur-gérant d'Hapag-Lloyd (Canada) inc. en interview avec le *Maritime Magazine*.

«Près de 50 % de nos cargaisons exportées via Montréal, proviennent des États-Unis», a déclaré M. Schoch, en citant des expéditeurs comme Ford, GM et John Deere.

Le tiers des marchandises importées que transporte Hapag-Lloyd via Montréal est destiné aux États-Unis.

«À Montréal, nous avons une part de marché de 38 % et à Halifax, de 24 %», a précisé M. Schoch. «Nous sommes très présents au Canada depuis notre fusion avec CP Navigation en 2005. Nos premiers services de transport de ligne au Canada remontent à 1884.»

Aujourd'hui, Hapag-Lloyd offre trois services à Montréal et trois autres à Halifax.

"Montreal, in fact, is our most important port in North America, with more container throughput in 2015 than Los Angeles and Long Beach combined," stressed Wolfgang Schoch, Managing Director of Hapag-Lloyd (Canada) Inc. during an interview with *Maritime Magazine*.

"Nearly 50% of our export cargo via Montreal comes from the United States," he said, pointing to such shippers as Ford, GM and John Deere.

One third of the import cargo transported by Hapag-Lloyd via Montreal has a final destination within the US.

"In Montreal, we have a market share of 38%, and in Halifax it's 24%," said Mr. Schoch. "We became very strong in Canada after merging with CP Ships in 2005. Our first liner services to Canada go back to 1884."

Today, Hapag-Lloyd offers three services in Montreal as well as three services in Halifax.

Describing Montreal's advantages, Mr. Schoch said: "Montreal is a very fluid port. Dwell times in terminals are low. Between one and two days. This is competitively important when comparing to the US east and west coasts. Waterfront labour relations are stable, and price-wise Montreal is competitive with US ports."



SHIP YOUR CARGO TO AND FROM EUROPE WITH FEWER TWISTS AND TURNS

It's no wonder that we are a leading port for trade between Europe and Canada. Offering a high-efficiency intermodal platform, on-dock rail links, competitive dwell times and a strategic location on the shortest route between Canada and Europe or the Mediterranean, we provide our customers with service that's efficient, effective and reliable.

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

Au sujet des avantages de Montréal, M. Schoch a indiqué: «Montréal est un port très fluide. Les temps de séjour aux terminaux sont courts. Un à deux jours. C'est un avantage concurrentiel important sur les ports des côtes est et ouest des États-Unis. Les relations de travail sont stables et côté prix, Montréal est concurrentiel avec les ports américains.»

M. Schoch déclare que «Montréal est unique (parmi les ports du monde) en ce sens qu'on peut y charger et décharger entièrement le navire. Tout se fait avec beaucoup de rapidité et de fluidité. C'est ce que veulent les importateurs et les exportateurs».

M. Schoch considère toutefois qu'il faudrait creuser les chenaux du Saint-Laurent afin de permettre la venue des navires post-Panamax qui ont un tirant d'eau supérieur aux 11 m actuels, ce qui réduirait le coût de l'espace cargaison.

Pour le moment, selon lui, le marché ne justifie pas l'emploi de plus grands navires que le **Toronto Express** et le **Montréal Express** qui ont une capacité nominale de 4 400 EVP. «À moyen et à long terme toutefois, nous voulons grossir pour suivre la croissance du marché.»

Halifax crée une nouvelle dynamique

À Halifax, la PDG de l'Administration portuaire, Karen Oldfield, a fait ressortir que les échanges avec l'Europe sont très importants pour ce port de la Nouvelle-Écosse dont la

Mr. Schoch declares that "Montreal is unique (among world ports) in that you are loading and discharging the whole vessel. The cargo comes in and goes out very rapidly and fluidly. That is what the importers and exporters want."

But Mr. Schoch considers that further deepening of the St. Lawrence channels, beyond the current maximum draft of 11 metres, must be undertaken in order to bring in the post-Panamax vessels which would reduce the slot costs.

For the moment, he says, the current market does not justify introducing larger vessels than the **Toronto Express** and **Montreal Express** with nominal capacities of 4,400 TEUs. "But in the medium and long term, we want to grow as the market grows."

Halifax nurtures upward trend

In Halifax, Karen Oldfield, President and CEO of the Halifax Port Authority, underlined Europe's important role in generating cargo and the Nova Scotia port's vision of a future with ever larger containerships. Also, continuing a trend firming up last year, container throughput in the first half of 2016 was up 19.6% year-over-year with 235,363 TEU. Non-containerized cargo was up 35.2% YTD at 226,896 tonnes.

*Larger and larger vessels are now calling at the Port of Halifax, as illustrated by the 9,034-TEU UASC **Zanzam** of United Arab Shipping Company.*

Des navires de plus en plus gros font escale au port de Halifax. On voit ici l'UASC **Zanzam** de 9 034 EVP de l'United Arab Shipping Company.





LEADERSHIP



FEDNAV

DELIVERING A HIGHER STANDARD
AU-DELÀ DES ATTENTES



www.fednav.com

prospérité future est, à ses yeux, liée à la venue de porte-conteneurs toujours plus gros. En outre, confirmant une tendance déjà présente l'an dernier, les flux conteneurisés ont augmenté de 19,6 % dans la première moitié de 2016 pour atteindre 235 363 EVP. De leur côté, les marchandises non conteneurisées étaient en hausse de 35,2 %, à 226 896 tonnes.

«En 2015, le commerce avec l'Europe était constitué à 38 % de marchandises conteneurisées, comparativement à 49 % avec l'Asie», a déclaré M^{me} Oldfield. «Ces deux marchés sont cruciaux pour la poursuite de l'expansion du Port de Halifax. À l'Administration portuaire, nous étudions les tendances à long terme pour prévoir de quelle façon les facteurs mondiaux se répercuteront chez nous afin de prendre des décisions susceptibles de créer des conditions propices à la croissance et au développement.»

«Halifax a commencé à se préparer à l'arrivée de grands cargos il y a déjà plusieurs années, a rappelé M^{me} Oldfield. À l'époque, Halifax recevait des navires d'environ 4 000 EVP et nous travaillions avec nos principaux locataires et partenaires pour avoir des infrastructures capables de recevoir des navires de trois fois cette taille, à savoir des quais plus longs et en eau plus profonde, des aires de triage et des portails d'entrée de camions améliorés pour accroître l'efficacité. Les exploitants ont investi pour l'acquisition de grues super post-Panamax. Nous en voyons maintenant les résultats. Un

“In 2015, trade with Europe made up 38% of containerized cargo throughput and trade with Asia made up 49%,” said Ms. Oldfield. “Both of these markets are critical for continued growth through the Port of Halifax. As a port authority, we study long term trends to understand how global factors will impact us locally, and make decisions that will create the conditions for growth and development.”

“Several years ago,” Ms. Oldfield recalled, “Halifax started preparing for the arrival of larger cargo vessels. At that time, Halifax was berthing cargo vessels in the 4000 TEU range, and we worked with our key tenants and stakeholders to develop the infrastructure to accommodate vessels three times that size. Longer and deeper piers; upgraded truck gates and marshalling areas for efficiency; the terminal operators invested in super post-Panamax cranes. We are now seeing the outcomes. Last August, the first of the 8000+ TEU vessels arrived, and the size has been increasing; we are currently receiving vessels over 9300 TEU.”

Ms. Oldfield said the port is “in the early stages of a master planning exercise as we prepare for the arrival of “ultra large” containerized vessels of over

VALPORT
MARITIME



Canada's Largest 'Small' Port



BULK BREAK CARGO



PROJECT CARGO & FABRICATION

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

premier navire de la cohorte des 8 000 EVP et plus est arrivé en août dernier et la taille des bâtiments continue de croître; nous recevons actuellement des navires de plus de 9 300 EVP.»

Selon M^{me} Oldfield, le Port en est « aux premiers stades de la mise en œuvre d'un plan directeur et nous nous préparons pour l'arrivée de porte-conteneurs géants de plus de 10 000 EVP; pour des mégaprojets industriels, et pour la venue de paquebots de croisière toujours plus gros».

Les visées de FALLine sur le commerce Europe-Grands Lacs

Dennis Pfeffer, directeur du Service de ligne régulière à la filiale FALLine de Fednav, a commenté pour le *Maritime Magazine* le commerce transatlantique entre l'Europe et le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime.

«La saison a débuté sur une note positive avec d'excellentes réservations d'espace marchandises. En fait, au début de 2016, les réservations d'espace marchandises étaient en hausse de 15 % par rapport à la même période l'an dernier. Les conditions de glace étaient moins difficiles sur la Voie maritime qu'en 2015 et l'ouverture officielle de la saison de navigation a eu lieu le 23 mars. Plus tard dans la saison, les importations d'acier ont légèrement ralenti, spécialement pour les produits d'acier plat.»

10,000 TEU; large scale industrial mega projects; and increasing larger cruise vessels.”

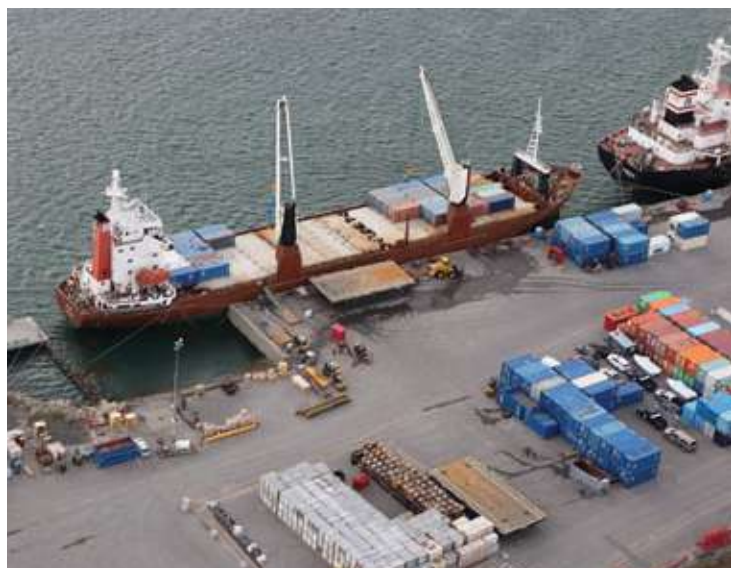
FALLine outlook on Europe-Great Lakes trade

Commenting to *Maritime Magazine* on transatlantic trade between Europe and the Great Lakes/Seaway system was Dennis Pfeffer, Liner Manager of Fednav's FALLine.

“This season started off on a positive note as cargo bookings were in good shape,” he began. “In fact, the beginning of 2016 saw cargo bookings increase 15% over the same period last year. The Seaway had not experienced severe ice cover as it did in 2015, and March 23 saw the official opening of the Seaway. As the season progressed, imports of steel slowed slightly, particularly in flat products.”

“As we head into the end of our season, imports continue to move where, in some cases, importers will have ordered sufficient tonnage for the “last laker” to maintain their requirements over the winter months when the Lakes are closed. In addition, during the winter months when the lakes are closed, FALLine offers a monthly sailing to the Port of Sorel for those needing year-round

Coming or Going – Valport's got you covered



INTERNATIONAL LINER SERVICE



SHORT SEA

«Alors que nous approchons de notre fin de saison, les importations continuent de progresser, car les importateurs commandent des tonnages suffisants pour le 'dernier laquier' afin de répondre à la demande pendant la période de fermeture hivernale des lacs. De plus, pendant ces mois d'hiver, FALLine offre un départ mensuel jusqu'au Port de Sorel pour ceux qui ont besoin d'un service pendant toute l'année. Fednav Direct offre également un forfait logistique pour les envois estivaux ou hivernaux.»

Selon M. Pfeffer, l'activité est intense dans le secteur de la construction, surtout au Canada, comme en témoigne la quantité de poutres d'acier transportée jusqu'à maintenant. L'industrie automobile est toujours en plein essor, ce qui gonfle la demande d'acier en bobine. On prévoit que les ventes d'automobiles aux États-Unis vont augmenter à 17,5 millions d'unités (17,39 millions en 2015).

Pour conclure, M. Pfeffer a déclaré: «De façon générale, cependant, nous nous attendons à une diminution des totaux d'acier et de marchandises générales transportés en 2016 par rapport à 2015. Même si l'acier est une marchandise de base cruciale pour FALLine, les charges lourdes et les marchandises générales sont également importantes pour la compagnie et vont le rester dans l'avenir.» 

service. A full logistics package is also available through Fednav Direct for summer or winter shipments."

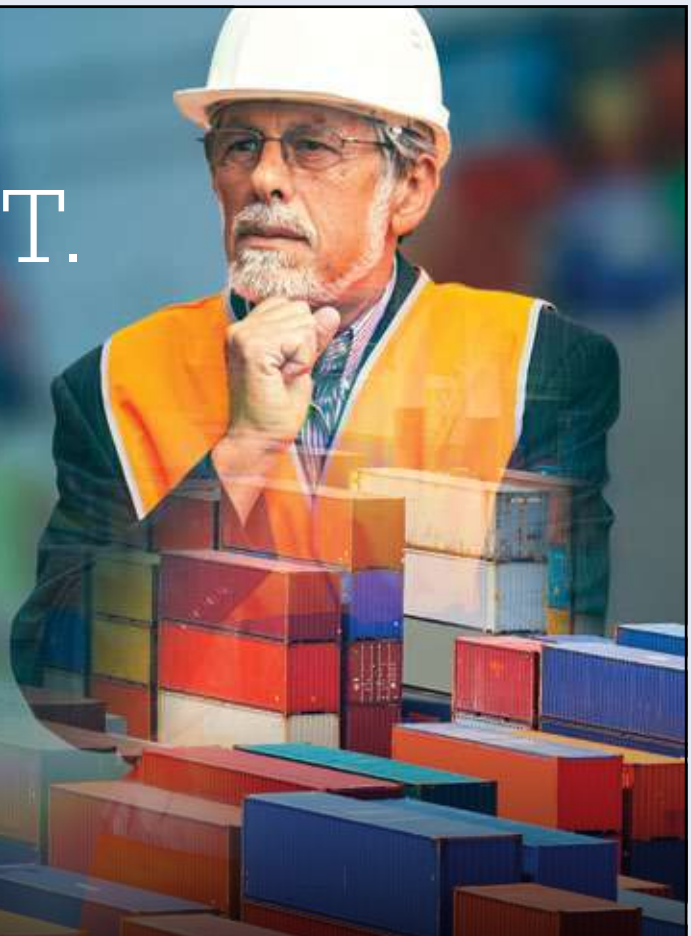
Mr. Pfeffer indicated that "construction projects are strong, especially in Canada, as witnessed by the amount of steel beams lifted to date. The automobile industry continues to expand, which translates into coil demand. It is expected that automobile sales in the US will see an increase in sales to 17.5 million units, up from 17.39 million units in 2015."

Concluding, Mr. Pfeffer stated: "Overall however, we expect to see a decrease of total steel and general cargo lifted in 2016 versus 2015. Although steel is FALLine's staple as a base cargo, heavy lifts and general cargo have always been important for the line and will remain so as we go forward." 

Small change. BIG IMPACT.

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

Port of
Halifax 





Europe's largest port/city, Rotterdam, stands to be among the beneficiaries of anticipated increased maritime trade between Canada and Europe.

Rotterdam, la plus grande ville portuaire d'Europe, profitera de l'augmentation prévue du commerce maritime entre le Canada et l'Europe.

Alert signals on CETA

Signaux d'alerte concernant l'AECG

Leo Ryan

Au moment de la mise sous presse du présent numéro du *Maritime Magazine*, la ratification d'un accord historique de libre-échange entre le Canada et l'Union européenne (UE) était de plus en plus incertaine, du moins à court terme, à cause de l'agitation grandissante des militants antimondialisation dans certains pays européens et à Bruxelles, siège de l'association de 28 pays. Et la victoire du Brexit par une courte majorité au référendum de juin est venue compliquer encore davantage la situation.

Selon la ministre du Commerce international Chrystia Freeland, le vote des Britanniques a toutefois attiré l'attention des Européens sur la nécessité de rappeler au monde

As this issue of *Maritime Magazine* was going to press, there was growing uncertainty over ratification, at least in the short-term, for a historic free trade agreement between Canada and the European Union amidst rising agitation by anti-globalization demonstrators in certain European countries and in Brussels, headquarters of the 28-nation bloc. Complicating the situation has been June's shock Brexit referendum outcome showing a small majority of UK voters opting to leave the EU.

Nevertheless, according to International Trade Minister Chrystia Freeland, the British vote has re-



**Merci à nos partenaires
pour leur inestimable contribution
au succès de l'événement
du 29 septembre 2016!**

Partenaire prestige et présentateur officiel



Administration de Pilotage des Laurentides
Laurentian Pilotage Authority

Partenaire or



Partenaire argent



Partenaires bronze



Une collaboration dans le cadre
de la Stratégie maritime :



Institut maritime
du Québec
Cégep de Rimouski



Partenaire média



Bienvenue à bord!
est organisé par le
**Comité sectoriel de
main-d'œuvre de
l'industrie maritime**
www.csmoim.qc.ca



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

Avec la participation
financière de la
**Commission des
partenaires du
marché du travail**

**Commission
des partenaires
du marché du travail**



focused Europe's attention on the need to send a message to the world that liberalized trade is the path to greater prosperity. And during recent high-level talks, both Ms. Freeland and Prime Minister Trudeau have received assurances from leading European states, including Germany, that they support ratification.

Developments later this fall will determine if the whole process will move forward or suffer further delays.

Some positive momentum was generated in September by initiatives to draft a new annex designed to alleviate critical concerns, through clarifications with legal status, related to the ability of governments to regulate in areas like environmental and labour standards.

Following an eventual signing ceremony with EU leaders, the Comprehensive Economic Trade Agreement (CETA) will need to be ratified by the European Parliament. Afterwards, CETA boosters hope that up to 90% of the deal could be provisionally applied despite the recent decision (reversing a previous stance) in favor of approval sought from each state legislature.

The agreement with Canada's second-largest trading partner after the United States seeks to eliminate tariffs on 98% of goods immediately. It will also cover such areas as regulatory co-operation, shipping, sustainable development and access to government tenders.

Some observers consider that Britain could remain bound by the treaty as long as it has not formally withdrawn from the EU. It will take a minimum of two years for Britain to negotiate its exit, and this process had not yet begun at the time of writing this report.

ACPA keeping close watch

"The Brexit file is one we are keeping a close eye on for our members, not just in terms of trade with Britain, but also for its implications for CETA," said Wendy Zatylny, President of the Association of Canadian Port Authorities (ACPA), which represents 18 ports handling the great bulk of Canada's maritime trade.

"ACPA and its members are like many stakeholders. We have to monitor how Brexit unfolds, but there is not much we can do to influence it.

"What we can do is ensure that the Canadian government is aware of our interests as it becomes more engaged with the UK directly on trade."

This is an important component, considering that the UK alone represents one third of Canada's total trade with the EU exceeding \$100 billion.

"There are a lot of unknowns with Brexit," Ms. Zatylny continued. "Our role with our members, particularly those on the East Coast and inland waters, is to answer any questions they may have and also connect them with appropriate Global Affairs Canada (foreign affairs department) officials if they have specific concerns."

entier que la libéralisation des échanges favorise la prospérité. Et, lors de récents entretiens de haut niveau, M^{me} Freeland et le premier ministre Trudeau ont obtenu des principaux États européens, dont l'Allemagne, l'assurance qu'ils appuieraient la ratification.

Nous verrons plus tard cet automne si le processus suivra son cours ou s'il sera retardé.

Une bouffée d'optimisme a été générée en septembre par les initiatives en vue de rédiger, pour apaiser les inquiétudes des détracteurs, une nouvelle annexe précisant les balises juridiques de la capacité des gouvernements à réglementer des domaines comme les normes environnementales et les normes du travail.

Après une éventuelle cérémonie de signature avec les dirigeants de l'UE, l'Accord économique et commercial global (AECG) devra être ratifié par le Parlement européen. Les partisans de l'AECG espèrent que par la suite, 90 % des dispositions de l'accord pourront s'appliquer provisoirement malgré la récente décision (une volte-face en l'occurrence) de faire approuver l'entente par le Parlement national de chaque État.

L'accord avec le deuxième partenaire commercial du Canada après les États-Unis vise à éliminer immédiatement les tarifs sur 98 % des marchandises. Il couvrira aussi des domaines comme la coopération en matière de règlements, le transport maritime, le développement durable et l'accès aux appels d'offres gouvernementaux.

Certains observateurs estiment que la Grande-Bretagne pourrait rester liée par le traité tant qu'elle n'est pas officiellement sortie de l'UE. Il faudra au moins deux ans à la GB pour négocier sa sortie et ces négociations n'avaient pas encore débuté au moment de la rédaction du présent article.

L'AAPC suit la situation de près

«Le dossier Brexit en est un que nous suivons de près pour nos membres non seulement en ce qui concerne le commerce avec la Grande-Bretagne, mais aussi à cause des répercussions pour l'AECG», a déclaré Wendy Zatylny, présidente de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) qui représente 18 ports par où transite le gros du commerce maritime du Canada.

«L'AAPC et ses membres sont comme bien des parties prenantes. Nous devons surveiller le déroulement du Brexit, mais nous ne pouvons pas faire grand-chose pour l'influencer.»

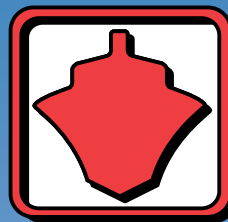
«Nous pouvons toutefois nous assurer que le gouvernement canadien sait bien où sont nos intérêts s'il s'engage dans des échanges commerciaux plus directs avec la GB.»

C'est très important, puisque la GB représente à elle seule le tiers du commerce total du Canada avec l'UE avec des échanges dépassant les 100 milliards de dollars.

«Il y a beaucoup d'inconnues avec le Brexit, d'ajouter M^{me} Zatylny. Notre rôle auprès de nos membres, spécialement ceux de la côte Est et des eaux intérieures, c'est de répondre à leurs questions et aussi de les mettre en contact avec les fonctionnaires compétents d'Affaires mondiales Canada (ministère

Call us first!

514-640-3138



URGENCE MARINE INC.



Since 1981...



24 HOURS
A DAY



7 DAYS
A WEEK



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

• Washing water disposal certificate

URGENCE MARINE INC.

SECTION 110N, Port de Montréal, C.P. 111

Montréal (Québec) H1B 5K1

Fax: 514-640-4509

marine@urgencemarine.com



www.urgencemarine.com

Maritime Magazine

Welcome to / Bienvenue sur
www.maritimemag.com

*Maritime/Multimodal/Logistics
Combining Analysis and News*

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





Claude Truong-Ngoc

The European Parliament in Strasbourg.

Le parlement européen à Strasbourg.

des Affaires étrangères) s'ils ont des préoccupations précises.»

Sur la côte est du Canada, les ports clés pour lesquels le commerce transatlantique est très important sont Montréal et Halifax. Et le plus grand port des Grands Lacs, celui de Hamilton, a notamment des visées dans des secteurs comme les marchandises générales, le divers et les produits agricoles. **M**

On Canada's East Coast, the key ports strongly engaged in transatlantic trade are Montreal and Halifax. And the largest port on the Great Lakes, Hamilton, is notably eyeing opportunities in such sectors as general cargo, breakbulk and agricultural products. **M**



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

Focus on Quebec's
shipyards

A significant improvement in outlook

Pleins feux sur
les chantiers maritimes
québécois

Des perspectives bien meilleures

Kevin Dougherty

*The construction of the highly-sophisticated **Cecon Pride** was a key factor in Davie winning the Lloyd's List North American Shipyard of the Year award.*

La construction du très sophistiqué **Cecon Pride** est l'une des grandes réalisations qui ont valu à Davie d'être désigné Chantier naval nord-américain de l'année dans la Lloyd's List.



Un nouvel élan pour la Davie

Exclu des fournisseurs retenus pour la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale (SNACN) en 2011 alors que ses installations tournaient au ralenti parce que l'entreprise s'était placée sous la protection de la loi sur arrangements avec les créanciers des compagnies, Chantier Davie Canada inc. de Lévis, en face de Québec sur le Saint-

Davie building new momentum

Excluded from the NSPS, Ottawa's National Shipbuilding Procurement Strategy in 2011, while it was idled under creditor protection, Chantier Davie Canada Inc., in Lévis, across the St. Lawrence from Quebec City, now has enough work for a payroll of more than 850. And it still has its eye on building new ships for Canada's navy and the Coast Guard.



Davie

Laurent, a désormais assez de contrats pour employer plus de 850 personnes. Et elle espère construire des navires pour la Marine canadienne et la Garde côtière.

Par la fenêtre des bureaux du chantier maritime, Alex Vicefield, chef de la direction du holding monégasque Inoceca qui a pris en mains en novembre 2012 une Davie moribonde, montre du doigt le Armand-Imbeau II, presque

Looking out the windows of Davie's shipyard offices, Alex Vicefield, CEO of Monaco-based Inoceca, the successful bidder for a moribund Davie in November 2012, points to the nearly-completed MV Armand-Imbeau II and her sister ship, MV Jos-Deschênes II. The two LNG-fueled, electrically-driven ferries, were ordered for the Tadoussac-Baie-Ste-Catherine ferry run

terminé, et son navire jumeau, le **Jos-Deschênes II**. Les deux traversiers à propulseurs électriques et moteurs alimentés au GNL ont été commandés en 2011 pour la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine par la Société des traversiers du Québec, qui gère les traversiers de la province.

La commande arrivait à point nommé pour la soumission des propriétaires d'alors de la Davie pour la SNACN. M. Vicefield montre le **Cecon Excellence**, achevé à 80 % et le **Cecon Sovereign**, construit à 40 %; des navires qui ne seront peut-être jamais terminés.

«Il y a tant de ces navires offerts dans le monde», déclare M. Vicefield. «Il ne sert à rien de vouloir les livrer dans un marché baissier.» L'entreprise norvégienne Cecon PST, maintenant en faillite, a commandé trois navires sophistiqués pour l'industrie du pétrole et du gaz extracôtier alors que Davie appartenait à TECO Marine ASA, elle aussi une entreprise norvégienne. TECO a fait faillite en 2010 et la Davie a été placée sous séquestre. Davie a récemment offert les deux navires en construction au gouvernement fédéral pour la Garde côtière ou la Marine.

Le **Cecon Pride** de 130 mètres de longueur, le premier des trois navires, a été achevé sous la gestion d'Inoceca et c'est à cette réalisation et à ses délais de production que la Davie doit d'avoir été couronnée chantier naval nord-américain de l'année en 2015 aux Lloyd's List North American Maritime Awards. Lloyd's List a décrit les trois navires Cecon comme «les navires commerciaux les plus sophistiqués jamais construits dans un chantier maritime nord-américain».

Vendu et rebaptisé **Micoperi Pride**, le navire, conçu pour la navigation hauturière en milieu nordique, sillonne désormais les eaux tropicales de Malaisie. En juillet 2011, Upper Lakes Group Inc. de St. Catharines en Ontario et SNC-Lavalin de Montréal, misant sur le savoir-faire de la Davie, plus grand chantier

in 2011 by the Société des traversiers du Québec, the province's ferry operator.

The order was timely for the NSPS bid of Davie's then owners. Mr. Vicefield points to the **Cecon Excellence**, 80% completed, and the **Cecon Sovereign**, 40% finished; ships that may never be finished.

“There are so many of these ships available in the world,” Mr. Vicefield said. “There is no point delivering it in a bear market.” Now-bankrupt Cecon ASA of Norway ordered three sophisticated vessels for the offshore oil and gas industry when Davie belonged to TECO Marine ASA, also of Norway. TECO went bankrupt in 2010, pushing Davie into receivership. Recently Davie offered the two vessels under construction to the federal government for use by the Coast Guard or Navy.

The 130-metre long **Cecon Pride**, the first of the three vessels, was completed under Inoceca management, and along with the yard's turnaround was a factor in Davie winning the Lloyd's List North American Shipyard of the year award in 2015. Lloyd's List described the three Cecon ships as “the most complex commercial vessels to have ever been built at a North American shipyard.”

Sold and renamed the **Micoperi Pride**, the ship, conceived for the Nordic offshore, now plies the tropical waters off Malaysia. In July 2011 Upper Lakes Group Inc., of St. Catharines, Ont., and Montreal's SNC Lavalin, counting on Davie's capabilities as Canada's largest shipyard, bought the Lévis operation in an 11th-hour bid for NSPS work.



*Davie's Alex Vicefield, on left, and Spencer Fraser, CEO of Federal Fleet Services, are pictured at the Champlain drydock in Lévis where the **Asterix** is being converted into a supply vessel in the multi-million dollar **Resolve** project.*

Alex Vicefield de Davie, à gauche, et Spencer Fraser, chef de la direction de Federal Fleet Services, sont photographiés à la cale sèche Champlain à Lévis où l'**Asterix** est transformé en navire de soutien dans le cadre du projet **Resolve** de plusieurs millions.



Davie

A aerial view of the massive Davie shipyard complex on the St. Lawrence River at Lévis opposite Québec City.

Vue aérienne des imposantes installations du chantier maritime Davie à Lévis, en face de Québec sur le Saint-Laurent.

maritime du Canada, ont acquis les installations à la faveur d'une offre de la 11^e heure dans l'espoir d'obtenir des contrats de la SNACN.

La Davie a toutefois été écartée en octobre 2011 lorsque les deux adjudicataires de la SNACN ont été nommés. Irving Shipbuilding Inc. de Halifax obtenait la priorité pour un contrat de 25 milliards de dollars en vue de la construction de navires pour la Marine, tandis que Seaspan Marine Corp. de North Vancouver décrochait des contrats de 8 milliards de dollars pour la construction de navires de la Garde côtière. Inoceca est le neuvième exploitant du chantier Davie depuis sa vente en 1976 par CSL, à qui le plus ancien chantier maritime du Canada fondé en 1825 appartenait depuis 1929.

La Davie espère obtenir de gros contrats fédéraux en aval

Selon M. Vicefield, la Davie croit fermement pouvoir obtenir sa part des travaux de réparation et d'entretien en aval dont la valeur est estimée à 40 milliards de dollars pour la durée de vie des navires de la SNACN. Il croit d'ailleurs que le gouvernement du Canada est en train de réexaminer le processus de la SNACN. «Une soumission a été présentée pour la réparation et l'entretien du premier groupe de nouveaux navires», a expliqué M. Vicefield qui croit que la nomination de Steve Brunton comme «conseiller-expert» du gouvernement pour la SNACN permet d'être optimiste, car c'est une indication qu'Ottawa cherche des façons d'améliorer le déroulement de son programme de renouvellement de la flotte. M. Brunton est un ancien amiral de la Royal Navy qui s'y connaît dans l'acquisition de navires neufs.

M. Vicefield a commencé sa présentation par cet avertissement: «Si vous êtes un contribuable canadien, vous allez sortir d'ici dégouté.» Il considère Seaspan comme le

But Davie was shut out in October 2011 when the two NSPS winners were named. To Irving Shipbuilding Inc. of Halifax went the priority on \$25 billion in new navy ships, while Seaspan Marine Corp. of North Vancouver got \$8 billion in work for new coast guard vessels. Inoceca is the ninth operator of the Davie yard since 1976 when CSL, its owner since 1929, sold the shipyard, Canada's oldest, dating back to 1825.

Davie eyes big downstream federal contracts

Mr. Vicefield said Davie is confident it can win its share of the estimated \$40 billion in downstream repair and ship maintenance work over the life of the NSPS ships, and believes the Canadian government is rethinking the NSPS process. "There is currently a tender for the repair and maintenance of the first batch of new ships," he explained. Mr. Vicefield also sees a sign of hope in the naming of Steve Brunton as "expert adviser" for the government, who according to him, are looking for ways to adjust their fleet renewal programs. Mr. Brunton is a former Royal Navy admiral whose expertise is in acquiring new ships.

In his presentation, Mr. Vicefield began with this caveat: "If you are a Canadian taxpayer you're going to walk out of here disgusted about what is happening." He sees Seaspan as the weak link in the NSPS. Seaspan was awarded the contract to build the non-combat portion for the two new Joint Support Ships, to replenish the Royal Canadian Navy's warships at sea. The Irving yard will add combat components, but the JSS vessels won't be delivered until 2025 at the earliest.



The large capacity of the Davie shipyard is illustrated by three ships simultaneously at the drydock.

La présence simultanée de trois navires dans la cale sèche montre la grande capacité du chantier Davie.

maillon faible de la SNACN. Seaspan a obtenu le contrat pour la construction des éléments non destinés au combat des deux navires de soutien interarmées (NSI) qui doivent ravitailler les bâtiments de guerre de la Marine royale canadienne en mer. Le chantier maritime Irving doit ajouter les éléments destinés au combat, mais les NSI ne seront pas livrés avant 2025, au plus tôt.

En attendant, la Marine canadienne n'a pas de navire de soutien. Un incendie a mis hors service le HMCS **Protecteur** en 2014 et son navire jumeau, le HMCS **Preserver**, n'est plus en état de navigabilité; la Marine canadienne en est donc réduite à louer des navires de soutien des marines espagnole et chilienne.

Seaspan investit beaucoup d'argent dans des améliorations, mais le chantier n'a que peu d'expérience dans la construction de petits bâtiments et sa cale sèche n'est pas assez grande pour les NSI, de sorte qu'il est question de faire l'assemblage dans une cale sèche du gouvernement à Victoria. La Marine estimait à 2,6 milliards le coût des deux navires. Dans une étude de 2013, le bureau du Directeur parlementaire du budget évaluait qu'ils coûteraient en réalité 4,13 milliards de dollars. C'est plus de quatre fois le prix que l'Allemagne a payé pour exactement le même type de navire.

Transformation d'un porte-conteneurs en navire de soutien

Les malheurs de la Marine et l'incapacité du chantier naval Seaspan de livrer à temps les NSI ont donné à la Davie l'occasion de proposer une solution de rechange plus économique qui, en prime, permettrait de fournir un navire de soutien pour 2017. Davie a proposé de transformer l'**Asterix**, un porte-conteneurs de 24 000 TPL construit en 2010 en Allemagne, en navire de soutien rebaptisé **Resolve**. La Federal Fleet

In the meantime, the Canadian navy has no supply vessels. Fire took out HMCS **Protecteur** in 2014 and its sister ship, HMCS **Preserver**, is no longer sea-worthy, meaning Canada's navy must lease supply ships from the Spanish and Chilean navies.

Seaspan is investing heavily in upgrades but its experience is limited to building smaller vessels and its drydock is not big enough for the JSS ships, so plans call for assembling them at a government drydock in Victoria. The navy has estimated the two ships would cost \$2.6 billion. In a 2013 study, the Office of the Parliamentary Budget Officer estimated they will actually cost \$4.13 billion. That is more than four times the price Germany paid for exactly the same design of ship.

Major conversion of containership into supply vessel

The navy's woes, and the incapacity of Seaspan shipyards to deliver supply ships in time, offered Davie an opportunity to propose a cheaper alternative to give the navy a new supply ship by 2017. Davie said it would convert the MV **Asterix**, a 24,000-DWT container ship, built in Germany in 2010 into a supply ship, renamed the **Resolve**. Federal Fleet Services, a company associated with Davie, under the Incoea umbrella, acquired the **Asterix** for \$20 million and is converting it for about \$350 million.

A second engine will be added, along with oil and water tanks, a hospital, room for vehicles needed for

THE MOST ADVANCED SHIPS EVER BUILT IN CANADA

built in Québec with the support of 679 Canadian suppliers and partners

St. Lawrence River Ferries LNG Ice-Class Ro-Pax Ferries

- ▶ LNG Dual-Fuel Engines
- ▶ Ice-Class
- ▶ Double-Ended Propulsion / Loading

Subsea Construction Vessels DP/III Harsh-Environment OCVs

- ▶ Dynamic Positioning Class III
- ▶ 250t Active Subsea Crane
- ▶ Comfort Class 3

Naval Support Ship Resolve-Class AOR

- ▶ Replenishment-At-Sea
- ▶ Humanitarian Relief / Medical Support
- ▶ Fleet Aviation Support



Building mission-critical ships, boosting economic growth.

Over the past five years, Davie - Canada's largest shipbuilder - has worked with all of its stakeholders to re-establish shipbuilding as a key economic driver for Québec. Today, Davie directly and indirectly provides employment for nearly **4,000** people and contracts with **679** suppliers and partners throughout Canada; **559** of which are in Québec. Since 2012, Davie has created **\$4.9bn** of regional economic benefit. Davie is building some of the most complex, mission-critical vessels the world has ever seen which incorporate the latest, state-of-the-art marine technologies.

Services, compagnie associée à la Davie sous l'égide d'Inoce, a acquis l'**Asterix** pour 20 millions de dollars et est en train de le transformer pour environ 350 millions.

On y ajoutera un deuxième moteur, de même que des citernes pour le carburant et pour l'eau, un hôpital, un local pour des véhicules destinés à des missions humanitaires, une hélicoptère et du matériel militaire. La proposition, structurée comme un partenariat public-privé, prévoit que Federal Fleet Services va rester propriétaire du **Resolve** et demander à V. Ships Canada Inc. de fournir un équipage civil pour l'exploiter. Du personnel de la Marine va se charger des tâches militaires. Le **Resolve** sera loué à la Marine pour environ 100 millions de dollars par année.

«C'est Space-X», a déclaré Spencer Fraser, DG de Federal Fleet Services, qui compare la démarche en PPP à Space-X d'Elon Musk qui lance des satellites et approvisionne la station spatiale internationale pour une fraction du prix exigé par la NASA.

«Le **Resolve** est vraiment un meilleur navire. Il fait plus, transporte plus, possède des systèmes de propulsion intéressants», d'ajouter M. Vicefield. La Davie a conçu et établi le cahier des charges du Resolve en fonction des besoins de la Marine. Et ils ont dit: «Parfait. Il nous faut 200 personnes dans le chantier pour surveiller les travaux.»

M. Vicefield s'est opposé à ce qu'il considérait comme des tracasseries bureaucratiques génératrices d'inefficacité du ministère de la Défense nationale. Il voulait que Davie puisse construire un **Resolve** «commercial», dépouillé de tout ajout inutile, sans fioritures. M. Vicefield a proposé une approche

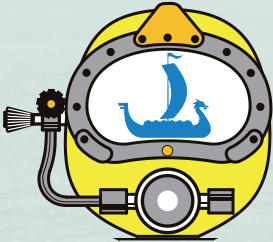
humanitarian missions, as well as a helicopter pad and military hardware. The proposal, structured as a private-public partnership, means Federal Fleet Services will remain the owner and will provide a civilian crew to operate **Resolve** through V. Ships Canada Inc. Navy personnel will handle military tasks. The **Resolve** will be leased to the navy for about \$100 million a year.

"This is Space-X," said Spencer Fraser, CEO at Federal Fleet Services, comparing the P3 approach to Elon Musk's SpaceX. The latter can launch satellites and supplies the International Space Station for a fraction of what NASA charges.

"The **Resolve** is actually a better ship. It does more, it carries more, has some interesting propulsion systems," added Mr. Vicefield. Davie designed and set the specifications for Resolve, to meet the navy's needs.

Mr. Vicefield fought against what he considered the standard practice of overly bureaucratic and inefficient oversight from the Department of National Defence, hoping that Davie would build the **Resolve** in a lean, commercial fashion, "without the bureaucracy, you know, golden taps and dreams and so on." Instead, Mr. Vicefield proposed a commercial approach whereby the shipyard would take the financial and technical risk of delivery to a set of capability requirements instead of a defined specification. "Now, within six months we

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



SODERHOLM
www.SoderholmMaritime.com
24 Hour Emergency Response

Over 30 years experience

Ship Inspections – In Water Surveys
Surveys in Lieu of Drydocking

Recognized by
Lloyd's Register of Shipping and DNV GL

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

U/W Video
U/W Thickness Measurements

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

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

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



DILTS PISTON
HYDRAULICS INC.

Hire the Marine Hydraulic Experts!

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

Dilts Piston Hydraulics Inc.

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

Serving the Hydraulic needs of the Marine industry since 1988

commerciale selon laquelle le chantier maritime assumerait les risques financiers et techniques associés à la livraison d'un navire conforme à une série d'exigences de capacité et non à un cahier des charges rigide. Aujourd'hui, en moins de six mois, nous avons un navire achevé à 50 %, un bâtiment que le Canada tentait de construire depuis plus de 20 ans maintenant», a-t-il précisé. «C'est la réalité. C'est ce qui se fait partout ailleurs dans le monde et désormais, cela fonctionne aussi au Canada.»

Âgé de 34 ans, M. Vicefield a acquis ses connaissances de la construction navale et de la gestion de flottes dans le secteur du transport maritime et de l'exploitation du pétrole et du gaz extracôtier, où les coûts sont étroitement surveillés. Quand Inoceca a acquis la Davie, la méthode du coût de production majoré appliquée par le gouvernement canadien dans la construction navale a surpris et d'autres chantiers navals ont demandé à M. Vicefield «de ne pas faire chavirer le bateau». «Chut! lui aurait-on dit alors. C'est comme cela qu'on fait ici au Canada.» Mais ce n'était pas l'avis de M. Vicefield.

«Hé! Les navires ne coûtent pas aussi cher. Il ne faut pas autant de temps pour les construire.» M. Vicefield, qui avait été chargé par les prêteurs de Cecon de s'assurer que les trois navires hauturiers seraient construits, connaissait bien la Davie. Après l'achat du chantier maritime par Inoceca, il a décidé «de voir ce qui n'avait pas marché la dernière fois», avant de plonger. Il fallait mettre à niveau les systèmes et recruter les bonnes personnes pour faire tourner le chantier.

have a ship that is 50% complete, which Canada has tried to build now for 20 years," he said. "It's just reality. It's just the way it happens everywhere else in the world and now it is working for Canada too."

Mr. Vicefield, 34, developed his shipbuilding and fleet management expertise in the shipping and offshore oil and gas sector, where costs are tightly monitored. When Inoceca took over Davie, the Canadian government's cost-plus approach to shipbuilding was a surprise and other shipyards suggested to Mr. Vicefield that he should not rock the boat. "Shhh!" he said, paraphrasing their advice. "We've got this kind of way things work here in Canada." But Mr. Vicefield did object.

"Hey. Ships don't cost this much. Ships don't take that long to build." Previously named by Cecon's lenders to ensure that its three offshore vessels were built, Mr. Vicefield was familiar with Davie. After Inoceca bought Davie he decided, "to see what went wrong the last time" before plunging in. That meant updating its systems and recruiting the right people to run the yard.

"We didn't go after Irving," Mr. Vicefield insisted, but Davie advertised for people and many who came forward were from Irving Shipbuilding in Halifax, including Jared Newcombe, now CEO of Chantier Davie. "I wanted to build a new shipyard," Mr. Newcombe explained his decision to leave Irving.

SAFER, SMARTER, GREENER

DNV·GL

EXPERTISE IS KNOWING



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

DNV GL can support you with:

- Classification
- Verification
- Operational performance efficiency solutions
- Environmental performance
- Safety and risk control

CONTACT US

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

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

www.dnvgl.us/maritime

«Nous ne nous en sommes pas pris à Irving», insiste M. Vicefield, mais Davie a lancé des appels de candidatures et bon nombre de postulants venaient du chantier naval d'Irving à Halifax, y compris Jared Newcombe, le nouveau PDG de Chantier Davie. «Je voulais bâtir un nouveau chantier maritime», a déclaré M. Newcombe pour expliquer son départ d'Irving.

«Aujourd'hui, nous avons leur DG, leur CO, leur chef des RH et leur chef de l'exploitation, a indiqué M. Vicefield. «Nous avons toute leur gestion supérieure.» En plus de la construction navale, Davie croit fermement que sa cale sèche va être occupée à temps plein à réparer les navires endommagés, pour les travaux de maintenance périodiques que tous les navires doivent subir deux fois tous les cinq ans, ainsi que pour les radoubs nécessaires afin de garder en bon état les navires vieillissants de la Marine et de la Garde côtière.

La cale sèche Champlain de Davie doit cependant affronter la concurrence de Navigation Verreault inc des Méchins sur la côte nord de la péninsule de Gaspé. Verreault a récemment réussi à supplanter Davie dans un appel d'offres concernant un contrat de 8,7 millions de dollars pour le carénage du brise-glace **Pierre Radisson** de la Garde côtière canadienne. **M**

“So now we've got their CEO, their COO, their HR head, their operations head,” Mr. Vicefield said. “We've got their whole senior management.” In addition to shipbuilding opportunities, Davie is confident its drydock will remain busy, both to repair damaged ships and for the maintenance required twice every five years for all ships, as well as for the refits needed to keep Canada's aging navy and coast guard ships afloat.

But Davie's Panamax-length Champlain drydock faces competition from Navigation Verreault Inc. at Les Méchins on the north coast of the Gaspé Peninsula. Verreault recently edged out Davie in bidding on an \$8.7-million contract to refit the Canadian Coast Guard icebreaker **Pierre Radisson**. **M**

Brisk activity at Verreault shipyard

Activité fébrile au chantier maritime Verreault



Navigation Verreault

A busy scene at Verreault's drydock which has been substantially expanded.

Grande animation à la cale sèche de Verreault qui a été considérablement agrandie.

Verreault Navigation, propriété de Denise Verreault et de son mari Richard Beaupré qui en assurent aussi la gestion, célèbre son 60^e anniversaire cette année. Le capitaine Borromée Verreault a fondé Verreault

Owned and managed by Denise Verreault and her husband Richard Beaupré, Verreault Navigation is marking its 60th anniversary this year. Verreault began in 1956 as a dredging company, started by



Richard Beaupré

*The new size of the Verreault drydock is allowing it to handle larger ships such as the Marine Atlantic's ferry, the **MV Blue Puttees**.*

Les nouvelles dimensions de la cale sèche de Verreault permettent d'accueillir des navires aussi gros que le traversier **Blue Puttees** de Marine Atlantic.

Navigation en 1956 à partir de la compagnie de dragage de son père. La cale sèche a été ajoutée en 1982. Le chantier maritime Verreault subit actuellement des travaux d'élargissement, de creusage et d'allongement de la cale sèche de 50 millions de dollars afin de pouvoir accueillir deux laquiers simultanément.

Davie se vante que sa cale sèche Champlain est la plus grande du Canada avec ses 351 mètres de longueur sur 36,57 m de largeur. Toutefois, après les travaux d'expansion, la cale sèche de Verreault aura 289,6 mètres sur 56, soit une superficie supérieure de 26 % à celle de Davie. La première phase de 14 millions de l'expansion

Verreault's sea captain father, Borromée Verreault. Its drydock was added in 1982. The Verreault yard is undergoing a \$50-million expansion, widening, deepening and lengthening its drydock so it can service two lakera at the same time.

Davie now claims its Champlain drydock is Canada's largest, at 351 metres by 36.57 metres. But when the Verreault project is completed, its drydock will be 289.6 metres by 56 metres, exceeding in area the Davie drydock by 26%. A loan from the Business Development Bank of Canada financed the \$14-million first phase of Verreault's expansion.



Denise Verreault, President and CEO of Groupe Maritime Verreault, pictured in front of the shipyard at scenic Les Méchins.

Denise Verreault, présidente et chef de la direction du Groupe Maritime Verreault, photographiée devant le chantier naval du pittoresque village de Les Méchins.

chez Verreault a été financée par un prêt de la Banque de développement du Canada.

La compagnie réclame une aide financière du Québec et d'Ottawa pour la suite de son programme en faisant valoir les retombées pour la région de Gaspé sous forme d'activité économique et d'emplois bien rémunérés. À l'heure actuelle, la cale sèche de Verreault a sa largeur définitive de 56 mètres, mais sur 243,8 m de longueur, et elle peut déjà accueillir des navires de la taille du **Blue Puttees** de Marine Atlantic – 199,5 m de longueur sur 26,7 m de largeur.

Le **Blue Puttees** est un traversier de Terre-Neuve qui fait la liaison entre l'île du Cap-Breton et Terre-Neuve. C'est le plus grand traversier de l'est du Canada. Le chantier Verreault était auparavant incapable d'accueillir des navires de ce gabarit. Grâce à l'expansion, M. Beaupré affirme que la cale sèche pourra réparer une plus grande proportion de navires exploités sur le Saint-Laurent, la Voie maritime et la côte Est.

«Les possibilités sont énormes, d'affirmer M. Beaupré. Nous nous sommes créé une clientèle qui nous est fidèle. Cette année va être une bonne année pour nous.» M. Beaupré précise qu'il aurait préféré une stratégie de construction navale qui aurait réservé les réparations et l'entretien à des chantiers maritimes comme Verreault qui n'a pas soumissionné pour la SNACN et n'a pas l'intention de faire d'offres pour des travaux en aval. **M**

The company is seeking financial aid from the Quebec and federal governments for the remainder of the program, singling out the benefits for the Gaspé region in well-paid jobs and economic activity. Currently, the Verreault drydock is at its new 56-metre width and is 243.8 metres long, allowing it to handle larger ships, such as Marine Atlantic's **MV Blue Puttees**— 199.5 metres long, 26.7 metres abeam.

The **Blue Puttees** is a Newfoundland ferry, plying the waters between Cape Breton and Newfoundland. And it is the largest ferry in Eastern Canada. Verreault could not previously handle ships that size. With the expansion, Mr. Beaupré said, the drydock will be able to repair more of the ships operating on the St. Lawrence, the Seaway and off the east coast.

"We see a lot of potential," Mr. Beaupré said. "Basically, we have created a clientele and they keep coming back. This year is going to be a good year for us." Beaupré said he would have preferred a shipbuilding strategy that reserved repair and maintenance to yards like Verreault, which was not an NSPS bidder and has no plans to bid on downstream NSPS shipbuilding work. **M**



Navigation Verreault

Workers at the Verreault Navigation facility have a wide variety of tasks to perform in busy times.

Les travailleurs des installations de Verreault Navigation ont une foule de tâches à effectuer en période d'affluence.

RÉPARATIONS/REPAIRS, TRANSFORMATIONS/CONVERSIONS INNOVATION



NOTRE FIERTÉ, VOTRE GARANTIE DE QUALITÉ!
OUR PRIDE, YOUR GUARANTEE OF QUALITY!

Cale sèche/Dry dock

Longueur/Length	244 m (800 pi/ft)
Largeur/Width	56,08 m (184 pi/ft)
Profondeur/Depth	7,62 m (25 pi/ft)
Largeur de la porte de la cale sèche/ Dry dock gate width	27,4 m (90 pi/ft)

 verreaultnavigation.com

T: 1 (418) 729-3733,
info@verreaultnavigation.com

Grue sur rail/Rail crane

Grue mobile/Mobile crane

Remorqueurs/Tugs

Atelier d'acier/Steel Workshop

Plieuses à tuyaux/Pipebender 1"-8.5"

Table plasma/Plasma table 12'x56'



VERREAUULT NAVIGATION
1956-2016

Lat. 49 degrés/degrees 00'05" N
Long. 66 degrés/degrees 58'52" W
Charte nautique/Nautical chart :
no 1230 and L/C 4026





*The **Ocean Tundra** tugboat, launched from the shipyard at Ile-aux-Coudres, is so powerful it has been called “The Beast” by Ocean president Gordon Bain.*

Le remorqueur Ocean Tundra sorti du chantier naval de l’Île-aux-Coudres, est si puissant que le président d’Océan, Gordon Bain, le surnomme «la bête».

Ocean Group positioning itself Le Groupe Ocean se positionne

Le Groupe Océan de Québec souhaite, de son côté, soumissionner pour la portion de 3 milliards de dollars de la SNACN relative aux petits bâtiments qui n’a pas été donnée à Irving et Seaspan. À l’Île-aux-Coudres, à 100 kilomètres en aval de ses bureaux de Québec, Océan possède son propre chantier de construction et de réparation de navires d’où sont sortis des bâtiments comme le **Ocean Tundra**, que le président fondateur d’Océan, Gordon Bain, appelle «la bête».

L’**Ocean Tundra** de 8 160 hp et son jumeau l’**Ocean Taiga** sont les plus puissants remorqueurs brise-glace immatriculés au Canada. Construits à L’Île-aux-Coudres afin de guider les plus grands navires mis en service, ils ont été conçus par la firme d’architectes navals Robert Allan Ltd de Vancouver.

Océan a aussi conçu et construit à L’Île-aux-Coudres l’**Ocean Catatug 1**, un remorqueur à coque de catamaran capable d’évoluer dans des eaux peu profondes. Le

Quebec City’s Ocean Group Inc., however, is interested in bidding on the \$3-billion portion of the NSPS for smaller vessels that was not given to Irving and Seaspan. At L’Île-aux-Coudres, 100 kilometres downstream from its Quebec City operations, Ocean operates its own ship repair and shipbuilding operation, turning out vessels such as the **Ocean Tundra**, labeled “the Beast” by Ocean president and founder Gordon Bain.

The 8,160-horsepower **Ocean Tundra** and its twin the **Ocean Taiga** are the most powerful icebreaking tugboats registered in Canada. Built at L’Île-aux-Coudres, with a view to guiding the larger ships coming on stream, they were designed by Robert Allan Ltd, marine architects, of Vancouver.

Ocean also developed and built at L’Île-aux-Coudres the **Ocean Catatug 1**, a catamaran-hulled tug than can operate in shallow water. The **Catatug**

Catatug manœuvre les barges utilisées pour la construction du nouveau pont Champlain à Montréal.

M. Bain a fondé Océan en 1972 sous le nom d'Aqua-Marine, pour l'exécution de travaux sous-marins. Depuis lors, grâce à de l'expansion et à des acquisitions, la compagnie est devenue un acteur majeur dans les opérations de dragage, le transport par barge, le sauvetage, le remorquage et les opérations connexes et, avec le chantier maritime acquis en 1997, dans la réparation et la construction de navires.

Océan emploie 850 personnes, dont 300 environ pour la construction navale. Outre ses opérations à Québec, dans le Canada atlantique et en Ontario, le Groupe a des contrats de dragage dans les Caraïbes et exécute des travaux divers au Mexique, en République dominicaine, dans les îles Vierges et une première cette année, à Cuba.

«Nous sommes très fiers», a déclaré Philippe Filion, directeur des Affaires publiques et du développement des affaires chez Océan. «Nous développons maintenant des marchés internationaux.» La flotte d'Océan comprend 33 remorqueurs, 40 bateaux de travail, 9 dragueurs et plus de 500 barges, d'ajouter M. Filion. «Il faut un 'garage' comme celui-ci pour entretenir la flotte.»

Alors que la majorité des navires canadiens sont désormais construits dans des chantiers navals étrangers où la main-d'œuvre est bon marché, Océan tient à conserver le contrôle sur les navires et les composantes qu'il construit pour lui-même et pour les autres. Selon M. Filion, cela permet un meilleur contrôle de la qualité et l'ajout

moves the barges used in building Montreal's new Champlain Bridge.

Mr. Bain started Ocean in 1972 as Aqua-Marine, doing underwater work. Since then, through growth and acquisitions, the company has become a leading player in dredging, barges, salvage, tugboat and related operations, and with the shipyard, acquired in 1997, ship construction and repairs.

Ocean has 850 employees, with about 300 jobs in shipbuilding. In addition to its operations in Quebec, Atlantic Canada and Ontario, Ocean has dredging contracts in the Caribbean, with winter work in Mexico, the Dominican Republic, the Virgin Islands and this year for the first time, Cuba.

"We are very proud," said Philippe Filion, Ocean's Director of corporate and public affairs. "We are developing international markets now." The Ocean fleet now has 33 tugboats, 40 workboats, nine dredging vessels and more than 500 barges, Mr. Filion added. "It takes a 'garage' like this to maintain the fleet."

While most Canadian ships now are built in offshore, low-wage shipyards, Ocean likes to maintain control over the vessels and components it builds for itself and others. Mr. Filion explained this allows for better quality control and more "nice-to-haves" on its tugboats. And although it does not have a drydock, the Ocean shipyard has the



The Ile-aux-Coudres shipbuilding and shiprepair facility is situated 100 kms downstream from Québec City.

Les installations de construction et de réparation navales de l'Île-aux-Coudres sont situées à 100 km en aval de Québec.

d'à-côtés souhaitables sur ses remorqueurs. Et même si l'entreprise ne possède pas de cale sèche, Océan peut hâler des navires de 5 000 tonnes hors de l'eau pour des travaux de réparation et d'entretien, ce qu'elle a fait avec le **Félix-Antoine-Savard** de 2 500 tonnes, l'un des deux traversiers qui relient L'Isle-aux-Coudres à Saint-Joseph-de-la-Rive sur la rive nord du Saint-Laurent. «Les traversiers ont toujours besoin d'entretien, nos navires ont toujours besoin d'entretien», de dire M. Filion. **M**

NOTE

Tous les chantiers maritimes du Québec sont des entreprises privées et leurs profits et pertes ne sont pas du domaine public, mais les trois exploitants que le *Maritime Magazine* a rencontrés ont affirmé que leurs affaires allaient bien et qu'ils envisageaient l'avenir avec optimisme.

capacity to haul ships, up to 5,000 tonnes, out of the water for repairs and maintenance, including the 2,500-tonne **Félix-Antoine-Savard**, one of two ferries linking L'Isle-aux-Coudres to the north shore of the St. Lawrence at St-Joseph-de-la-Rive. "The ferries always need maintenance, our ships always need maintenance," Mr. Filion said. **M**

NOTE

All Quebec's shipyards are privately-held and do not disclose profit or sales figures, but the three operators *Maritime Magazine* met with all say they are doing well and are optimistic about their future prospects.

Gordon Bain ne tarit pas d'éloges envers le chantier de L'Isle-aux-Coudres

Gordon Bain heaps praise on Isle-aux-Coudres shipyard

Kevin Dougherty

Gordon Bain, président fondateur et principal actionnaire du Groupe Océan inc., considère que sa compagnie a réalisé un coup de maître quand elle a décidé d'acheter le chantier naval de L'Isle-aux-Coudres en 1997.

«Je pense que j'ai acheté toutes les compagnies pour lesquelles j'ai travaillé», a-t-il déclaré en interview en rappelant comment Océan est née à partir d'une simple entreprise de plongée commerciale en 1972, pour ensuite prendre de l'expansion en acquérant des entreprises de transport par barge, de dragage et de remorquage.

Océan a décidé d'avoir son propre chantier naval parce que Davie ne pouvait pas accomplir tous les travaux qu'Océan voulait lui confier, surtout en hiver, quand un équipement devait être réparé sur-le-champ. M. Bain s'est rendu compte qu'Océan devait être autonome pour ces réparations.

Depuis, en plus des réparations, Océan fait construire dans son chantier ses propres remorqueurs, ordinairement en partenariat avec la firme d'architectes navals Robert Allan Ltd. de Vancouver, et a pu renouveler sa flotte qui est désormais constituée entièrement de nouveaux remorqueurs modernes.

Océan a aussi un second chantier naval à Caraquet au Nouveau-Brunswick, où elle fait construire un dock flottant afin de répondre aux besoins croissants de réparation de navires sur la côte sst du Canada.

«C'est un marché en plein essor pour nous», a déclaré M. Bain. **M**

Gordon Bain, founding president and main shareholder of Ocean Group Inc., sees his company's decision to buy the Isle-aux-Coudres shipyard in 1997 as a master stroke.

"I think every company I ever worked for, I bought it out," he said in an interview, recalling the growth of Ocean from an original commercial diving endeavour in 1972, then the acquisition of barging, dredging and tug-boat companies.

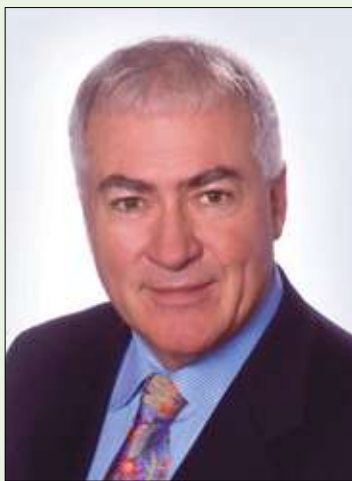
Ocean decided to buy its own shipyard because Davie could not handle all the work Ocean wanted to send its way, especially in winter, when an equipment failure had to be fixed right away. Mr. Bain realized Ocean would have to do these repairs itself.

Since that time, in addition to repairs, the Ocean yard has built its own tugs, usually in partnership with Vancouver naval architects Robert Allan Ltd., renewing its whole fleet. "They are all new modern tugs."

Ocean is also operating a second shipyard in Caraquet, New Brunswick, where it is building a floating drydock

to meet the growing needs for ship repairs on Canada's east coast.

"For us it is a growing market," Mr. Bain said.



Gordon Bain sees a strong future in "a growing market."

Gordon Bain y voit un «marché en plein essor» prometteur.



Océan

Québec's shipyard companies Chantiers navals du Québec

- Chantier Davie Canada
- Verreault Navigation
- Industries Océan
- Chantier naval Forillon
- Navamar
- Méridien maritime Canada
- Mount Royal/Walsh

The Ocean Group has 850 employees, including about 300 in shipbuilding and shiprepair.

Le Groupe Océan emploie 850 personnes, dont 300 qui travaillent à la construction et à la réparation de navires.



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

Assessing marine industry cost, innovation and communications challenges

Les défis: réduction des coûts du transport maritime, innovation et communications

Leo Ryan

La voie supérieure à suivre était le thème central de la récente conférence de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC). Ce thème évoque le rôle clé du port hôte de Thunder Bay, porte de l'Ouest canadien sur les Grands Lacs vers les marchés de l'Est et de l'étranger. La conférence, qui s'est tenue du 7 au 9 septembre, portait toutefois sur un large éventail de sujets, allant de la réduction des coûts de l'industrie à l'innovation maritime en passant par les nouvelles voies de communication numérique.

Comme l'a souligné la présidente de l'AAPC, Wendy Zatylny, l'activisme sur les médias sociaux grâce à des plateformes comme Twitter et Facebook n'est pas seulement en croissance, mais il est aussi de plus en plus véhément.

Sea the Superior Way was the central theme of the recent annual conference of the Association of Canadian Port Authorities (ACPA), reflecting host port Thunder Bay's key role as a Great Lakes gateway to eastern and foreign markets for Western Canada. But the Sept. 7-9 event covered a wide spectrum of subjects from the challenges of industry cost reduction to maritime innovation and the new channels of digital communication.

As pointed out by ACPA president Wendy Zatylny, activism in the social media through such platforms as Twitter and Facebook is not only increasing, it is becoming more strident. "And this can have a direct impact on port operations."



*Aerial view of the spectacular environment
of Thunder Bay on Lake Superior.*

Spectaculaire vue à vol d'oiseau de Thunder Bay
sur le lac Supérieur.

TPPA

«Et cela peut avoir un impact direct sur les opérations portuaires.»

Les membres d'un panel sur les ports et les chemins de fer ont donc souligné l'importance d'une forte participation sur les médias sociaux.

«Il y a souvent un écart énorme entre le public bien informé et la population en général», a fait observer Robyn Crisanti, directeur des Affaires publiques au Port de Vancouver. «Il ne suffit pas de convaincre les élites.»

«Il est capital de comprendre tous les canaux pour gagner la confiance de la population», a déclaré Shaun Stevenson du Port de Prince Rupert. «Notre site Web est comme un navire mère. Tous les canaux offrent la possibilité d'engager le dialogue avec le public et les clients.»

Thus, members of a panel from the port and railway sectors stressed the importance of strong social media participation.

“There is often disparity between the informed public and the general population,” observed Robyn Crisanti, Public Affairs Director of the Port of Vancouver. “Winning over elites is not enough.”

“It is critical to understand all the channels with a goal of building trust,” said Shaun Stevenson from the Port of Prince Rupert. “Our website is like a mothership. All channels offer an opportunity to engage with the public and customers.”

Social media role in delivering vital messages

Social media feeds into a broader communications plan, Mr. Stevenson said. “For the Port of Prince Rupert, social media is another tool to deliver messages of trade, safety, the environment and community.”

By discovering influential users among followers, he noted that one can build relationships through sharing content. At the same time, social media offers “an excellent channel for real-time information during crisis or promotional events.”

“People group around issues they are passionate about,” said Marie-Chantal Savoy, head of marketing innovation for CN, which has a substantial social media presence. “As you listen, you can identify and find your champion.”

According to Ms. Savoy, “powerful stories” are told via social media. And one should not overlook certain audiences – namely people over 60 years old and “women who dominate on every platform.”

Building potential of Great Lakes shipping

Leading off the business agenda was a panel on how to realize the potential of the Great Lakes/Seaway System.

Here, Marc-André Roy from the CPCS infrastructure development firm stressed several key approaches: bring costs down, take risks to make shortsea shipping work, and make it easier for shippers to use the waterway and better understand the regulatory complications. “Lengthening the Seaway season also generates new traffic.”

Presenting the perspective of a maritime services provider was Blair McKeil, Chairman and CEO of McKeil Marine, a leading Canadian tug and barge operator which recently added two bulk carriers to its fleet and has recorded robust revenue growth in recent years.

Like Mr. Roy, Mr. McKeil emphasized the need to take calculated risks. “To grow you have to do things differently.”

He gave as an example the operation where McKeil took a conventional barge and created a portable dock in the harsh Arctic environment of Deception Bay.

While he affirmed that “a lot of good things are happening on the Great Lakes,” pilotage costs

Le rôle des médias sociaux dans la livraison de messages cruciaux

Les médias sociaux alimentent un plan de communication plus vaste, a poursuivi M. Stevenson. «Pour le Port de Prince Rupert, les médias sociaux sont un outil de plus pour diffuser des messages concernant le commerce, la sécurité, l'environnement et la collectivité.»

Il a noté qu'en détectant les utilisateurs influents dans l'auditoire, on peut créer des liens en partageant du contenu. Parallèlement, les médias sociaux constituent «un excellent moyen d'accéder à de l'information en temps réel pendant une crise ou lors d'événements promotionnels».

«Les gens se rassemblent autour de questions qui les passionnent», a déclaré Marie-Chantal Savoy, directrice, Innovation marketing au CN, qui a une présence substantielle sur les médias sociaux. «Si vous êtes à l'écoute, vous pouvez identifier et trouver votre champion.»

Selon M^{me} Savoy, on peut apprendre beaucoup sur les médias sociaux. Et il ne faut pas négliger certains auditoires, notamment les plus de 60 ans et «les femmes qui dominent sur toutes les plateformes».

Développer le transport maritime sur les Grands Lacs

Le coup d'envoi de la conférence a été donné par un panel chargé de voir comment réaliser le plein potentiel du réseau de la Voie maritime et des Grands Lacs.

Marc-André Roy de CPCS, firme de consultation pour le développement des infrastructures, a mis en évidence plusieurs avenues clés: réduction des coûts, prise de risques pour assurer le succès du transport maritime à courte distance (TMCD) et facilitation pour les expéditeurs de l'utilisation de la Voie maritime et de la compréhension des complexités réglementaires. «La prolongation de la saison de la Voie maritime amène aussi de nouvelles cargaisons.»

Le point de vue d'un fournisseur de services maritimes a été présenté par Blair McKeil, président du conseil et chef de la direction de McKeil Marine, important armateur canadien de remorqueurs et de barges qui vient d'ajouter deux vraquiers à sa flotte et dont la croissance des revenus est robuste depuis quelques années.

Comme M. Roy, M. McKeil a insisté sur la nécessité de prendre des risques calculés. «Pour grandir, il faut faire les choses autrement.»

Il a cité en exemple l'utilisation par McKeil d'une barge pour fournir un quai temporaire dans un environnement arctique hostile à la baie Deception.



Dan Garrity Media

Panel on energy export issues featured, from L to R, David Bolduc of Green Marine, Richard Wiefelspuett of Clear Seas for Responsible Shipping, Jacques Beauchamp from Petro-Nav Inc., and Stefan Baranski from Energy East Ontario.

Le panel sur les exportations d'énergie comprenait, de g à d, David Bolduc de l'Alliance verte, Richard Wiefelspuett de Clear Seas for Responsible Shipping, Jacques Beauchamp de Petro-Nav inc. et Stefan Baranski d'Énergie Est Ontario.

were among “the dams in the system that hinder our efficiencies and increase our costs, inhibiting our competitiveness in the world-wide markets.”

Mr. McKeil also suggested that if driverless cars can become a new phenomenon on congested highways, the day may not be far off for autonomous vessels on the Great Lakes. He said that “this would help to solve our crewing issues, bring about meaningful cost reductions and efficiencies to make the system better.”

He further suggested that the day may not be far off “for UBER-like cargo on the Great Lakes, especially for short-haul cargoes. Think about it: ports will post available cargoes on quasi-UBER platforms and see who can move it.”

“To make the system competitive, one has to work on costs, not just at one entity but the collective costs,” said Jim Athanasiou, Vice-President Engineering and Technology of Canada's St. Lawrence Seaway Management Corporation. He recalled that the Seaway has been leveraging technology such as its internationally-acclaimed hands-free mooring system through the network of locks.

Technology driving innovation

In a panel on maritime innovation, Debbie Murray, ACPA's Director of Policy and Regulatory Affairs, said that “innovation is helping to reduce human error. Technology is driving innovation in the transport sector.”

Jason Chesko, senior manager, global market development at Methanex Corporation, referred to the growing trend towards “leaner and cleaner fuel” as shown by more and more ships being built powered

Après avoir affirmé que «de bien bonnes choses se produisent sur les Grands Lacs», il a dénoncé les coûts du pilotage. Ce sont à ses yeux des obstacles systémiques qui freinent l'efficacité et gonflent les coûts, ce qui nuit à la compétitivité sur les marchés mondiaux.

Selon M. McKeil, si on pourra peut-être bientôt voir des voitures sans conducteur sur les routes, le jour n'est peut-être pas loin où des navires autonomes sillonneront les Grands Lacs. Pour lui, cela «aiderait à régler les problèmes de recrutement d'équipages et permettrait des réductions de coût significatives et des gains d'efficacité assurant un meilleur fonctionnement du système.»

Il a ajouté qu'on ne peut pas non plus exclure une éventuelle «ubérisation» du transport de marchandises sur les Grands Lacs, spécialement pour les transports à courte distance. Pensons-y un peu: les ports afficheraient leurs cargaisons sur des plateformes «style Uber» et verraient qui peut les prendre en charge.

«Pour rendre le système concurrentiel, il faut travailler sur les coûts, pas seulement les coûts unitaires, mais les coûts collectifs», a indiqué Jim Athanasiou, VP, Ingénierie et technologie à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent. M. Athanasiou a rappelé que la Voie maritime a implanté dans son réseau d'écluses des innovations technologiques comme le système d'amarrage mains libres qui s'est attiré des éloges à l'échelle internationale.

Les progrès technologiques, un moteur d'innovation

Au sein d'un panel sur l'innovation maritime, Debbie Murray, directrice, Politique et Affaires réglementaires à l'AAPC, a déclaré que «l'innovation aide à réduire les risques d'erreur humaine. La technologie est un facteur d'innovation dans les transports».

Jason Chesko, cadre supérieur chargé du développement des marchés mondiaux chez Methanex Corporation, a évoqué la tendance croissante à l'utilisation de carburant «plus pauvre et plus propre». De plus en plus de navires neufs sont propulsés au bioéthanol, un carburant de substitution d'un prix compétitif. «Le méthanol réduit de 99 % les émissions de dioxyde de soufre.»

Aurem Langevin, ingénieur principal de l'Institut maritime du Québec, a indiqué que l'implantation d'innovations à bord avait deux objectifs principaux: transporter plus de marchandises pour moins cher et plus efficacement et rendre le transport plus écologique grâce à de nouvelles technologies permettant aux moteurs de brûler des carburants plus propres.



Taking a break between panel sessions were, from L to R, Carl Laberge from Port of Saguenay, Sylvie Vachon from the Port of Montreal, and Gaétan Boivin from the Port of Trois-Rivières.

En pause entre deux séances de travail, de g à d, Carl Laberge du Port de Saguenay, Sylvie Vachon du Port de Montréal et Gaétan Boivin du Port de Trois-Rivières.

Leo Ryan

by alternative and cost-competitive methanol fuel. "Methanol reduces emissions of sulphur oxides by 99%."

Aurem Langevin, Senior Engineer with the Institut Maritime du Québec, said there are two main drivers for on-board innovation; greater efficiency to move more cargo at a lower cost and being more socially responsible through new technology allowing engines to operate with cleaner fuels.

As for on-shore innovation, Mr. Langevin cited automated cargo-handling and the St. Lawrence Seaway's hands-free mooring system.

Tamara Budge, associate director general, marine policy, summed up such Transport Canada initiatives as its "Clean Transportation" program.

In another presentation, Scott Streiner, Chair and CEO of the Canadian Transportation Agency, said that "new trade deals will reinforce trends in global shipping" before he outlined the agency's current Regulatory Modernization program and other changes in the ways it delivers services. The latter include not widely known mediation services free of charge, an example being mediation between a port and a railway company on an outstanding issue.

A separate panel dealt with the increasingly sensitive question of energy transportation and exports that has come under considerable public scrutiny. A major priority is to reconcile economic and environmental protection goals.

Offering their insights were Jacques Beauchamp, chief executive of Petro-Nav (which operates a shuttle service carrying Alberta light crude oil between Montreal and a refinery in Lévis, QC); Stefan Baranski,

Comme exemples d'innovations à terre, M. Langevin a cité la manutention automatisée des cargaisons et le système d'amarrage mains libres de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Tamara Budge, directrice générale associée, Politique maritime, a donné un aperçu de certaines initiatives de Transports Canada comme le programme «Transport écologique».

Dans un autre exposé, Scott Streiner, président et premier dirigeant de l'Office des transports du Canada, a déclaré que de «nouvelles opérations commerciales vont renforcer les tendances dans le transport maritime mondial», puis il a donné un aperçu du programme de modernisation de la réglementation de l'Office ainsi que d'autres changements dans le mode de prestations de services de l'organisme. Parmi ceux-ci, on peut mentionner les services gratuits de médiation, peu connus, qui permettent par exemple la médiation entre un port et une compagnie ferroviaire pour trancher une question en litige.

Un autre panel s'est penché sur le dossier de plus en plus sensible et médiatisé des exportations et du transport de l'énergie. Une grande priorité est de concilier objectifs économiques et protection de l'environnement.

Sur ce sujet, on a pu connaître les points de vue de Jacques Beauchamp, dirigeant de Petro-Nav (qui exploite un service de navette pour le transport de brut léger albertain entre Montréal et la raffinerie de Lévis au Québec); Stefan Baranski, directeur régional, Énergie Est Ontario, TransCanada; et Richard Wiefelspuett, directeur exécutif du Clear Seas Centre for Responsible Marine Shipping de Vancouver. L'enjeu a été ainsi très bien résumé par des panellistes: «La sécurité et le caractère durable du transport maritime sont essentiels à l'acceptabilité sociale.»

La Médaille du mérite à Richardson International

Cette année, la prestigieuse Médaille du mérite décernée par l'AAPC pour une contribution exceptionnelle



Leo Ryan

Tim Heney, chief executive of the host Port of Thunder Bay, with Blair McKeil, one of the speakers at the ACPA event.

Tim Heney, PDG du port hôte de Thunder Bay, avec Blair McKeil, l'un des conférenciers à l'AGA de l'AAPC.



Dan Garrity Media

Participants in a lively panel on social media in a digital age were, from L to R, Marie-Chantal Savoy from CN, Robyn Crisanti from the Port of Vancouver, Shaun Stevenson from the Port of Prince Rupert, and ACPA President Wendy Zatylny.

Les participants à un panel animé sur les médias sociaux à l'ère du numérique étaient, de g à d, Marie-Chantal Savoy du CN, Robyn Crisanti du Port de Vancouver, Shaun Stevenson du Port de Prince Rupert et la présidente de l'AAPC, Wendy Zatylny.

regional director Energy East Ontario at TransCanada; and Richard Wiefelspuett, Executive Director for Vancouver-based Clear Seas Centre for Responsible Marine Shipping. Summarizing the overall challenge was the remark by one panelist: "Safe and sustainable shipping is vital to obtain social license."

CUSTOMIZED SOLUTIONS YOU CAN COUNT ON.

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

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

1.800.454.4780
MCKEIL.COM



60 YEARS
MCKEIL

PORT OF | PORT DE TORONTO | TORONTO

*Your direct link to the heart
of the city and beyond*

DOCK BESIDE A THIRD OF THE CANADIAN MARKET

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

OWNED AND OPERATED BY:
PROPRIÉTAIRE ET EXPLOITANT:

PORTS

TORONTO

PortsToronto.com

a été remise à Richardson International Limited, pionnier de l'industrie céréalière, qui transporte les produits agricoles canadiens jusqu'aux marchés mondiaux depuis plus de 150 ans.

L'entreprise familiale basée à Winnipeg est une présence importante dans les ports du Canada. Elle possède des terminaux à Vancouver, Hamilton, Sorel, Prince Rupert et Thunder Bay. « L'entreprise fait depuis toujours partie des principaux expéditeurs de fret au Port de Thunder Bay et elle est un important moteur économique de la ville par les emplois qu'elle y crée, les dépenses qu'elle y fait et les recettes fiscales qu'elle y fournit », a affirmé Tim Heney, chef de la direction de l'Administration portuaire de Thunder Bay.

Prochaine escale: le Port de Vancouver en 2017

C'est le Port de Vancouver, plus grand port du Canada et porte clé sur le Pacifique, qui accueillera la 59^e Conférence annuelle et AGA de l'AAPC du 18 au 21 septembre 2017. 

Medal of Merit to Richardson International

This year's prestigious ACPA Medal of Merit for outstanding contribution was awarded to Richardson International Limited, a pioneer in the grain industry that has been bringing Canadian agricultural products to world markets for more than 150 years.

The Winnipeg-based, family-owned enterprise plays a significant role in ports across Canada, with terminals in Vancouver, Hamilton, Sorel, Prince Rupert and Thunder Bay. "The company has consistently been among the top shippers of cargo from the Port of Thunder Bay, becoming a major economic driver in the city, contributing to local jobs, local spending and industrial tax revenue," noted Tim Heney, chief executive of the Thunder Bay Port Authority.

Next stop: Port of Vancouver in 2017

The 59th annual ACPA conference and AGM will be hosted by the Port of Vancouver, Canada's largest port and key Pacific Gateway. Dates are Sept. 18-21. 

Les coûts du pilotage font réagir

Pilotage cost issue raised

Leo Ryan

À un certain moment pendant la conférence de l'AAPC, les esprits se sont échauffés au sujet des frais de pilotage sur les Grands Lacs, si élevés qu'ils peuvent représenter des dizaines de milliers de dollars pour les transporteurs qui entrent dans le réseau navigable nord-américain par la Voie maritime du Saint-Laurent.

Angus Armstrong, capitaine de port et directeur de la Sécurité au Port de Toronto, a affirmé sans ambages que compte tenu des progrès importants de l'équipement de navigation ces dernières années, le «pilotage est aujourd'hui une technologie du 19^e siècle» qui sape la compétitivité de la voie de navigation dans le centre industriel de l'Amérique du Nord.

M. Armstrong a dit craindre que le refus d'éliminer ou de réduire le pilotage obligatoire ne compromette l'avenir du transport maritime international sur les Grands Lacs. «Où sont les économies quand les règlements ne tiennent pas compte des progrès technologiques? On est en train de tuer la poule aux œufs d'or.»

Dans sa réponse, le Capt Mike Burgess, vice-président, de l'Association des pilotes maritimes du Canada, région des Grands Lacs, s'est dit en désaccord et il a fait ressortir l'importance de préserver le rôle traditionnel d'experts des pilotes pour garantir la sécurité maritime et protéger le milieu marin.

«Le pilotage est continuellement revu et examiné par Transports Canada et l'industrie», a affirmé le Capt Burgess, ajoutant que l'Administration de pilotage des Grands Lacs réexamine les règlements en tenant compte du point de vue des parties intéressées. 

At one point during the ACPA conference, sparks flew over high pilotage costs on the Great Lakes that can run in the tens of thousands of dollars for carriers entering the North American waterway through the St. Lawrence Seaway.

Rising up during a question period, Angus Armstrong, Harbor Master and Director of Security at the Port of Toronto, bluntly declared that in light of the significant advances in recent years of navigational equipment "pilotage today is a 19th century technology" that is undermining the competitiveness of the waterway in the industrial heartland of North America.

Mr. Armstrong expressed concern that a refusal to eliminate or reduce compulsory pilotage could compromise the future of international shipping on the Great Lakes. "Where are the cost savings, when regulations don't reflect technology? They are killing the golden goose."

In a subsequent response, Capt. Mike Burgess, Vice-President, Great Lakes region, of the Canadian Marine Pilots Association, took issue with such views and underlined the importance of maintaining the traditional expertise role of pilots for protecting marine safety and the environment.

"Pilotage is reviewed and examined on a continuous basis by Transport Canada and the industry," Capt. Burgess said, adding that the Great Lakes Pilotage Authority reviews regulations and takes input from stakeholders. 



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



JOURNAL

Reprise du transport maritime

Le transport maritime a récemment repris de la vigueur sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent à la faveur d'une poussée des exportations de céréales des États-Unis, de l'augmentation des cargaisons de minerai de fer et d'un flux régulier de matières premières destinées à la fabrication et à la construction.

L'accélération du mois d'août a haussé les expéditions de marchandises par la Voie maritime pour la période du 21 mars au 31 août à 17,3 millions de tonnes, chiffre toujours inférieur de 7,5 % au total équivalent en 2015, mais l'excellent mois d'août a réduit l'écart.

Ce sont les excellentes récoltes de la dernière saison

Great Lakes-Seaway shipping rebounding

Great Lakes-St. Lawrence Seaway shipping recently rebounded due to a surge in U.S. grain exports, iron ore shipment improvements and a steady flow of raw materials for manufacturing and construction.

The August acceleration lifted year-to-date Seaway cargo shipments (from

March 21 to August 31) to 17.3 million metric tons. While this number was down 7.5% compared to the same period in 2015, the busier August narrowed the gap.

U.S. grain exports were matching last season's strong performance. Iron ore shipments have improved as Canadian and



Paul Bessley

A vessel from the Groupe Desgagnés passing through the Welland Canal.

Un navire du Groupe Desgagnés traversant le canal Welland.

qui ont stimulé les exportations étasuniennes de céréales. Les expéditions de minerai de fer ont augmenté parce que les mines canadiennes et étasuniennes ont accru leur production. La demande d'aluminium, de ciment et d'asphalte était aussi stable.

Les expéditions de céréales des États-Unis par la Voie maritime ont totalisé (du 21 mars au 31 août) 1,1 million de tonnes. Le blé, le maïs et le soja étaient chargés dans des ports comme Duluth-Superior et Toledo (Ohio).

«Les expéditions de céréales par le Port de Duluth-Superior ont été bien supérieures à l'an dernier – de 18 % jusqu'au début du mois dernier», a déclaré Vanta Coda, DG de la Duluth Seaway Port Authority. «Les récentes cargaisons comprenaient non seulement du blé et des granulés de pulpe de betterave expédiés directement vers des ports méditerranéens, mais aussi des

marchandises transportées par des laquiers canadiens vers des ports canadiens par le réseau Grands Lacs-Voie maritime.»

Les cargaisons intérieures cumulatives de marchandises générales étaient en hausse de 23 % sur la saison dernière, notamment grâce aux lingots d'aluminium (pour la construction d'autos et de camions) transportés par McKeil Marine de l'Aluminerie Alouette à Sept-Îles (Québec) jusqu'à Oswego, (NY), Detroit (Michigan) et Toledo (Ohio).

Les cargaisons de ciment ont atteint un sommet de plus d'un million de tonnes pour la saison (21 mars au 31 août), tandis que le vrac liquide, y compris l'asphalte et les produits pétroliers, totalisait 2,2 millions de tonnes, 29 % de mieux que dans la même période l'an dernier. Le transport de minerai de fer a continué de décliner, chutant de 18 %, à 2,9 millions de tonnes.

U.S. mines have boosted production. There was also steady demand for aluminum, cement and asphalt.

U.S. grain shipments via the Seaway (from March 21 to August 31) totaled 1.1 million metric tons with wheat, corn and soybeans being loaded in ports such as Duluth-Superior and Toledo, Ohio.

“Grain shipments through the Port of Duluth-Superior have been running well ahead of last year – some 18 percent as of early last month,” said Vanta Coda, Executive Director of the Duluth Seaway Port Authority. “Recent shipments have included not only wheat and beet pulp pellets bound directly for Mediterranean ports but also cargoes headed through the Great

Lakes- Seaway system to Canadian ports aboard Canadian-flag lakers.”

Year-to-date domestic general cargo shipments were up 23% compared to last season, with aluminum ingots (for car and truck manufacturing) shipped by McKeil Marine from the Aluminerie Alouette plant in Sept-Îles, Quebec to Oswego, NY, Detroit, Michigan and Toledo, Ohio.

Cement shipments have topped over a million metric tons for the season (March 21 to August 31), while liquid bulk including asphalt and petroleum products reached 2.2 million metric tons, up 29% over the same period last year. Iron ore activity continued to decline, falling by 18% at 2.9 million tons for the period.

Des progrès constants en matière de développement durable à CLS

Le Groupe CSL, chef de file mondial du transport maritime et de la manutention de vrac solide, a dévoilé récemment la troisième édition annuelle de son Rapport de développement durable, qui fait état de sa performance en 2015.

Malgré le ralentissement économique mondial qui frappe de plein fouet le secteur maritime, CSL tient à améliorer sa culture de durabilité axée sur la performance et à dépasser les exigences réglementaires en se conformant aux normes de responsabilité sociale les plus élevées.

«CSL peut intégrer et améliorer constamment le caractère durable dans tous les aspects de ses activités, peu importe la longueur et la gravité de la crise

du marché, a déclaré Rod Jones, président et chef de la direction du Groupe CSL. Nous croyons que les efforts inlassables que nous déployons pour assurer la sécurité, réduire notre empreinte environnementale et perfectionner nos employés, de même que notre implication communautaire sont non seulement nécessaires, mais également bons pour nos affaires.»

CSL a été désignée comme l'armateur intérieur et côtier de l'année 2015 par le registre de Lloyd's.

Le rapport 2015 souligne les progrès de CSL à l'égard de ses objectifs et engagements de durabilité à court et à long terme. Ses accomplissements les plus remarquables à ce chapitre sont les suivants:

CSL corporate sustainability report shows continued progress

The CSL Group, a global player in marine dry bulk cargo shipping and handling, recently released its third annual Corporate Sustainability Report featuring highlights of the company's 2015 sustainability performance.

In the face of a global economic downturn that is hitting the shipping sector hard, CSL maintains a steady focus on advancing a performance-based sustainability culture and going beyond regulation to operate according to the highest standards of corporate social responsibility.

“CSL has the capacity to integrate and con-

tinuously improve sustainability in all aspects of the business, no matter the length and depth of the market crisis,” said Rod Jones, President and CEO of CSL Group. “In fact, we believe that our unwavering commitment to safety, to reducing our environmental footprint, to investing in the development of our employees and to contributing to our communities in a meaningful way is not only right thing to do, it's good for business.”

CSL received the Lloyd's List award for 2015 Inland/Coastal Operator of the Year.

The 2015 report featur-



CSL

A global player in dry bulk cargo, the CSL Group continues to advance its sustainability goals.

Acteur d'envergure internationale dans le transport de vrac solide, le Groupe CSL continue de s'employer à atteindre ses objectifs de durabilité.

- Réduction de 53 % du taux d'accidents avec perte de temps et de 54 % du taux de fréquence total des accidents enregistrés grâce au programme Safe-Partners, sa nouvelle stratégie de sécurité, et à l'implantation des Règles pour sauver des vies.
- Baisse des émissions de CO₂ de 25 903 t depuis 2012, dont 6 250 t en 2015, à la suite d'améliorations opérationnelles et de l'optimisation de la flotte.
- Obtention d'une note de 4,57 au Canada et améliorations marquées pour toutes les autres divisions dans le cadre du programme de l'Alliance verte.
- Achèvement de l'étape finale du programme de nouvelles constructions de la Classe Trillium à la suite de la livraison du **CSL St-Laurent** et de l'acquisition du **CSL Tarantau**, auparavant le **Balto**.
- Regroupement des activités en mer et à terre en Australie.

res CSL's progress in achieving its short - and long-term sustainability goals and commitments. Notable accomplishments by the company include:

- Reducing the lost-time injury rate by 53% and the total recordable frequency rate by 54% thanks to the combined efforts of the Safe-Partners program, a new safety strategy and the introduction of Lifesaving Rules.
- Reducing 25,903 tonnes of CO₂ emissions since 2012 and 6,250 tonnes in 2015

as a result of operational improvements and right-sizing the fleet.

- Achieving a top 4.57 Green Marine score in Canada and demonstrating marked improvements in all other divisions.
- Completing the final step in the Trillium Class new-build program with the arrival of **CSL St-Laurent** and the acquisition of **CSL Tarantau**, previously named **Balto**.
- Consolidating ship and shore operations in Australia.

Omnitrax cesse ses activités portuaires et ferroviaires à Churchill

La compagnie Omnitrax de Denver a fermé en juillet dernier le Port de Churchill dans la baie d'Hudson. L'annonce de la fermeture du seul port en eau profonde accessible par train

dans la partie continentale de l'Arctique canadien a secoué les résidents de cette localité manitobaine isolée, dont 75 des 750 habitants travaillaient pour le Port pendant les quatre

Omnitrax closes Churchill port and rail operation

Denver-based Omnitrax this past July shut down the Port of Churchill on Hudson Bay, Canada's sole rail-accessible deepwater mainland Arctic port. The

news stunned the residents of the remote Manitoba community of 750 where approximately 75 people were employed by the port during the four-month



Port of Churchill

Aerial view of Manitoba's Arctic port of Churchill that has been struggling to expand its cargo base.

Vue aérienne du port arctique de Churchill au Manitoba qui lutte pour élargir sa base de cargaisons.

mois de la saison de navigation commerciale.

Au cours d'une saison, 16 à 18 vraquiers en moyenne faisaient escale dans le port, principalement afin de transporter pour la Commission canadienne du blé (CCB) du blé de grade supérieur de la Saskatchewan, du canola et d'autres céréales expédiées principalement vers l'Extrême-Orient et le Moyen-Orient. À la fin des années 1970, la grande époque, on y expédiait jusqu'à 700 000 t de céréales outre-mer. Ces dernières années, ce volume avait chuté sous les 200 000 t.

Propriétaire du Port depuis sa construction, le gouvernement du Canada l'a cédé en 1997 pour un montant symbolique à Omnitrax, qui a aussi acquis du CN les 830 km de voies du Chemin de fer de la baie d'Hudson reliant Churchill à Le Pas (Manitoba), au sud. La voie ferrée passe dans une zone de pergélisol instable et il a fallu des dizaines de millions de dollars de subventions fédérales et provinciales pour des travaux d'infrastructure et des réparations.

Le maire de Churchill,

Mike Spence, a exhorté les autorités d'Ottawa à reprendre possession du Port pour procéder aux améliorations nécessaires.

Les efforts pour diversifier la base de cargaisons afin d'être moins dépendants des exportations de grain ont échoué. Un plan pour organiser le transport régulier d'engrais importé de Russie a fait long feu. Le projet de faire transiter par Churchill le matériel lourd destiné aux sables bitumineux albertains et le pétrole brut de l'Ouest canadien expédié en Europe par navires-citernes a aussi été abandonné.

Aux yeux des observateurs, l'élimination par Ottawa en 2012 du monopole de la CCB sur l'achat et la vente de blé et d'orge a été un dur coup pour l'avenir de Churchill. Cette décision a forcé l'entreprise à se transformer pour soutenir la concurrence des autres négociants en grain mondiaux et celle-ci a commencé à se doter d'un réseau de navires et de terminaux spécialisés dans le transport des produits céréaliers des Prairies par le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

commercial shipping season.

During average seasons, 16 to 18 bulk carriers would call at the port, chiefly exporting on behalf of the Canadian Wheat Board high-grade Saskatchewan wheat, canola and other grains destined notably for the Far East and Middle East. In its heyday in the late 1970's, up to 700,000 tonnes were shipped overseas. In recent years, the volume had fallen to below 200,000 tonnes.

Originally owned by the Canadian government, the port was sold for a token fee in 1997 to Omnitrax which also purchased from CN the 830-km Hudson Bay Railway connecting Churchill to The Pas, Manitoba, to the south. The rail link runs through unstable permafrost terrain that has entailed tens of millions of dollars in federal and provincial subsidies for infrastructure and repairs.

Churchill Mayor Mike Spence has urged the Ottawa authorities to reclaim

ownership of the port and carry out more upgrades.

Efforts to diversify the port's cargo base beyond export grain have had limited success. A plan to line up regular import shipments of Russian fertilizer fell through. Also failing to succeed were proposals earlier this decade involving shipping heavy-lift equipment destined for the Alberta oilsands and western Canadian crude oil to Europe via tankers.

Observers saw Churchill's outlook become more precarious in 2012, when Ottawa eliminated the monopoly of the Canadian Wheat Board of buying and selling what and barley. This prompted a transformation of the company, today known as CWB, which, in order to compete against the global grain traders, began building a network of vessels and terminals focused on moving Prairie grain products through the Great Lakes and St. Lawrence Seaway.

Le Musée maritime du Québec honore Suzanne Paquin

Le Musée maritime du Québec (MMQ) a récemment honoré M^{me} Suzanne Paquin, présidente et chef de la direction de la Nunavik Eastern Arctic Shipping (NEAS), pour sa contribution exceptionnelle depuis plus de 25 ans au développement des services de transport maritime dans l'Arctique. La cérémonie spéciale s'est déroulée le 20 août à l'occasion de la Fête des chants de marins, dont le thème était Cap au Nord.

M^{me} Paquin s'est distinguée par sa clairvoyance, sa persévérance, sa ténacité et son intégrité, de même que par son souci constant de l'aspect

humain, et elle dirige NEAS en s'efforçant de contribuer au développement économique durable du Grand Nord.

À la cérémonie, M^{me} Paquin a déclaré: «Nous travaillons fort pour arriver à ce résultat. Nous avons des obligations économiques, mais nous avons aussi des obligations sociales. Nous avons encore plusieurs défis, notamment pour la sécurité des populations habitant à proximité des zones de déchargement.»

On a remis à la première dirigeante de NEAS une œuvre du réputé sculpteur Denys Heppell.

Musée maritime du Québec honours Suzanne Paquin

The Musée maritime du Québec (MMQ) recently paid special tribute to Suzanne Paquin, President and CEO of Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS), for her outstanding contribution throughout 25 years to the development of maritime services in the Arctic region. The special ceremony took place on August 20 on the occasion of the celebration of *La Fête des chants marins* whose theme was Cap au Nord (Focus on the North).

Ms. Paquin was honored for her vision, perseverance, tenacity, and integrity as well as for her constant attention

to the human element while running NEAS in a manner promoting sustainable economic development in the Far North.

At the ceremony, Ms. Paquin stressed: "We work hard to achieve these results. In addition to our economic responsibilities, we have social obligations. Challenges that remain to be addressed include ensuring the safety and security of the populations living near the unloading zones."

The NEAS chief executive received a work from noted sculptor Denys Heppell.



At the award ceremony, Suzanne Paquin of NEAS, in middle of photo, is flanked by the team at the Musée maritime du Québec.

À la cérémonie de remise de la médaille, Suzanne Paquin de NEAS, au milieu de la photo, est entourée de l'équipe au Musée maritime du Québec.

Louis Martel succède à Rod Jones à la tête du Groupe CSL

Le Groupe CSL a récemment annoncé que Rod Jones avait décidé de prendre sa retraite le 31 mars 2017 après neuf ans au poste de président et chef de la direction et au terme d'une carrière de plus de trente ans à CSL. Il sera remplacé le 1^{er} avril 2017 par Louis Martel, actuellement président de CSL International et VP exécutif du Groupe CSL.

Le Groupe établi à Montréal est le plus important propriétaire et exploitant mondial de navires autodéchargeurs. Il possède des divisions dans les Amériques, en Australie, en Europe et en Asie, et il livre annuellement plus de 78 millions de tonnes de marchandises à des clients des secteurs de la construction, de l'acier, de l'énergie et de l'agroalimentaire.

Pendant ses trois décennies dans l'entreprise, M. Jones a réussi, en collaboration avec des gens de CSL de tous les horizons, à transformer le transporteur des Grands Lacs en l'un des plus grands propriétaires et exploitants de navires autodéchargeurs du monde. Sous sa direction, CSL a dépassé les limites du Canada et des Amériques pour étendre son rayon d'action à l'Australie, à l'Asie et à l'Europe.

«Le conseil d'administration de CSL et la famille Martin remercient chaleureusement Rod Jones de sa contribution exceptionnelle à l'essor et à la prospérité de l'entreprise, a déclaré le président du conseil Paul Martin. Rod a fait sa marque en tant que leader inclusif, avant-gardiste et moderne; il nous laisse une société en bonne santé et un héritage durable fondé sur des valeurs authentiques et un engagement envers les gens, la sécurité et l'environnement.»

«J'ai eu le privilège de diriger nos équipes d'employés talentueux et dévoués en mer et à terre durant une ère de transformation de CSL et du transport maritime dans son ensemble, a souligné Rod Jones. Le moment est venu de passer le flambeau et je me réjouis au plus haut point de la décision du conseil de faire appel à Louis Martel pour tracer la nouvelle voie pour CSL. Ce sera un plaisir pour moi de travailler avec lui pendant une période de transition de sept mois. Louis est un dirigeant accompli et expérimenté, qui connaît très bien notre flotte, nos marchés et nos stratégies.»

Louis Martel est entré à Canada Steamship Lines comme architecte naval en 1997. Il a été muté en 2003 à CSL Americas, où il est devenu VP, Opérations techniques. Il a

Louis Martel to head CSL Group on retirement of Rod Jones

The CSL Group recently announced that Rod Jones has decided to retire effective March 31st, 2017, after a nine-year tenure as President and Chief Executive Officer, and a career with CSL that has spanned over thirty years. He will be succeeded on April 1, 2017 by Louis Martel, presently President of CSL International and Executive Vice-President of CSL Group.

The Montreal-based shipping group is the world's largest owner and operator of self-unloading ships, with divisions throughout the Americas, Australia, Europe and Asia delivering more than 78 million tonnes of cargo annually for customers in the construction, steel,

energy and agri-food sectors.

During his three decades at CSL, Mr. Jones worked with CSLers around the world to transform what was a Great Lakes-focused shipping business into the largest owner and operator of self-unloading ships in the world. Under his leadership, CSL expanded beyond Canada and the Americas to Australia, Asia and Europe.

“The CSL Board of Directors and the Martin family are very grateful for the enormous contribution Rod Jones has made to the company's growth and success,” said Paul Martin, Chair of the CSL Board. “Rod has stood out as an inclusive, visionary and modern leader who leaves behind a sound company and lasting legacy built on authentic values and a commitment to people, safety and the environment.”

“I have been privileged to lead our talented and committed ship and shore teams through an era of transformation at CSL and in the shipping industry,” said Rod Jones. “It's now time to move on and I am extremely pleased with the Board's decision to appoint Louis Martel to chart the new course for CSL. I look forward to working with Louis during a seven-month transition period. He is an experienced and accomplished leader with extensive knowledge of our ships, markets and strategies.”

Louis Martel joined Canada Steamship Lines as a Naval Architect in 1997



Louis Martel first joined CSL as a naval architect in 1997.

Louis Martel est entré à CSL comme architecte naval en 1997.

accédé à la présidence de Canada Steamship Lines en avril 2012 et il a été promu VP exécutif du Groupe CSL et président de Canada Steamship Lines en janvier 2014. L'année suivante, il a été nommé président de CSL International.

«Pendant ses 19 années à CSL, Louis Martel a manifesté un solide engagement envers notre clientèle et notre personnel, ainsi que les aptitudes et la détermination nécessaires pour propulser la vision stratégique de CSL», a commenté Paul Martin.



Rod Jones' career with CSL has spanned three decades.

La carrière de Rod Jones à CSL a chevauché trois décennies.

and transferred to CSL Americas in 2003 where he became Vice-President, Technical Operations. He took the helm of Canada Steamship Lines as President in April 2012 and was promoted to Executive Vice-President, CSL Group, and President, Canada Steamship Lines in January 2014. A year later, he was appointed President, CSL International.

"Over the course of his 19-year career at CSL, Louis Martel has demonstrated a strong commitment to our customers and employees, and the aptitude and drive to successfully advance CSL's strategic vision," said Paul Martin.

DP World va exploiter un terminal à conteneurs à Port Saint John

La direction de Port Saint John a récemment annoncé la signature d'une convention de bail avec DP World pour l'exploitation du terminal à conteneurs. Il s'agit du plus important investissement privé dans ce port du Nouveau-Brunswick depuis des décennies. Le bail actuel du terminal à conteneurs Rodney avec Logistec Corporation, en vigueur depuis 20 ans, expire le 31 décembre.

Selon un communiqué de presse de Port Saint John publié fin juillet, le bail à long terme débute le 1^{er} janvier 2017 et sera d'une durée d'une trentaine d'années dans ce port qui a entamé un ambitieux programme d'agrandissement. DP World procédera au renouvellement des actifs, notamment le matériel de

manutention des marchandises du terminal, pour offrir un service à la clientèle exceptionnel.

DP World de Dubaï est l'un des principaux exploitants de terminaux du monde. L'entreprise, qui manutentionne plus de 170 000 EVP par jour, est déjà présente au Canada où elle exploite des terminaux à Prince Rupert, Vancouver et Nanaimo. Saint John représente sa première incursion sur la côte Est de l'Amérique du Nord.

L'annonce fait suite aux récents engagements financiers de 205 millions pour le projet de modernisation du côté ouest de la part d'Ottawa, de la province et de Port Saint John. Le projet va permettre la revitalisation du terminal à conteneurs et le creusage des postes à conteneurs et du

DP World to operate box terminal at Port Saint John

Port Saint John officials recently announced a lease agreement with DP World for the operation of its container terminal, the largest private sector investment in the New Brunswick port in decades. The current lease at the Rodney container terminal with Logistec Corporation, which has been managing the facility for 20 years, expires on December 31.

The long-term lease with DP World starts January 1, 2017 and will continue for about 30 years at the port that has established an ambitious expansion program. DP World will introduce new assets including the re-vamping of terminal cargo handling equipment to deliver exceptional customer

service, stated a Port Saint John press release in late July.

Dubai-based DP World, one of the largest marine terminal operators in the world handling more than 170,000 TEUs per day, is already present in Canada with terminal operations in Prince Rupert, Vancouver and Nanaimo. Saint John will represent its first presence on the east coast of North America.

The announcement follows funding commitments for the \$205 million West Side Modernization Project from the Federal and Provincial Governments together with Port Saint John, which will see the container terminal revitalized and the container berths and main channel

chenal principal d'ici sept ans.

Un objectif primordial est d'attirer de plus grands navires dans ce port de la baie de Fundy, dont les volumes conteneurisés ont doublé depuis 2012 pour atteindre 97 000 EVP, grâce en partie à l'arrivée de Mediterranean Shipping Company.

L'investissement initial de DP World sera de 10 à 15 millions de dollars, a indiqué Linda Kragnes, gestionnaire, Administration générale.

Le sultan Ahmed Bin Sulayem, président du Groupe et PDG de DP World, a déclaré: «Nous sommes enchantés d'accroître notre présence au Canada et au Port de Saint John, au Nouveau-Brunswick. Nous estimons que le Port offre de solides possibilités de croissance future et nous sommes très heureux de prendre part aux projets d'agrandissement de l'Administration portuaire de

Saint John. Nous sommes ravis de travailler avec la communauté maritime et avec notre réseau mondial et nous travaillons avec la direction du Port sur nos plans afin de miser sur l'expérience et le succès de nos opérations dans l'Ouest canadien.»

Peter Gaulton, président du conseil d'administration de Port Saint John, a ajouté: «Nous sommes heureux de collaborer avec un partenaire commercial mondial qui partage notre vision des possibilités de croissance de ce port en raison de son emplacement géographique et de sa desserte ferroviaire. En étudiant la proposition d'exploitation du terminal, nous avons été impressionnés par la présence déjà établie de DP World dans trois grandes administrations portuaires de la Colombie-Britannique et par l'envergure de ses activités dans les ports et les terminaux du monde entier.»

deepened over the next seven years.

A prime goal is to attract larger ships to the Bay of Fundy port, whose container traffic has doubled since 2012 to 97,000 TEUs, thanks in part to the arrival of the Mediterranean Shipping Company.

DP World's initial investment will be between \$10 million and \$15 million, indicated Linda Kragnes, Manager of Corporate Administration.

Sultan Ahmed Bin Sulayem, Group Chairman and CEO, DP World, said: "We are delighted to further extend our presence in Canada to the Port of Saint John, New Brunswick. We believe that the future growth prospects for the port are strong and we are excited to be participating with Saint John Port Authority in their expansion

plans. We are excited to work with the shipping community and our worldwide network and have been working with port management on our plans to build on the experience and success of our operations in Western Canada."

Peter Gaulton, Chair of the Board of Directors, Port Saint John, said: "We are pleased to join together with a global trade partner who shares our vision for the growth potential of this Port based on its geographic location and rail optionality. When reviewing the proposal for terminal operations, we were impressed by the presence that DP World already has at three major port authorities in British Columbia and the depth and breadth of their business in ports and terminals worldwide."

Fusion CCM-AAC

La Chambre de commerce maritime (CCM) et l'Association des armateurs canadiens (AAC) ont annoncé le 29 septembre la conclusion d'une entente de fusion qui va fournir une voie forte et unifiée pour la navigation commerciale au Canada et aux États-Unis. Une opération de recrutement de cadres a été lancée pour choisir le futur chef de l'entité fusionnée qui va conserver le nom de Chambre de commerce maritime et rester basée à Ottawa.

En vertu des termes de l'entente, la Chambre de commerce maritime va reprendre les actifs, les dettes et le personnel de l'AAC.

«Les deux associations reconnaissent partager de nombreux objectifs et enjeux et elles croient qu'en combinant leurs ressources, elles pourront mieux défendre les intérêts de l'industrie et assurer sa croissance future», a déclaré le président de la Chambre de commerce maritime, Wayne Smith.

Le président de l'AAC, Allister Paterson, a ajouté: «Un de nos objectifs communs, c'est de favoriser le maintien d'un environnement réglementaire efficace dans la région binationale des Grands Lacs et du Saint-Laurent, sur la côte Est et dans les eaux du Nord.»

Merger of CMC and CSA

The Chamber of Marine Commerce and the Canadian Shipowners Association (CSA) announced on Sept. 29 a merger agreement that will create a strong, united voice for commercial shipping in Canada and the United States. An executive search has been initiated to select the future head of the merged entity that will retain the name of the Chamber of Marine Commerce and remain based in Ottawa.

Under the terms of the agreement, the Chamber of Marine Commerce will assume the assets, liabilities and staff of the CSA.

"Both associations recognize that we have many shared goals and issues and that combining our resources will make us a much stronger advocate for the future growth of our industry," said Wayne Smith, Chairman of the Chamber of Marine Commerce.

Allister Paterson, Chairman of the CSA, added: "One of our common objectives is to foster a harmonized and efficient regulatory climate throughout the binational Great Lakes and St. Lawrence region and along the eastern seaboard and northern coasts."

Paul Pathy prend seul la barre de Fednav

Un changement majeur à la direction a récemment été annoncé chez Fednav limitée, principale société canadienne d'armement et d'affrètement de navires de transport inter-national de vrac solide. L'entreprise familiale basée à Montréal a fait savoir que depuis le 10 septembre, Paul Pathy assume seul les responsabilités de président et chef de la direction de Fednav limitée et de Fednav International Ltée (FIL).

Depuis 2010, Paul et Mark Pathy dirigeaient ensemble Fednav limitée en tant que présidents et cochefs de la direction. Mark, pour sa part, était également président et chef de la direction de FIL depuis 2008. Selon un communiqué de presse de la compagnie, Paul et Mark, en tant qu'actionnaires, en sont venus à la conclusion qu'il serait préférable que Fednav soit dirigée par une seule personne.

«Comme président et cochef de la direction de Fednav limitée et président et chef de la direction de FIL, Mark a joué un rôle de direction important, voire essentiel, dans la réussite de l'entreprise, et ce, dans une période marquée par des changements majeurs dans le marché ainsi que dans notre équipe commerciale. Malgré son départ, Mark va demeurer actif dans la compagnie à titre d'actionnaire majeur et de membre du conseil d'administration» a déclaré le président du conseil, Laurence Pathy.

Paul Pathy s'est joint à Fednav en 2003 en tant que vice-président et directeur général des Terminaux maritimes fédéraux avant de devenir vice-président principal du Groupe de développement des affaires en 2007. Depuis 2010, il est responsable des équipes

de l'armement, des opérations arctiques et des projets ainsi que de celles des finances, des investissements et de la gestion du risque.

Chef de file du transport maritime international sur les Grands Lacs, notamment par sa filiale Fednav Atlantic Lakes Line (FALLine), Fednav est une pionnière du transport maritime dans l'Arctique. L'entreprise exploite une flotte de 85 navires et emploie 280 personnes dans différents bureaux dans le monde. Elle possède des bureaux commerciaux à Anvers, Charlotte, Londres, Hambourg, Rio de Janeiro, Singapour et Tokyo. Elle exploite aussi 12 terminaux sur les Grands Lacs, le fleuve Saint-Laurent, la côte Est et la côte du golfe du Mexique.



Paul Pathy first joined Fednav in 2003 as VP and General Manager of Federal Marine Terminals.

Paul Pathy est entré à Fednav en 2003 à titre de vice-président et directeur général des Terminaux maritimes fédéraux.

Paul Pathy assumes Fednav helm as sole CEO

A major corporate leadership change was recently announced at Fednav Limited, Canada's largest ocean-going dry bulk shipowning and chartering group. The Montreal-based, family-owned enterprise indicated that effective September 10, Paul Pathy assumed responsibility as the sole Chief Executive Officer of Fednav Limited and of Fednav International Ltd (FIL).

Since 2010, brothers Paul and Mark Pathy successfully led Fednav Limited as co-CEOs, and Mark as President and CEO of Fednav International Ltd. (FIL) since 2008. However, as shareholders, Paul and Mark have concluded that it would be best for Fednav to

operate under one leader, stated a company press release.

"In his role as co-CEO of Fednav Limited and President and CEO of FIL, Mark has played a significant, indeed essential, leadership role in ensuring the success of the company during a period marked by considerable changes in the market and in our commercial staff," said Laurence Pathy, chairman of the Board. "While he is resigning from his positions, he will continue to be involved in the company's activities as a major shareholder and member of the Board."

Paul Pathy joined Fednav in 2003 as Vice-President and General Manager of Federal Marine Terminals, moving to Senior Vice-President of the Business Development Group in 2007. Since 2010 he has been responsible for various company departments including the Ship-owning, Arctic Operations, and Projects group, as well as Finance, Investment, and Risk Management.

As well as a leader in international shipping on the Great Lakes, notably through its Fednav Atlantic Lakes Line (FALLine), Fednav has been a pioneer in Arctic shipping. It operates a fleet of some 85 vessels and employs 280 office staff worldwide. Commercial offices outside Canada are maintained at Antwerp, Charlotte, London, Hamburg, Rio de Janeiro, Singapore and Tokyo. It also operates 12 terminals on the Great Lakes, St. Lawrence River and the East and Gulf Coasts.

Le Port de Montréal réalise un projet de réduction des GES

Port of Montreal reduces emissions by optimizing truck routes



Port de Montréal

L'Administration portuaire de Montréal (APM) annonce la réalisation d'un projet qui aura pour effet de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) par l'optimisation de l'itinéraire des camions qui fréquentent les terminaux situés sur le territoire du Port de Montréal.

La toute nouvelle application Web PORTail du camionnage sera un outil clé pour l'atteinte de l'objectif de réduction des temps d'attente aux terminaux portuaires de conteneurs. Un système de captation de données permet de mesurer les temps de déplacement des camions de l'entrée à la sortie du Port, et de relayer cette information en temps réel aux camionneurs et aux répartiteurs. Pour y arriver, on a recours à une combinaison des technologies Bluetooth, RFID (identification par radio fréquence), et de lecteurs de plaques.

Concrètement, les passages des camions sont captés en plusieurs endroits sur le territoire du Port, ce qui permet de suivre leurs déplacements. Il en résulte un portrait global de la circulation, des points de congestion et des temps d'attente aux différents terminaux. Cette information est envoyée en temps réel aux camionneurs, au moyen d'une application mobile, qu'ils téléchargent sur leur appareil mobile (via Apple App Store et Google Play Store), ou directement sur leur ordinateur (via l'adresse www.portmtlcamions.com). Les camionneurs utilisent cette information pour planifier leur itinéraire à l'approche du Port et sur son territoire, dans le but d'optimiser leur temps de livraison ou de réception de marchandises.

The Montreal Port Authority (MPA) this fall announced the implementation of a project that will reduce greenhouse gas (GHG) emissions by optimizing truck routes to and from terminals located on Port of Montreal territory.

The advanced new Trucking PORTal Web-based application will be a key tool to reach the goal of reducing wait times at port container terminals. A data capture system makes it possible to measure truck trips from entering to leaving the Port, and to relay this information in real time to drivers and dispatchers. To achieve this, we rely on a combination of Bluetooth and RFID (Radio-Fre-

quency Identification) technologies and licence plate readers.

Specifically, truck trips are captured at several points on Port territory, tracking their movement. This results in a comprehensive view of the traffic, bottlenecks and wait times at the various terminals. This information is sent to drivers in real time by means of a mobile application that they download on their mobile device (from the Apple App Store and Google Play Store), or directly on their computer (from www.portmtltrucks.com). They use this information to plan their route to get to the Port and, while on Port territory, optimize the time it takes them to deliver or pick up cargo.



HPA

Severe illness compels Bruce Wood to leave Port of Hamilton helm

La maladie force Bruce Wood à quitter la direction de l'APH

Bruce Wood was at the helm of the Port of Hamilton during eight years of considerable development.

Bruce Wood a été à la barre du Port de Hamilton pendant huit années de forte expansion.

Le conseil d'administration de l'Administration portuaire de Hamilton (APH) a récemment annoncé qu'il avait entamé des démarches pour remplacer Bruce Wood, son PDG depuis huit ans, atteint de la maladie d'Alzheimer.

Le 21 septembre, la députée conservatrice Lisa Raitt s'est levée à la Chambre des communes à Ottawa pour souligner la Journée mondiale de la maladie d'Alzheimer et elle a révélé qu'une forme précoce de la maladie avait été diagnostiquée chez son mari.

Edward Minich, président du conseil d'administration de l'Administration portuaire de Hamilton, a déclaré: «Au nom du conseil d'administration, de l'équipe de direction et du personnel de l'APH, je tiens

à exprimer notre tristesse devant cette nouvelle et à offrir toute notre sympathie à Bruce et à sa famille en ces heures difficiles. L'équipe de direction du Port, et moi-même à titre de PDG intérimaire, avons assuré la continuité du service à notre clientèle pendant que Bruce attendait la confirmation du diagnostic. Le conseil d'administration va immédiatement entreprendre des démarches pour lui trouver un remplaçant. Nous remercions Bruce pour ses huit années de service pendant une période de croissance vigoureuse et de diversification des activités du Port de Hamilton. Bruce a été un chef aimé et respecté du personnel du Port et il va nous manquer.»

Hamilton Port Authority's Board of Directors recently announced it has started a process to replace Bruce Wood, President and CEO for eight years, who was diagnosed with Alzheimer's Disease.

On September 21, Conservative MP Lisa Raitt rose in the House of Commons in Ottawa to speak in recognition of World Alzheimers Day, and revealed that Mr. Wood, her husband, had been diagnosed with an early onset form of the disease.

Edward Minich, Chairman of the Board of Directors, Hamilton Port Authority, said: "On behalf of the Board of Directors, executive team and staff

of HPA, we are deeply saddened by this news, and all of us extend our sincere best wishes to Bruce and his family at this difficult time. The Port's executive team, along with myself as interim CEO, have been providing continuity and service to our stakeholders while Bruce sought his diagnosis. The Port's Board of Directors will immediately begin a process to identify his replacement. We are grateful to Bruce for his eight years of service, overseeing a period of strong growth and diversification at the Port of Hamilton. Bruce has been a well-liked and respected leader to the Port's staff and he will be missed."



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



La page de l'AGGIMQ

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

www.aggimq.ca

Banquet 2011

Nous rappelons que le banquet 2017 aura lieu le 25 février 2017 à l'hôtel Alt de Sainte-Foy, au même endroit que l'an dernier mais dans une salle plus grande. L'invitation officielle sera envoyée en novembre par la poste ou par

courrier électronique, selon vos préférences. Si vous craignez de ne pas être sur notre liste d'envoi, n'hésitez pas à nous contacter sur info@aggimq.ca.

Livres publiés par nos membres

Le 29 septembre dernier a eu lieu le lancement du second roman de madame Marie-Andrée Mongeau (mécanique 1982), à l'Institut maritime du Québec. *Le Magicien de la mer ne fait pas de miracle !* est inspiré d'un contrat de six semaines qu'elle fit sur un superpétrolier dans

le golfe Persique au début des années 1990. Pour ceux qui s'en souviennent, trois nouvelles en avaient été publiées sous la rubrique de la «Chronique de la Bonne Femme» dans le magazine *L'Escale* de l'époque.

Voilà maintenant l'histoire complète, publiée aux Éditions ÉLP, en version numérique. Pour des copies papier, il est possible de contacter l'auteure.



Monsieur Jean Cloutier (navigation 1987) publie, en collaboration avec monsieur Jean-Pierre Charest, *Les bateaux-phares du Saint-Laurent en aval de Québec 1830-1963* aux éditions du Septentrion.

Le document se consacre à l'évolution de ces navires «qui n'allaient nulle part». Il dévoile un aspect humain fascinant, animé par de savoureux entretiens avec les derniers survivants qui vécurent sur les *lightships*. Il offre une visite détaillée des postes de mouillage et des navires assignés qui parsemèrent notre fleuve majestueux depuis la Traverse-en-Haut jusqu'à la pointe est de l'île d'Anticosti. Enrichi par une iconographie abondante, cet ouvrage est un hommage à ces acteurs oubliés.

Les auteurs seront présents au Salon du livre de Rimouski du 4 au 6 novembre, ainsi qu'au Salon du livre de Montréal du 18 au 20 novembre 2016.

Nous sommes fiers de pouvoir faire la promotion des réalisations de nos membres. N'hésitez pas à nous tenir informés des projets que vous désirez publiciser. Vous trouverez les liens vers ces ouvrages dans la section «Nouvelles» de notre site Internet.



Les 5 à 7 automnaux de 2016

Québec a ouvert le bal le 6 octobre, Montréal et Trois-Rivières suivent le 13 octobre et Rimouski tiendra son 5 à 7 le 3 novembre. Nous envoyons les invitations à ceux qui sont dans notre banque de données.

Pour ne rien rater, abonnez-vous à notre page Facebook: <https://www.facebook.com/aggimq> ou consultez régulièrement la section «Nouvelles» de notre site Internet www.aggimq.ca.

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

8 au 10 NOVEMBRE

Inland Distribution Conference

Peabody Memphis Hotel
Memphis, TN USA
www.events.joc.com

16 et 17 NOVEMBRE

Conférence AutorouteH₂O

Hôtel Hilton Toronto Airport
Toronto, ON, Canada
www.hwylh20-conferences.com

2 DÉCEMBRE

Dîner annuel du Grunt Club

Bonaventure Hilton de Montréal
Montréal, QC, Canada
www.gruntclub.org

6 et 7 DÉCEMBRE

Port Performance North America

APA Hotel Woodbridge
Iselin, NJ, USA
www.events.joc.com

20 JANVIER

Dîner annuel du Marine Club

Fairmont Royal York Hotel
Toronto, ON, Canada
sectreas@themarineclub.org

8 et 9 FÉVRIER

Cargo Logistics Canada

Expo & Conférence
Vancouver Convention Centre West
Vancouver, BC, Canada
www.cargologisticscanada.com

24 FÉVRIER

Banquet annuel des Armateurs du St-Laurent

Château Frontenac
Québec, QC, Canada
anne-marie.desmeules@asl-als.org

28 FÉVRIER et 1^{er} MARS

17th TPM annual conference

Long Beach, CA, USA
www.events.joc.com

14 au 16 MARS

Great Lakes Commission & Great Lakes Day

Mayflower Hotel
Washington, DC, USA
www.glc.org/events

NOVEMBER 8-10

Inland Distribution Conference

Peabody Memphis Hotel
Memphis, TN, USA
www.events.joc.com

NOVEMBER 16-17

HighwayH₂O Conference

Hilton Toronto Airport Hotel
Toronto, ON, Canada
www.hwylh20-conferences.com

DECEMBER 2

Annual Grunt Club Dinner

Montreal Bonaventure Hilton
Montreal, QC, Canada
www.gruntclub.org

DECEMBER 6-7

Port Performance North America

APA Hotel Woodbridge
Iselin, NJ, USA
www.events.joc.com

JANUARY 20

Annual Marine Club Dinner

Fairmont Royal York Hotel
Toronto, ON, Canada
sectreas@themarineclub.org

FEBRUARY 8-9

Cargo Logistics Canada

Expo & Conference
Vancouver Convention Centre West
Vancouver, BC, Canada
www.cargologisticscanada.com

FEBRUARY 24

St. Lawrence Shipoperators Annual Banquet

Chateau Frontenac
Quebec City, QC, Canada
anne-marie_desmeules@asl-als.org

FEBRUARY 28-MARCH 1

17th TPM annual conference

Long Beach, CA, USA
www.events.joc.com

MARCH 14-16

Great Lakes Commission & Great Lakes Day

Mayflower Hotel
Washington, DC, USA
www.glc.org/events

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

ABS CANADA	6	ABS CANADA.....	6
APL – ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES.....	49	ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	Back cover
ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	Couverture extérieure arrière	ATLANTIC CONTAINER LINE.....	1
ATLANTIC CONTAINER LINE.....	1	CMC – CHAMBER OF MARINE COMMERCE	11
CARGO LOGISTICS CANADA EXPO + CONFERENCE 2017	15	CSMOIM – HUMAN RESOURCES SECTORIAL COMMITTEE.....	46
CCM – CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME.....	11	CSX TRANSPORTATION	33
CSEM – CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME	Couverture intérieure arrière	CARGO LOGISTICS CANADA EXPO + CONFERENCE 2017	15
CSMOIM – COMITÉ SECTORIEL DE LA MAIN D'ŒUVRE DE L'INDUSTRIE MARITIME	46	CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS.....	Inside Back Cover
CSX TRANSPORTATION	33	DNV GL	57
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	20	DAVIE	55
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT	Couverture intérieure arrière	DILTS PISTON HYDRAULICS	56
DNV GL	57	FEDNAV.....	41
DAVIE	55	GROUPE DESGAGNÉS	9, Inside Front Cover
DILTS PISTON HYDRAULICS	56	IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION.....	19
FEDNAV	41	IMO - INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	24
GROUPE DESGAGNÉS	9, Couverture intérieure avant	LPA – LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY.....	49
IMO - INSTITUT MARITIME DU QUÉBEC	24	LOWER LAKES TOWING & GRAND RIVER NAVIGATION	74
LOWER LAKES TOWING & GRAND RIVER NAVIGATION	74	MSC – MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (CANADA)	29
MSC – MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (CANADA).....	29	MSRC – MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE	Inside Back Cover
MCKEIL MARINE.....	71	MCKEIL MARINE	71
MINISTÈRE DU CONSEIL EXÉCUTIF.....	25	MINISTÈRE DU CONSEIL EXÉCUTIF.....	25
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE	10	NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE	10
NEAS	8	NEAS	8
OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE	19	OCEAN	65
OCEAN.....	65	PORT OF ANTWERP.....	31
PORT D'ANVERS	31	PORT OF HALIFAX	44
PORT DE HALIFAX	44	PORT OF MONTREAL	39
PORT DE MONTRÉAL	39	PORT OF PRINCE RUPERT	16
PORT DE TORONTO	72	PORT OF TORONTO	72
PORT OF PRINCE RUPERT.....	16	SODES – ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL.....	85
SODES – SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT	85	SHIPOTOS.COM.....	18
SHIPOTOS.COM	18	SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	56
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	56	SVITZER CANADA	4
SVITZER CANADA	4	THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION	20
URGENCE MARINE.....	47	URGENCE MARINE	47
VALPORT	42-43	VALPORT	42-43
VERREAULT NAVIGATION	61	VERREAULT NAVIGATION.....	61

CENTRE DE FORMATION DE RENOMMÉE MONDIALE WORLD-CLASS TRAINING CENTRE FOR PILOTS



Le **Centre de simulation et d'expertise maritime** a pour mission d'assurer la formation et le perfectionnement des pilotes de la **CPBSL** et de partager l'expertise acquise en simulation avec les autres pilotes et professionnels du domaine maritime.

The mission of the **Maritime Simulation and Resource Centre** is to ensure training and development for pilots belonging to the **CLSLP** and to share its expertise in simulation with other pilots and professionals in the maritime domain.

« division of / de »

CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS (CLSLP)

Gardiens d'une grande voie de navigation continentale depuis plus de 150 ans.
For over 150 years, guardians of a great continental waterway.



Québec (Québec)
CANADA

UNE EXPERTISE CANADIENNE UNIQUE
AN OUTSTANDING CANADIAN EXPERTISE

www.sim-pilot.com
+1 418 692-0183



Equinox Class – Innovation and performance are built in.

Boasting a 45% improvement in energy efficiency over its predecessors and built with a Tier II compliant engine and a fully integrated IMO approved exhaust gas scrubber to remove 97% of all sulphur oxides from shipboard emissions, the Equinox Class represents the next generation in environmental performance.

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

