

No 83

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

GREAT LAKES/ST. LAWRENCE SYSTEM

IMPROVING TRENDS STIMULATE CARGO OUTLOOK

LE RÉSEAU GRANDS LACS-SAINT-LAURENT

CROISSANCE DU FRET PRÉVUE

GRÂCE À UNE CONJONCTURE PLUS FAVORABLE

PROFIL/PROFILE

PETRO-NAV BUILDING A PROMISING FUTURE

PETRO-NAV BÂTIT POUR L'AVENIR



8,95 \$





DESGAGNÉS

CHARTING A COURSE ON THE SEAS OF THE WORLD



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

WWW.DESGAGNES.COM

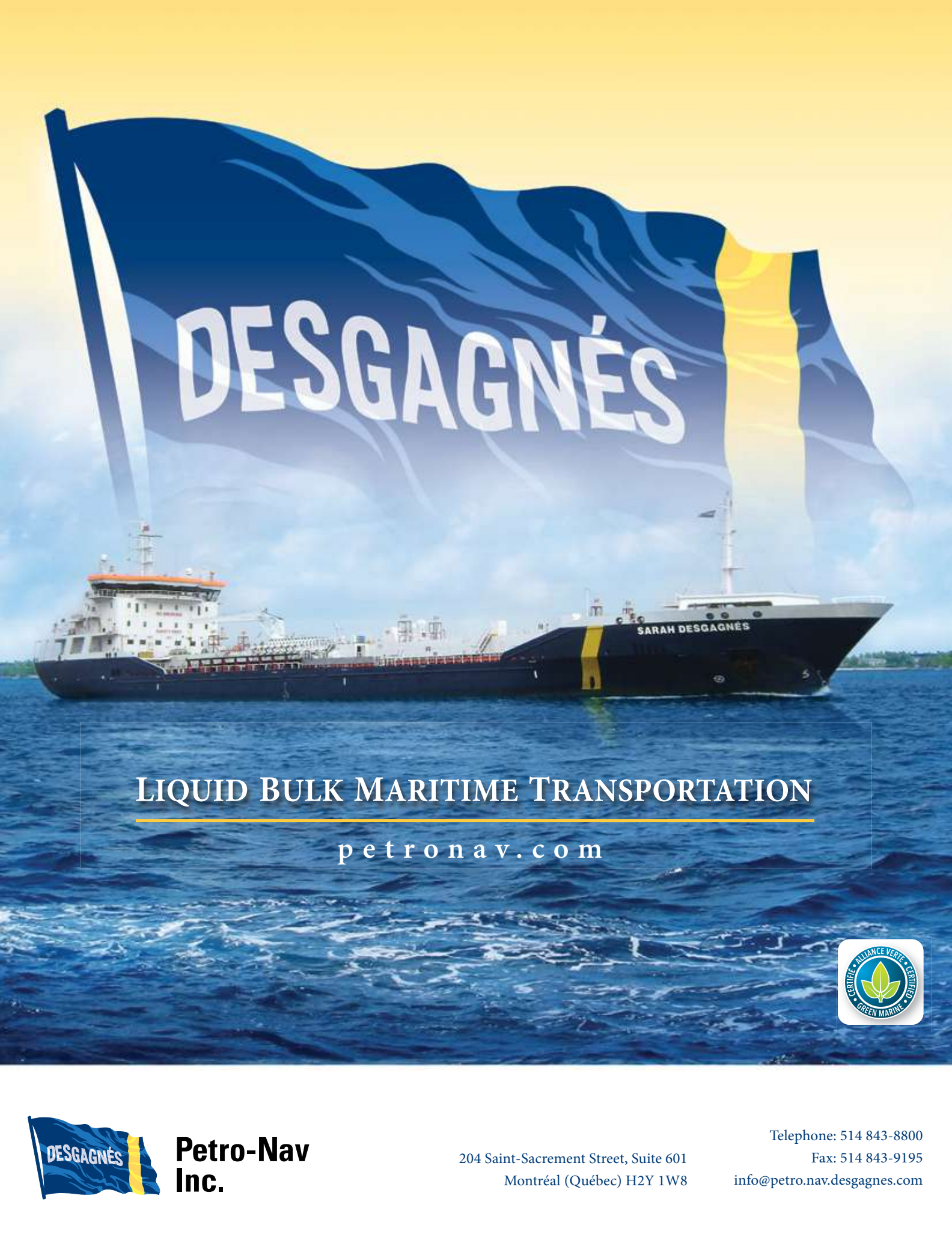


**Groupe
Desgagnés Inc.**



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

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



DESGAGNÉS

LIQUID BULK MARITIME TRANSPORTATION

petronav.com



**Petro-Nav
Inc.**

204 Saint-Sacrement Street, Suite 601
Montréal (Québec) H2Y 1W8

Telephone: 514 843-8800
Fax: 514 843-9195
info@petro.nav.desgagnes.com

Éditeurs / Publishers:

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

Rédacteur en chef / Editor:

Leo Ryan lryan@maritimemag.com

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

Traducteur / Translator: Yvan Rompré

Correctrice / Proofreader: Marie-Andrée L'Allier

Infographiste / Electronic publishing: Denis Landry Contraste

RÉDACTION / EDITORIAL OFFICE

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

ADMINISTRATION

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

SERVICE AUX ABONNÉS / SUBSCRIBER SERVICE

mdawson@maritimemag.com

Marketing and Business Development Director

Directeur, Marketing et Développement des affaires

Sophie Belina Brzozowska

sbrzozowska@maritimemag.com

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

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 Articles must be typed and unpublished.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

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

Dépôt légal / Copyright:

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

ANNUAL MAIL SUBSCRIPTIONS, 1 year (4 issues) are
\$ 32 in Canada, \$ 42US in the US and \$ 46US in other countries.

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

Imprimé au Canada / Printed in Canada

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

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

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

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

Canada

www.maritimemag.com

M⁸³ SUMMARY SOMMAIRE

CHRONIQUES / COLUMNS

5 PREMIÈRE BORDÉE / FIRST WATCH
Leo Ryan

11 ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE / ATLANTIC HORIZONS
Tom Peters

15 ÉCHOS DU PACIFIQUE / PACIFIC HORIZONS
Leo Quigley

19 ÉCHOS D'EUROPE / EUROPE HORIZONS
Bruce Barnard

23 LE JOURNAL DE LA VOIE MARITIME
THE SEAWAY JOURNAL
Terence F. Bowles

26 FORUM
Martin Fournier

Et aussi / And more...

82 LA PAGE DE L'AGGIMQ

83 JOURNAL

91 CALENDAR OF EVENTS
CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

92 ANNONCEURS / ADVERTISERS



28 **M** DOSSIER

**IMPROVING TRENDS
STIMULATE CARGO
OUTLOOK**

**CROISSANCE DU FRET
PRÉVUE GRÂCE À UNE
CONJONCTURE PLUS
FAVORABLE**

Leo Ryan
Kathlyn Horibe
Bill Beck

GREAT LAKES/ST. LAWRENCE SYSTEM LE RÉSEAU GRANDS LACS-SAINT-LAURENT



Paul Hershey

68 **M** PROFIL/PROFILE

**Petro-Nav
building a promising future
Petro-Nav bâtit pour l'avenir**



Leo Ryan

79

**Mounting role of
ABS Harsh Environment
Technology Centre**

**Rôle croissant du
Harsh Environment
Technology Centre**

Leo Ryan



COUVERTURE / COVER

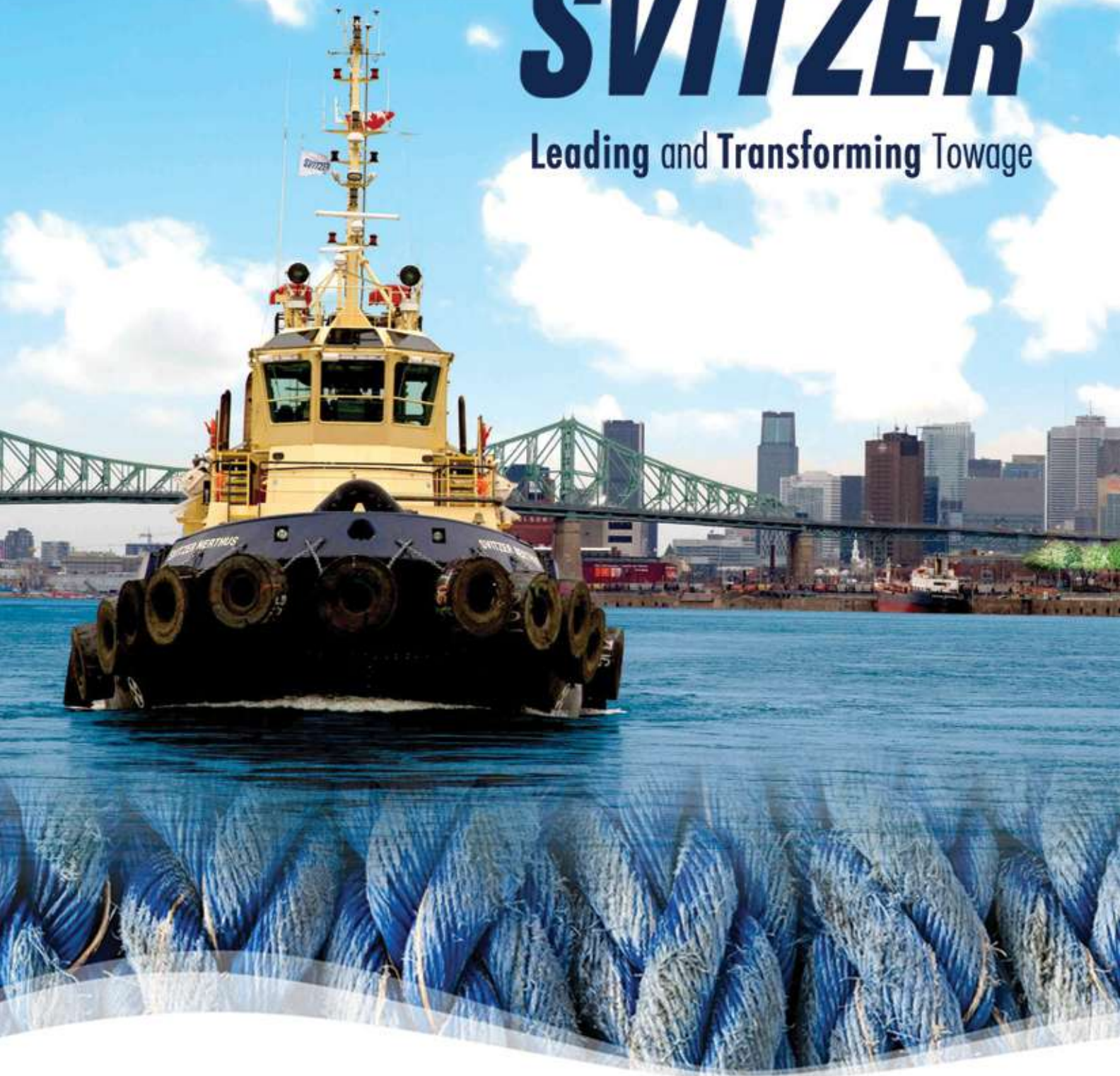
*This beautiful photo on the St. Lawrence River shows the **Esta Desgagnés** tanker operated by Petro-Nav engaging in the North Traverse Channel off Saint-Jean-de-l'Île-d'Orléans.*

*Cette superbe photo prise sur le Saint-Laurent montre le navire-citerne **Esta Desgagnés** de Petro-Nav s'engageant dans le chenal de la traverse du Nord en face de Saint-Jean-de-l'Île-d'Orléans.*

Photo: Louis Rhéaume

SVITZER

Leading and Transforming Towage



Expanding our Canadian footprint through the operational excellence, industry leading safety standards and commercial transparency that our customers rely on.

www.svitzer.com



902 423 7381



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Beaucoup à dire sur les caisses de retraite, les ports et... la privatisation

Alors qu'une autre année mouvementée tirait à sa fin, les actualités portuaires, au pays et à l'étranger, étaient riches en rebondissements reliés aux investissements massifs de caisses de retraite canadiennes et à l'examen par le gouvernement fédéral d'options de privatisation de ports et d'aéroports canadiens. La deuxième caisse de retraite du Canada et DP World annonçaient en décembre la création d'une plateforme financière de 5 milliards de dollars (\$ CA) pour investir dans des ports et des terminaux de toutes les régions du monde, y compris en Asie et en Amérique latine. Cette initiative démontre encore une fois qu'aux yeux des caisses de retraite, les investissements dans les ports et les terminaux sont des sources de *cash-flow* stables et régulières dont le rendement financier peut dépasser celui des actions et des obligations.

DP World de Dubaï qui exploite 77 terminaux maritimes et intérieurs par où transitent plus de 170 000 EVP par jour détiendra 55 % de la plateforme d'investissement et la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), le reste.

Dans un premier temps, la Caisse acquerra, pour 865 millions de dollars, une participation de 45 % dans deux des quatre terminaux à conteneurs canadiens de DP World, soit à Prince Rupert et à Vancouver où des travaux d'expansion de la capacité sont en cours. Les autres terminaux de DP World au Canada se trouvent à Nanaimo (C.-B.) et Saint John (N.-B.).

DP World et la Caisse ont aussi structuré leur entente pour que 25 % des investissements puissent être consacrés à de nouveaux projets. Autrement dit, les partenaires ne se priveront pas de construire de nouvelles installations à par-

Much ado about pension funds, ports, and ... privatization

As another eventful year drew to a close, there was much to ponder on recent developments at ports at home and abroad involving massive Canadian pension fund investments and an initiative by the federal government to explore privatization options for both ports and airports in Canada.

Canada's second largest pension fund and DP World announced a C\$5 billion joint venture in December that will invest in ports and terminals around the world, including Asia and Latin America. This was another illustration of pension funds increasingly targeting investments in ports and terminals as reliable, steady sources of cash flow and with financial returns potentially exceeding publicly-traded stocks and bonds.

Dubai-based DP World, which operates some 77 marine and inland terminals and handles more than 170,000 TEU per day, will own 55% of the investment platform, and the Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) will control the remainder.

As a first step, the Caisse will acquire for C\$865 million a 45% stake in two of DP World's four Canadian container terminals in the ports of Prince Rupert and Vancouver, where capacity expansion is underway. The other DP World terminals are at Nanaimo, BC and Saint John, NB.

DP World and the Caisse have also structured their agreement to allow up to one quarter of new investments to be allocated to greenfield projects. In other words, they will not shy away from building something



PRPA

Quebec's big pension fund has acquired a 45% stake in two of DP World's Canadian terminals, including the facility at Prince Rupert.

La grande caisse de retraite québécoise a acquis une participation de 45 % dans deux terminaux canadiens de DP World, dont celui de Prince Rupert.



© 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

tir de zéro en plus d'investir dans des installations existantes.

Selon Michael Sabia, président et chef de la direction de la CDPQ basée à Montréal, le partenariat donnera à la Caisse «un accès unique à des transactions de haute qualité et l'occasion d'investir dans les meilleures infrastructures portuaires au monde».

Le sultan Ahmed Bin Sulayem, chef de la direction de DP World, a qualifié de son côté les perspectives offertes mondialement dans les terminaux et les ports de «considérables».

Il a ajouté ce qui suit: «Le partenariat avec la Caisse offre une plus grande souplesse pour tirer profit de ces occasions tout en gérant notre niveau d'endettement et en conservant le contrôle. En combinant notre connaissance approfondie de la manutention des conteneurs et l'expertise de la Caisse dans l'investissement en infrastructures et son horizon de long terme, nous pourrions continuer à développer mondialement le secteur des ports et des terminaux.»

La Caisse, qui gère des actifs nets d'environ 255 milliards, détient dans son portefeuille d'infrastructure une participation de 27 % dans le Port australien de Brisbane.

Plus tôt en 2016, l'Office d'investissement du Régime de pensions du Canada faisait partie d'un groupe qui a acheté pour 9 milliards de dollars australiens l'exploitant australien de ports et de chemins de fer Asciano Ltd. L'année précédente, la même institution financière avait acquis une participation importante dans un réseau de 21 ports anglais, écossais et gallois. Le puissant Régime de retraite des employés municipaux de l'Ontario s'est également lancé dans le secteur portuaire quand il a accepté d'acquérir avec des partenaires, pour 9,7 milliards de dollars australiens, un bail de 50 ans pour l'exploitation du Port de Melbourne en Australie.

L'étude de Morgan Stanley sur la propriété des ports

Par ailleurs, à la suite de la présentation par l'ancien ministre David Emerson d'un rapport qui représente l'aboutissement d'un examen de 18 mois de la Loi sur les transports au Canada, la Corporation de développement des investissements du Canada a mandaté en novembre Morgan Stanley de lui faire des recommandations concernant la propriété des 18 administrations portuaires canadiennes (APC) qui relèvent du fédéral. Le rapport recommandait notamment d'examiner la faisabilité et la viabilité d'une structure de capital-actions pour les administrations portuaires qui manutentionnent plus de 310 millions de tonnes de fret par année — à savoir Vancouver, Montréal, Halifax et Hamilton.

En novembre également, lors d'une session du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes, plusieurs parlementaires ont fait part au ministre des Transports, Marc Garneau, de leur inquiétude concernant ce qu'ils percevaient comme l'intention d'Ottawa de privatiser les ports. Le ministre a affirmé sans équivoque qu'aucune décision en ce sens n'avait encore été



Port of Vancouver

Robin Silvester of the Port of Vancouver sees no need for privatization.

Robin Silvester du Port de Vancouver ne voit pas l'utilité d'une privatisation.

new from scratch as opposed to investing in an existing facility.

Michael Sabia, chief executive of the Montreal-based CDPQ, said the partnership will give the Caisse "access to high-quality transactions and the opportunity to invest in the best port infrastructure worldwide."

Sultan Ahmed Bin Sulayem, chief executive of DP World, said that opportunities in the global port and terminal sectors are "significant."

He said the partnership with the Caisse "offers us greater flexibility to capitalize on these opportunities while maintaining a strong balance sheet and retaining control. By combining our in-depth knowledge of container handling and CDPQ's expertise in infrastructure investing and long-term horizon, we can continue to develop the port and terminal sector globally."

The Caisse, which has about C\$255 billion in net assets under management, has a 27% interest in Australia's Port of Brisbane as part of its infrastructure portfolio.

Earlier in 2016, the Canada Pension Plan Investment Board was part of a group that purchased Australian port and rail operator Asciano Ltd. for A\$9 billion. The previous year, the same financial institution bought a big stake in a network of 21 ports in England, Scotland and Wales. The powerful Ontario Municipal Employees Retirement System has similarly swooped into the port sector, agreeing with partners to buy a 50-year lease to operate the Port of Melbourne in Australia for A\$9.7 billion.

Morgan Stanley study on port ownership

Meanwhile, following an 18-month review of the Canada Transportation Act and the release of a report led by former minister David Emerson, the Canada Development Investment Corporation mandated Morgan Stanley in November to provide financial advice on recommendations concerning the ownership of the 18 Canada Port Authorities (CPAs) under the federal umbrella. In particular, the report recommended examining the feasibility and viability of adopting a share-capital structure for the port authorities – which include Vancouver, Montreal, Halifax and Hamilton – handling more than 310 million tonnes of cargo annually.

Also in November, at a session of the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities, several members of par-



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 – 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@desgagnes.com
Contact us at hr@desgagnes.com



www.desgagnes.com

liament expressed concern to Transport Minister Marc Garneau about what was perceived to be a government intention to privatize ports. The minister affirmed that that no such decision had yet been made. The release of the Morgan Stanley study is expected sometime in 2017 at a date yet to be determined.

Since new governance rules (replacing the past Harbour Commissions) were introduced to the Canada Marine Act in 1998, the CPAs must be fully-commercial and financially self-sufficient. They must finance operations from revenues and borrow from commercial banks for capital projects. On lands that are federal territory, they act as landlords leasing out port operations to terminal operators.

As a whole, this industry observer is not alone in feeling that Canada's major ports have fulfilled the overarching objective of enhancing their competitiveness and commercial discipline through capacity expansion and productivity improvements.

Some "tweaking" of the status quo could perhaps generate further improvements. But does the situation call for a potentially sweeping asset-recycling program that could, in some instances, shift strategic control of Canadian ports to foreign interests?

Initial response of port officials

Significantly enough, Robin Silvester, President and CEO of the Port of Vancouver, made it clear, following a speech in December to the Greater Vancouver Board of Trade, that he was unconvinced of the need for a federal examination into the privatization of Canadian ports.

Responding to an audience question and subsequent questions from local media, he candidly stated: "What is the problem the federal government is trying to solve?"

The Port of Vancouver is working well under its current governance structure as a federally-owned facility, Mr. Silvester said, in a view reportedly shared by other Canadian port officials. He noted that the arm's length model has, for instance, allowed the profitable port to generate \$100 million annually toward enhancing capacity.

Interviewed by *Maritime Magazine*, Wendy Zatylny, President of the Association of Canadian Port Authorities (ACPA), acknowledged: "We don't know where they are going. For us, it is a sensitive issue, but it is also government policy that is being developed one way or another.

"What is involved is very complex, and all aspects of it need to be studied carefully before anyone arrives at a decision. From our point of view, we look, among other important things, at what will benefit or support Canada's trade agenda."

Meanwhile, not all has been smooth sailing for recent privatization moves in Australia which have notably impacted on the biggest port, Melbourne. There has been a lot of controversy, with shipper interests expressing serious concern over anti-competition clauses in the long-term leases and port price increases. 

prise. Le rapport de Morgan Stanley devrait être remis en 2017, à une date qui reste à déterminer.

Depuis l'instauration en 1998 dans la Loi maritime du Canada de nouvelles règles de gouvernance (remplaçant celles qui régissaient les commissions portuaires), les APC doivent être intégralement commerciales et financièrement autonomes. Elles doivent financer leurs opérations à même leurs recettes et emprunter des banques commerciales pour leurs projets d'immobilisations. Sur les terres fédérales, elles agissent en propriétaires et accordent des baux aux exploitants de terminaux qui veulent exercer des activités dans leurs ports.

En tant qu'observateur de l'industrie, je ne suis pas le seul à penser que les grands ports du Canada ont atteint leur objectif premier qui est d'améliorer leur compétitivité et d'instaurer de bonnes pratiques commerciales en augmentant leur capacité et en haussant leur productivité.

Certains «ajustements» mineurs au statu quo pourraient peut-être être bénéfiques, mais la situation justifie-t-elle un recyclage radical d'actifs qui pourrait risquer de faire passer des ports canadiens sous le contrôle stratégique d'entreprises étrangères?

Réaction initiale des dirigeants de ports

Fait significatif, le PDG du Port de Vancouver, Robin Silvester, a clairement exprimé, à la suite d'une allocution en décembre devant le Greater Vancouver Board of Trade, son scepticisme quant au besoin que le fédéral examine la possibilité de privatiser les ports canadiens.

En réponse à des questions de l'auditoire et des représentants de médias locaux, il s'est demandé quel problème le gouvernement fédéral essayait ainsi de régler.

Le Port de Vancouver fonctionne bien avec la structure de gouvernance actuelle, en tant qu'entité fédérale, a mentionné M. Silvester, soutenu par d'autres dirigeants de ports canadiens. Il a noté que le modèle d'appartenance sans liens de dépendance avait, par exemple, permis au Port de faire des profits annuels de 100 millions de dollars qui ont été investis pour accroître la capacité.

Interviewée par le *Maritime Magazine*, la présidente de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC), Wendy Zatylny, a admis: «Nous ne savons pas où ils s'en vont. Pour nous, c'est une question sensible — mais c'est aussi une affaire de politique gouvernementale qui peut aller dans un sens ou dans l'autre.

«C'est une question très complexe. Et tous les aspects doivent être soigneusement analysés avant de prendre une décision. En ce qui nous concerne, nous nous intéressons surtout aux avantages pour le programme commercial du Canada.»

Par ailleurs, tout n'a pas été rose après les récentes privatisations en Australie. À Melbourne, le plus grand port, en particulier, les frictions ont été nombreuses. Les clauses de non-concurrence contenues dans les baux à long terme et les augmentations de prix sont notamment décriées par les expéditeurs. 



**GREEN MARINE
ALLIANCE VERTE**

GREEN TECH 2017

COLLOQUE ENVIRONNEMENTAL
Du 30 mai au 1^{er} juin 2017 — Fort Lauderdale, Floride

ENVIRONMENTAL CONFERENCE
May 30 – June 1, 2017 — Fort Lauderdale, Florida



INFORMATION AND REGISTRATION
green-marine.org/greentech

INFORMATION ET INSCRIPTION
allianceverte.org/greentech

418 649-6004

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

ACL cargo.com

800-ACL-1235



Tom Peters

Saint John veut jouer un rôle plus important sur la côte Est grâce au partenariat avec DP World

Paraphrasant le colonel John «Hannibal» Smith de la série télévisée des années 1980 *Agence tous risques* (*The A-Team*), Jim Quinn dit que rien ne lui plaît davantage que de voir tout se mettre en place pour la réussite d'un plan.

Le plan de M. Quinn et de son équipe de gestion de l'Administration portuaire de Saint John (APSJ), c'est d'investir 205 millions de dollars sur sept ans pour aménager et moderniser les terminaux Rodney et Navy Island afin d'y accueillir de plus grands navires. De nouveaux systèmes d'exploitation et de nouvelles technologies y seront aussi implantés pour faciliter la manutention des cargaisons.

Le projet portera sur une superficie totale de 60 acres – 25 acres seront aménagés pour l'entreposage de conteneurs et 10 acres seront convertis en gare de triage multi-usage; le reste servira à la construction de routes d'accès aux terminaux, d'aires de manutention et de transbordement, pour des entrepôts de regroupement des marchandises ainsi que pour des zones de dépôt de divers et de cargaisons spéciales. Le chenal principal sera aussi dragué pour porter sa profondeur de 8,4 à 10 m.

Saint John est le troisième port du Canada pour le tonnage; on y manutentionne annuellement 28 millions de tonnes métriques, principalement du vrac liquide provenant de la raffinerie locale d'Irving.

«Nous sommes importants pour le commerce canadien et le Port élargit sa clientèle dans de nouveaux secteurs», affirme M. Quinn, président-directeur général de l'APSJ. La proportion de vrac liquide dans le tonnage du Port est passée de 97 % à 91 ou 92 % et cette évolution va se poursuivre», prévient-il.

Le projet de modernisation, selon lui, est motivé par plusieurs facteurs – désir de rendre le Port plus actif sur le marché mondial; volonté de se bâtir une clientèle diversifiée; correction de problèmes d'entretien récurrents qui coûtaient à l'Administration de un à deux millions de dollars annuellement; fusions de compagnies maritimes et changements dans les routes commerciales internationales; agrandissement du canal de Panama et, plus important

Saint John targets enhanced role on East Coast with DP World partnership

Borrowing a phrase from Col. John 'Hannibal' Smith of the 1980s television action series, *The A-Team*, Jim Quinn says he loves it when a plan comes together.

Mr. Quinn's plan and that of his management team at the Saint John Port Authority (SJPA), is a \$205 million project over seven years to consolidate and modernize the port's Rodney and Navy Island terminals to accommodate larger vessels. New operational systems and technology will also be installed to enhance cargo-handling capabilities.

The big project covers 60 acres - of which 25 acres will be transformed into container storage, 10 acres turned into a multi-purpose yard and the rest will be used for terminal access roads, stevedoring operations, transloading and cargo-consolidation warehouses and laydown areas for breakbulk and project cargoes. The port's main channel will also be deepened from 8.4 metres to 10 metres.

Saint John is the third largest port in Canada by tonnage, handling approximately 28 million metric tons annually. The majority of that is liquid bulk generated by the giant local Irving oil refinery.

"We are important to Canada's trade," and the port is growing in other sectors, says Mr. Quinn, the SJPA's president and CEO. The port has evolved from 97% of its tonnage being liquid bulk down to 91% or 92% and "that change will continue," Mr. Quinn insists.

The modernization project, he notes, was motivated by a number of factors – to make the port more active in the global market; the determination to build and diversify port business; remedy ongoing annual maintenance issues with the terminals that were costing the authority \$1 million to \$2 million annually; the continuing consolidation of shipping companies and changes in international cargo routes; the expansion of the Panama Canal and, most importantly, use the port's many assets to restore it to when "it was one of the booming enterprises on the Eastern Seaboard."



SJPA

The Port of Saint John's Jim Quinn sees big potential for larger ships and more container cargo.

Jim Quinn du Port de Saint John croit beaucoup en la venue de plus gros navires et l'augmentation du fret conteneurisé.

Two new container cranes recently arrived at the Bay of Fundy port.

Deux nouveaux portiques à conteneurs sont récemment arrivés dans ce port de la baie de Fundy.



SIPA

encore, volonté d'exploiter les multiples atouts du Port pour qu'il redevienne «l'une des entreprises les plus prospères du littoral est».

Les atouts qu'évoque M. Quinn, ce sont un port en eau profonde, libre de glace, à proximité des grands marchés du Canada et des États-Unis, desservi par quatre chemins de fer de catégorie 1, relié à de grands réseaux routiers donnant accès au Canada atlantique, au Canada central et qui est situé à une heure à peine de la frontière américaine et d'un poste frontalier ultramoderne.

Une fois tous ces atouts pris en compte, le besoin de modernisation est devenu évident.

Le PDG a aussi indiqué que le Port s'était assuré de parler aux différents secteurs industriels et entreprises maritimes pour les tenir au courant des plans pour Saint John.

Le lancement du projet a été précédé en 2012 de l'arrivée de MSC, qui, avec Tropical, donnait au Port deux services conteneurisés réguliers, ce qui a fait augmenter le trafic à 97 000 EVP. La venue de MSC et le projet à long terme ont donné un nouveau souffle aux missions de commercialisation du Port. Pendant l'une de ces missions, Saint John a approché l'exploitant de terminal de classe mondiale DP World et a réussi à capter son intérêt. Les discussions ont débouché sur la signature d'un bail et DP World va commencer ses activités à Saint John en janvier 2017.

Mise à niveau du terminal pour recevoir des navires de 6 500 EVP

M. Quinn a déclaré que le Port était «emballé d'avoir cette compagnie de classe mondiale comme partenaire» et était certain que son arrivée aurait des répercussions très positives.

DP World n'a pas perdu de temps pour agir. La compagnie a acquis deux portiques postPanamax qui sont déjà arrivés dans le Port.

«Notre investissement initial dans deux portiques postPanamax et nos investissements futurs pour acquérir du matériel moderne de manutention cadrent parfaitement avec le programme d'expansion de Saint John», a déclaré le directeur général de DP World Saint John Inc., Curtis Doiron.

«Quand les deux portiques seront opérationnels en janvier 2017, nous pourrons prendre en charge des navires de 6 500 EVP dans n'importe quelle condition de chargement et de marée.»

Selon M. Doiron, la priorité de DP World sera de bien servir les compagnies maritimes clientes actuelles et futures, ainsi que d'aider le Port de Saint John à faire face à l'augmentation du trafic de marchandises diverses, de vrac et de cargai-

The assets that Mr. Quinn referenced, include an ice-free harbour, deep water, close proximity to major Canadian and U.S. markets, rail options with access to four Class 1 railroads; access to major highway systems connecting to Atlantic Canada, Central Canada and just an hour to the US border and an ultra modern border crossing.

When all these things were put together, the need for modernization became obvious.

The CEO also said the port made sure they talked to various shipping interests and marine industry sectors to keep them in the loop as to what was happening in Saint John.

Prior to launching the project, Saint John saw the arrival of MSC shipping line in 2012, which along with Tropical, gave the port two container services, resulting in a boost of container traffic to 97,000 TEUs. Attracting MSC to the port and the long-term project, were a boost to the port's marketing missions. On one of those missions Saint John began talking with global terminal operator DP World and captured their interest. Those discussions led to a lease agreement, and DP World will begin terminal operations in Saint John in January, 2017.

Upgrading of terminal for up to 6,500 TEU vessels

Mr. Quinn said the port is "delighted and excited" to have this world-class company as a partner "and they believe in their ability to increase the footprint of what happens here."

DP World has not wasted time in setting up shop. They have invested in two post-Panamax cranes that have already arrived in port.

"Our initial investment in two, post-Panamax container cranes and our continued future investment in modern container handling equipment, is in line with Port Saint John's expansion program," said Curtis Doiron, General Manager DP World Saint John Inc.

"Once the two cranes are operational in January 2017, we will have the capability to handle up to 6,500 TEU vessels through all loading and tidal conditions."

Mr. Doiron said DP World's "focus will be to service current and future container line customers as well as support the growth of breakbulk, bulk, and

sons spéciales. «Nous voulons travailler avec les partenaires du Port, les expéditeurs et les fournisseurs de transport pour augmenter la proposition de valeur et notre présence à Saint John va avoir des retombées très positives grâce à notre expérience et à notre expertise en logistique et en commerce international», a-t-il mentionné.

M. Quinn a révélé que DP World, qui exploite 77 terminaux partout dans le monde, a promis deux portiques supplémentaires qui sont attendus vers la fin de 2021 ou 2022, au terme de la modernisation.

Ce dirigeant chevronné de l'industrie maritime est très optimiste quant à la possibilité que Saint John puisse accroître son chiffre d'affaires. Non seulement voit-il des possibilités aux niveaux local, régional et national, mais il estime que Saint John est bien placé pour tirer profit de l'agrandissement du canal de Panama, de l'Accord économique et commercial global (AECG) que le Canada a signé avec l'Union européenne et dont la ratification est attendue vers le milieu ou la fin de 2017 et qu'il pourra aussi bénéficier du problème persistant de congestion dans les ports de la côte Est, congestion qui retarde aussi les camions sur les grandes routes américaines.

Saint John est déterminé à se bâtir un avenir prospère et compte tenu de tout ce qui se passe dans le monde de la marine marchande, M. Quinn croit que la conjoncture ne pourrait être plus propice. Tous les morceaux du casse-tête sont désormais en place pour la mise en œuvre d'un plan audacieux. **M**

project cargo movements through Port Saint John. We are committed to working with port stakeholders, shippers, and transportation providers to strengthen Port Saint John's value proposition and our involvement in Saint John will bring significant benefits utilizing our experience and expertise in enabling global trade and logistics."

Mr. Quinn disclosed that DP World, which operates 77 terminals around the world, has committed to two more cranes that are expected in the port by the end of 2021 or 2022 toward the end of modernization.

The veteran marine industry executive is very optimistic Saint John can grow its business. Not only does he see opportunities locally, regionally and nationally, he sees Saint John well positioned to benefit from the expanded Panama Canal, from the Comprehensive Economic Trade Agreement (CETA) Canada has signed with the European Union and expected to be ratified by mid to late 2017 and from the continuing issue of congestion, not only with the ports along the East Coast but also truck congestion on major US highways.

Saint John is "dogged to pursue its future," said Mr. Quinn and with all that is happening in the marine cargo world, the timing couldn't be better. A visionary plan, indeed, is coming together. **M**

**Connections
with 150 countries.
Serviced by 18
shipping lines.**

The facts and numbers speak for themselves. See how a **small change** can make a **big impact** on your bottom line.

Port of
Halifax
PortofHalifax.ca



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 initiatives pour favoriser la formation dans les métiers reliés à la construction navale

Des choses emballantes se produisent dans le secteur industriel maritime depuis le lancement de la Stratégie nationale de construction navale (SNCN) en 2011. Il est euphémique de dire que les carnets de commandes de réparation et de construction navales des trois divisions de Seaspan – Victoria Shipyards (entretien et réparation de paquebots de croisière), Vancouver Drydock (forte hausse en 2016 des réservations pour travaux de réparation et modernisation de navires) et Vancouver Shipyards – sont pleins.

Timely initiatives supporting trades training for booming shipbuilding sector

Exciting developments have been happening in British Columbia's marine industrial sector since the National Shipbuilding Strategy (NSS) was launched in 2011. That things are busy in shipbuilding and repair represents an understatement for Seaspan's three divisions – Victoria Shipyards (cruise ship maintenance and repair), Vancouver Drydock (sharp increase in vessel repair and upgrade bookings in 2016) and Vancouver Shipyards.



Shipyard workers assemble for announcement of a major investment in training program.

Des travailleurs du chantier maritime se rassemblent pour l'annonce d'un important investissement dans un programme de formation.



Seaspan ULC

Aerial view of Vancouver Drydock, an important player in Vancouver's maritime industry.

Vue aérienne de Vancouver Drydock, un acteur important dans l'industrie maritime de Vancouver.

Ce dynamisme est particulièrement manifeste au chantier naval Vancouver Shipyards Co. sur la côte Nord. Après un investissement de 170 millions de dollars dans un grand projet de modernisation découlant directement de la SNCN, Vancouver Shipyards s'emploie à construire les deux premiers de trois navires hauturiers de science halieutique (NHSH) destinés à la Garde côtière canadienne.

Le premier NHSH devrait être livré en 2017 et le deuxième, en 2018. Ce grand projet a entraîné l'embauche de 380 travailleurs spécialisés. Il y a aussi du travail régulier pour les radoubs et les barges de Seaspan.

Par ailleurs, dans le cadre du contrat fédéral de 8 milliards de dollars adjugé à Seaspan, le processus de planification de programme, d'étude technique et d'approvisionnement initial est enclenché pour les autres catégories importantes de navires – les navires hauturiers de science océanographique (NHSHO) destinés à la Garde côtière et les navires de soutien interarmées (NSI) pour la Marine canadienne.

Avant la SNCN, le chantier naval Vancouver Shipyards fonctionnait avec un personnel administratif d'une trentaine de personnes et 120 travailleurs de métiers. Aujourd'hui, il emploie 800 travailleurs de métiers et cols blancs et l'effectif est en croissance.

Dans ce contexte, Seaspan et la Dennis & Phyllis Foundation méritent des louanges pour leur prévoyance qui les a amenés à mettre en place des programmes à long terme de

The forward momentum has been especially visible at Vancouver Shipyards on the North Shore. After investing some \$170 million in a vast modernization project as a direct result of NSS, Vancouver Shipyards is well into the construction of the first two of three Offshore Fisheries Science Vessels (OFSV) for the Canadian Coast Guard.

The first OFSV is expected to be delivered in 2017, and the second in 2018. The big project has engaged some 380 trades workers. There is also a steady stream of business for Seaspan barges and refits.

Meanwhile, program planning, engineering and initial procurement has started for the other important classes of ships – the Coast Guard's Offshore Oceanographic Research Vessel and the Joint Support Ships for the Canadian Navy as part of an \$8 billion federal contract for Seaspan.

Prior to NSS, there was about three dozen staff and 120 trades people employed at Vancouver Shipyards. Today, there are an estimated 800 trades and white-collar workers, and the numbers are growing.

In the above context, Seaspan and the Dennis & Phyllis Foundation deserve special praise for their foresight in taking a long-term approach to trades training programs. One should refer in particular here to a multi-year, multi-million dollar investment

formation aux métiers. Et on pense tout spécialement ici à un investissement de plusieurs millions de dollars sur plusieurs années annoncé vers le milieu de 2016 pour la formation de futurs constructeurs de navires en Colombie-Britannique (le programme s'adresse aussi aux femmes et aux Autochtones).

L'engagement totalise en tout près de 3 millions de dollars et inclut un don de 900 000 \$ sur trois ans de la part de la Fondation pour trois programmes de formation en établissement au Canada. Les principaux bénéficiaires sont l'Institut de technologie de la Colombie-Britannique (BCIT) pour favoriser l'apprentissage de métiers par les Autochtones, le Collège Camosun de Victoria pour encourager la formation des femmes dans les métiers et l'Association canadienne de soudage pour l'acquisition de nouveau matériel de soudage et le perfectionnement professionnel des enseignants.

Précédemment, Seaspan avait promis 2 millions de dollars à la Faculté des sciences appliquées de l'Université de la Colombie-Britannique (UBC) en conséquence directe des obligations découlant de la proposition de valeur de Seaspan en vertu de la SNCN.

L'engagement sur trois ans de la Fondation couvre 2015, tandis qu'UBC va recevoir l'investissement de plusieurs millions sur sept ans de Seaspan.

«Seaspan est ravi d'honorer quatre partenaires de la communauté et de l'industrie qui nous aident à développer en Colombie-Britannique un centre d'excellence en construction et réparation navales, a commenté le PDG Jonathan Whitworth. Notre stratégie d'édification d'une base industrielle maritime canadienne sur la côte Ouest s'appuie essentiellement sur de la créativité, du leadership et une formation spécialisée de classe mondiale.»

M. Whitworth a poursuivi en ajoutant que «l'annonce témoigne de notre volonté inébranlable d'attirer, former et retenir la main-d'œuvre et l'expertise dont nous avons besoin pour remplir nos engagements pour la SNCN».

La présidente du Collège Camosun, Sherri Bell, a salué «une percée des femmes dans ces métiers spécialisés». Elle a ajouté que le nouveau complexe de 35 millions du Collège lui permet d'accueillir 1 000 étudiants de plus, dont beaucoup seront des femmes, grâce au généreux soutien de la Dennis & Phyllis Foundation.

Ce que ces investissements démontrent également, c'est qu'une multinationale comme Seaspan, qui s'est développée grâce à ses barges qui sillonnent les eaux de la côte Ouest, peut redonner aux communautés qui lui ont permis de prospérer pendant des périodes difficiles. 

announced in mid-2016 in the training of British Columbia's future shipbuilders (encompassing women and aboriginals).

The overall commitment totals nearly \$3 million, and includes a three-year \$900,000 donation by the Foundation to three institutional trades training programs in Canada. The main recipients are the British Columbia Institute of Technology (BCIT) to support aboriginals in trades, Camosun College in Victoria to support women in trades, and the Canadian Welding Association for both new welding equipment and teacher professional development.

Previously, Seaspan committed \$2 million to the University of British Columbia's faculty of applied science, as a direct result of Seaspan's Value Proposition obligations under the National Shipbuilding Strategy.

The Foundation's three-year commitment extends through 2015, while UBC will receive Seaspan's multi-million dollar investment over seven years.

“Seaspan is thrilled to honour four community and industry partners that are helping us develop and grow a shipbuilding and ship repair centre of excellence in British Columbia,” was to comment CEO Jonathan Whitworth. “Innovation, leadership and world-class trades training are critical components of our vision of driving Canada's marine industrial base on the West Coast.”

He added that the “announcement demonstrates an unwavering investment in attracting, training and retaining the labour force and expertise we need to deliver on our NSS commitments.”

Sherri Bell, President of Camosun College, hailed “a breakthrough for women entering the trades. Camosun College's new \$35 million trades complex gives us the capacity for up to 1,000 additional trades students, many of whom will be women thanks to the generous support from the Dennis & Phyllis Foundation.”

What these investments further show is that a multinational corporation such as Seaspan that built its business hauling barges up and down the West Coast can give something back to the communities that gave it the freedom to find success when times were tough. 



Welcome to / Bienvenue sur
www.maritimemag.com



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

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

WE KEEP MOVING YOU

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

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



Everything is
Possible at the



**Port of
Antwerp**



Bruce Barnard

L'intensification du commerce maritime: un tonique pour le marché européen

Le transport maritime conteneurisé commence enfin à ressembler à une activité normale – les regroupements s'accroissent et les acteurs majeurs poussent en ce sens, ce qui oblige les trainards à repenser leur stratégie ou à tirer leur révérence.

La décision longtemps différée du Big Three japonais – NYK, MOL et K Line – de fusionner leurs opérations conteneurisées l'an prochain met en relief la pression croissante qui s'exerce sur les armements les plus conservateurs pour qu'ils mettent de côté leurs traditionnelles rivalités et leur esprit de clocher pour s'adapter à la réalité économique – s'ils veulent survivre.

Le «recul» japonais est devenu inévitable l'an dernier après la mégafusion du duo chinois Costco et CSCL, l'absorption de la compagnie singapourienne Neptune Orient Lines par l'armement français CMA-CGM et la réunion d'Hapag-Lloyd's avec la United Arab Shipping Company.

Ce n'est pas une coïncidence que ces transporteurs aient tous perdu de l'argent dans l'année tandis que le leader sur le marché, Maersk Line, qui avait fait des profits de 1,4 milliard en 2015, accumulait sur neuf mois une perte de 230 millions de dollars à cause d'une combinaison toxique de taux de fret en chute libre, de croissance anémique des échanges et de surcapacité de transport chronique.

L'industrie a bénéficié d'un coup de fouet imprévu grâce au naufrage d'Hanjin Shipping dont les clients, en quête de sécurité, se sont tournés vers des transporteurs plus fiables – et plus gros –, gonflant leurs parts de marché et augmentant la pression sur les moyennes compagnies.

Les F et A changent le visage de l'industrie du transport maritime

La montée des fusions et acquisitions en 2016 a spectaculairement changé le visage de l'industrie. Les trois grands – Maersk, Mediterranean Shipping Co et CMA-CGM – accapareront 43 % du marché en 2017, alors que c'était à peine 17 % il y a vingt ans.

Les sept transporteurs les plus importants contrôlent environ 77 % de la capacité mondiale et les cinq premiers, plus de la moitié, selon Drewry Shipping Consultants.

Et c'est loin d'être fini, car la nervosité des moyens transporteurs va probablement déclencher la prochaine ronde de fusions en raison de l'écart qui se creuse entre

Rising maritime trade flows benefit European market

Container shipping is finally starting to look like a normal business – almost – as consolidation gains traction and the top players pull ahead, putting pressure on the stragglers to re-think their strategies or bow out.

The long-delayed decision by Japan's Big Three – NYK, MOL and K-Line – to merge their container operations next year highlighted the growing pressure on the industry's most conservative operators to bury their traditional rivalries and insular culture and respond to economic reality – to survive.

The Japanese "climb down" became increasingly inevitable through the past year following the mega-merger of the Chinese duo Cosco and CSCL, French carrier CMA CGM's swoop on Singapore's Neptune Orient Lines and Hapag-Lloyd's tie-up with United Arab Shipping Company.

It's no coincidence that all these carriers have been losing money throughout the year while the market leader Maersk Line piled up a nine month loss of \$230 million against a \$1.4 billion profit in 2015 thanks to a toxic mix of tumbling freight rates, sluggish trade growth and persistent oversupply of cargo capacity.

The industry got an unexpected fillip as customers of collapsed Hanjin Shipping scrambled to the safety of more reliable – and larger – carriers, further boosting their market shares and stepping up pressure on the medium-sized lines.

Mergers and acquisitions reshaping shipping industry

The 2016 M&A surge has dramatically reshaped the industry with the top three carriers – Maersk, Mediterranean Shipping Co and CMA CGM – set to hog a 43 percent market share going into 2017 compared with just seventeen percent twenty years ago.

The top seven control approximately 77 percent of global capacity and the leading five more than half, according to Drewry Shipping Consultants.

And there's more to come, with nervous medium-sized carriers seen as the most likely trigger for the next round of consolidation as a yawning gap emerges between the top seven lines and the chasing fleet of

les sept armements de tête et les compagnies poursuivantes, OOCL, Yang Ming, Hamburg Sud, Zim et Hyundai Merchant Marine.

Des «rapports» et des rumeurs de fusions et d'acquisitions circulent dans l'industrie; le transporteur israélien Zim envisagerait de vendre son réseau conteneurisé mondial pour devenir un exploitant régional en Méditerranée, tandis qu'Evergreen et Yang Ming réfléchiraient à une fusion toute taïwanaise.

Par le passé, des compagnies ambitieuses réussissaient à se hisser au classement en investissant dans des navires toujours plus gros, «mais aujourd'hui, la plupart des transporteurs reconnaissent qu'il y a trop de navires et les fusions et acquisitions sont désormais la seule façon de grandir», selon Drewry Shipping Consultants.

L'industrie – tout comme ses clients – aspire à plus de stabilité en 2017; deux nouvelles et puissantes alliances, Ocean Alliance et THE Alliance, vont faire concurrence à 2M qui regroupe Maersk et Mediterranean Shipping Co.

Pour l'instant ça va, mais l'industrie doit encore s'attaquer à son problème le plus gros et le plus immédiat, le fossé entre l'offre et la demande qui continue de se creuser à cause de l'afflux de méga-navires dans des couloirs commerciaux est-ouest à la croissance anémique.

Les navires rendus superflus sur les routes Asie-Europe du Nord par l'arrivée de ces nouveaux venus de 18 000 à 20 000 EVP se retrouvent sur les routes nord-sud secondaires, d'où ils chassent des bâtiments plus petits qui sont soit désarmés soit retournés, en fin d'affrètement, à leur propriétaire. C'est ce qui explique que la flotte de porte-conteneurs inactifs ait atteint un sommet de 397 navires d'une capacité combinée de 1,6 million d'EVP, un taux de chômage de 7,8 % au début de novembre, alors même que la mise au rebut de vieux navires atteignait un chiffre record de 488 000 EVP dans les dix premiers mois de l'année.

Mais il semble que l'industrie ait ouvert les yeux enfin car, selon Clarksons Research, la capacité mondiale n'a augmenté que de 1,6 % en 2016 après un bond de 8,1 % en 2015. Et les transporteurs ont perdu leur obsession pour les méga-navires dont les commandes ont énormément ralenti, malgré les bas prix offerts par des chantiers maritimes coréens et chinois en mal de travail.

Beaucoup d'effervescence au port d'Anvers

Il y a des signes de reprise du commerce même sur le marché européen longtemps stagnant. Le trafic sur la route clé Asie-Europe a cru de 1,5 % en septembre, un troisième mois consécutif de hausse sur cette route très importante où le trafic était en déclin en 2015. Anvers a profité d'une hausse des volumes de 4 % supérieure au marché dans les neuf premiers mois de 2016 (7,56 millions d'EVP) ce qui plaçait ce deuxième pôle européen de transport de conteneurs en voie d'atteindre un chiffre record de 10 millions d'EVP pour l'année.

Hambourg, en troisième place, poursuit son redressement après la baisse de 9 % enregistrée l'an dernier. La contraction n'a pas dépassé 0,1 % dans les trois premiers trimestres de 2016 (6,7 millions d'EVP) alors que la croissance reprenait sur les routes d'apport de Chine et de Russie et que les expéditions en provenance et à destination des États-Unis augmentaient de près de 8 %.

OOCL, Yang Ming, Hamburg Sud, Zim and Hyundai Merchant Marine.

The industry is gripped with M&A "reports" and rumours, with Israeli carrier Zim said to be exploring the sale of its global container network to support its bid to become a regional Mediterranean operator while Evergreen and Yang Ming are mulling an all-Taiwan merger.

In the past, ambitious lines shot up the rankings by spending on ever larger vessels "but now that most carriers recognize there are too many ships the only way to achieve scale is via M&A," according to Drewry Shipping Consultants.

The industry – and its customers – is also looking forward to more stability in 2017 with the launch of two new powerful alliances – Ocean Alliance and THE Alliance – that will compete with the 2M partnership of Maersk and Mediterranean Shipping Co.

So far so good, but the industry still has to address its biggest and most straightforward challenge – the bulging supply-demand gap that continues to widen as a stream of new mega ships is deployed onto slow growing East-West trade lanes.

Ships made redundant by these 18,000-20,000 TEUs newcomers on the Asia-North Europe trade are cascaded onto the junior North-South routes, driving out smaller vessels which are either laid-up or returned to their charter owners. Which is why the idle container ship fleet hit a record high of 397 ships with an aggregate capacity of 1.6 million TEUs – an unemployment rate of 7.8 percent – in early November even as scrapping of older tonnage also hit a record 488,000 TEUs in the first ten months of the year.

But the industry looks like it has wised up – at last – with global capacity growing by just 1.6 percent in 2016 following an 8.1 percent surge in 2015, according to Clarksons Research. And carriers have lost their mega-ship fixation with orders slowing to a snail's pace despite low prices being offered by work-starved Korean and Chinese shipyards.

Port of Antwerp on record pace

And there are signs of rising trade flows even across the long subdued European market. Traffic on the key Asia-Europe trade grew by 1.5 percent in September, the third consecutive monthly increase on the industry's main main-or-break route that posted a decline in 2015. The port of Antwerp saw traffic increase by a market-beating four percent in the first nine months of 2016 to 7.56 million TEUs, putting Europe's second largest container hub on track for a record 10 million TEUs for the full year.

Third-ranked Hamburg continues its recovery from last year's nine percent slump with traffic shrinking by just 0.1 percent in the first three quarters of 2016 to 6.7 million TEUs as the key China and Russia feeder trades picked up and shipments to and from the US jumped almost eight percent.

But just as it gets its act together and the stats start improving, the industry is facing a new threat

Brisk activity at the DP World terminal in the Port of Antwerp.

Activité intense au terminal de DP World dans le port d'Anvers.



APA

Alors que tout semble se mettre en place et que les résultats commencent à s'améliorer, l'industrie fait face à une nouvelle menace et doit attendre de voir si le président élu des États-Unis, Donald Trump, passera de la parole aux actes avec sa rhétorique protectionniste et anti-mondialisation.

Si c'est vraiment le cas, le transport conteneurisé sera en première ligne. **M**

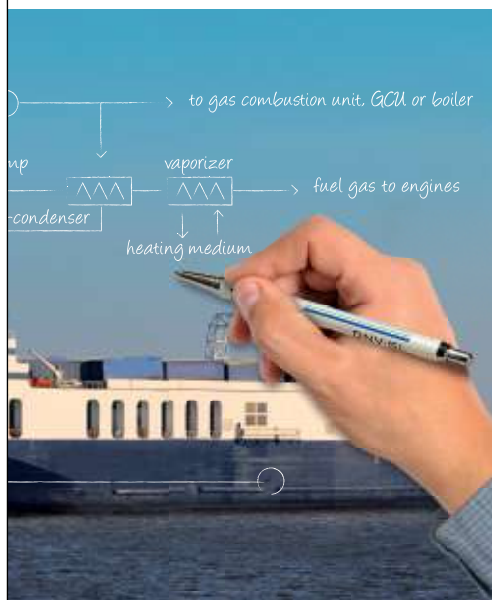
as it waits to see whether US president-elect Donald Trump transforms his protectionist and anti-globalization rhetoric into reality.

If he does, container shipping would be on the front line of fire. **M**

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

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



Terence F. Bowles

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

Fixer un cap pour l'avenir

En juin 2014, la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) a publié un rapport annuel, intitulé *Cap sur l'avenir*, décrivant la nature de notre programme de modernisation. Aujourd'hui, presque trois ans plus tard, je suis fier d'annoncer que nous sommes en bonne voie de terminer le programme comme prévu en 2018.

Nous avons aussi entrepris d'installer des systèmes de sécurité de pointe à toutes nos écluses. L'effort de modernisation de la CGVMSL, y compris l'amarrage mains libres et la commande d'installations à distance, combiné à d'autres innovations comme le système d'information sur le tirant d'eau, renforcera la compétitivité de la Voie maritime et garantira qu'elle continue d'être une artère vitale des transports.

La Voie maritime a encore une fois démontré son utilité pour les agriculteurs canadiens, à la suite d'une nouvelle récolte abondante en 2016, en permettant de transporter efficacement de grandes quantités de céréales vers les marchés.

Par ailleurs, les récents investissements d'entreprises cérésières aux ports de Thunder Bay et de Hamilton témoignent de la confiance solide et croissante de l'industrie envers la chaîne logistique du réseau Grands Lacs-Voie maritime.

Accroître la résilience de la chaîne d'approvisionnement du Canada

La capacité de la Voie maritime d'accueillir une grande variété de navires de la flotte océanique mondiale (en partie grâce à l'amarrage mains libres) accroît la résilience de la chaîne d'approvisionnement du Canada. Par exemple, à l'automne 2016, les raffineurs canadiens ont affrété des navires-citernes à double coque pour transporter des stocks de carburant entre les raffineries pour parer au risque de pénuries locales à la suite d'un problème de pipelines.

Dans de récentes allocutions, le ministre des Transports Marc Garneau a insisté sur l'importance d'un ensemble de portes d'accès efficaces pour l'avenir du Canada comme nation commerçante. Les écluses et chenaux actuels de la Voie maritime pourraient recevoir le double du trafic actuel. Comment pouvons-nous mettre en valeur cet immense

Setting a Course for the Future

In June of 2014, The St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC) issued an annual report entitled "On Course for the Future", outlining the nature of our modernization program. At this juncture almost three years later, I am pleased to announce that we are on schedule to successfully complete our modernization program in 2018.

We are also in the process of installing state-of-the-art security systems throughout all of our locks. The SLSMC's modernization effort featuring Hands-Free Mooring and Remote Operations, coupled with other innovations such as the Draft Information System, will serve to bolster the Seaway's competitive position and ensure that the waterway continues to serve as a vital transportation artery.

Given another bountiful harvest in 2016, the Seaway once again demonstrated its value to Canadian farmers by moving large volumes of grain efficiently to market.

Moreover, recent investments by grain companies in the Port of Thunder Bay and the Port of Hamilton serve to underline the industry's strong and growing faith in the Great Lakes / St. Lawrence Seaway logistics chain.

Adding resilience to Canada's supply chain

Likewise, the Seaway's ability (thanks in part to Hands Free Mooring) to accommodate a diverse range of ships from the world's ocean fleet adds resilience into Canada's supply chain. For example, Canadian refiners chartered double-hulled tankers in the fall of 2016 to shuttle fuel stocks between refineries, averting spot shortages that may have occurred due to a pipeline issue.

In his recent speeches, Transport Minister Marc Garneau has underlined how vital an efficient set of gateways is to Canada's future as a trading nation. As the present day Seaway locks and channels can accommodate double the existing volume of traffic, we

Every effort must be made to leverage technology in order to control costs and maintain the competitiveness of our waterway.

Tous les efforts doivent être déployés pour tirer parti de la technologie afin de maîtriser les coûts et d'assurer la compétitivité de notre voie navigable.

IMDG CODE

INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOODS CODE



ORDER
FROM YOUR
LOCAL
DISTRIBUTOR

IMO INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION
PUBLISHING

visit www.imo.org/publications for your local distributor

The Seaway has considerably strengthened its ability to handle a wide range of vessels.

La Voie maritime a considérablement amélioré sa capacité d'accueillir un large éventail de navires.



potentiel? Nous devons apporter des réponses à deux des grands problèmes qui se posent dans notre industrie: les pressions financières et l'incertitude en matière de réglementation.

Tous les efforts doivent être déployés pour tirer parti de la technologie afin de maîtriser les coûts et d'assurer la compétitivité de notre voie navigable. Pour réduire les coûts des expéditeurs, il est vital de mettre en place des aides à la navigation d'avant-garde au service des navires dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime et d'utiliser de l'équipement plus avancé, aux ports, pour le chargement et le déchargement des navires.

L'Aluminerie Alouette présente un excellent exemple de ce qui peut se faire: elle a adopté une stratégie de manutention automatisée des cargaisons, ouvrant la voie à des routes maritimes à courte distance entre Sept-Îles et des destinations en amont au Québec, en Ontario et dans divers États américains. Voilà qui permet d'éliminer chaque année 5 000 trajets de camion sur les étroites routes à deux voies de la région, ce qui améliorera la sécurité routière, fera baisser les émissions de gaz à effet de serre et réduira les frais d'entretien des routes.

Essentiel: une réglementation homogène

Par ailleurs, il reste essentiel à l'efficacité des transports maritimes qu'une réglementation homogène s'applique dans l'ensemble du réseau Grands Lacs-Voie maritime, sans discrimination entre navires battant pavillon canadien ou américain. Les gouvernements fédéraux du Canada et des États-Unis doivent s'entendre sur une solution binationale unique pour la réglementation de l'eau de ballast.

Cette solution doit indiquer clairement aux armateurs quel équipement éprouvé ils peuvent utiliser dans notre climat avant d'être contraints d'investir dans des systèmes de traitement qui peuvent représenter des millions de dollars par navire.

En travaillant ensemble pour réaliser les buts évoqués ci-dessus, nous «fixons un cap pour l'avenir». Le résultat visé est une Voie maritime du Saint-Laurent qui servira bien ses utilisateurs dans les décennies à venir, en réalisant des progrès marquants sur les plans de l'efficacité, de la sécurité et de la flexibilité. **M**

have a significant opportunity to leverage our waterway's potential. How can we make the most of this opportunity? In short order, we need to address two of the great challenges facing our industry – cost pressures and regulatory uncertainty.

Every effort must be made to leverage technology in order to control costs and maintain the competitiveness of our waterway. The implementation of more advanced navigational aids to support ships navigating the Great Lakes / Seaway System, and the use of more advanced equipment at ports to load / unload vessels, is vital to reducing the present cost burden on shippers.

An excellent example of what can be achieved can be found in the case of Aluminerie Alouette, which developed an automated cargo handling strategy, enabling the realization of a short sea route between Sept-Îles and destinations upstream in Québec, Ontario, and various U.S. states. Thanks to short sea shipping, over 5,000 truckloads per year are removed from narrow two-lane roads, resulting in improved highway safety, lower greenhouse gas emissions, and reduced road maintenance costs.

Essential: a common set of regulations

Also, it remains vital to the efficient operation of the marine mode that a common set of regulations apply throughout the entire Great Lakes / Seaway System, and that these rules do not discriminate between Canadian and U.S. flagged ships. The Canadian and U.S. federal governments need to reach a single, binational ballast water regulatory solution.

This solution must ensure that ship owners have a clear path to proven equipment suitable for use in our climate, before being compelled to make investments in treatments systems that can amount to millions of dollars per ship.

By collaboratively working together to accomplish the goals noted above, we are “setting a course for the future”. The end result will be a St. Lawrence Seaway that effectively serves its stakeholders for decades to come, with strong advancements in efficiency, safety, and flexibility. **M**

**Martin Fournier**Executive Director of St. Lawrence Shipoperators
Directeur général de Armateurs du Saint-Laurent

Cabotage: Transports Canada serait-il en train d'abandonner les armateurs intérieurs?

En signant l'Accord économique et commercial Global avec l'Union européenne (AECG), le Canada a créé une brèche sans précédent dans la Loi sur le cabotage. À partir de son application, les armateurs européens et même des entreprises de pays tiers détenues par des ressortissants européens auront accès à certains pans du marché canadien sans que les armateurs intérieurs soient en mesure de concurrencer avec ceux-ci.

Est-ce une erreur de parcours? Transports Canada a fini par admettre qu'il n'avait pas consulté adéquatement les armateurs canadiens; or le gouvernement négocie actuellement l'Accord sur le commerce des services (ACS) avec 49 partenaires, et ce, sans consultations préalables des armateurs intérieurs. Cet accord prévoit lui aussi l'ouverture du marché canadien aux armateurs des pays partenaires, dans la mesure où ces derniers donnent également accès à leur marché aux armateurs canadiens.

Penser obtenir la réciprocité avec de nombreux partenaires ayant chacun des règles distinctes en matière de cabotage ne sera pas chose facile, mais il est illusoire de penser que les armateurs intérieurs pourront tirer leur épingle du jeu dans cet accord.

En brandissant la carte de la réciprocité, Transports Canada ne tient nullement compte des exigences auxquelles sont soumis les armateurs intérieurs exploitant des navires sous pavillon canadien. Selon une étude de 2015 commandée par Armateurs du Saint-Laurent, les coûts d'équipage des navires sous pavillon européen représentent aussi peu que 30 % de ceux défrayés par les armateurs d'ici, rendant la saine

Coasting trade: domestic ship operators abandoned by Transport Canada?

By signing the Comprehensive Economic Trade Agreement (CETA) with the European Union, Canada has created an unprecedented breach in the Coasting Trade Act. European ship operators and third-country companies owned by European nationals will have access, upon implementation of CETA, to certain parts of the Canadian market, leaving domestic ship operators unable to compete.

A glitch in the process? Transport Canada has finally admitted that it failed to properly consult domestic Canadian ship operators. Yet, Ottawa is currently negotiating the Trade in Services Agreement (TiSA) with 49 partners, without having consulted domestic ship operators first. TiSA will open the Canadian market to ship operators from partner countries that also give Canadian ship operators access to their markets.

Multi-partner reciprocity—complete with each member's coasting trade regulations—will not be easy, and it is illusory to think that domestic ship operators stand a chance under this agreement.

In brandishing the reciprocity card, Transport Canada is turning a blind eye to the requirements governing domestic Canadian-flagged ship operators. According to a study dating from 2015 commissioned by St. Lawrence Shipoperators, the crew-related costs of European-flagged vessels represent as little as 30% of the costs incurred by their Canadian counterparts, thus precluding healthy competition and reciprocity. Opening the coasting trade market under these conditions is tantamount to abandoning Canadian ship operators and seafarers.

In brandishing the reciprocity card, Transport Canada is turning a blind eye to the requirements governing domestic Canadian-flagged ship operators.

En brandissant la carte de la réciprocité, Transports Canada ne tient nullement compte des exigences auxquelles sont soumis les armateurs intérieurs exploitant des navires sous pavillon canadien.

concurrence et la réciprocité impossibles. Ouvrir le marché du cabotage sous ces conditions équivaut donc à laisser tomber les armateurs et les marins canadiens.

De son côté, le Rapport de l'Examen de la Loi sur les transports au Canada, commandé par le gouvernement précédent et déposé en janvier 2016, recommande l'abolition pure et simple du cabotage sur un horizon de sept ans. Dans une lettre destinée à Armateurs du Saint-Laurent dans le cadre de la dernière campagne électorale fédérale, le Parti libéral avait clairement mentionné qu'il n'avait pas l'intention de modifier la Loi sur le cabotage, ajoutant que cette dernière «protège et soutient nos intérêts maritimes nationaux».

Au moment où le gouvernement du Québec, par sa Stratégie maritime, mise sur le transport maritime et favorise le développement du transport maritime courte distance (TMCD), au moment où la Conférence des gouverneurs et des premiers ministres des Grands Lacs et du Saint-Laurent publie la toute première stratégie maritime régionale qui vise également à soutenir le TMCD, le gouvernement fédéral, de son côté, semble se désintéresser du transport maritime intérieur.

Après des années de sous-financement des infrastructures portuaires, de désengagement dans le dragage, de paralysie dans le dossier du renouvellement de la flotte de brise-glaces, c'est maintenant au cabotage d'être mis à rude épreuve. Il est important pour les décideurs de saisir l'ampleur du rôle économique, social et environnemental du transport maritime et l'importance pour le pays d'avoir une industrie maritime et une flotte intérieure forte et en santé. 

The Canada Transportation Act Review Report, commissioned by the previous government and tabled in January 2016, recommends nothing less than phasing-out the coasting trade over a seven-year period. In a letter addressed to St. Lawrence Shipoperators during the last federal election campaign, the Liberal Party clearly stated that it had no plans to change the Coasting Trade Act, adding that the latter “protects and supports domestic marine interests”.

At a time when the Quebec government is promoting maritime transport and fostering the development of short sea shipping through its Maritime Strategy and when the Conference of Great Lakes and St. Lawrence Governors and Premiers is releasing the first-ever regional maritime strategy, which also supports short sea shipping, the federal government seems to have lost all interest in domestic maritime transport.

After years of under-funding port infrastructures, withdrawing from dredging, paralysis with regard to icebreaker fleet renewal, it is the coasting trade's turn to be severely tested. It is crucial that decision-makers grasp the scope of the economic, social and environmental role shipping plays and the critical importance for our country to have a strong, healthy marine industry and domestic fleet. 



SODES
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

Grain and iron ore fuel late season surge in Seaway shipments

Un bond du fret en fin de saison grâce au grain et au minerai de fer

Leo Ryan

The St. Lawrence Seaway is continuing to attract steady streams of traffic from domestic and foreign shipping lines.

La Voie maritime du Saint-Laurent continue d'attirer une clientèle régulière de compagnies de navigation canadiennes et étrangères.

Une flambée des expéditions de céréales et des exportations américaines de minerai de fer vers l'Asie a tenu la Voie maritime du Saint-Laurent occupée à la fin de la saison de navigation commerciale en 2016. On prévoyait notamment que les navires livreraient avant la fin décembre plus d'un million de tonnes de boulettes de fer pour l'exportation par la voie de navigation intérieure.

Les exportations de minerai, combinées au flot régulier de céréales des Prairies canadiennes, ont aidé à porter à 30,3 millions de tonnes le total des expéditions de fret par la Voie maritime entre le 21 mars et la fin de novembre. S'il s'agissait d'une baisse de 5,8 % relativement à la même période en 2015, c'était néanmoins une amélioration marquée par rap-

A surge of grain shipments and of North American iron ore exports to Asia kept the St. Lawrence Seaway bustling as the 2016 commercial navigation was winding down. Ships were notably expected to deliver over a million tonnes of iron ore pellets for export via the inland waterway by late December.

The ore exports in combination with a steady flow of Canadian Prairie grain helped lift year-to-date Seaway cargo shipments from March 21 to the end of November to 30.3 million tonnes. That was 5.8% down from the same period in 2015, but marked an improvement from earlier in the season. Total ves-



Paul Beesley



port au début de la saison. Les transits totaux de navires sont demeurés virtuellement inchangés à 3 373, ce qui est bon.

Dans une allocution prononcée au cours d'une réception annuelle réunissant à Montréal en décembre les deux organismes responsables de la Voie maritime, le président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, Terrence Bowles, a déclaré que le tonnage total pour l'année approcherait probablement les 36,2 millions de tonnes de 2015.

Il a aussi souligné l'impact positif du système d'amarrage mains libres (AML) en évoquant un taux d'utilisation de 90 % par les navires.

sel transits were virtually unchanged at a healthy 3,373.

In this regard, while addressing a joint annual reception in Montreal in December of the two Seaway agencies, Terrence Bowles, President and CEO of the St. Lawrence Seaway Management Corporation, estimated that the whole year's throughput would come close to matching the waterway's 2015 tally of 36.2 million tonnes.

He also stressed the positive impact of the Hands-Free Mooring System (HFM), pointing to "a 90% utilization rate by vessels."



*A regular presence on the Great Lakes, the Equinox class **Algoma Harvester** is seen here calling at the Port of Duluth.*

Présence familière sur les Grands Lacs, le navire de classe Equinox **Algoma Harvester** est photographié ici pendant une escale au port de Duluth.

L'AML est maintenant implanté dans 11 des 13 écluses de la Voie maritime et il le sera dans les 2 autres pendant la période fermeture hivernale.

«Après un lent début de saison, toute notre flotte a été occupée jusqu'à la fin de l'année», déclarait récemment Wayne Smith, premier VP, Affaires commerciales à Algoma Central Corporation. «Nous avons pu réagir promptement pour mettre plus de navires en service afin de répondre à la demande imprévue pour l'exportation de minerai de fer. L'industrie du transport maritime était aussi parfaitement en mesure de prendre en charge les grands volumes de grain des Prairies attendus sur la Voie maritime.»

Dans la même veine, le président de Canada Steamship Lines (CSL), Allister Paterson, a déclaré au *Maritime Magazine*: «La saison 2016 a débuté lentement et s'est terminée en force pour Canada Steamship Lines. Une excellente récolte de grain, une reprise de la demande des aciéries et les exportations en fin de saison ont permis de garder en service tous les navires [de la flotte] sauf un pendant tout l'automne.»

M. Paterson a ajouté qu'en dépit des aléas de la demande, la flotte de CSL a obtenu «d'excellents résultats opérationnels à ce jour. La performance en matière de sécurité du personnel et de la flotte continue de s'améliorer, de même que la satisfaction des clients».

Les compagnies minières nord-américaines saisissent l'occasion d'exporter des boulettes de fer pour répondre à la demande des aciéries japonaises et chinoises, a indiqué

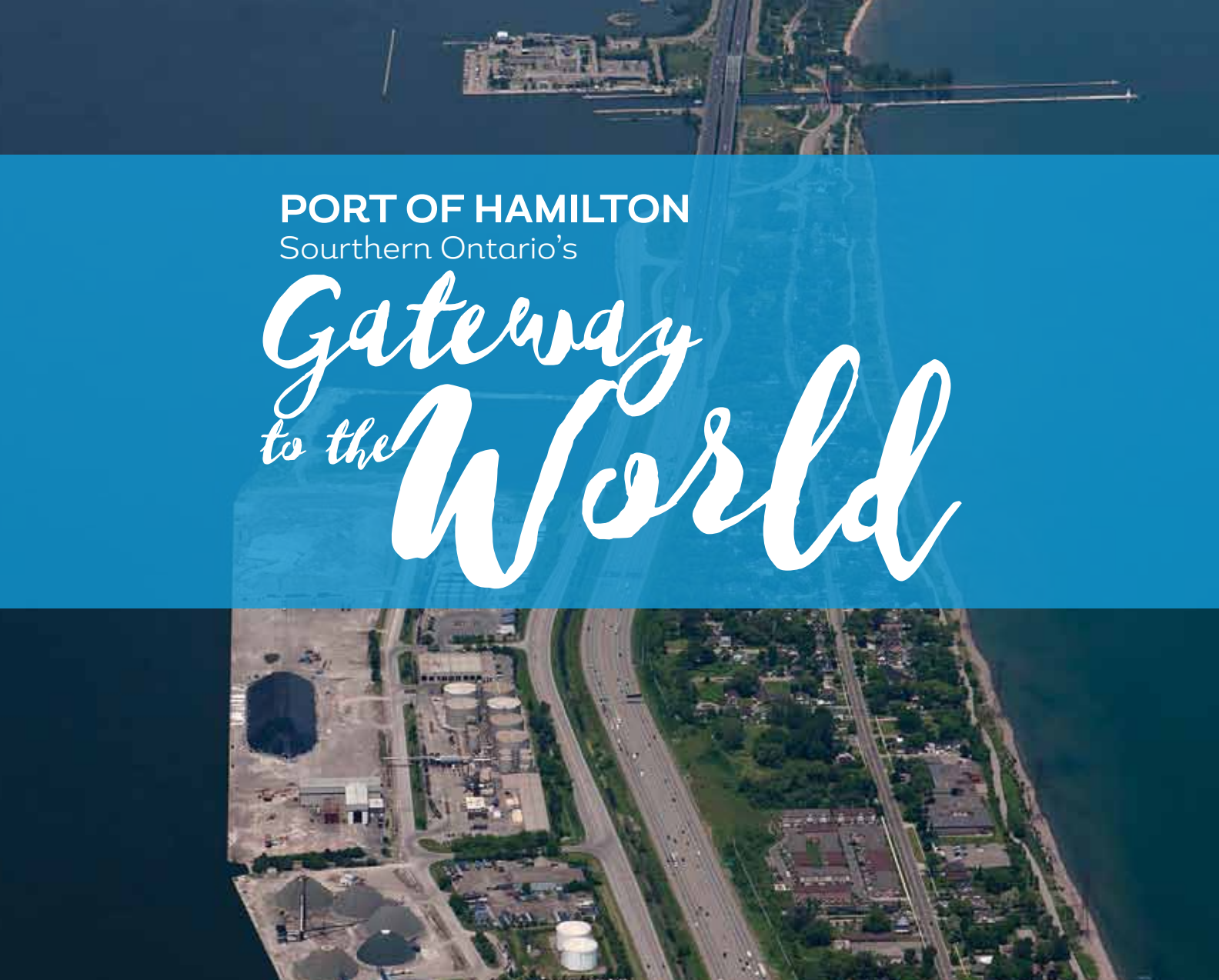
HFM has now been installed in 11 of the Seaway's 13 locks. And the remaining two locks will be outfitted with HFM during the winter closure.

"After a slow start to the season, our entire fleet was booked out until the end of the year," recently stated Wayne Smith, Senior VP Commercial, Algoma Central Corporation. "We were able to move quickly to put more vessels into service to respond to the unexpected demand of iron ore exports. The shipping industry was also well-positioned to deal with the large volumes of Prairie grain expected to come through the waterway over the coming months."

Commenting in a similar vein, Allister Paterson, President of Canada Steamship Lines, told *Maritime Magazine*: "The 2016 season started slow and finished strong for Canada Steamship Lines. A strong grain season and rebounding steel-making demand, along with some late season export cargoes, resulted in all but one vessel (in the fleet) operating for the full fall season."

Despite the unpredictable demand, Mr. Paterson added, the CSL fleet delivered "excellent operational results to date. Our personnel and fleet safety performance continues to improve along with our customer satisfaction."

North American mining companies are seizing on opportunities to export iron ore pellets to serve



PORT OF HAMILTON

Southern Ontario's

Gateway to the World

YOUR BEST MOVE ON THE GREAT LAKES

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

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

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

WHY NOT FIND OUT MORE?

Call 1.800.263.2131 or visit HamiltonPort.ca





*The **Esta Desgagnés** tanker passes through the Welland Canal on one of its voyages to serve customers in the Great Lakes.*

Le navire-citerne **Esta Desgagnés** dans le canal Welland pendant un de ses voyages pour sa clientèle des Grands Lacs.

Paul Beesley

M. Bowles, avant d'ajouter: «La Voie maritime est une importante voie internationale d'échanges qui offre à des industries, notamment les minières, un moyen de transport efficace et économique.»

Hausse du prix des boulettes de fer

Les prix des boulettes de minerai de fer augmentent partout dans le monde, en partie à cause de la pénurie provoquée par la fermeture de la mine Sanmarco au Brésil l'an dernier. Le minerai exporté est extrait des mines du Minnesota et de la péninsule supérieure du Michigan et chargé dans les ports de Duluth Superior (Minnesota), d'Escanaba (Michigan), de Marquette (Michigan) et de Conneaut (Ohio).

Les transporteurs intérieurs Canada Steamship Lines et Algoma Central Corporation l'acheminent par la Voie maritime jusqu'au Port de Québec, où il est transbordé sur de grands navires océaniques qui vont le livrer dans les marchés asiatiques.

Les expéditions canadiennes et étasuniennes de céréales ont atteint 9,4 millions de tonnes dans la période terminée à la fin de novembre, ce qui correspond exactement au volume de 2015. Pour les agriculteurs des Prairies canadiennes, la récolte de cette année arrive au deuxième rang des meilleures récoltes de leur histoire et la Voie maritime du Saint-Laurent représente la principale route pour l'exportation sur les marchés d'Europe, du Moyen-Orient et d'Afrique.

Le Port de Thunder Bay a rapporté de bons volumes de céréales en novembre et prévoyait que les expéditions de grain resteraient fortes jusqu'à la clôture de la saison de navigation.

steel production demand in Japan and China, said Mr. Bowles, "The Seaway is an important international trade conduit that provides efficient, cost effective transportation for industries like the mining sector."

Rising prices for iron ore pellets

Iron ore pellet prices have been rising worldwide partly due to an undersupply following the closure of the Sanmarco mine in Brazil last year. The iron ore exports are being sourced from mines in Minnesota and the Upper Peninsula of Michigan and picked up at the ports of Duluth-Superior (Minnesota), Escanaba (Michigan), Marquette (Michigan) and Conneaut (Ohio).

Domestic carriers Canada Steamship Lines and Algoma Central Corporation are carrying the iron ore via the Seaway to the Port of Quebec, where it is transferred onto larger ocean vessels for transport to Asian markets.

Shipments of Canadian and U.S. grain hit 9.4 million tonnes in the period to end November, precisely in line with the volumes experienced in 2015. Canadian prairie farmers harvested their second largest crop in history and the St. Lawrence Seaway is the key export channel to reach European, Middle Eastern and African markets.

The Port of Thunder Bay reported a strong grain haul in November and was expecting grain shipments to remain strong through the end of the shipping season.

24/7



FEDNAV

DELIVERING A HIGHER STANDARD
AU-DELÀ DES ATTENTES



www.fednav.com



CSL's *Baie Saint Paul* calls regularly at Great Lakes ports.

Le *Baie-Saint-Paul* de CSL fait régulièrement escale dans les ports des Grands Lacs.

À la fin de novembre, les données statistiques indiquaient que le minerai de fer était en baisse de 10 %, à 5,3 millions de tonnes, le charbon, de 18 %, à 1,9 million de tonnes, le vrac solide, de 13 %, à 7,8 millions de tonnes, les marchandises générales, de 8 %, à 2,4 millions de tonnes tandis que le vrac liquide était en hausse de 19 %, à 3,4 millions de tonnes.

Des flottes en expansion

Entre-temps, différents transporteurs des Grands Lacs poursuivent leurs programmes de modernisation de leur flotte tout en retirant, dans certains cas, quelques vieux navires à cause de la faiblesse des marchés mondiaux du charbon et du minerai de fer.

Algoma Central Corporation, qui a annoncé l'an dernier le retrait de cinq vraquiers, a commandé pour différents clients deux navires spécialement destinés au transport du sel et des granulats. La compagnie attend aussi la livraison en 2017 et 2018 de cinq autodéchargeurs Seawaymax.

L'armateur de remorqueurs et de barges McKeil Marine a ajouté à sa flotte deux vraquiers de 15 000 TPL (l'*Evans Spirit* et le *Florence Spirit*).

Lower Lakes Towing Ltd, qui transporte des marchandises en vrac vers des ports canadiens et étasuniens des Grands Lacs, a mis en service le *Manitoulin*, dont la capacité est supérieure à celle de tout autre autodéchargeur de classe fluviale existant.

Cargo statistics to the end of November showed iron ore down 10% at 5.3 million tonnes, coal at 1.9 million tonnes (down 18%), dry bulk at 7.8 million tonnes (down 13%), general cargo at 2.4 million tonnes (down 8%) and liquid bulk up 19% at 3.4 million tonnes.

Continuing fleet expansion

Meanwhile, various Great Lakes carriers have been continuing their fleet modernization programs while, in some cases, also retiring some of their oldest vessels due notably to prevailing weak global iron ore and coal markets.

Algoma Central Corporation, which last year announced the retirement of five bulk commodity ships, ordered two vessels to serve a range of customers, with particular focus on salt and aggregates. It also is awaiting delivery in 2017 and 2018 of five Seaway-max self-unloading ships.

Tug and barge operator McKeil Marine has added two 15,000- DWT bulk carriers (the *Evans Spirit* and the *Florence Spirit*) to its growing fleet.

Lower Lakes Towing Ltd., which carries bulk cargo to Canadian and U.S. Great Lakes ports, has brought into service the M/V *Manitoulin*, which has the largest capacity of any existing river class self-unloader.

A FLEET THAT'S READY FOR ANYTHING.

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



MCKEIL.COM



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





*Pictured during recent sea trials in Japan is Fednav's **Federal Columbia**, the 12th in a series of 18 third-generation handy-size bulkers.*

Photographié ici pendant de récents essais en mer au Japon, le **Federal Columbia** de Fednav est le 12^e d'une série de 18 petits vraquiers de troisième génération.

Au cours d'une récente cérémonie au chantier japonais Oshima, Fednav, principal utilisateur transocéanique de la Voie maritime, a pris livraison du **Federal Columbia**, douzième d'une série de 18 petits vraquiers de troisième génération. L'ajout de ce laquier de classe glace 1C à cale cubique de 34 500 TPL porte à 56 le nombre de navires appartenant en propre à Fednav et abaisse un peu en dessous de 8 ans la moyenne d'âge des 73 navires exploités par la compagnie. 

At a recent ceremony held at Oshima Shipyard in Japan, Fednav, biggest ocean-going user of the Seaway, took delivery of the **Federal Columbia**, the 12th in a series of 18 such third generation handy-size bulkers. The addition of this ice class 1C box-hold 34,500 DWT laker brings the number of Fednav-owned vessels to 56 and the average age of its current fleet of 73 ships to just under eight years. 



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



*Aerial view of the bustling
Port of Hamilton, Canada's largest
port on the Great Lakes.*

*Vue aérienne du port de Hamilton
débordant d'activité. C'est le plus grand
port canadien des Grands Lacs.*

Canadian ports navigating through slower growth trends

Les ports canadiens doivent composer avec une croissance plus lente

Leo Ryan - Kathlyn Horibe

Les effets de la stagnation économique et commerciale mondiale se font toujours sentir sur le continent, et les ports canadiens des Grands Lacs et du Saint-Laurent s'accommodent au mieux de cette nouvelle norme. On pourrait toutefois avoir certaines surprises.

Ainsi, l'élection récente de l'homme d'affaires milliardaire Donald Trump crée beaucoup d'incertitude et on se demande quelles en seront les conséquences pour le transport maritime dans la région. Le candidat Trump a notamment promis de relancer l'emploi dans les secteurs de l'acier, du charbon et de la fabrication dans la région des Grands Lacs. Les dépenses d'infrastructures figuraient en bonne place dans ses promesses électorales – ce qui pourrait signifier beaucoup plus de transport de marchandises et de matériaux de construction, souvent par bateau.

With weak global economic and trade growth continuing to be felt on the continent, Canadian ports on the Great Lakes/St. Lawrence System are adapting as best they can to this new normal. But some surprises cannot be excluded.

For example, there is much speculation over whether the recent election of billionaire businessman Donald Trump will have a significant impact on shipping patterns in the region. He has notably promised to restore steel, coal and manufacturing jobs in the Great Lakes region of the industrial heartland. And infrastructure spending figured high in his pre-election campaign – meaning possible large shipments of commodities and construction materials, some of which would move over waterways.

C'est pourquoi les prix de certaines marchandises ont montré des signes de raffermissement sur les marchés mondiaux – le minerai de fer en particulier a frôlé les 80 \$ US la tonne après avoir touché un creux de 59 \$ US la tonne pendant trois semaines en octobre. S'agit-il de bonnes nouvelles durables pour le transport de minerai de fer sur les Grands Lacs et pour des ports comme Sept-Îles, Hamilton et Québec? L'avenir le dira.

Les ports des Grands Lacs

Dans les ports canadiens des Grands Lacs, les céréales, en forte augmentation, dominaient, suivies du ciment et des granulats, de l'acier et des marchandises générales.

La saison 2016 du Port de Hamilton a débuté avec l'expédition de 300 000 t de maïs entreposé pendant l'hiver. Malgré l'été sec qui a nui aux rendements de soja en Ontario, les volumes cumulatifs de grain égalaient en octobre ceux de la même période en 2015. Le président et chef de la direction de l'Administration portuaire de Hamilton, Ian Hamilton, a déclaré: «Nous restons prudemment optimistes de façon générale à cause de nos tonnages de céréales exportées qui surpassent de 64 % ceux de 2015 à la même date.»

Les cargaisons totales en 2015 atteignaient 9,2 millions de tonnes, dont 6,1 millions de tonnes de produits sidérurgiques, 1,7 million de tonnes de produits agricoles, 345 131 t de granulats et 321 966 t de marchandises générales.

Le terminal céréalier de 50 000 t de G3 Canada Ltd qui devrait être inauguré à l'automne 2017 va donner un coup de pouce au secteur des céréales. La société Parrish and Heimbecker construit aussi une nouvelle minoterie près de son terminal céréalier.

De plus, une étude de faisabilité est en cours pour la construction d'une installation de produits alimentaires et boissons qui offrirait dans la région des services complets de qualité alimentaire d'entreposage, de conditionnement et d'expédition. Cette étude menée conjointement par le Port et la ville de Hamilton examinera aussi la possibilité d'offrir sur place des fonctions douanières comme des inspections de l'Agence canadienne d'inspection des aliments et des services de prédédouanement de l'USDA Food Safety and Inspection Service.

Selon M. Hamilton, le Port et la ville «ont tous deux pour objectif de développer une grappe agroalimentaire et de bâtir une capacité logistique pour le secteur alimentaire». L'agroalimentaire est devenu une industrie d'un milliard de



The Port of Toronto offers an energy-efficient way to deliver key commodities and construction materials directly into the heart of Canada's largest city.

Le Port de Toronto offre un moyen de livrer de façon écoénergétique des produits essentiels et des matériaux de construction au cœur de la métropole du Canada.

Then, certain commodities have shown signs of firming up on world markets – with iron ore in particular approaching US\$80 a tonne from US\$59 a tonne during a three week period in October. Sustainable good news for iron ore movements on the Great Lakes and such ports as Sept-Îles, Hamilton and Québec? This remains to be seen.

Great Lakes ports

For Canadian ports on the Great Lakes, grain has been leading the way, boosting their volumes, followed by cement and construction aggregates, steel and general cargo shipments.

The Port of Hamilton's 2016 season started off with shipping 300,000 metric tonnes of winter-stored corn. Though the dry Ontario summer affected soy-



WE DELIVER ON TIME, EVERY TIME!

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

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





Port of Johnston

Situated on the St. Lawrence Seaway in Ontario, the Port of Johnston has been carrying out infrastructure improvements to broaden its customer base.

Situé sur la Voie maritime du Saint-Laurent en Ontario, le Port de Johnston est en train d'améliorer son infrastructure pour élargir sa clientèle.

dollars à Hamilton. Plus de 200 millions ont été investis dans le Port ces dernières années, notamment pour le terminal de G3 Canada, la minoterie Parrish and Heimbecker et la brasserie Nickel Brook & Collective Arts.

Thunder Bay, le plus important port d'exportation du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, a été abondamment utilisé pour l'expédition des récoltes. Le transport de céréales s'est poursuivi en octobre (plus de 850 000 t), 33 % de plus que la moyenne décennale de 645 000 t pour ce mois. Il s'agissait de la troisième saison consécutive d'expéditions robustes de céréales: de 2014 à 2016, les volumes de céréales dépassent de 34 % la moyenne décennale de 2004 à 2013. Cela correspond à 2 millions de tonnes supplémentaires expédiées annuellement par les silos du Port, lesquels ont la plus importante capacité de manutention de céréales au Canada.

Le PDG de l'Administration portuaire de Thunder Bay, Tim Heney, souligne que ces résultats ne sont pas le fruit du hasard, mais qu'il pourrait s'agir de la nouvelle norme pour Thunder Bay, puisque l'augmentation des expéditions s'explique par différents facteurs: l'élimination en 2012 du monopole de la Commission canadienne du blé permet maintenant aux céréaliers de contrôler l'expédition de leurs produits vers les marchés; de surcroît, la plupart des compagnies cérésières canadiennes ont des silos à Thunder Bay et expédient leur grain par la Voie maritime, soit directement à l'étranger soit vers des silos québécois.

bean yields, grain, as at October, remained on par with last year. Ian Hamilton, President and CEO, Hamilton Port Authority, said, "We remain cautiously optimistic overall with our grain export tonnage so far up 64% year to date over 2015."

Total cargo in 2015 reached 9.2 million tonnes with steel-related products at 6.1 million tonnes, agricultural 1.7 million tonnes, aggregates 345,131 tonnes and general cargo 321,966 tonnes.

Buttressing its grain segment is G3 Canada Ltd.'s new 50,000 - tonne grain terminal that is expected to be online by fall 2017. Parrish & Heimbecker is also building a new flour mill adjacent to its existing grain terminal.

Another initiative is a feasibility study on a full service food and beverage facility offering food grade warehousing, packing and shipping options within the region. The Port and the City of Hamilton's joint study will also explore providing on-site customs functions like Canadian Food Inspection Agency inspections and USDA Food Safety and Inspection Service pre-clearance.

Mr. Hamilton said that the Port and the city "share the goal of developing Hamilton's agri-food cluster and building food sector logistics capacity." Agri-food has grown into a \$1 billion industry in Hamilton, with more than \$200 million invested in the Port in recent years, including the G3 Canada terminal, Parrish &

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

Le terminal Keefer a aussi contribué à cette croissance soutenue. Les volumes de marchandises générales y dépassaient les 30 000 t à la fin de la saison 2016 et les expéditions outre-mer atteignaient un sommet en 20 ans.

Les 8,9 millions de tonnes de fret total en 2015 arrivent en troisième place parmi les meilleurs résultats depuis l'an 2000. Les expéditions de céréales étaient remarquablement vigoureuses: les laquiers océaniques ont transporté 2,1 millions de tonnes métriques vers des ports étrangers, 80 % de mieux que la moyenne quinquennale, tandis que les laquiers canadiens acheminaient 5,9 millions de tonnes, 15 % de mieux que la moyenne quinquennale. Le terminal Keefer a manutentionné un nombre record de cargaisons spéciales et de cargaisons de marchandises générales: 15.

Une autre agroentreprise canadienne s'est récemment établie à Thunder Bay. AGT Food and Ingredients exporte des lentilles vers les marchés internationaux. M. Heney a déclaré: «La Voie maritime et Thunder Bay sont réputés offrir une route commode pour accéder aux marchés internationaux.»

Le Port de Windsor a connu une reprise en 2015 après un creux en 2014: le trafic total y a augmenté de 3,8 %, pour atteindre 5,6 millions de tonnes, principalement grâce à une hausse de 50 % de la pierre et des granulats. Le PDG David Cree de l'Administration portuaire de Windsor a déclaré: «Cette augmentation considérable du volume de matériaux de construction est attribuable au début de la construction du nouveau complexe douanier qui va desservir le pont international Gordie Howe.» L'ouvrage de 4,8 milliards de dollars va enjamber la rivière Detroit pour relier Windsor à Detroit. L'autre grande réalisation, la promenade Herb Gray, a été achevée en novembre 2015.

En 2015, les céréales, le pétrole, le sel et les marchandises générales ont enregistré des baisses respectives de 27 %, 16 %, 12 % et 5 %. Pour M. Cree, ces baisses ne reflètent pas une tendance, mais plutôt des creux normaux d'un cycle influencé par de multiples facteurs, dont

Heimbecker's flour mill and the Nickel Brook/Collective Arts brewery.

The Great Lakes-St. Lawrence Seaway System's largest export port, Thunder Bay, recorded significant harvest moves with the grain haul continuing in October 2016 with over 850,000 tonnes during the month, a third more than the 10-year October average of 645,000 tonnes. This was the third consecutive shipping season featuring robust grain shipments whose volumes from 2014 through 2016 are 34% higher than the 10-year average from 2004 to 2013. This equates to an additional 2 million tonnes shipped annually through the Port's elevators, which have the biggest grain handling capacity in Canada.

Thunder Bay Port Authority CEO Tim Heney points out that these results are not a coincidence, but rather something of a new normal for Thunder Bay, with "a variety of factors responsible for increased shipments." These factors include elimination in 2012 of the Canadian Wheat Board's grain monopoly, grain companies controlling product movement to market since then and, thirdly, most Canadian grain companies operating elevators in Thunder Bay and shipping via the Seaway for direct export and to Quebec elevators.

Another area of sustained growth is Keefer Terminal. General cargo volumes topped 30,000 metric tonnes by the end of the 2016 season, leading to a 20-year high in overseas shipments.

In 2015, overall cargo totalled 8.9 million tonnes, the third strongest tally since 2000. Grain shipments were remarkably strong with salties exporting 2.1 million metric tonnes to international ports, 80% higher than the five-year average, while Canadian lakers shipped 5.9 million tonnes, 15% higher than the five-year average. Keefer Terminal handled its highest number of project and general cargoes to date: 15.

Another Canadian agribusiness recently established a presence in Thunder Bay. AGT Food and

CANADA'S GATEWAY TO THE WEST



portofthunderbay.ca

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



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

Canada



THE **KNOW-HOW** YOU WANT

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

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



**Empire
Stevedoring**

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

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

HOUSTON TX
NEW ORLEANS LA
BATON ROUGE LA



www.empirestevedoring.com



Project cargo has emerged as a growing business for the Port of Oshawa.

Les cargaisons spéciales sont en croissance au port d'Oshawa.

la conjoncture économie locale et la situation des marchés mondiaux.

Les projets importants qui pourraient augmenter les volumes à Windsor sont notamment l'aménagement de Sandwich Town, arrondissement historique situé à l'ouest du pont Ambassador, la restauration des frayères d'espèces autochtones et la construction de deux parcs riverains déjà en cours.

En octobre 2016, le Port d'Oshawa avait manutentionné 281 000 t de vrac. L'acier occupait la première place avec 155 000 t transportées vers l'Ouest canadien par 100 wagons grâce à l'embranchement de 4,1 millions de dollars inauguré en mai 2015.

La PDG de l'Administration portuaire d'Oshawa, Donna Taylor, compte sur une fin de la saison de navigation occupée pour que les résultats finaux de ce port intermodal soient positifs. Elle a ajouté ce qui suit: «L'embranchement ferroviaire est un lien crucial qui nous permet de

Ingredients' facility exports lentils to international markets. Mr. Heney said, "There is an understanding of the Seaway and Thunder Bay as an efficient effective route through which to access those markets."

The Port of Windsor rebounded in 2015, after a slump in 2014, with an increase in total traffic of 3.8%. Tonnage reached 5.6 million tonnes mainly due to a 50% growth in stone and construction aggregates. President & CEO David Cree, Windsor Port Authority, said, "This substantial increase in construction materials was generated by the start of construction of the new customs plaza which will serve the Gordie Howe International Bridge." The \$4.8 billion structure will connect Windsor to Detroit across the Detroit River. The other major project, the Herb Gray Parkway, was completed in November 2015.

Experiencing declines in 2015 were grain, petroleum, salt and general cargo, which decreased 27%, 16%,

Port of Johnstown

Eastern Ontario's Premier Port

Tel.: 613.925.4228
www.portofjohnstown.com

generalinfo@portofjohnstown.com
[@portofjohnstown.com](https://twitter.com/portofjohnstown)



WHAT DOES IT TAKE TO BE CANADA'S CARRIER?

INVESTMENT. LOCAL EXPERTISE. COMMITMENT.

MSC is a global container shipping line who believes in building long-term relationships. Over the years, we have opened four offices in Montreal, Saint John, Toronto and Vancouver; established a dedicated team of experts; invested in two terminals and continued to grow our services to meet the needs of our Canadian customers while developing new trades. We're proud to serve you in Canada since 1998.

To find out more, contact us

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

msc.com



Mark Beale

The Port of Valleyfield continues to benefit from Spliethoff vessels calling at Valport on a liner service with Europe.

Le Port de Valleyfield continue de profiter de la venue des navires de Spliethoff qui font escale à Valport dans le cadre d'un service régulier de liaison avec l'Europe.

répondre à la demande croissante des entreprises locales et régionales.»

Grâce à l'embranchement, le Port a non seulement manutentionné plus d'acier et d'asphalte, mais il a aussi

12% and 5% respectively. Mr. Cree noted that the declines were not a trend but "merely represent the normal cycles we experience based on numerous factors, including local economic conditions and world markets."

Maritime Magazine

Welcome to / Bienvenue sur
www.maritimemag.com

**Maritime/Multimodal/Logistics
Combining Analysis and News**

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



Photo : Philippe Émond



The new Viau terminal has substantially boosted container capacity at the Port of Montreal.

Le nouveau terminal Viau a considérablement augmenté la capacité de manutention de conteneurs du Port de Montréal.

fait une percée dans le marché de niche des cargaisons spéciales. Sa section d'accueil des chargements surdimensionnés et exceptionnels a permis de prendre aisément en charge un compresseur de 100 t, presque de la taille d'un rorqual bleu, expédié vers l'Afrique du Sud par une compagnie de Kawartha Lakes. M^{me} Taylor a déclaré: «C'est la première cargaison spéciale exportée par l'embranchement ferroviaire et nous sommes certains que ce n'est qu'un début.» Une autre première a été l'ajout de pales d'éoliennes à la liste des marchandises.

En 2015, le Port d'Oshawa a manutentionné 378 000 t de vrac, une hausse de 6 %. Outre l'acier, la potasse, le chlorure de magnésium et l'asphalte ont aussi augmenté.

En octobre 2016, on prévoyait que la croissance du tonnage allait durer au Port de Toronto, car la construction ne montrait aucun signe de ralentissement dans la région. De plus, si l'hiver doux devait prolonger la saison de navigation, le Port pourrait atteindre un autre record annuel pour le tonnage de ciment. Les importations de sucre sont demeurées stables et les perspectives concernant les tonnages entreposés sont restées robustes grâce à l'entreposage de rails d'acier supplémentaires pour les projets de transport en commun régionaux et locaux.

Significant developments that could increase Windsor's volumes in the future include a community improvement plan of Sandwich Town, a historic area located west of the Ambassador Bridge, restoration of a fish spawning habitat for native fishes and on-going construction of two waterfront parks.

As of October 2016, the Port of Oshawa handled 281,000 tonnes of bulk cargo. Steel led the way at 155,000 tonnes with 100 cars of steel moving to Western Canada on the Port's \$4.1 million rail spur, which opened in May 2015.

With a busy schedule expected until the shipping season closed, President & CEO Donna Taylor, Oshawa Port Authority, said that the intermodal port's cargo figures could end on a high note. She added, "The rail spur is the crucial link that allows us to meet the growing demands of local and regional businesses."

Due to the spur, the Port not only handled more steel and asphalt but also broke into the niche project cargo market. Its oversized dimensional move section easily accommodated a 100-ton motor compressor, almost as large as a blue whale, destined for South Africa from a Kawartha Lakes' company. Said Ms. Taylor,

Les importations de ciment ont atteint en 2015 un pic sur 18 ans (590 210 t), une augmentation de 7 %. Le tonnage total a cependant chuté de 23 % – à 1,65 million de tonnes –, ce qui le ramenait au niveau normal après le sommet en huit ans de 2,1 t en 2014. De plus, les services d'entreposage et les services conteneurs ont enregistré une hausse de 58 %, principalement attribuable aux rails d'acier destinés à des projets de la Toronto Transit Commission.

Le PDG de PortsToronto, Geoffrey Wilson, a signalé que le Port était un moyen écoénergétique de livrer du sel, du sucre et des matériaux de construction directement au centre-ville, tout en aidant à réduire le nombre de camions qui circulent sur les routes encombrées de Toronto.

Les ports du Saint-Laurent

Sur le fleuve Saint-Laurent, le Port de Montréal semblait, au moment de la rédaction du présent article, en voie d'enregistrer une autre performance record pour le fret total en 2016 grâce à un trafic conteneurs comparable à celui de 2015 et à de bonnes augmentations pour les céréales et le vrac liquide.

“This is the first project cargo to be exported using the rail spur and we're confident it's just the start.” Another first was addition of windmill blades to the cargo roster.

In 2015, the Port of Oshawa handled 378,000 tonnes of bulk cargo, up 6%. Along with steel, shipments of potash, magnesium chloride and asphalt also increased

As of October 2016, growth in tonnage was expected to continue at the Port of Toronto as regional construction showed no sign of slow down. Also, if mild winters prolong the number of workable days, the port could set another cement tonnage record for the year. Sugar imports remained consistent and the outlook for warehousing tonnages remained robust with storage of additional steel rail for local and regional transit projects.

Cement imports in 2015 reached an 18-year high at 590,210 tonnes, a 7% increase. However, overall tonnage of 1.65 million tonnes dropped 23%, returning to normal levels after a record 2.1 million tonnes in 2014, the highest in eight years. Additionally, warehousing and container services rose 58%, mainly due to steel rail for upcoming Toronto Transit Commission projects.

Geoffrey Wilson, CEO, PortsToronto, said that the Port provides “an energy efficient way to deliver salt, sugar and construction materials directly into the heart of the city while also helping to reduce the number of trucks on Toronto's busy highways.”

St. Lawrence River ports

On the St. Lawrence River, the Port of Montreal appeared, at the time of writing this report, to be on track for another record annual performance in total cargo in 2016 thanks to a comparable box throughput to 2015 and robust increases in grain and liquid bulk.

In 2015, Canada's second biggest port after Vancouver handled 32 mil-



Recent construction completion has markedly expanded the terminal 13 multi-purpose facility at the Port of Trois-Rivières.

Les travaux de construction qui viennent d'être achevés ont beaucoup agrandi les installations multi-usagers du terminal 13 au Port de Trois-Rivières.

En 2015, le second port du Canada après Vancouver a manutentionné 32 millions de tonnes de marchandises, dont près de 1,5 million de conteneurs EVP.

Montréal a toujours le vent en poupe et cela a été mis en relief par l'inauguration officielle en novembre dans le secteur Viau du nouveau terminal à conteneurs qui va augmenter de 350 000 EVP la capacité de manutention du Port.

Termont Montréal inc., l'exploitant du terminal qui a investi quelque 44 millions de dollars dans l'entreprise, fait partie du vaste réseau de Logistec Corporation sur la côte est de l'Amérique du Nord.

«Le nouveau terminal Viau va avoir un impact considérable», a déclaré Sylvie Vachon, PDG de l'Administration portuaire de Montréal. «En fin de compte, il va augmenter la capacité de manutention du Port de Montréal à 2,1 millions de conteneurs EVP et générer des avantages considérables pour la région, la province et l'ensemble du pays avec des retombées annuelles de 340 millions de dollars et la création de 2 500 emplois directs et indirects. La réussite du projet est due à la bonne collaboration d'organisations publiques et privées, dont Termont Montréal inc. et Mediterranean Shipping Company S.A. De plus, les travaux ont été exécutés avec le souci du bien-être des collectivités et de l'environnement.»

Sokat Shaikh, président et chef de la direction de MSC Canada, a indiqué que la capacité supplémentaire offerte au Port de Montréal est une excellente nouvelle pour les Canadiens parce qu'elle va permettre l'importation de plus

lion tons of cargo. The container component translated into nearly 1.5 million TEUs.

That Montreal still has the wind in its sails was underscored by November's formal launching of the new Viau sector container terminal that will boost the port's handling capacity by 350,000 TEUs.

Termont Montreal Inc., the terminal operator that invested some \$44 million in the undertaking, is part of Logistec Corporation's extensive network on the East Coast of North America.

"The new Viau terminal will have a considerable impact!" said Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority. "Ultimately, it will increase the Port of Montréal's handling capacity to 2.1 million TEUs and generate significant benefits for the region, province and country as whole with annual spinoffs of \$340 million and the creation of 2,500 direct and indirect jobs. The success of this project is the result of a significant collaboration between public and private organizations, including Termont Montreal Inc. and Mediterranean Shipping Company S.A. Moreover, the work was carried out with concern for communities and the environment."

Sokat Shaikh, President and CEO of MSC Canada, said "the new capacity currently available at the Port of Montreal is great news for Canadians because it means more retail goods can be imported and more natural resources can be exported to countries around the world."



SUR TOUTES LES LÈVRES ON EVERYBODY'S LIPS

Découvrez pourquoi/Find out why
porttr.com/info



APQ

Transshipment represents an important area of activity in the Beauport sector of the Port of Québec.

Le transbordement représente un domaine d'activité important dans le secteur Beauport du port de Québec.

de marchandises pour la vente au détail ainsi que l'exportation de plus de ressources naturelles vers d'autres pays du monde.

Madeleine Paquin, présidente de Termont et chef de la direction de Logistec Corporation, a déclaré: «Nos investissements combinés ont permis de créer sur le Saint-Laurent un terminal à conteneurs très moderne et efficace pour desservir le nord-est du continent.»

De son côté, le Port de Valleyfield avait manutentionné, en octobre 2016, 488 828 t contre 546 345 t en 2015. L'augmentation des volumes de vrac liquide lui permettait toutefois d'espérer que 2016 serait, au final, une meilleure année que 2015. Les volumes cumulatifs de vrac liquide s'établissaient à 239 973 t, ceux de vrac sec, à 141 052 t et les tonnages de marchandises générales, à 107 804 t.

Un atout majeur, c'est la venue du service de ligne de Spliethoff, le Cleveland-Europe Express, un service bidirectionnel de transport de conteneurs et de marchandises générales reliant Cleveland, Valleyfield et Anvers, son port d'attache. Belfast et Brake en Allemagne sont aussi desservis et il y a un service de liaison avec la Pologne, la Finlande et la Russie.

Le président des Services maritimes Valport, Frank Dunn, a dit: «Valport a bénéficié de la venue des navires polyvalents de Spliethoff qui font escale à nos installations deux fois par mois pour offrir un service de transport de conteneurs, de marchandises diverses et de colis lourds, y compris les marchandises dangereuses. Le fret trans-

Madeleine Paquin, President of Termont and chief executive of Logistec Corporation, said: "Our combined investments have created the most modern and efficient container terminal along the St. Lawrence River, serving the northeastern part of the continent."

Meanwhile, as at October 2016, the Port of Valleyfield handled 488,828 tonnes compared to 546,345 tonnes a year earlier. However, because of an increase in liquid bulk volumes, it expected 2016 to end up a better year than 2015. Year to date recorded liquid bulk at 239,973 tonnes, dry bulk 141,052 tonnes and general cargo 107,804 tonnes.

The major highpoint was the new Spliethoff liner service, the Cleveland-Europe Express, a container and general cargo shipping route that operates in both directions between Cleveland, Valleyfield and Antwerp, the base port. In addition, the ports served include Belfast, Brake, Germany, with connecting service to Poland, Finland and Russia.

Frank Dunn, President of Valport Maritime Services, said. "The Spliethoff multipurpose vessels benefitted Valport by calling at our facility twice a month, offering service for containers, breakbulk and heavy lift including hazmat. Commodities transported include steel, machinery, pipe, chemicals, packaged goods with project cargoes a speciality."

CONNECTING THE U.S. AND MONTREAL

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



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

porté inclut de l'acier, des machines, des tuyaux, des produits chimiques et des marchandises emballées; le service a fait des cargaisons spéciales une spécialité.»

M. Dunn a ajouté: «Cette année (2016), les volumes ont doublé et nous prévoyons que ce sera la même chose l'an prochain.»

Inauguré en 2014, le service Express n'offrait au début qu'un seul départ mensuel. En 2015, on a doublé la capacité avec deux départs. Vu le succès des opérations canadiennes, Spliethoff a intégré BigLift Toronto à son département des Grands Lacs et a rebaptisé le bureau de BigLift «Spliethoff Toronto».

Un autre fait marquant a été le 20^e anniversaire de l'arrivée de McAsphalt au Port de Valleyfield. Il s'agissait en 1996, de la deuxième compagnie à s'établir dans le Port. Deux barges de McAsphalt accostent au moins 15 fois par année pour approvisionner leur terminal maritime.

En octobre, on prévoyait une hausse de 10 % du tonnage total du Port de Québec, portant celui-ci à 23 millions de tonnes en 2016, grâce surtout à une forte reprise des cargaisons générées par les secteurs miniers et métallurgiques comme le minerai de fer et autres sous-produits, les matériaux de construction, le sucre, les céréales fourragères et les engrais. Le vrac sec a augmenté à 9,2 millions de tonnes, tandis que le vrac liquide restait stable à 14,1 millions de tonnes. L'année a aussi marqué

Mr. Dunn added, "This year (2016) volumes doubled and the forecast for next year is double again."

Introduced in 2014, the Express service started with one vessel sailing. In 2015, capacity doubled to two sailings monthly. With the success of the Canadian operations, Spliethoff integrated BigLift Toronto into the Spliethoff Great Lakes department, renaming the BigLift's office Spliethoff Toronto.

Another highlight was McAsphalt 20th anniversary of working with the Port of Valleyfield, the second company to establish itself at the Port in 1996. Two of McAsphalt's barges dock at the Port at least 15 times annually to supply its maritime terminal.

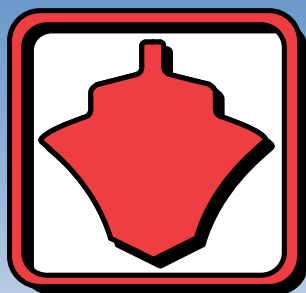
Total tonnage at the Port of Quebec was projected to increase 10% in 2016, as of October, to 23 million tonnes, mainly because of a strong recovery in cargoes generated by mining and metallurgical sectors like iron ore and other by-products, construction, sugar, feed grain and fertilizer products. Dry bulk increased to 9.2 million tonnes, while liquid bulk remained stable at 14.1 million tonnes. The year also marked the operational start of QSL's

Acquisitions have given the Port of Sept-Îles greater control over the strategic Pointe-Noire sector.

Des acquisitions ont donné au Port de Sept-Îles un meilleur contrôle sur le secteur stratégique de Pointe-Noire.



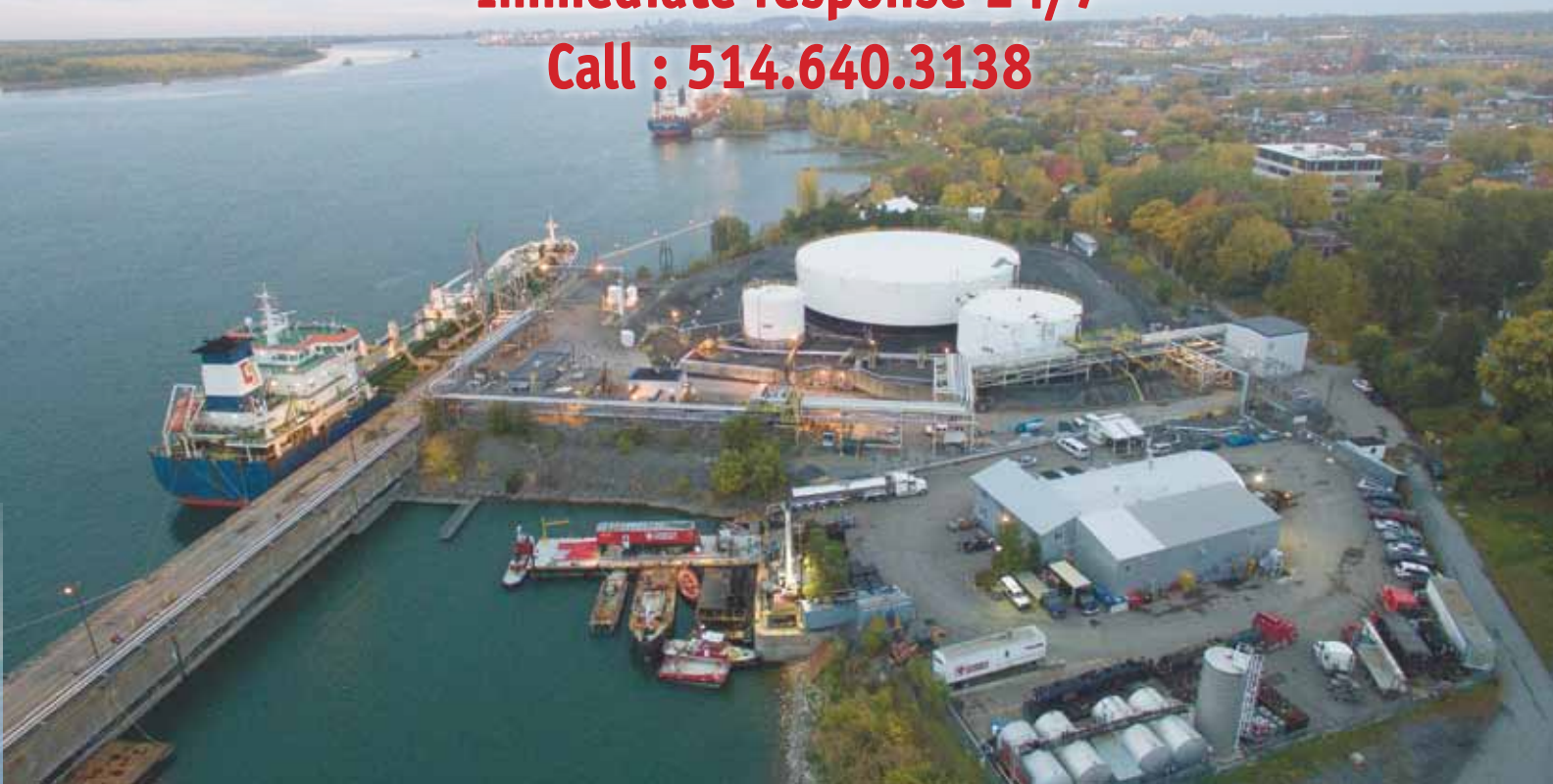
ENVIRONMENTAL SPECIALISTS



URGENCE MARINE INC.

Immediate response 24/7

Call : 514.640.3138



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

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



www.urgencemarine.com Montreal (Quebec) Canada

le début des activités du terminal de granules de bois de QSL qui a reçu ses premiers navires.

Un ralentissement général de l'économie chinoise et le bas prix des matières premières, surtout du minerai de fer, du charbon et d'autres sous-produits, ont été des facteurs déterminants pour le Port de Québec en 2015. Les conditions climatiques ont aussi joué un rôle: la fonte tardive de la glace au printemps a entravé la circulation du fret sur la Voie maritime du Saint-Laurent. Les marchés de niche du sucre et des engrais ont connu une croissance respective de 40 % et 110 %, tandis que le transbordement de 30 000 t d'acier se classe en deuxième position des meilleurs résultats depuis 10 ans.

Le Port a aussi connu une autre fructueuse saison des croisières avec l'arrivée de 150 232 visiteurs, une légère baisse par rapport aux 168 000 de 2015. Le Port a établi un nouveau record en accueillant 10 paquebots différents et 44 000 passagers en 4 jours, et on prévoit une saison exceptionnelle en 2017 à cause des nombreux événements organisés pour le 150^e anniversaire du Canada.

Au Port de Trois-Rivières, le VP, Marketing et développement des affaires, Jacques Paquin, estime que le tonnage total avoisinera les 2,4 millions de tonnes pour toute l'année 2016. Il s'agirait d'une baisse de 23 %, surtout attribuable à la

wood pellet terminal, which welcomed its first vessels.

A general slowdown in China's economy and the raw materials sector due to low prices, in particular, of iron ore, coal and other byproducts, were determining factors for the Port of Quebec in 2015. Weather was also a factor due to late melting of spring ice that affected freight traffic on the St. Lawrence Seaway. Sugar and fertilizer niche markets grew by 40% and 110%, respectively, with transshipment of 30,000 tons of steel recording its second best year in the last 10.

Another successful cruise season ensued with the arrival of 150,232 visitors, a slight drop from 168,000 in 2015. The Port set a new record by welcoming 10 different ships and 44,000 passengers in four days and expects 2017 will be an exceptional year due to Canada's extensive 150th anniversary events.

At the Port of Trois-Rivières, Jacques Paquin, VP Marketing and Business Development, estimated that the port's throughput for all of 2016 would come in around 2.4 million tonnes. This represented

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.*

diminution importante du vrac sec – source majeure d’activité du Port. Les tonnages de céréales ont été sensiblement inférieurs à la moyenne.

M. Paquin a toutefois déclaré au *Maritime Magazine* qu’il s’agissait d’une diminution essentiellement cyclique et qu’on avait bon espoir de voir la situation se redresser en 2017.

M. Paquin a aussi noté que la construction des hangars 24 et 25 ainsi que la construction d’un quai 13 multifonctionnel considérablement agrandi – éléments phares du plan stratégique de plusieurs millions de dollars Cap sur 2020 – ont entravé les opérations portuaires normales en 2016.

«Ces infrastructures sont désormais pleinement opérationnelles et l’investissement devrait commencer à porter ses fruits en 2017», a déclaré M. Paquin

Au Port de Sept-Îles, le PDG Pierre Gagnon est optimiste en raison du raffermissement des prix mondiaux du fer et de plusieurs acquisitions qui assurent notamment au Port un meilleur contrôle du secteur stratégique de Pointe-Noire et de l’exploitation d’un quai multi-usager dont l’inauguration officielle est maintenant prévue l’été prochain.

Au début de l’année dernière, le Port a annoncé la conclusion d’une entente pour l’achat d’une parcelle de terrain et d’un espace d’entreposage de cinq kilomètres de longueur

a decline of 23% due mainly to the big drop in dry bulk – the dominant source of port activity. Grain was notably below average.

But, commenting to *Maritime Magazine*, Mr. Paquin affirmed: “This decrease is principally cyclical and we are confident that things will recover starting in 2017.”

He also noted that the completion of construction of hangars 24 and 25 and of a considerably expanded terminal 13 multi-purpose facility – highlight of a multi-million dollar On Course for 2020 strategic blueprint - affected normal waterfront operations in 2016.

“With these infrastructures now fully operational, they should begin to deliver their potential as of 2017,” Mr. Paquin said.

At the Port of Sept-Iles, Pierre Gagnon, President and CEO, sees an improved outlook on the horizon thanks to a recent strengthening of global iron prices and several acquisitions that, among other things, give the port greater control over the strategic Pointe Noire area and the exploitation of a multi-user dock now slated for formal inauguration this coming summer.

Coming or Going – Valport’s got you covered



INTERNATIONAL LINER SERVICE



SHORT SEA

operations@valport.ca

1-877-375-6686

www.valport.ca

sur la péninsule de Pointe-Noire où l'aluminerie Alouette et d'autres entreprises industrielles sont établies. Ces terrains appartenaient à Cliffs Natural Resources de Cleveland qui s'est placée en 2015 sous la protection de la Loi sur les faillites. De son côté, le gouvernement du Québec a fait l'acquisition d'actifs comme les réseaux ferroviaires Arnaud et Wabush Lake.

Dans une autre importante transaction, New Millennium Iron Ore Corp. a confirmé en octobre dernier l'attribution d'une contribution financière de 175 millions de dollars de Québec à Tata Steel Minerals Canada, dans laquelle New Millennium possède une participation minoritaire, afin de soutenir le projet DSO (Direct Shipping Ore) de Tata Steel. Ce projet s'inscrit dans le contexte de l'ambitieux Plan Nord du gouvernement.

En 2015, le trafic total à Sept-Îles a diminué de 4,6 % pour s'arrêter à 22,7 millions de tonnes. À la fin d'octobre, le volume cumulé de fret n'était que 18,7 millions de tonnes, en baisse de 600 000 t, mais la tendance baissière semblait se résorber.

Certains analystes pensent que l'arrivée à Washington du président Donald Trump qui s'est engagé à stimuler l'économie au moyen de dépenses d'infrastructure massives pourrait avoir un impact positif sur la demande et les prix du minerai de fer.

M. Gagnon croit, quant à lui, «qu'il faut garder les pieds sur terre». Il y a déjà une offre considérable sur le marché, surtout en Australie et au Brésil. Il est néanmoins certain, selon lui, que les bases demeurent solides pour le minerai de très haute qualité extrait dans sa région. **M**

Early last year, the port announced it had reached an agreement to buy a 5-km long piece of land and storage area on the Pointe Noire peninsula where Aluminerie Alouette and other industrial enterprises are situated. This property was owned by Cleveland-based Cliffs Natural Resources that in 2015 had filed for bankruptcy protection. For its part, the Quebec government purchased such assets as the Arnaud and Wabush Lake railway networks.

In another major transaction, New Millennium Iron Ore Corp. confirmed in late October a financial contribution of \$175 million by the Quebec government to Tata Steel Minerals Canada, in which New Millennium has a minority interest, in support of Tata Steel's Direct Shipping Ore project. The latter falls within the context of the government's ambitious Plan Nord.

In 2015, total traffic at Sept-Îles declined by 4.6% to 22.7 million tonnes. While cargo volume in 2016 to end October was down about 600,000 tonnes at 18.7 million tonnes, the downward trend appeared to be flattening out.

There was speculation by some analysts that a Donald Trump presidency in Washington, with a potential focus on massive infrastructure spending to stimulate the U.S. economy, could have a positive impact on iron ore prices and demand.

In this regard, Mr. Gagnon says "one has to keep one's feet on the ground. There is already considerable capacity on the market especially from Australia and Brazil. What is certain, nevertheless, is that the fundamentals remain strong for our region's ore of very high quality." **M**

Le plan fédéral de protection des océans doit inclure les Grands Lacs

L'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) a loué les récentes initiatives fédérales destinées à protéger les océans et les côtes du Canada, mais elle a rappelé qu'il y avait une quatrième côte au Canada – la voie navigable formée par le Saint-Laurent et les Grands Lacs.

«Le plan doit tenir compte de cette quatrième côte, et notamment du besoin urgent d'améliorer la flotte de brise-glaces», a déclaré la présidente de l'AAPC, Wendy Zatylny. «Ainsi, les voies navigables essentielles du Canada disposeraient des politiques et de la capacité nécessaires à la protection de l'environnement et à la création d'emplois.»

Le plan de 1,5 milliard de dollars annoncé par le premier ministre Trudeau vise à assurer une meilleure protection des côtes atlantique, pacifique et arctique en cas de déversement d'hydrocarbures. Il comprend aussi des mesures pour améliorer les dispositifs de communication de la Garde côtière, créer des équipes d'intervention autochtones, investir dans la recherche concernant les déversements d'hydrocarbures et améliorer la cartographie des voies de navigation commerciales. **M**

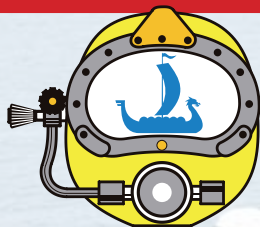
Federal Oceans Protection Plan should extend to Great Lakes

The Association of Canadian Port Authorities commended the federal government for recent initiatives to protect Canada's oceans and coasts, but also recalled that Canada has a fourth coast – the St. Lawrence and Great Lakes waterway.

"The Plan should be extended to include that fourth coast, particularly through critically-needed enhanced icebreaking assets," said ACPA President Wendy Zatylny. "With this final step, all of Canada's crucial waterways will have the policies and capacity needed to protect the environment and grow jobs."

The \$1.5 billion plan announced by Prime Minister Trudeau notably seeks to ensure better protection of Canada's Atlantic, Pacific and Arctic coasts from a potential oil spill. Other measures include improved communication approaches for the Coast Guard, the creation of indigenous response teams, funding for research into oil spills and improved mapping of commercial waterways. **M**

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



SODERHOLM

24 Hour Emergency Response Call: + 1 905 529.1344

Over 30 years experience

Ship Inspections – In Water Surveys
Surveys in Lieu of Drydocking

Recognized by
Lloyd's Register of Shipping and DNV GL

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

U/W Video
U/W Thickness Measurements

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

Leif Soderholm, President and General Manager

lsoderholm@soderholmmarine.com

Mobile Direct: (905) 572.0845

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

Hamilton, Ontario – Canada

www.soderholmmarine.com



Visit us on-line



**Administration de Pilotage des Laurentides
Laurentian Pilotage Authority**

L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES (APL) est une société d'État fédérale chargée d'administrer et fournir des services de pilotage maritime efficace pour la sécurité de la navigation sur le fleuve St Laurent et la rivière Saguenay.

The Laurentian Pilotage Authority (LPA) is a federal Crown corporation responsible for administering and providing, for the safety of navigation, an efficient marine pilotage service on the St. Lawrence and the Saguenay Rivers.

L'APL est à la recherche d'un / The LPA is seeking a :

DIRECTEUR(TRICE) PRINCIPAL(E) À L'EXPLOITATION SENIOR DIRECTOR OF OPERATIONS

Le ou la titulaire du poste a le mandat d'assurer la gestion efficace et efficiente de la direction principale à l'exploitation notamment les services de pilotage, l'affectation, la station de pilotage et les services de transbordement ainsi que tout dossier en lien avec la sécurité de la navigation. Le ou la directeur(trice) principal(e) est responsable de répondre aux plus hauts standards en matière de qualité de services, sécurité, fiabilité, rentabilité et respect de l'environnement.

The incumbent is responsible for the effective and efficient management of the operations department, including pilotage services, assignments, the pilot station and transshipment services, as well as all safety related navigation issues. The Senior Director is responsible for meeting the highest standards in terms of safety, quality of service, reliability, cost-effectiveness and respect for the environment.

Exigences / Qualifications :

- DEC en navigation ou BAC (en administration est un atout);
- Brevet de capacité, Capitaine au long cours, voyage intermédiaire ou équivalent;
- Minimum de 10 années d'expérience en gestion et en navigation;
- Bilinguisme parlé et écrit
- *College Diploma in Navigation or a Bachelor's degree (in Administration is an asset);*
- *Certificate of Competency, Master Mariner, intermediate voyage or the equivalent;*
- *Minimum of 10 years of experience in management and shipping;*
- *Bilingual spoken & written.*

Pour de plus amples informations, veuillez nous contacter au :
For more information, please contact us at:

(514) 864-5459 ou/or

cv@leadersinternational.com

Leaders & Cie est une firme spécialisée en recrutement de dirigeants et en recherche fondamentale sur le capital humain.

Leaders & Cie 
Conseil en gouvernance et leadership



Fednav vessels call frequently at U.S. and Canadian Great Lakes ports.

Les navires de Fednav font fréquemment escale dans les ports canadiens et étasuniens des Grands Lacs.

U.S. Great Lakes ports benefit from late season surge

Les ports étasuniens des Grands Lacs comptent sur le pic de fin de saison

Bill Beck

Les ports étasuniens des Grands Lacs et la flotte de laquiers comptaient sur la traditionnelle pointe de fin de saison des cargaisons de céréales et de minerai de fer pour que la saison 2016 soit égale, voire légèrement supérieure, à 2015.

«Le tonnage de grain est en voie de dépasser celui de 2015 et notre moyenne quinquennale», déclarait récemment Vanta Coda, PDG de la Duluth Seaway Port Authority. «C'est une bonne nouvelle pour le Port, l'économie régionale et l'ensemble du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.»

Le 31 octobre, les expéditions cumulatives canadiennes et américaines de céréales par le réseau Grands Lacs-Voie maritime totalisaient 7,6 millions de tonnes métriques, ce qui correspond à peu près aux résultats enregistrés à la même

Ports on the U.S. side of the Great Lakes, along with the Great Lakes fleet, were hoping for a late season rush of traditional grain and iron ore cargoes to pull the 2016 season even with, or perhaps even slightly ahead of the 2015 season.

“Grain tonnage is on track to outpace 2015 and our five-year average,” Vanta Coda, Duluth Seaway Port Authority CEO, recently stated. “This is great news for this port, the regional economy and for the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system as a whole.”

Through October 31, shipments of U.S. and Canadian grain on the Great Lakes-Seaway system totaled 7.6 million metric tons, about even with the volumes recorded through the same point of the 2015 season.

date en 2015. Les producteurs de blé et de petites céréales des Plaines du nord des États-Unis et des Prairies canadiennes ont eu leur deuxième meilleure récolte depuis bien des années, grâce à l'automne le plus chaud du siècle dans la région. Les transporteurs de cargaisons spéciales à la recherche de charges de retour étaient nombreux sur les Grands Lacs selon M. Coda, et l'abondance des cargaisons de retour de grain a fait baisser les taux de fret dans ces couloirs commerciaux.

Après plusieurs années de vaches maigres, les expéditions de minerai de fer semblent être reparties à la hausse. Même si la Lake Carriers Association de Cleveland a rapporté que les cargaisons de substratum étaient de 10 % sous la moyenne quinquennale en octobre, elles dépassaient néanmoins de 5 % les totaux d'octobre 2015. Le 31 octobre, les expéditions cumulatives de minerai de fer depuis les ports étasuniens des Grands Lacs atteignaient 39,1 millions de tonnes, 1,5 % de mieux qu'à la même date l'année précédente.

Une partie de ce minerai expédié par les ports étasuniens était transportée outre-mer, une première depuis 2011. Ces derniers mois, plus d'un million de tonnes extraites de mines du Minnesota et du Michigan ont été exportées, tantôt transportées directement jusqu'au Port de Québec par des transporteurs canadiens, tantôt transitant par Conneaut (Ohio).

«Une augmentation des exportations étasuniennes de boulettes de fer vers le Japon et la Chine tient également occupée la Voie maritime du Saint-Laurent pendant les mois critiques qui précèdent la fin de la saison de navigation», a indiqué Ray Johnston de la Chambre de commerce maritime. Le minerai de fer a profité de l'escalade des prix mondiaux des produits de base provoquée en début d'automne par l'augmentation en flèche du prix payé pour le charbon métallurgique consommé par les aciéries chinoises.

Le total cumulatif des marchandises transportées par les 56 navires de la flotte étasunienne des Grands Lacs approchait les 68 millions de tonnes, 5,7 % de moins qu'en 2015. Cette baisse est cependant largement attribuable à la forte diminution de la demande de charbon des aciéries et des services publics régionaux.

Des coups de vent du nord-ouest et de la poudrerie qui éliminaient toute visibilité ont forcé fin novembre de

Wheat and small grain farmers on the Northern Plains and the Canadian prairies are experiencing the second record harvest in as many years, helped along by the warmest fall weather in the region so far this century. Project cargoes looking for backhauls have been plentiful on the Great Lakes this season, Mr. Coda said, "and backhauls of grain along those same trade lanes make freight rates even more competitive."

After languishing in the doldrums for several years, iron ore shipments appear to be on an upward trajectory. Although the Cleveland-based Lake Carriers Association reported that October shipments of the bedrock cargo were 10 percent below the five-year average, they were about five percent higher than the October 2015 totals. For the year through October 31, iron ore cargoes shipped from U.S. ports on the Great Lakes totaled 39.1 million tons, up 1.5 percent from the same period last year.

Some of that iron ore from U.S. ports is headed overseas, for the first time since 2011. In recent months, more than one million tons of ore has been exported from Minnesota and Michigan mines, with some cargoes traveling directly to the Port of Quebec via Canadian carriers and some stopping through Conneaut, Ohio.

"A surge of U.S. iron ore pellet exports to Japan and China is also keeping the St. Lawrence Seaway bustling in the critical months before the shipping season winds down," indicated Ray Johnston of the Chamber of Marine Commerce. Iron ore has benefited from the surge in global commodity prices, which was set off earlier in the fall by a sharp increase in the price being paid for metallurgical coal being consumed by Chinese steel producers.

Year-over-year till end-October, cargoes carried by the 56 U.S. flag vessels on the Great Lakes totalled just under 68 million tons, a decrease of 5.7 percent from 2015. But much of that drop in year-over-year tonnage was attributed to much lower demand for coal by the region's utilities and steel mills.



Pulling Our Region Together

PORT

OF MONROE

Michigan's Only Port on Lake Erie

The mariners Port.
Efficient, economical,
and accommodating.

www.portofmonroe.com



The Port of Monroe on Lake Erie, Michigan is one of the fastest-growing ports in the U.S. Great Lakes.

Le Port de Monroe sur le lac Érié au Michigan est l'un des ports étasuniens des Grands Lacs qui connaît l'expansion la plus rapide.

Port of Monroe

nombreux laquiers à se blottir près de la rive nord du lac Supérieur pendant le week-end précédant l'Action de grâce aux États-Unis. La tempête a rappelé à beaucoup que la saison de navigation tirait à sa fin.

Rick Heiman, directeur du Port d'Indiana-Burns Harbor, a déclaré à la mi-novembre aux médias du nord-ouest de l'Indiana que les cargaisons de produits agricoles et de produits sidérurgiques représentaient toujours le pain et le beurre de ce grand port du lac Michigan. Fin octobre, les expéditions de grain par Burns Harbor doubleraient et même davantage celles de la même période en 2015.

«Nous nous attendons à un pic en fin d'année des expéditions de produits sidérurgiques et de produits de base en vrac destinés à l'industrie sidérurgique du nord-ouest de l'Indiana, a dit M. Heiman. Selon les projections actuelles, novembre pourrait être un mois record, spécialement pour les cargaisons de la Voie maritime.»

L'administratrice de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation de Washington DC, Betty Sutton, fait partie des dirigeants du réseau Grands Lacs-Voie maritime qui sont optimistes concernant l'avenir de la voie de navigation. «Le mois dernier, de l'aluminium, de l'acier, des génératrices, des éléments de grue, du minerai de fer et du fret conteneurisé ont transité dans le réseau, a expliqué M^{me} Sutton à la mi-novembre. La bonne récolte de céréales aux États-Unis et au Canada a fait que les produits agricoles, maïs, soja, blé et betterave à sucre, ont constitué la majorité des marchandises exportées.»

Les cargaisons spéciales en hausse

Le vice-président, Maritime et logistique au Port de Cleveland, David Gutheil, a indiqué que ce port du lac Érié «continue de faire des gains sur le marché des cargaisons spéciales. En octobre, nous avons manutentionné plusieurs cargaisons volumineuses en provenance d'Europe, dont l'une, en provenance d'Allemagne, était constituée de presses pour l'industrie automobile. Dans un autre cas, il s'agissait

Gale-force winds and blinding snow out of the Northwest had many Great Lakes vessels hugging the North Shore of Lake Superior the weekend before U.S. Thanksgiving in late November. The storm was a reminder for many that the navigation season was quickly drawing to a close.

Rick Heiman, port director at the Port of Indiana-Burns Harbor, told northwest Indiana media in mid-November that agricultural and steel-related cargoes continue to be primary drivers for the big port on Lake Michigan. Through late October, grain shipments from the Burns Harbor port have more than doubled totals from the same period in 2015.

“Looking ahead, we are expecting a surge in end-of-year shipments of steel products and bulk commodities for the steel industry in Northwest Indiana,” Mr. Heiman said. “Based on current projections, November could prove to be a near record month, especially for Seaway cargoes.”

Betty Sutton, Administrator of the Saint Lawrence Seaway Development Corporation in Washington, D.C., is another Great Lakes-Seaway system official who is bullish about the waterway's future. “Last month, shipments of aluminum, steel, generators, crane components, iron ore and containerized goods moved in the system,” Ms. Sutton said in mid-November. “Thanks to a robust U.S and Canadian grain crop, agricultural products including corn, soy beans, wheat and sugar beet pellets made up the majority of the exported cargos.”

Gains in project cargo market

David Gutheil, Vice President, Maritime and Logistics for the Port of Cleveland, said the Lake Erie port “continues to make positive gains in the project cargo market. In October, we handled multiple large project cargo moves from Europe, one of which con-



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





Port of Milwaukee

The Port of Milwaukee is handling robust volumes of steel and agricultural products.

Le Port de Milwaukee manutentionne de bons volumes d'acier et de produits agricoles.

de pièces destinées à une nouvelle centrale à cycle mixte alimentée au gaz naturel qui sera construite dans le nord-est de l'Ohio. La plus volumineuse pesait plus de 300 tm. Il s'agissait du colis le plus lourd manutentionné au Port de Cleveland en plus d'une décennie».

Le directeur du Port de Milwaukee, Paul Vornholt mise aussi sur une pointe de trafic en fin de saison. «Comme on prévoit que les arrivées vont continuer dans le Port de Milwaukee jusque tard en décembre, les volumes d'acier et de produits agricoles vont probablement être bien supérieurs à ceux de l'an dernier», a déclaré M. Vornholt à la mi-novembre. «En outre, le Port a pris livraison d'une nouvelle grue ce mois-ci, une Manitowoc sur chenilles d'une capacité de 300 tonnes qui va accélérer la manutention des cargaisons spéciales.»

La Duluth Seaway Port Authority, qui vient de rénover ses quais au coût de 18 millions de dollars, se prépare aussi à une augmentation des cargaisons spéciales en 2017. Le Projet intermodal pour lequel la construction a débuté au printemps de 2015 va tripler la capacité d'entreposage extérieur de la gare maritime publique Clure et doubler la capacité de manutention de colis lourds.

Par ailleurs, le Port de Monroe sur le lac Érié a continué en 2016 de s'imposer comme l'un des ports les plus dynamiques des Grands Lacs. Selon son directeur, Paul C. LaMarre III, les tonnages y ont frôlé les niveaux record et le fret manutentionné y est de plus en plus diversifié.

«Celui-ci comprend les marchandises principales du Port, à savoir le charbon et la pierre calcaire destinés à la centrale Monroe de DTE Energy, de même que le gypse synthétique que le Port et le gestionnaire du terminal, DRM Terminal Services, gèrent pour DTE depuis 2015, a

sisté de multiple presses from Germany for the automotive industry. The other project was comprised of multiple pieces for a new natural gas-fired combined cycle power plant that will be built in northeast Ohio. The largest piece weighs in excess of 300 metric tons, and is the heaviest piece of project cargo that has moved through the Port of Cleveland in over a decade.»

Milwaukee Port Director Paul Vornholt is also banking on a late-season surge of business. «With arrivals at the Port of Milwaukee scheduled well into December, we are likely to see both steel and agricultural products well ahead of last year's volumes,» Mr. Vornholt said in mid-November. «Additionally, the port took delivery of a new crane this month, a 300-ton capacity Manitowoc crawler, adding to its efficiency in handling project cargo.»

Also positioning itself for handling additional project cargoes going into the 2017 season is the Duluth Seaway Port Authority, which completed its \$18 million dock redevelopment project. The Port's Intermodal Project, which has been under construction since the spring of 2015, will triple Clure Public Marine Terminal's outdoor storage capacity and double the Port's heavy-lift cargo handling capabilities.

Meanwhile, in 2016, the Port of Monroe on Lake Erie continued to define itself as one of the most rapidly growing seaports on the Great Lakes while producing near record tonnage throughputs and diversifying cargo development, indicated Paul C. LaMarre III, Port Director.

«Cargoes included the Port's foundational bulk commodities of coal and limestone for DTE Energy's

déclaré M. LaMarre. Les autres types de fret incluent du bitume fluide, des sections de mâts éoliens, de la brique réfractaire concassée et des conteneurs. Grâce aux fonds reçus de l'État du Michigan, le Port de Monroe a aussi commencé la construction au terminal Riverfront d'un nouveau quai qui autorisera un tirant d'eau maximal pour le Port à proximité d'aires de dépôt.»

Clayton Harris III à la barre du Port de Chicago

Ailleurs du côté étasunien des Grands Lacs, le district portuaire Illinois international à Chicago a un nouveau chef. Pour succéder au directeur Anthony Ianello, qui a pris sa retraite au terme de longues années de service, la commission a choisi Clayton Harris III comme nouveau directeur général du district portuaire. Celui-ci était auparavant chef des affaires gouvernementales du Midwest à la firme nationale de génie CH2M Hill. M. Harris possède un diplôme en droit de l'Université Howard et il a acquis une expérience considérable aux départements des transports de l'Illinois et de la ville de Chicago ainsi qu'au bureau de l'ancien maire de Chicago, Richard M. Daley. **M**



Port of Indiana-Burns Harbor

Steel and agriculture-related cargoes remain a primary driver for the Port of Indiana-Burns Harbor.

Les produits sidérurgiques et agricoles demeurent un moteur économique important pour le port d'Indiana-Burns Harbor.

Monroe Powerplant, as well as the synthetic gypsum that the Port and terminal manager, DRM Terminal Services, have managed for DTE since 2015," he said. "Other cargoes included liquid asphalt, wind tower sections, crushed refractory brick, and containers. With funding received by the State of Michigan, the Port of Monroe also began construction on a new Riverfront Terminal dock which will capitalize on the Port's deepest draft and adjacent laydown area."



Duluth Seaway Port Authority

The Port of Duluth's new dock redevelopment at Clure Terminal is expected to generate additional project cargo business.

Le réaménagement du quai de la gare maritime publique Clure du Port de Duluth devrait attirer plus de cargaisons spéciales.

Clayton Harris III takes Chicago port helm

Elsewhere around the U.S. Great Lakes, the Illinois International Port District in Chicago has new leadership. Following the retirement of longtime Port Director Anthony Ianello, the Commission selected Clayton Harris III as the Port District's new executive director. Most recently the head of Midwest Government Affairs for the national engineering firm CH2M Hill, Mr. Harris holds a law degree from Howard University and has significant prior experience with the Illinois Department of Transportation, the Chicago Department of Transportation, and the office of former Chicago Mayor Richard M. Daley. **M**



A major infrastructure priority is the addition of a second Poe-sized lock at Sault Ste. Marie.

Une grande priorité est l'ajout d'une deuxième écluse aussi grande que l'écluse Poe à Sault-Sainte-Marie.

Trump Presidency could impact Great Lakes maritime sector

L'industrie maritime des Grands Lacs pourrait subir les effets d'une présidence Trump

Bill Beck

L'élection surprise de Donald Trump à la présidence des États-Unis le premier mardi de novembre pourrait avoir des conséquences majeures sur le commerce des États-Unis en général et sur le transport de marchandises sur les Grands Lacs en particulier.

À première vue, les promesses maintes fois réitérées par Trump en campagne de construire un mur avec le Mexique, l'un des principaux partenaires commerciaux des États-Unis, et de renégocier les accords commerciaux avec une foule de pays préoccupent sans doute bien des administrations portuaires.

The surprise election of U.S. President Donald Trump on the first Tuesday in November could have huge impacts on U.S. trade in general, and shipping on the Great Lakes in particular.

On the face of it, candidate Trump's often repeated campaign promises to build a wall with Mexico, one of the United States' major trading partners, and to renegotiate trade agreements with a host of nations has many port officials undoubtedly concerned about a Trump presidency.

Toutefois, le candidat Trump a aussi fait campagne en promettant une relance de l'emploi dans les secteurs manufacturier, de l'acier et du charbon dans le centre des États-Unis. Les États des Grands Lacs – Pennsylvanie, Ohio, Indiana, Michigan et Wisconsin – ont répondu en accordant à Trump les 75 voix de leurs grands électeurs, soit près du quart des votes qu'il a obtenus. De plus, le nouveau président a systématiquement promis de dégager des fonds de relance pour les projets d'infrastructure au pays.

Dans un contexte où les ports des Grands Lacs examinent attentivement les avantages de projets d'infrastructure comme la gare intermodale de 18 millions de dollars récemment achevée dans le Port de Duluth-Superior, un gouvernement Trump pourrait ouvrir la voie à des fonds de relance pour réaliser des projets similaires.

«Nous avons été proactifs dans l'aménagement de nos installations afin de présenter une meilleure solution aux expéditeurs», affirmait récemment sur son blogue le PDG du Port de Cleveland, Will Friedman. «Nous offrons une solution concurrentielle à ceux qui veulent éviter les problèmes – les retards et les dépassements de coûts – fréquents dans les ports côtiers débordés. Et nous avons pu bénéficier d'un meilleur partenariat avec l'État et l'administration locale pour bâtir notre infrastructure.»

Les projets d'infrastructures portuaires à l'ordre du jour

Un projet que M. Friedman et le conseil d'administration du Port de Cleveland ont en tête pour l'amélioration des infrastructures concerne l'Irishtown Bend sur la rivière Cuyahoga. Des sols instables y menacent de s'effondrer dans le chenal de navigation, mettant ainsi en péril des milliers d'emplois dans des industries dépendantes du secteur maritime, des projets de développement de plusieurs millions et l'aménagement d'un sentier riverain.

Juste en amont du site se trouve l'aciérie Cleveland Works d'ArcelorMittal dont dépendent plus de 2 000 emplois. Un effondrement à l'Irishtown Bend serait désastreux pour l'usine, qui a besoin de boulettes de fer et de calcaire qui peuvent difficilement lui être livrées autrement que par le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.

Une étude commanditée par le Port de Cleveland propose une solution raisonnable et efficace pour stabiliser la berge. Le Port travaille actuellement à obtenir les fonds nécessaires à la mise en œuvre de cette solution. Il a demandé 4 millions de dollars du budget biennal d'immobilisations de l'État de l'Ohio. Des fonds de relance fédéraux destinés

But candidate Trump also campaigned on a pledge to restore steel, coal and manufacturing jobs in the nation's heartland. And the Great Lakes states of Pennsylvania, Ohio, Indiana, Michigan, and Wisconsin reciprocated by providing President Trump with 75 electoral votes, nearly a quarter of the total he ran up in his election. The new President has also consistently promised to release stimulus funding for infrastructure projects across the U.S.

With Great Lakes ports looking closely at the benefits of infrastructure projects, like the Duluth-Superior Port's recent completion of a new, \$18 million Intermodal Terminal, a Trump presidency could pave the way for stimulus dollars to complete similar projects.

“We’ve been proactive in positioning our facilities to provide a better option for shippers,” Will Friedman, President and CEO of the Port of Cleveland, recently noted in his blog. “We offer a competitive alternative to those looking to avoid the headaches – long delays and excess costs – that can come with the overwhelmed coastal ports. And we’ve had the benefit of better partnership with state and local government to build our infrastructure.”

Port infrastructure projects on radar screen

One project Mr. Friedman and the Port of Cleveland board have in mind for infrastructure improvement is the Irishtown Bend along the Cuyahoga River. Unstable soil along the Bend threatens to collapse into the navigation channel, jeopardizing thousands of jobs in maritime-dependent industries, multi-million dollar developments, and plans for a transformative riverfront trail.

Just upstream of the site are more than 2,000 jobs at ArcelorMittal's Cleveland Works steel mill. A collapse at the Irishtown Bend would directly impact the mill, which needs access to iron ore pellets and limestone that can only be shipped efficiently by the Great Lakes-Seaway system.

A Port of Cleveland-commissioned study has outlined a reasonable, cost-effective solution to stabilize the bank; the Port is currently working to secure funds to put the fix into action. That includes a request for \$4 million from the State of Ohio's biennial capital budget. Federal government stimulus funds for shovel-ready infrastructure projects would



Port of Cleveland

Will Friedman eyes more infrastructure improvements for the Port of Cleveland.

Will Friedman songe à d'autres améliorations des infrastructures du port de Cleveland.

à des projets d'infrastructure prêts à démarrer pourraient aussi dynamiser la mobilisation de fonds publics et privés additionnels.

L'une des priorités majeures en matière d'infrastructures dans les Grands Lacs est l'ajout d'une seconde écluse de la taille de l'écluse Poe à Sault-Sainte-Marie. L'été dernier, des travaux d'urgence ont forcé la fermeture pendant 20 jours de la plus petite des deux écluses fonctionnelles du Sault, l'écluse MacArthur, vieille de 73 ans. Près de 2 millions de tonnes de fret divers ont ainsi été retardées. Une interruption semblable à l'écluse Poe aurait entraîné des retards et des conséquences bien pires.

Selon la Lake Carriers Association, 4 000 navires de commerce traversent chaque année les écluses de Sault-Sainte-Marie, au Michigan, transportant plus de 80 millions de tonnes de minerai de fer, de charbon à faible teneur en soufre, de céréales, de calcaire et de marchandises diverses en provenance ou à destination de ports nationaux ou étrangers. Soixante-dix pour cent du tonnage transporté par des navires battant pavillon étasunien passent par l'écluse Poe, car elle est la seule qui peut accueillir les plus gros et les plus performants navires qui sillonnent les Lacs. **M**

also help jump start efforts to energize additional public-private funds.

One major Great Lakes infrastructure priority is the addition of a second Poe-sized lock at Sault Ste. Marie. Last summer, emergency repairs closed the 73-year-old MacArthur Lock, the smaller of the two functional locks at the Soo, for 20 days. Nearly 2 million tons of various cargos were delayed, but had the Poe Lock suffered a similar outage, the delays and cascading ramifications would have been much greater.

The Lake Carriers Association points out that 4,000 commercial vessels transit the locks at Sault Ste. Marie, Michigan, each year. More than 80 million tons of iron ore, low-sulfur coal, grain, limestone and breakbulk cargos from or destined for domestic and foreign ports transit the Soo Locks every year; 70 percent of all tonnage moved in U.S.-flag vessels funnels through the Poe Lock because it alone can accommodate the largest and most efficient vessels working the Lakes. **M**

Marine Emergency Duties Centre opens in Owen Sound

Ouverture du Centre de formation aux mesures d'urgence à Owen Sound

Leo Ryan

Le nouveau Centre Algoma Central Corporation pour la formation aux mesures d'urgence en mer (FUM) a été officiellement inauguré l'automne dernier au campus Owen Sound du Collège Georgian. Les installations de 13 600 pi² qui ont coûté 7,5 millions de dollars sont un élément clé du réputé centre de recherche et de formation maritimes du Collège. Elles seront largement utilisées par les étudiants inscrits aux programmes postsecondaires de formation maritime du Georgian et par les marins navigants à la recherche d'une certification ou de perfectionnement.

La formation FUM est obligatoire au Canada pour travailler à bord des navires. Les marins, qui n'avaient plus accès depuis des années à cette formation en Ontario, n'auront plus à se rendre sur les côtes Est ou Ouest pour obtenir la certification. La formation concernant

The new Algoma Central Corporation Marine Emergency Duties (MED) Centre was officially opened this past fall at the Owen Sound Campus of Georgian College. The \$7.5 million, 13,600-square-foot facility is a key part of the college's renowned Centre for Marine Training and Research. It will be used extensively by students enrolled in Georgian's postsecondary marine programs as well as by working mariners who require certification or refresher training.

MED training is mandatory for anyone who works on a ship in Canada. After several years without a marine emergency duties training facility in Ontario, mariners will no longer need to travel to Canada's east or west coasts to obtain this certification. Life-saving training includes firefighting, survival craft, life raft and immersion suit training, as well as first aid. The

At the ribbon-cutting ceremony were from L to R, Eric McKenzie from Lower Lakes Towing, Mary Lynn Westmoynes of Georgian College, Karen Watt from Algoma Central Corporation, Member of Parliament Bill Walker, and Alan Barfoot, Grey County Warden.

Étaient présents à la cérémonie d'inauguration, de gauche à droite, Eric McKenzie de Lower Lakes Towing, Mary Lynn Westmoynes du Collège Georgian, Karen Watt d'Algoma Central Corporation, le député Bill Walker et le président du conseil du comté de Grey, Alan Barfoot.



Georgian College

l'équipement de sauvetage englobe la lutte contre l'incendie, la manœuvre des embarcations et radeaux de sauvetage, l'utilisation des combinaisons d'immersion et les techniques de secourisme. Le choix du Collège Georgian pour y implanter le centre confirme que le campus Owen Sound devient le lieu par excellence pour recevoir une formation maritime spécialisée.

«En plus de leur inculquer des connaissances techniques, on apprendra à nos étudiants à valoriser le travail d'équipe et la collaboration pour avoir du succès dans leurs carrières maritimes», a mentionné MaryLynn West-Moynes, présidente-directrice générale du Collège Georgian.

«La formation FUM est essentielle dans nos activités et nous sommes heureux de contribuer à son retour en Ontario où elle n'était plus offerte depuis 2013», a déclaré Ken Bloch Soerensen, président et chef de la direction d'Algoma Central Corporation.

Le gouvernement du Canada, par l'intermédiaire du Fonds des petites collectivités, et la province d'Ontario, ont fourni des contributions équivalentes de 1,96 million de dollars. Le conseil du comté de Grey a été le premier à s'engager à contribuer au projet à hauteur de 2 millions de dollars, montrant par là qu'il était conscient de son importance économique pour la région.

Plusieurs chefs d'entreprises maritimes – dont les employés vont recevoir de la formation au Centre – ont fait des dons importants pour assurer la réalisation du projet. Le Centre est baptisé Algoma Central Corporation en l'honneur de son plus gros donateur privé (don de 1 million de dollars). L'aire commune a été baptisée Lower Lakes Towing en reconnaissance du généreux don de 500 000 \$ fait par la compagnie.

Le Collège Georgian offre deux programmes postsecondaires coopératifs de formation maritime à temps plein – un cours de deux ans de technicien en mécanique navale et un cours avancé de trois ans en technologie maritime - Navigation. Un cours de second cycle d'un an en gestion (génie maritime) est aussi offert pour ceux qui désirent une formation spécialisée dans le domaine maritime.

Le Centre de recherche et de formation maritimes offre également un cursus destiné aux marins navigants. L'an dernier seulement, il y a eu 2 400 inscriptions à ces cours. **M**

location of the centre at Georgian College confirms the Owen Sound Campus as a premier facility for professional marine education.

“In addition to technical skills, our students must also learn teamwork and co-operation to develop successful careers in the marine industry,” said MaryLynn West-Moynes, President and CEO of Georgian College.

“Marine Emergency Duties training is critical to our industry and we are pleased to help make this training available in Ontario, where it has been absent since 2013,” said Ken Bloch Soerensen, President and CEO of Algoma Central Corporation.

The Government of Canada provided \$1.96 million through the Small Communities Fund for the project, and the Province of Ontario also contributed \$1.96 million to this project. Grey County Council was the first to pledge financial support, in the amount of \$2 million, recognizing in part the significant economic importance to the region.

Several marine industry leaders – who will train their work force at the centre – made substantial donations to help ensure the facility would become a reality. The centre is named for Algoma Central Corporation, which became the largest private donor to the project with its donation of \$1 million. The common area in the centre is named in recognition of Lower Lakes Towing LTD., which also made a generous donation of \$500,000.

Georgian offers two full-time postsecondary marine co-op programs – a two-year diploma in Marine Engineering Technician and a three-year advanced diploma in Marine Technology-Navigation. A one-year graduate certificate in Marine Engineering Management is offered for those seeking advanced training in the marine industry.

The Centre for Marine Training and Research also provides training for working mariners, with 2,400 course registrations in the past year alone. **M**

Petro-Nav building a promising future

Petro-Nav bâtit pour l'avenir

Leo Ryan

The Jana Desgagnés steams through the Welland Canal on one of its regular voyages serving Great Lakes customers.

Le **Jana Desgagnés** photographié dans le canal Welland pendant un de ses voyages réguliers au service de sa clientèle des Grands Lacs.

Filiale du groupe Desgagnés de Québec, Petro-Nav inc. acquiert une visibilité croissante dans l'industrie en tant qu'entreprise spécialisée dans le transport de pétrole et de produits chimiques en Amérique du Nord. Ses navires-citernes sont une présence familière sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent, au Canada atlantique et sur la côte est des États-Unis de même que dans les eaux éloignées de l'Arctique. Et le meilleur reste à venir...

«Notre progression n'a pas été continue, mais nous avons beaucoup augmenté notre chiffre d'affaires depuis cinq ans», a indiqué le PDG Jacques Beauchamp. Celui-ci estime que la flotte Petro-Nav aura transporté en 2016 envi-

A subsidiary of Groupe Desgagnés shipping enterprise in Québec City, Petro-Nav Inc. has been commanding increasing industry attention as a niche carrier of petroleum and chemical products in North America. Its tankers are a regular presence in the Great Lakes, the St. Lawrence Seaway System, Atlantic Canada, and the U.S. East Coast as well as in the distant Arctic waters. And more is to come...

"It has not been straight up and down, but we have substantially grown the business in the last five years," indicated Jacques Beauchamp, President and General Manager. He estimated the 2016 volume carried by the Petro-Nav fleet at about three billion



Paul Bessley



ron trois milliards de litres de produits raffinés et 19 millions de barils de pétrole brut.

Interviewé au siège social de Petro-Nav à Montréal, M. Beauchamp a admis que l'industrie maritime doit affronter bien des défis. Il demeure toutefois résolument optimiste pour l'avenir. «Quand on y pense, fait-il remarquer, le transport de produits énergétiques est un atout majeur de l'économie canadienne et nous sommes fiers à Petro-Nav d'y contribuer!»

Petro-Nav a été fondée il y a 20 ans, en 1996, et Shell Canada a été son premier client. D'autres grandes pétrolières et sociétés pétrochimiques ont suivi. Au départ, Petro-Nav utilisait surtout des navires-citernes affrétés.

litres de produits raffinés et 19 million barrels of crude oil.

During an interview at Petro-Nav headquarters in Montreal, Mr. Beauchamp acknowledged that the marine industry faces many challenges. But he took a resolutely optimistic view of the future, notably declaring: "When you think about it, moving energy products is a big feature of the Canadian economy, and we are proud at Petro-Nav to be part of it!"

When Petro-Nav was founded 20 years ago in 1996, Shell Canada was the first customer. Other oil majors and leading chemical refining companies have followed. Initially, mainly chartered tankers were used.



Leo Ryan

*Petro-Nav trio on the job!
Flanking Jacques Beauchamp,
President and General Manager,
are Christopher King,
Director of Operations,
and Marian Zaremba,
VP Chartering.*

Le trio de Petro-Nav au travail!
Le PDG Jacques Beauchamp
est flanqué du directeur des
Opérations Christopher King
et du VP (Affrètement)
Marian Zaremba.

L'entreprise exploite actuellement sur différentes routes neuf navires-citernes — qui naviguent tous sous pavillon canadien avec des équipages canadiens. La flotte comprend deux pétroliers Panamax à double coque de 75 000 tonnes qui participent au service de navette inauguré en décembre 2015 pour le transport de pétrole brut léger albertain de Montréal à la raffinerie de Lévis du géant étatsunien de l'énergie Valero.

Pour M. Beauchamp, le service de navette est un «excellent exemple de l'utilité du transport maritime à courte distance au Canada».

Il a attribué le succès instantané du service à l'impact «d'au moins 50 présentations» portant sur la sécurité et d'autres questions sensibles qui ont été organisées à l'intention des municipalités, des dirigeants de ports, de la Garde côtière, de Transports Canada et de militants écologistes. Ces séances d'information ont été réalisées avec la collaboration et sous la direction de différents chefs d'équipe de Desgagnés, dont le PDG de Transport Desgagnés, Serge Le Guellec.

«Il était d'autant plus crucial de présenter une trousse d'information complète que le fleuve Saint-Laurent est la source d'eau potable d'une multitude de personnes», a déclaré avec conviction M. Beauchamp.

Des navires-citernes à bicarburation pour bientôt

Un autre important chapitre de l'histoire de Petro-Nav s'ouvrira sous peu avec la livraison du premier de quatre navires-citernes à bicarburation diesel-GNL construits en Turquie au coût de plus de 200 millions de dollars.

The shipping firm presently operates nine tankers in various trades - all under Canadian flag and with Canadian crew. These include two double-hulled, 75,000-ton Panamax tankers participating in the shuttle service launched in December 2015 for transporting Alberta light crude oil between Montreal and the refinery in Lévis of U.S. energy giant Valero.

As regards the shuttle service, Mr. Beauchamp hailed it as "a great example of how shortsea shipping can work in Canada."

He attributed its success "from day one" to the beneficial impact of "at least 50 presentations" on safety and other issues to local municipalities, port officials, the Coast Guard, Transport Canada, and environmental activists. These information sessions were conducted in collaboration with and under the leadership of various Desgagnés team managers including Serge Le Guellec, President and General Manager of Transport Desgagnés.

"It was all the more crucial to present a full information package since the St. Lawrence River is, among other things, the source of drinking water for many people," Mr. Beauchamp said with strong conviction.

Dual fuel tankers on the horizon

Another important chapter in Petro-Nav's history will be opened soon with the start of deliveries of four LNG-diesel fuel tankers being built in Turkey at a cost of more than \$200 million. Ordered by Transport



Desgagnés

*The **Laurentia Desgagnés** on the St. Lawrence River is one of two Panamax tankers providing a shuttle service between Montreal and the Valero refinery at Lévis.*

Le **Laurentia Desgagnés** sur le Saint-Laurent est l'un des deux pétroliers Panamax qui fournissent un service de navette entre Montréal et la raffinerie Valero à Lévis.

Commandés par Transport Desgagnés et construits sous la supervision de Mario Rossi, VP Opérations, ces quatre navires à faible tirant d'eau sont le fruit d'une conception standardisée mise en avant par Louis-Marie Beaulieu, chef de la direction et propriétaire du Groupe Desgagnés.

Le premier livré de ces navires-citernes à bicarburation — une première chez les armateurs canadiens — sera le **Damia Desgagnés**, capable de transporter 13 500 tonnes de bitume asphaltique. Il devrait arriver en janvier; deux autres seront livrés plus tard en 2017. Le quatrième bâtiment est attendu dans le premier trimestre de 2018. Ces derniers navires seront des pétroliers et chimiquiers.

Les navires-citernes appartiendront à Transport Desgagnés, qui se chargera de questions comme l'embauche des équipages et l'entretien tandis que Petro-Nav s'occupera de la gestion commerciale, notamment les contrats avec les clients, les cargaisons et les ports d'escale.

À la cérémonie de lancement du premier navire-citerne à bicarburation, M. Beaulieu a déclaré que l'arrivée du **Damia Desgagnés** s'inscrit dans le cadre d'un «vaste programme d'investissement pour le renouvellement et l'expansion de la flotte de Desgagnés en y intégrant des navires dotés des technologies les plus évoluées, ce qui démontre la détermination du Groupe Desgagnés et sa confiance dans l'avenir».

Les nouveaux navires-citernes, qui seront déployés sur toutes les routes actuelles de Petro-Nav, seront propulsés

Desgagnés and built under the supervision of Mario Rossi, VP Operations, these four vessels are the product of a unique standardized and low draft concept initiated by Louis-Marie Beaulieu, CEO and owner of Groupe Desgagnés.

The first of the dual fuel tankers – marking a precedent for Canadian cargo operators – will be the **Damia Desgagnés**, capable of transporting 13,500 tons of asphalt-bitumen. It is expected for delivery in January, with two others slated later in 2017, while the fourth vessel is scheduled for the first quarter of 2018. The latter ships will be oil and chemical tankers.

Transport Desgagnés will own the vessels and take care of such matters as crewing and maintenance whereas Petro-Nav will assume their commercial management, encompassing customer contracts, cargo, and port calls.

At the launching ceremony of the first dual fuel tanker, Mr. Beaulieu said the **Damia Desgagnés** fell within the context “of an extensive investment program for the renewal and expansion of the Desgagnés fleet with vessels fitted with cutting-edge technology, which demonstrates Desgagnés’ commitment and confidence in its future.”

Destined to be deployed on all of Petro-Nav’s existing trades, the new tankers will be powered by a



The tanker fleet operated by Petro-Nav is deployed on a wide range of routes, including the Great Lakes/St. Lawrence waterway, the Atlantic Coast and the Arctic.

La flotte de navires-citernes de Petro-Nav est déployée sur des routes très diverses, y compris la voie navigable Saint-Laurent–Grands Lacs, la côte atlantique et l'Arctique.

par un moteur Wartsila 5RT-flex 50DF nourri par deux citernes de GNL d'une capacité combinée de 625 m³, soit plus de 165 000 gallons.

«Nous pensons que le GNL, c'est l'avenir», a déclaré le directeur des Opérations, Christopher King. «D'autres ont opté pour des épurateurs, ou ont tout simplement décidé d'attendre. Nous pensons qu'au point de vue environnemental, le GNL va nous assurer le meilleur rendement de l'investissement — il règle le problème du soufre, réduit les émissions de gaz à effet de serre et s'occupe aussi des émissions de NOx (oxyde d'azote).»

Toutefois, selon M. King, un obstacle demeure: «Il n'existe pas au Canada d'infrastructures pour alimenter un navire en GNL. Nous travaillons avec différents fournisseurs au Port de Montréal, à Québec et éventuellement sur les Grands Lacs.»

Pour lui, ravitailler un navire en GNL un camion à la fois serait un processus aussi coûteux que fastidieux.

Une option efficace et économiquement viable serait, croit-il, de créer un réseau de distribution constitué de réservoirs placés à des endroits stratégiques, de la même façon que des prises spéciales ont été installées pour la recharge des automobiles électriques. «Nous en sommes dans la courbe d'apprentissage pour le développement de ce concept.»

Autrement, de façon générale, qu'est-ce qui caractérise l'environnement mondial du transport maritime par navire-citerne aujourd'hui?

À ce sujet, le VP Affrètement à Petro-Nav, Marian Zaremba, répond catégoriquement et sans hésitation: «Le niveau extrêmement élevé de sécurité requis par les lois, les règlements

Wartsila 5RT-flex 50DF engine fed by twin LNG fuel tanks with combined capacity of 625 cubic metres, or upwards of 165,000 gallons.

“We believe that LNG is the wave of the future,” remarked Christopher King, Director of Operations. “Other players have elected to go with scrubbers or to wait and see. We felt from an environmental perspective that LNG would give us the best bang for the buck – in the sense that it solves the sulphur issue, reduces the greenhouse gas emissions and takes care of the NOx (nitrogen oxide) emissions.”

But Mr. King also pointed to a problem lying ahead. “There is a challenge of no infrastructure in Canada to get LNG onto a ship. We are working with various suppliers at the Port of Montreal, Québec and eventually the Great Lakes.”

He said that fueling a ship with LNG with one truck at a time would be a costly and time-consuming process.

He suggested that an economically-viable, efficient option would be to create a distribution system of tank reservoirs at strategic locations like special outlets have been installed for the electric charging of automobiles. “We are in the learning curve of developing this concept.”

Otherwise, generally speaking, what characterizes the global tanker shipping environment today?

Here, Marian Zaremba, VP Chartering at Petro-Nav, states categorically from the outset: “The ex-

et les pétrolières. Le monde a changé radicalement depuis la catastrophe de l'**Exxon Valdez** en 1989.»

Selon M. Zaremba, chez Petro-Nav comme chez les autres armateurs, la culture de sécurité est profondément enracinée. Une grande partie du travail est destinée à réduire les risques.

«Le sentiment de responsabilité et l'opinion publique ont fait de la sécurité une question cruciale, et cela, pour de bonnes raisons», a-t-il déclaré avant d'ajouter que les pétrolières elles-mêmes doivent prouver qu'elles exploitent uniquement des navires qui ne mettent pas en danger l'environnement.

C'est pourquoi, avant de finaliser un contrat, les pétrolières veulent voir le programme de gestion et d'auto-évaluation des navires-citernes du transporteur. Et la plupart d'entre elles se font un point d'honneur de ne pas affréter ni admettre à leurs terminaux un navire-citerne qui n'a pas eu un rapport d'inspection positif dans les cinq derniers mois.

Par ailleurs, au sujet des perspectives d'expansion future, M. Beauchamp note ce qui suit: «La conjoncture demeure toujours sujette à changement, de sorte que nous devons tâcher de trouver de nouvelles occasions d'affaires tout en cherchant à voir ce que nous pourrions faire d'autre pour notre clientèle actuelle.»

Une occasion pour le transport de GNL mis en veilleuse

Une nouvelle occasion d'affaires qui semblait prometteuse est apparue en 2015 quand le gouvernement québécois a donné le feu vert à la construction à Bécancour au coût de 800 millions de dollars d'une usine de liquéfaction de GNL de Stolt LNGaz qui devait être terminée en 2018. Petro-Nav était le transporteur retenu pour distribuer le GNL aux entreprises québécoises non desservies par le réseau actuel de gaz naturel.

Bien qu'il ne reste aucun obstacle réglementaire à surmonter, ce gigantesque projet a été entièrement mis en veilleuse. Le facteur déterminant est la chute des prix du pétrole sur le marché mondial qui a rendu le GNL moins attrayant.

Toutefois, selon M. Beauchamp, Petro-Nav est prêt à sauter dans la barque dès que l'occasion se présentera. «Nous voulons être un transporteur de GNL. C'est toujours notre intention.» **M**

tremely high level of safety required by laws, regulations and by the oil companies. The world has changed dramatically since the (1989) **Exxon Valdez** disaster."

As is the case with other tanker operators, Mr. Zaremba said "the safety culture is huge with us. A major part of the job is mitigating risks."

"Liability and public perception are driving up the whole safety issue, and with good reason," he said, adding: "Oil companies themselves have to demonstrate they are hiring only environmentally-safe vessels."

Thus, before finalizing a contract, oil companies want to see a carrier's Tanker Management Self-Assessment program. And most oil companies, as a rule, will not charter or allow into their terminals a tanker which has not had a positive Ship Inspection Report known as SIRE within the last five months.

Meanwhile, in reviewing the outlook for future growth, Mr. Beauchamp observes: "Business conditions are always subject to change, so you must focus on finding new opportunities while also seeing what else we can do for existing customers."

LNG carrier opportunity on hold

One significant new opportunity that appeared compelling surfaced in 2015 when the Québec government gave the green light for constructing a \$800 million Stolt LNGaz LNG liquefaction plant in Bécancour, with a 2018 completion timeline. Petro-Nav was the designated maritime transport partner to distribute LNG to Québec businesses not served by an existing natural gas grid.

Though there are no regulatory hurdles remaining to overcome, the whole massive project has been put on hold. The determining factor has been the severe decline in oil prices on the world market that has rendered LNG less attractive.

But Mr. Beauchamp says Petro-Nav is ready to jump in when the opportunity arises. "We want to be an LNG carrier. It is still on the radar screen." **M**

*The first dual fuel tanker, the **Damia Desgagnés**, built in Turkey, is shown during sea trials in the Sea of Marmara.*

Le premier navire-citerne à bicarburant, le **Damia Desgagnés** construit en Turquie, photographié pendant des essais dans la mer de Marmara.





Desgagnés

Vital supplier to Nunavik communities

Un fournisseur vital pour les collectivités du Nunavik

The Maria Desgagnés is pictured in the spectacular setting of Cape Dyer off northeast Baffin Island.

On voit ici le **Maria Desgagnés** dans le cadre magnifique de Cape Dyer au nord-est de l'île de Baffin.

Leo Ryan

L'approvisionnement de l'Arctique représente une part relativement faible des activités maritimes de Petro-Nav dans un vaste territoire de l'Amérique du Nord. Christopher King, directeur des Opérations, insiste néanmoins: «L'Arctique est un élément très important de notre image de marque – elle définit ce que nous sommes et ce que nous faisons.»

En entrevue, M. King a décrit les activités de Petro-Nav dans l'Arctique et les défis que pose cette région immense et lointaine où le réchauffement climatique s'amplifie et s'accélère, comme en témoigne le recul de la couverture de glace.

Petro-Nav ravitaille en combustible les 14 collectivités du Nunavik, région de l'extrême nord du Québec, en partenariat avec la Fédération des coopératives du Nouveau-Québec. Elle s'approvisionne à la raffinerie de Valero à Lévis, sur le Saint-Laurent. L'entreprise est également le seul fournisseur de combustibles pour le grand complexe minier de Baffinland, en partenariat avec Nunavut Sealink and Supply Inc. (NSSI).

Arctic supply represents a relatively small component of Petro-Nav's overall shipping activity in an extensive geographical area of North America. But Christopher King, Director of Operations, emphatically declares: "The Arctic is a very important part of our brand – it defines who we are and what we do."

In an interview, Mr. King offered details of Petro-Nav's operations in the Arctic and evoked the challenges of serving a formidable, remote region where global warming has taken hold and is accelerating as exemplified by the receding ice cover.

Petro-Nav delivers fuel supplies to all 14 communities in Nunavik, Quebec's northernmost territory in a partnership with customer Fédération des coopératives du Nouveau Québec. Petro-Nav picks up the fuel from the Valero refinery at Lévis on the St. Lawrence River. The carrier is also the sole fuel supplier to the large Baffinland mining complex, in partnership with Nunavut Sealink and Supply Inc. (NSSI).

Pendant tout l'été et au début de l'automne de 2016, l'exploitant pétrolier canadien a déployé deux de ses trois navires au Nunavik. Un grand navire mère letton de 50 000 tonnes, le **Ugale**, approvisionnait ces navires de livraison.

M. King mentionne ici un chiffre éloquent: «Le **Dara Desgagnés** à lui seul a fait 19 escales et déployé 17 milles de conduites d'acheminement flottantes.»

Il rappelle ensuite combien l'infrastructure est rudimentaire dans l'Arctique.

«Pour les pétroliers, il y a un tuyau qui descend vers une plage jusqu'à un tas de pierres. Ce tuyau est muni au bout d'une bride et d'une vanne, qui servent à le raccorder à la conduite d'acheminement.

«Je suis allé dans l'Arctique pour la première fois en 1975 pour occuper un emploi d'été comme étudiant, et franchement, la méthode de livraison n'a guère changé depuis. Les navires d'aujourd'hui sont plus gros et mieux équipés, mais l'infrastructure côtière a peu évolué. Un quai dans l'Arctique? Pas question!

«Les communautés sont trop petites, ajoute M. King. On continuera d'accoster sur la plage et d'utiliser une péniche pour le vrac sec ou une conduite flottante pour nos opérations.»

Selon l'endroit, la conduite d'acheminement des combustibles vers les réservoirs terrestres peut avoir entre 2 400 et 7 500 pieds de longueur.

Les conduites les plus longues sont utilisées sur les grandes étendues d'eau peu profondes situées près du rivage.

«Dans l'Arctique, la profondeur de l'eau peut varier de très faible à très grande, note M. King. L'eau est parfois si profonde qu'il est impossible de jeter l'ancre. Les marées sont un autre facteur à considérer.»

Difficultés posées par la vitesse des vents

Une autre question qui, selon lui, pose des difficultés croissantes et peut être liée aux changements climatiques est la vitesse des vents.

«Il y a maintenant des redoux pendant la saison intermédiaire, mais aussi plus de vent en juillet et en août.

«Nous essayons de déterminer si ce phénomène récent dénote une tendance durable. Une chose est sûre: avec une conduite flottante d'un mille, la direction et la vitesse du vent deviennent cruciales pour garantir des opérations sûres et efficaces.»

Throughout the summer and early fall of 2016, the Canadian-flag tanker operator sent two of its ships to Nunavik, rather than three. And a large Latvian mother ship, the 50,000-ton **Ugale**, was utilized to feed the two Petro-Nav delivery vessels.

Here, Mr. King produced a striking calculation: "The **Dara Desgagnés** alone did 19 different port calls and deployed 17 miles of floating hose."

He then recalled how little infrastructure exists in the Arctic.

"For tankers, there is a pipe coming down to a beach somewhere, down to a pile of rocks with a flange and valve at the end. And we hook up to that with the hose. "I first went to the Arctic as a student on a summer job in 1975, and frankly not much has changed for cargo deliveries. The ships are getting bigger and better equipped, but really not much has changed in onshore infrastructure. A dock in the Arctic? What's that!"

"The communities," Mr. King went on, "are too small. It will continue to be beach-landing operations. With a barge used for the (dry bulk) cargo guys and floating hose operations for us."

In different locations the length of the hose transmitting the fuel destined for onshore tanks can vary between 2,400 feet and 7,500 feet.

The longest hoses come into play when there are extensive shallow waters close to shore.

"In the Arctic, water can vary between very shallow and very deep," Mr. King noted. "It can so deep that you cannot anchor. The tides are another factor that you have to contend with."

Wind velocity challenges

A further issue, which he said, seems to be causing increasing difficulties and may be linked to climate change is that of wind velocity.

"We are getting breaks in temperature in the shoulder season but experiencing more wind in July and August.



Christopher King looking right at home in a remote community in Nunavik.

Christopher King a l'air de se sentir chez lui dans une localité éloignée du Nunavik.

DIR



Hoses transmitting fuel to a beach location can vary in length between 2,400 ft and 7,500 ft.

Les conduites qui transportent les combustibles jusqu'aux réservoirs terrestres peuvent avoir entre 2 400 et 7 500 pieds de longueur.

Sécurité et protection de l'environnement: une priorité clé

Les risques liés aux opérations dans l'Arctique accroissent l'importance de la sécurité et de la protection de l'environnement. Petro-Nav joue un rôle d'avant-garde dans les efforts pour atténuer ces risques. L'évaluation des risques est un outil important que l'entreprise utilise largement, tout comme les exercices d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures.

Petro-Nav est l'une des premières entreprises à concevoir un programme efficace d'intervention en cas de déversement, organisé et exécuté à Montréal avant le départ de ses navires pour l'Arctique. Selon ce programme, tous les équipages des **Desgagnés** qui vont dans le Nord canadien doivent d'abord suivre une séance de formation sur les déversements.

En outre, Petro-Nav a instauré des exercices de formation sur les déversements visant à mobiliser chaque année au moins une collectivité du Nord. Au début, les seuls participants étaient l'équipage d'un navire, un formateur en intervention en cas de déversement et, si possible, un représentant de Transports Canada. Aujourd'hui, Petro-Nav inclut dans cette formation des exercices organisés conjointement avec les collectivités locales et les équipes communautaires d'intervention d'urgence. À ce jour, plus de 40 exercices sur les déversements ont été menés dans des collectivités subarctiques ou du Nord canadien.

Manque croissant de soutien par les brise-glaces

Comme les entreprises maritimes le font de plus en plus depuis quelques années, M. King déplore «le manque

“We are trying to determine whether this recent phenomenon is a lasting trend. The fact is that when you have a mile of floating hose out there, wind direction and wind velocity become very critical in trying to ensure safe and efficient operations.”

Safety and environment protection: a key priority

Due to the potential risks involved in arctic operations, safety and environmental protection is all the more important. Petro-Nav has been at the vanguard of efforts to mitigate the inherent risks in arctic operations. Risk assessments are a major tool that has been extensively used as well as oil spill response exercises.

Petro-Nav pioneered a successful oil spill training program organized and conducted in Montréal prior to sending its ships to the Arctic. Since then, every **Desgagnés** ship bound for the Canadian north is required to conduct a spill training session before departure.

Moreover, Petro-Nav instituted in-situ spill training exercises in the Canadian north, targeting the engagement of at least one northern community per year. Training exercises initially involved only the ship's crew, an Oil Spill Response Trainer, and, when possible, a Transport Canada representative. However, Petro-Nav broadened the training to involve joint oil spill response exercises organized in close coordination with local communities and community Emergency Response Teams. To date over 40 spill training exercises have been carried out either pre arctic or in the northern communities.

DR



Crew bring hose to shore for a manifold connection.

Une équipe hale un tuyau sur la rive pour le raccorder au manifold.

substantiel de brise-glaces de la Garde côtière canadienne dans l'Arctique, les Grands Lacs, le Saint-Laurent et la côte Est».

La construction du brise-glace polaire **John G. Diefenbaker** n'a pas encore débuté. En supposant qu'il n'y ait plus de retards, le navire n'entrera pas en service avant 2030, selon l'un des scénarios envisagés.

Entre-temps, la plupart des brise-glaces de la flotte, selon M. King, «ont largement dépassé l'âge de la retraite (34 ans en moyenne) et sont dans une phase de prolongation de vie», au prix de réparations et de mises à niveau coûteuses.

«Souvent, c'est seulement en avril ou mai que ces navires terminent la saison hivernale sur la côte Est. Nous avons besoin de plus de brise-glaces, surtout dans les deux premières semaines de juillet. L'an dernier, un seul brise-glace lourd, le GCC **Terry Fox**, se trouvait dans l'Arctique durant cette période.»

«Nous poursuivons de plus en plus nos activités la saison intermédiaire, en raison surtout de la demande des clients, déclare M. King. Nous faisons plus de livraisons dans le Grand Nord au début de l'été. Il y a 40 ans, les livraisons dans l'Arctique ne se faisaient pas avant la deuxième semaine de juillet. Aujourd'hui, nous nous rendons là-bas fin juin, début juillet. Et la saison intermédiaire d'automne peut s'étendre au-delà de la fin septembre, même jusqu'au début de novembre, une conséquence des changements climatiques.» **M**

Concern over growing lack of icebreaker support

Reflecting a rising apprehension amongst shipping enterprises in the past few years, Mr. King also deplored "a substantial lack of Canadian Coast Guard ice-breaking assets in the Arctic, Great Lakes/St. Lawrence, and the East Coast."

Construction has still not begun for a new polar icebreaker, the **John G. Diefenbaker**. Assuming there are no more delays, it will not be available for service before 2030, goes one scenario.

Meantime, stated Mr. King, the great bulk of the Coast Guard fleet "is well past retirement (average age of 34) and in a life-extension stage" with the help of costly repairs and upgrades.

"Often, the ice-breakers don't wrap up the winter season on the East Coast until April or May. We especially need more icebreakers in the first two weeks of July. There was only one heavy icebreaker, the **CCG Terry Fox**, in the Arctic in the first

two weeks of last July."

"We are moving more and more into the shoulder season, mainly because of customer demand," Mr King indicated. "More products are going to the Far North in the early summer. It used to be 40 years ago that that you would not ship to the Arctic before the second week of July. Now, we find ourselves there in late June/early July. And the shoulder season in the fall can stretch beyond the end of September to early November, reflecting the impact of climate change." **M**



Crew help to run hose for service from a special reel aboard ship.

Une équipe aide à placer un tuyau qui sera déployé à partir d'un tambour spécial à bord.

DR



Paul Bessley

FAITS SAILLANTS

- Petro-Nav, fondée en 1996, est une filiale du Groupe Desgagnés de Québec qui compte 150 ans d'histoire maritime consacrés au transport de vrac liquide et solide, de marchandises générales, de passagers et de cargaisons spéciales.
- Petro-Nav, dont le siège social se trouve à Montréal, transporte des produits pétroliers pour les principales sociétés pétrolières sur les Grands Lacs, la côte est du Canada et des É.-U., et dans l'Arctique.
- Le volume transporté en 2016 est estimé à trois milliards de barils de produits raffinés et 19 millions de barils de pétrole brut.
- Petro-Nav exploite neuf navires-citernes battant pavillon canadien sur différentes routes. Parmi ceux-ci, deux pétroliers Panamax assurent un service de navette unique sur le Saint-Laurent pour le transport de pétrole léger albertain entre Montréal et la raffinerie de Lévis d'un géant étasunien de l'énergie.
- Le transporteur spécialisé approvisionne en combustibles les 14 collectivités du Nunavik, dans l'extrême Nord québécois.
- Petro-Nav est également le seul fournisseur de combustible du gigantesque complexe minier de Baffinland dans l'Arctique, en partenariat avec Nunavut Sealink and Supply Inc.
- Le Groupe Desgagnés emploie au total environ 1 000 personnes. Sa flotte de 18 navires dessert plus de 150 ports partout dans le monde.

KEY FACTS

- Petro-Nav was founded in 1996 as a subsidiary of Groupe Desgagnés of Québec City which has 150 years of maritime history in the transportation of liquid bulk, dry bulk, general cargo, passengers and goods for special projects.
- Headquartered in Montreal, Petro-Nav transports petroleum products for oil majors in the Great Lakes, East Coast Canada and the U.S. and the Arctic.
- Volume carried in 2016 was estimated at three billion barrels of refined products and 19 million barrels of crude oil.
- Petro-Nav currently operates nine Canadian-flag tankers in the various trades. These include two Panamax tankers offering a unique shuttle service on the St. Lawrence River transporting Alberta light crude oil between Montreal and U.S. energy giant's refinery in Lévis.
- The niche carrier delivers fuel supplies to all 14 communities in Nunavik, Quebec's northernmost territory.
- Petro-Nav is also the sole fuel supplier to the massive Baffinland mining complex in the Arctic in partnership with Nunavut Sealink and Supply Inc.
- The Desgagnés group as a whole employs some 1,000 people. Its fleet of 18 ships serves more than 150 ports around the world.



Hyunmin Kim

HETC and Memorial University conduct ice damage experiments on a large ice class vessel.

Pictured from L to R are Hyunmin Kim, Suresh Pisini, Mike Manual, Nathan Bessey, Bruce Colborne, and Matt Curtis.

Le HETC et l'université Memorial réalisent des expériences pour évaluer les dommages que la glace peut causer à un grand navire à coque renforcée. De gauche à droite, Hyunmin Kim, Suresh Pisini, Mike Manual, Nathan Bessey, Bruce Colborne et Matt Curtis.

Mounting role of ABS Harsh Environment Technology Centre

Rôle croissant du Harsh Environment Technology Centre

Leo Ryan

Créé en 2009 par l'American Bureau of Shipping (ABS) avec le soutien de partenaires comme la Research and Development Corporation (RDC) de Terre-Neuve-et-Labrador, le Harsh Environment Technology Centre (HETC) de l'université Memorial de St. John's gagne en visibilité à mesure que le trafic maritime s'intensifie dans les régions arctiques à la faveur du recul spectaculaire de la couverture de glace.

Le Centre appuie le développement de technologies pour les navires et les installations extracôtières exploités en milieu hostile, tout particulièrement dans l'Arctique. On y réalise des projets de recherche appliquée pour étudier l'exploitation de navires et d'installations dans des eaux couvertes de glace, des zones à basse température et sous des régimes de vagues et de vent rigoureux.

Created in 2009 by the American Bureau of Shipping, with support from partners that notably include the Research and Development Corporation (RDC) of Newfoundland and Labrador, the ABS Harsh Environment Technology Centre (HETC) at Memorial University in St. John's has been commanding ever greater visibility as marine traffic rises in Arctic regions where the ice cover has been receding dramatically.

The Centre supports the development of technologies for ships and offshore structures operating in a harsh environment, particularly the Arctic. Applied research is conducted to study vessels and units operating in ice-covered waters, low temperature zones and severe wave and wind climates.

Les installations de R et D sont désormais un élément familier du plus grand campus universitaire du Canada atlantique et jusqu'à une douzaine d'étudiants de cycles supérieurs y participent à la fois à des projets de recherche.

Société de classification de premier plan fondée en 1862, l'ABS a 200 bureaux dans 70 pays. Son siège social international se trouve à Houston (Texas).

Si les activités mondiales sont gérées de Houston, John Dolny, ingénieur principal au HETC, précise que le centre technique de St. John's se spécialise dans les conditions arctiques et l'exploitation dans les eaux couvertes de glace et c'est généralement à lui que ce type de projets est confié.

«Nos contacts avec des partenaires expérimentés à St. John's, chercheurs universitaires ou autres, nous permettent de maximiser notre action et nos services.»

En interview, M. Dolny a déclaré: «Notre rôle s'inscrit dans une perspective à la fois technique et réglementaire; nous devons nous assurer que les navires sont construits selon les normes appropriées. Il faut être prêts dans l'éventualité où nos clients voudraient se rendre dans l'Arctique par le passage du Nord-Ouest ou la route maritime du Nord en Russie.»

The R & D facility has, indeed, become an established fixture on the largest university campus in Atlantic Canada, where at any one time up to a dozen graduate students are participating in research projects.

A leading classification society founded in 1862 with 200 offices in 70 countries, ABS has its international headquarters in Houston, Texas.

While global operations are managed from Houston, John Dolny, Senior Engineer at the HETC, stresses: "Our technical centre in St. John's has been focused on the Arctic conditions and ice environments. We tend to take the lead on those projects.

"Our exposure to experienced partners in St. John's, whether academic professors or other parties, allows us to leverage our services and expand on what we can do."

In an interview, Mr. Dolny said "our role falls within a technical and regulatory perspective and ensuring that vessels are built to appropriate standards. We are preparing for when our customers are looking to access the Arctic through the Northwest Passage or Russia's Northern Sea Route."



ABS HETC engineer prepares ice sample for dynamic ice-crushing test.

Un ingénieur du HETC de l'ABS prépare des échantillons de glace pour un essai dynamique de résistance de la glace.

Compte tenu de l'intensification de la navigation dans l'Arctique, les observateurs de l'industrie préviennent qu'il y aura probablement de plus en plus de navires non ou peu renforcés pour la navigation dans les glaces qui vont s'aventurer dans le Grand Nord, ce qui augmentera les risques d'avaries aux coques.

«Une de nos tâches prioritaires actuellement, indique M. Dolny, c'est de mettre en application le Code polaire de l'OMI (Organisation maritime internationale) qui va entrer en vigueur, tout au moins pour les navires neufs, en 2017.»

Des experts techniques du HETC collaborent avec des partenaires gouvernementaux à des recherches pour mettre au point une technologie destinée à évaluer les capacités des navires et installations de la Garde côtière et de la Marine dans diverses conditions de glace. Les projets réalisés en 2015 pour VARD Marine/Transports Canada et la Garde côtière américaine portaient sur l'évaluation des vitesses sécuritaires dans la glace ainsi que sur les limitations opérationnelles et les capacités de navigation dans les glaces de certains navires.



John Dolny underlines HETC's lead role in Arctic-related projects.

John Dolny souligne le rôle majeur du HETC dans les projets touchant l'Arctique.

As Arctic shipping increases, industry observers caution there will likely be more and more non-ice class or light-ice class ships operating in the Far North, thereby enhancing the risk of damage on hull structures.

"One of our biggest tasks right now," indicated Mr. Dolny, "concerns the implementation of the IMO (International Maritime Organization) Polar Code, which will enter into force, at least for new ships, in 2017."

Technical specialists at the HETC have been collaborating with government partners on research to develop technology that is designed to evaluate the capability of coast guard and naval assets in various ice conditions. Projects completed in 2015 for VARD Marine/Transport Canada and the U.S. Coast Guard, investigated safe speeds on ice as well the operational limitations and ice capabilities of certain ships.

L'approche nouvelle GEM

L'ABS est à la fois partenaire et contributeur pour la mise au point de la technologie de simulation GEM (*Graphics Processing Units Event Mechanics*) qui devrait jouer un rôle grandissant dans les futures décisions de conception et d'exploitation.

«C'est une époque emballante pour nous», s'enthousiasme M. Dolny en parlant du logiciel basé sur GEM, qui modélise l'interaction de la glace avec des corps stationnaires et en mouvement dans des environnements arctiques dans le but de simuler des cas complexes de circulation de navires dans la banquise de même que l'impact de la glace sur la structure des navires. Un investissement de 312 000 \$ de la RDC dans le projet a attiré une contribution de 432 000 \$ de l'industrie.

L'objectif principal de la validation de l'outil logiciel et de ses résultats, c'est d'assurer une sécurité optimale des opérations.

M. Dolny affirme: «Cette approche novatrice de la modélisation de navires et d'installations extracôtières offre des possibilités exceptionnelles en tant qu'outil de génie pour mieux comprendre les risques en environnement hostile.

«Nous nous en sommes servis dans des travaux effectués pour la Garde côtière américaine et nous envisageons maintenant d'utiliser GEM pour la Marine canadienne. Celui-ci convient très bien pour le type de conditions avec lesquelles la Marine et la Garde côtière peuvent avoir à composer.» **M**

The GEM 'novel approach'

ABS is a partner and contributor to the current development of the so-called GEM simulation technology expected to play a progressively important role in future design and operational decisions. GEM stands for Graphics Processing Units Event Mechanics.

"These are exciting times for us," enthused Mr. Dolny referring to the GEM-based software modeling ice interaction with moving and stationary bodies in Arctic environments with a view to simulate complex cases of ship operations in pack ice and the impact of ice on ship structures. RDC's investment of \$312,000 in the project has leveraged \$432,000 from industry.

The key objective of validating the software tool and its results is to achieve optimal operational safety.

Mr. Dolny affirms: "This novel approach to modeling ships and offshore structures has tremendous potential as a practical engineering tool for enabling better understanding of harsh-environment risks.

"We have applied it in work we have done for the U.S. Coast Guard. And we are currently looking at the use of GEM with the Canadian Navy. It is very well suited for the type of conditions that the Navy and Coast Guard may operate in." **M**

La page de l'AGGIMQ

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

www.aggimq.ca

Banquet et assemblée générale 2017

Le banquet et l'assemblée générale 2017 auront lieu le 25 février à l'hôtel Alt de Sainte-Foy. Si vous n'avez pas reçu d'invitation ou si vous désirez plus de détails, n'hésitez pas à nous contacter sur info@aggimq.ca.

Comme l'an dernier, l'hôtel vous propose trois choix de menus. Il y en aura donc pour tous les goûts. Une soirée casino clôturera la soirée!

Les personnes à l'honneur cette année pour les bordées de diamant, d'or et d'argent sont les promotions 1957, 1967

et 1992. Vous pourrez trouver les photos des mosaïques de ces années sur notre site Internet www.aggimq.ca dans la galerie de photos. Si vous reconnaissez des gens, encouragez-les à venir fêter l'anniversaire de l'obtention de leur diplôme avec leurs camarades de l'époque!

Du nouveau cette année, le paiement via Paypal est maintenant offert, à partir de notre site. Déjà plusieurs personnes se sont prévaluées de ce mode de paiement.

Les 5 à 7 automnaux de 2016

Cette année, pour une deuxième fois, nous avons tenu notre activité 5 à 7 automnaux dans les principales villes, soit Montréal, Québec et Rimouski. C'est une occasion supplémentaire de se rencontrer dans une ambiance amicale.

Le 5 à 7 de Rimouski, qui avait lieu le 3 novembre dernier, se tenait la veille de la réunion du comité consultatif de l'I.M.Q., ce qui a permis à plusieurs personnes de l'extérieur de se joindre à nous.

L'an prochain, cette expérience sera répétée et nous vous encourageons à en parler autour de vous! En plus de rencontrer des amis et collègues, les activités de l'Association sont une bonne occasion pour la nouvelle génération d'officiers et les gens d'expérience de faire connaissance!

Deux de nos membres au Salon du livre

Jean Cloutier (navigation 87), lançait, le 19 octobre, son livre *Les bateaux-phares du Saint-Laurent en aval de Québec 1830-1963*, aux éditions du Septentrion. Il était présent aux salons du livre de Montréal et de Rimouski.

Marie-Andrée Mongeau (mécanique 82), auteure de *Conte d'ascenseur* (inspiré de son univers d'enseignante), a publié le 29 septembre, aux Éditions ÉLP, *Le Magicien de la mer ne fait pas de miracle!*, inspiré d'un contrat sur un superpétrolier dans le golfe Persique. Elle était présente au Salon du livre de Rimouski.

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

JOURNAL

L'Evans Spirit est nommé navire de l'année 2016 par l'IBJ

L'Evans Spirit de McKeil Marine a été couronné Navire de l'année 2016 par l'*International Bulk Journal* au gala de remise des prix Salut à l'excellence dans l'industrie du transport maritime de vrac à Londres, en Grande-Bretagne.

«C'est une façon extraordinaire de clôturer l'année de notre 60^e anniversaire: un navire portant le nom de notre fondateur, Evans McKeil, devient lauréat de ce prestigieux prix international», a déclaré le

PDG de McKeil Marine, Steve Fletcher.

Acquis par McKeil en 2015, l'Evans Spirit est un navire de charge à faible tirant d'eau. Il peut naviguer en eau peu profonde comme un tandem remorqueur-barge, mais avec une cargaison de 40 % supérieure et il est environ 50 % plus rapide avec une consommation de carburant comparable. Il est en service sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent.

McKeil's Evans Spirit wins IBJ 2016 Ship of the Year award

McKeil Marine's Evans Spirit recently won the *International Bulk Journal's* 2016 Ship of the Year Award during the IBJ's Salute to Excellence in the Maritime Bulk Industry gala awards ceremony in London, UK.

"It's a fantastic way to close out our 60th anniversary year: having a vessel named after our founder, Evans McKeil, win this prestigious international award," said Steve Fletcher, Presi-

dent and CEO of McKeil Marine.

Acquired by McKeil in 2015, the Evans Spirit is a cargo ship with the shallow draught characters of a tug and barge; however, compared to a tug-and-barge unit, she can transport approximately 40 per cent more cargo about 50 per cent faster on a very similar amount of fuel. She is in service throughout the Great Lakes and St. Lawrence River.



Paul Breesley

The *Evans Spirit* of McKeil Marine is pictured passing through the Welland Canal.

L'Evans Spirit de McKeil Marine dans le canal Welland.



Leo Ryan

Steve Fletcher's appointment as chief executive closely coincided with the investment of Torquest Partners in McKeil Marine.

La nomination de Steve Fletcher au poste de PDG a coïncidé avec l'investissement de Torquest Partners dans McKeil Marine.

Steve Fletcher prend la direction de McKeil Marine

Steve Fletcher takes over helm at McKeil Marine

La société McKeil Marine (McKeil) de Hamilton et TorQuest Partners (TorQuest) ont récemment annoncé que TorQuest avait acquis une participation dans McKeil, en partenariat avec l'équipe de direction et les actionnaires actuels. Les modalités de l'investissement n'ont pas été divulguées. McKeil a également annoncé que le président Steve Fletcher, qui est chez McKeil Marine depuis 17 ans, a également été nommé président-directeur général et que Blair McKeil, auparavant chef de la direction et président du conseil, exerce désormais les fonctions de vice-président du conseil.

McKeil est un chef de file canadien en matière de prestation de services de transport maritime et de projet. L'entreprise dessert une grande diversité de clients et de secteurs industriels des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, de la côte Est et de l'Arctique canadien. McKeil exploite une flotte de deux vraquiers, 24 remorqueurs et

31 barges. TorQuest est un gestionnaire de fonds d'investissement qui gère un capital-actions d'une valeur dépassant les 2 milliards de dollars.

«Cet événement marquant témoigne des compétences et du dévouement de notre équipe, ainsi que de la valeur de notre clientèle, de nos fournisseurs de services et de nos partenaires de l'industrie, a déclaré Blair McKeil. Cet accroissement de notre capacité à soutenir et accélérer notre croissance est une magnifique façon de célébrer le 60^e anniversaire de la compagnie. Je suis heureux de demeurer l'un des propriétaires et je me réjouis à l'idée d'aider McKeil à mettre le cap sur un avenir plus prospère et plus prometteur. Je suis convaincu que le meilleur reste à venir.»

Blair McKeil est entré à la compagnie en 1985 et il a succédé en 1992 à son père, Evans McKeil, au poste de chef de la direction.

«Il s'agit d'un huitième "investissement de plateforme" pour le Fonds III de TorQuest Partners et il s'inscrit dans

Hamilton-based McKeil Marine and TorQuest Partners recently announced that TorQuest has invested in McKeil, in partnership with existing management and shareholders. Terms of the investment were not disclosed. McKeil also announced in late October that Steve Fletcher, President, who has been with McKeil for 17 years, has been appointed President and Chief Executive Officer and that Blair McKeil, previously Chief Executive Officer and Chairman, has assumed the role of Vice Chairman.

McKeil is a leading Canadian provider of marine transportation and project services for a wide range of customers and industry sectors across the Great Lakes, St. Lawrence Seaway, East Coast and the Canadian Arctic. It operates a fleet of two bulk carriers, 24 tugs and 31 barges. Canadian-based TorQuest is a manager

of private equity funds with more than \$2 billion of equity capital under management.

«This milestone event is a testament to our skilled and dedicated crew, our valued customers, service providers and industry partners," said Blair McKeil, "Enhancing our ability to sustain and accelerate our growth is a fantastic way to celebrate the company's 60th anniversary. I am excited to remain an owner of the business and look forward to helping guide McKeil as it navigates its way to a stronger, better future. I believe the best is yet to come."»

After joining the company in 1985, Blair McKeil took over the chief executive post from his father, Evans McKeil, in 1992.

Brent Belzberg, Senior Managing Partner at TorQuest, said, «This is the eighth platform investment for TorQuest Partners

notre stratégie de formation de partenariats avec des équipes de direction exceptionnelles pour bâtir des entreprises qui sont des chefs de file dans leur secteur d'activité et les accompagner dans leur croissance», a expliqué Brent Belzberg, associé directeur principal chez TorQuest.

«L'investissement de TorQuest dans McKeil nous offre plus de moyens pour investir dans nos équipages, agrandir notre flotte et consolider notre plateforme existante de façon à mieux servir une clientèle plus large», souligne Steve Fletcher. «Une foule de possibilités nouvelles s'ouvre et McKeil est

désormais très bien placé pour les exploiter. Je suis impatient de continuer à travailler avec notre magnifique équipe – les femmes et les hommes qui ont contribué à notre réussite – et de collaborer avec TorQuest pour que nous écrivions ensemble le prochain chapitre de l'histoire de McKeil.»

Par ailleurs, en raison de l'expansion considérable des dernières années qui a l'a obligé à embaucher du nouveau personnel, McKeil va quitter au début de 2017 ses bureaux du Port de Hamilton pour déménager dans la ville voisine de Burlington.

Fund III and continues our strategy of partnering with exceptional management teams to build industry-leading businesses, while supporting their continued growth.»

«TorQuest's investment in McKeil strengthens our ability to invest in our crews, expand our fleet and build upon our existing platform to better service a broader customer base», said Steve Fletcher. «A new world of opportunity has opened up and McKeil is now uniquely positioned to act on these

opportunities. I look forward to continue working alongside our outstanding crew – the men and women who have contributed to our success – and to begin partnering with TorQuest as we write the next chapter in McKeil's history together.»

Meanwhile, due to considerable growth in recent years, resulting in hiring of new staffers, McKeil is moving early in 2017 from its longtime headquarters on the Hamilton harbour front to a building in nearby Burlington.

Baffinland expédie plus de 2,7 millions de tonnes à sa deuxième saison

La Baffinland Iron Mines a expédié 2,72 millions de tonnes de minerai de fer en Europe du Nord depuis Milne Inlet sur la côte nord de l'île de Baffin dans l'Arctique canadien. En 2015, première saison de transport maritime commercial, ce total a été de 917 000 tonnes. Il y a eu 38 voyages en 2016, entre le 25 juillet et le 13 octobre, contre 13 en 2015.

«Fednav a géré les opérations portuaires et le transport maritime (personnel sur place et au siège social)», a déclaré au *Maritime Magazine* Michael Cooper, directeur, Projets d'investissement, flotte détenue, Arctique et projets. «Tous les navires avaient à bord des conseillers glaciologues qualifiés, embauchés par Fednav.»

Les compagnies scandinaves Nordic Bulk Carriers et Golden Ocean ont effectué 36 voyages de Panamax tandis qu'ESL Shipping d'Helsinki a fait 2 voyages de Supramax chargés de minerai de fer extrait des riches gisements de Mary River. Les cargaisons étaient

principalement destinées à Rotterdam, Dunkerque et Hambourg.

Le géant de l'acier ArcelorMittal détient une participation de 50 % dans la grande entreprise minière de l'Arctique.

Deux remorqueurs d'assistance Svitser étaient sur place pendant toute la saison de navigation.

Baffinland second shipping season totals over 2.7 million tonnes

Some 2.72 million tonnes of Siron ore from Baffinland Iron Mines were transported to northern Europe during the second shipping season from Milne Inlet on the north coast of Baffin Island in the Canadian Arctic. This compares with 917,000 tonnes in 2015, which was the first season of commercial shipping. A total of 38 voya-

ges were conducted, versus 13 in 2015, between July 25 and October 13.

«Fednav managed all port operations and shipping operations (on site and home office personnel)», Michael Cooper, Manager, Capital Projects, Shipowning, Arctic and Projects, told *Maritime Magazine*. «All vessels were manned with qualified ice advisors contracted by Fednav.»

Scandinavian operators Nordic Bulk Carriers and Golden Ocean carried out 36 Panamax voyages while ESL Shipping of Helsinki carried out two Supramax voyages with loads of iron ore from the rich Mary River deposits. Main destinations included Rotterdam, Dunkirk and Hamburg.

Steel giant ArcelorMittal has a 50% stake in the vast Arctic mining enterprise.

Throughout the shipping season, two Svitser tugs on site assisted in operations.



Iron ore shipments from Baffinland nearly tripled during the 2016 Arctic summer shipping season.

Les expéditions de minerai de fer de Baffinland ont presque triplé pendant la saison de navigation dans l'Arctique en 2016.

FEDNAV



APA

Drewry consultancy cautions shipping lines against overly demanding terminal price reductions.

Le cabinet de consultants Drewry prévient les compagnies maritimes qu'elles ne doivent pas exiger de réduction excessive des prix de manutention.

La «partie de poker» des armateurs avec les exploitants de terminaux

Container carriers playing poker with terminal operators

Les armements risquent de précariser leurs investissements futurs en exigeant des réductions des frais de manutention, conclut une récente étude du cabinet de consultants Drewry.

Les exploitants de terminaux doivent affronter une «tempête parfaite». Leurs coûts sont gonflés parce qu'ils doivent manutentionner des porte-conteneurs plus gros et leurs risques commerciaux sont amplifiés par le regroupement des armateurs au sein d'alliances, alors que la croissance de la demande mondiale est faible et que des transporteurs impécunieux réclament une réduction des coûts de manutention.

Les résultats financiers des ports et exploitants de terminaux cotés révèlent une faiblesse des revenus organiques et une croissance des niveaux d'endettement. Il faudra plus de rigueur dans la rationalisation des coûts et la réduction des risques

financiers afin de maintenir l'intérêt pour investir. Les compagnies qui ont des plans d'expansion commandent une prime du marché importante face à une rentabilité en chute. L'évaluation boursière des armateurs cotés reste faible, ce qui montre le peu d'optimisme relativement à la croissance dans le secteur. Selon le Drewry's Port Index, une évaluation pondérée de la performance du prix des actions des principaux armateurs cotés montre une chute de 10 % au dernier trimestre.

Résister aux pressions à la baisse qui s'exercent sur les prix de la manutention sera difficile, mais non impossible, cela dépend beaucoup des conjonctures locales ainsi que des possibilités de choix face aux plus gros navires et aux alliances.

L'analyste de Drewry qui a réalisé l'étude, Neil Davidson, sert un avertissement brutal aux armateurs: «Les transporteurs doivent être prudents dans le

Container shipping lines are in danger of putting future investment at risk in their demands for terminal-handling cost reductions, according to a recent Ports and Terminals Insight report released by the Drewry shipping consultancy.

Terminal operators face a "perfect storm" of rising costs due to bigger ships, greater business risks from larger liner alliances, softening global demand growth and pressure on terminal handling prices from cash-strapped carriers.

The financial results of listed port and terminal operators reveal a weakness in organic earnings amid escalating debt levels. Stricter cost rationalization and financial risk reduction will be necessary to retain investment interest. Companies with growth plans are commanding a significant

market premium amid diminishing profitability. The market valuation of listed operators remains weak, underlining the cautious assessment of growth in the sector. Drewry's Port Index, a market weighted assessment of share price performance of the top listed operators, slumped 10% in the last quarter.

Resisting downward pressure on terminal handling prices will be challenging, but not impossible, as much depends on local market conditions and the extent of choice for ever larger ships and alliances.

In a stark warning to container shipping lines Drewry's senior analyst for ports and terminals Neil Davidson said: "Shipping lines need to be careful how they play the situation. If the returns from investing in and operating terminals fall too far, or the risks become too high (or both),

contexte actuel. Si le retour sur investissement des exploitants de terminaux à conteneurs tombe trop bas, ou si le risque devient trop important, ou les deux, les exploitants de terminaux cesseront tout simplement d'investir.»

Il y a cependant certaines mesures que ceux-ci peuvent prendre pour tirer leur épingle du jeu. Ils peuvent soit se concentrer sur les ports en croissance qui sont situés principalement en Asie du Sud ou au Moyen-Orient, soit obtenir des parts de marché grâce à des acquisitions. Les rendements s'annoncent exceptionnels en Asie du Sud – tout étant relatif

– où l'industrie manufacturière va probablement prendre certaines activités qui étaient jusque-là exécutées en Chine. Et au Moyen-Orient, de grands projets d'infrastructures vont vraisemblablement être relancés après une interruption due aux bas prix du pétrole. L'achat de parts de marché au moyen d'acquisitions pour essayer de battre la croissance du marché est une stratégie qu'ont déjà adoptée plusieurs groupes de ports, dont Cosco Shipping Ports, China Merchants Port Holdings et Yildirim Group (Yilport Holdings), qui ont tous procédé récemment à des acquisitions très médiatisées.

then terminal operators may simply stop investing.”

However, there are some active steps that terminal operators can take to find their way through the storm. According to the new report, they can focus on organic growth hotspots such as South Asia and the Middle East or they can buy market share through acquisitions. South Asia is set to be a star performer in relative terms, with its manufacturing industry likely to take some of the activity previously

carried out in China. And in the Middle East, major infrastructure projects are expected to resume after a hiatus caused by the low oil price. Buying market share through acquisitions in an attempt to outperform market growth is a strategy already being pursued by several port groups including Cosco Shipping Ports, China Merchants Port Holdings and Yildirim Group (Yilport Holdings), all of which have made recent high-profile acquisitions.

L'AAPC accueille favorablement «Transports 2030»

L'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC) faisait récemment l'éloge des grandes orientations énoncées dans la stratégie «Transports 2030» du ministre Marc Garneau, qui prévoit un soutien accru pour l'infrastructure, des corridors de commerce et les technologies vertes.

«Les infrastructures de transport comme les ports sont des moteurs importants du développement économique durable et l'engagement du gouvernement d'investir 81 milliards de dollars supplémentaires – dont 10,1 milliards dans les infrastructures qui favorisent le commerce – représente une excellente occasion de construire pour l'avenir», a expliqué la présidente de l'association, Wendy Zatylny. Bien qu'il reste encore de nombreux détails à annoncer, il s'agit d'une base solide sur laquelle construire.»

L'association a également salué la reconnaissance par le gouvernement du fait qu'un

environnement marin propre et une économie forte vont de pair.

«Les membres de l'AAPC qui depuis longtemps s'impliquent activement dans des initiatives de protection de l'environnement et de transport durable se réjouissent d'avoir la possibilité de construire sur cette base», a indiqué M^{me} Zatylny.

Afin de permettre aux ports de tirer pleinement profit du financement et de la nouvelle Banque d'infrastructure du Canada, il est essentiel d'élaborer une stratégie nationale des transports qui tient compte de la valeur des petits et grands projets, du



ACPA

ACPA's Wendy Zatylny stresses strong record of ports in environmental protection and sustainable transportation.

Wendy Zatylny de l'AAPC souligne le bon dossier des ports en matière de protection de l'environnement et de transport durable.

ACPA welcomes federal “Transportation 2030” blueprint

The Association of Canadian Port Authorities recently welcomed the overall approach as well as the enhanced

support for infrastructure, trade corridors and green technology laid out in Transport Minister Marc Garneau's “Transportation 2030” blueprint.

“Transportation infrastructure such as ports are key enablers for sustainable economic development and the government's pledge to invest an additional \$81 billion - including \$10.1 billion in trade-enabling infrastructure - is a major opportunity to build for the future,” explained, Wendy Zatylny, President of the association.

“Although there are

many details to be filled in, this is very much a good foundation to work from.”

The association also recognized the government's commitment to the idea that a clean marine environment and a strong economy go hand in hand.

Noted Ms. Zatylny, “ACPA members have long been actively engaged in environmental protection and sustainable transportation initiatives, and welcome the opportunity to build upon this base.”

For ports to fully leverage the funding and the announced Canada Infrastructure Bank, it is vital that a national transportation strategy be developed that recognizes the value of small and large projects, inland as well as tri-coastal transportation, and trade corridors that span the country.

An ACPA - Transport Canada study of port

transport maritime intérieur et triangulaire, ainsi que des corridors de commerce qui sillonnent le pays.

Selon une étude de l'AAPC et de Transports Canada sur les besoins en infrastructure portuaire, il faudrait des investissements de 5,8 milliards de dollars pour répondre à la demande grandissante, dont 1,9 milliard (ou 33 %) pour la réhabilitation des actifs portuaires existants. Le financement public de l'infrastructure portuaire stratégique est essentiel pour maximiser la production économique du Canada.

Selon l'AAPC, «les ports peuvent continuer d'être de puissants moteurs des échanges commerciaux pour le Canada, mais à cette fin, nous devons faire preuve de souplesse et nous adapter à l'évolution des forces du marché. Certaines mesures, notamment l'élimination des obstacles qui limitent la marge de manœuvre financière, permettraient aux administrations portuaires d'exploiter les possibilités commerciales et de réduire les freins actuels à la croissance.»

Les voies navigables, les côtes et le Nord

En ce qui concerne le secteur maritime, le gouvernement s'engage à «construire des corridors maritimes parmi les meilleurs du monde et qui sont compétitifs, sécuritaires et écologiquement viables, et améliorer l'infrastructure des transports dans le Nord».

Et il prévoit atteindre cet objectif en «protégeant les côtes et les cours d'eau du Canada pour les générations futures grâce à la mise en œuvre d'un plan national pour améliorer la sécurité maritime et les interventions d'urgence, et en établissant des partenariats plus étroits avec les groupes autochtones et les collectivités côtières».

Il s'engage aussi à «continuer de travailler avec les groupes autochtones et les collectivités du Nord pour créer des corridors de transport maritime susceptibles d'améliorer le réapprovisionnement et d'offrir de nouveaux débouchés économiques aux résidents du Nord».

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

“Ports can continue to be powerful trade enablers for Canada, but to do so we have to be flexible and able to adapt to changing market forces. Measures such as the removal of barriers to financial flexibility would empower port authorities to pursue trade-related opportunities and reduce current restrictions that may serve as obstacles to growth,” said ACPA.

Waterways, coasts and the North

Among marine-related matters, the federal document vows to “build world-leading marine corridors that are competitive, safe and environmentally sustainable and enhance northern transportation infrastructure.”

In this regard, it calls on “protecting Canada's coasts and waterways for generations to come by introducing a national plan to increase marine safety and emergency responses, a build closer partnerships with indigenous groups and coastal communities.”

It further pledges to continue working “with indigenous groups and Northern communities to create marine transportation corridors that improve community re-supply and open up new economic opportunities for Northerners.”

Bruce Burrows named new CMC President

Bruce Burrows est le nouveau président de la CCM



CMC

La Chambre de commerce maritime (CCM) a un nouveau président depuis le 1^{er} décembre, Bruce R. Burrows. Celui-ci succède à Stephen Brooks, qui était à la barre de la CCM depuis une décennie. M. Burrows arrive à la Chambre au moment où cette association industrielle binationale entame un nou-

veau chapitre après sa fusion avec l'Association des armateurs canadiens en septembre.

M. Burrows apporte à la Chambre près de 35 ans d'expertise dans les relations gouvernementales, le développement des affaires et la concertation, après avoir occupé des postes supérieurs dans le secteur du transport commercial et dans des associations industrielles.

«La vaste expérience que Bruce a acquise en défendant le secteur des transports et son

As of December 1, the Ottawa-based Chamber of Marine Commerce (CMC) has a new President, Bruce R. Burrows. He succeeds Stephen Brooks, who was at the helm of the CMC for a decade. Mr. Burrows joined the Chamber as the bi-national industry association entered a new chapter, having recently completed a merger with the Canadian Shipowners Association in September.

Mr. Burrows brings

almost 35 years of government relations, business development and consensus-building expertise to the position, with senior leadership roles in the commercial transportation and industry association sectors.

“Bruce's considerable experience advocating on behalf of the transportation sector and his collaborative leadership style will be a significant asset to our newly merged association,”

style de leadership collaboratif seront des atouts précieux pour notre association récemment fusionnée», a déclaré le président du conseil de la CCM, Wayne Smith. «Un environnement réglementaire favorable est essentiel pour attirer des investissements privés dans la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent ainsi que dans nos communautés côtières. On n'y parviendra toutefois qu'en bâtissant d'étroites relations avec le gouvernement, les entreprises et les intervenants communautaires d'Amérique du Nord.»

«L'industrie maritime offre des services de transport à la fois sécuritaires et durables qui jouent un rôle essentiel dans l'économie nord-américaine. Je me réjouis de collaborer avec l'équipe de la Chambre, les membres, les partenaires et les gouvernements pour que l'industrie maritime puisse saisir de nouvelles occasions de croissance au service d'une des régions les plus dynamiques du

globe» de dire Bruce Burrows.

M. Burrows a commencé sa carrière au Canadien Pacifique, où il a occupé successivement des postes supérieurs en marketing, gestion des biens et relations gouvernementales, au Canada et au Royaume-Uni. Entre 2000 et 2013, il a été vice-président et PDG par intérim de l'Association des chemins de fer du Canada, où il a notamment amélioré les opérations ferroviaires transfrontalières grâce à l'adoption d'un nouveau plan d'action frontalier canado-américain. Avant sa nomination à la CCM, il était associé principal chez TACTIX, une entreprise d'Ottawa active dans les domaines des relations avec le gouvernement et des affaires publiques.

Il est aussi membre du conseil de la Fondation Vimy. En 2012, on lui a décerné la Médaille du jubilé de diamant de la Reine pour ses efforts afin de préserver et de faire connaître l'héritage de la Première Guerre mondiale au Canada.

said Wayne Smith, Chair of the CMC. "An efficient regulatory climate is central to continued investment by industry in the Great Lakes-St. Lawrence region and our coastal communities. Building strong relationships with North American government, business and community stakeholders will be paramount to achieving that goal."

"The marine industry provides safe, sustainable transportation that plays an essential role in supporting the North American economy. I am excited to work with the Chamber team, members, partners and governments to ensure the marine industry captures new growth opportunities while serving one of the world's most dynamic regions," said Bruce Burrows.

Mr. Burrows started his career at Canadian

Pacific, holding successively senior roles in the areas of marketing, asset management and government relations across Canada and in the U.K. He was vice-president and acting President and CEO of the Railway Association of Canada between 2000 and 2013, where among other achievements he improved cross-border operations for rail with a new Canada/U.S. border action plan. Prior to his appointment at the CMC, he was Senior Associate at Ottawa-based TACTIX Government Relations and Public Affairs.

Mr. Burrows is a board member of The Vimy Foundation. In 2012, he was awarded the Queen's Diamond Jubilee Medal for his work to preserve and promote Canada's First World War legacy.

Irving Shipbuilding et l'IRN financent la recherche sur l'Arctique

Irving Shipbuilding Inc. et l'Institut de recherche du Nunavut (IRN) ont récemment attribué 2 millions de dollars à neuf projets de recherche appliquée sur l'Arctique qui cibleront des spécialités importantes pour les collectivités de l'Arctique et l'industrie maritime du Canada. Outre ces 2 millions d'Irving et de l'IRN, les neuf projets de recherche bénéficieront de 2,3 millions supplémentaires offerts par différents partenaires, pour un total de 4,3 millions.

«Que ce soit pour la préparation en cas de déversement d'hydrocarbures, le suivi de la santé de la faune, la plani-

fication de la sécurité maritime, l'élaboration des politiques de transport maritime ou la recherche hydrologique, les initiatives issues du partenariat entre Irving Shipbuilding et l'IRN vont contribuer au dynamisme de la recherche maritime dans le Nord canadien», affirme le président du Nunavut Arctic College, Joe Adla Kunuk. «Outre les recherches qu'il permet, ce programme constitue une précieuse occasion d'accroître notre capacité de favoriser et gérer le financement de la recherche dans nos collectivités.»

L'Institut de recherche du Nunavut a lancé un appel de propositions en juin 2016. Vingt-

Arctic research funding from Irving Shipbuilding and Nunavut Research Institute

Irving Shipbuilding Inc. and the Nunavut Research Institute (NRI) recently awarded \$2 million in funding to nine applied Arctic research projects focused on areas of importance to Canada's Arctic communities and the marine industry. On top of Irving Shipbuilding's \$2 million in funding, the nine research projects have leveraged an additional \$2.3 million from contributing partners, for a total of \$4.3 million in research funding.

"From oil spills preparation, wildlife health monitoring and marine safety planning, to shipping policies and water research, the

initiatives to be conducted as a result of the partnership between Irving Shipbuilding and the Nunavut Research Institute will contribute to a vibrant future for the marine research industry throughout Canada's North," said Joe Adla Kunuk, President, Nunavut Arctic College. "In addition to the research being conducted, this is a valuable opportunity to build our capacity to facilitate and administer funding for research in our communities."

In June 2016, the Nunavut Research Institute issued the call for proposals. Twenty-six proposals were

six d'entre elles ont été analysées par un comité indépendant composé de scientifiques et de spécialistes des questions nordiques. Les neuf projets de recherche retenus par le comité font appel à la participation de résidents de collectivités arctiques du Canada et vont contribuer à améliorer la sécurité maritime et les interventions en cas d'incidents maritimes.

«Nous sommes fiers de forger des liens avec des établissements d'enseignement comme l'Institut de recherche du Nunavut et les chercheurs retenus afin de développer une industrie maritime canadienne durable, novatrice et dynamique», a déclaré le président d'Irving Shipbuilding, Kevin McCoy.



Irving Shipbuilding

From L to R are Amanda Kilabuk of the Nunavut Research Institute, San Guisini, a funding recipient, and Aaron Plamondon, Director of Industrial Participation at Irving Shipbuilding.

De gauche à droite, Amanda Kilabuk de l'Institut de recherche du Nunavut, San Guisini, un des bénéficiaires des fonds et Aaron Plamondon, directeur de la participation industrielle chez Irving Shipbuilding.

reviewed by an independent review committee of scientist and northern experts. The nine research projects selected by the committee to receive funding involve residents of Canada's Arctic communities in the research, and will contribute to enhancing marine safety and improving response to marine incidents.

"We are proud to be forging links with academic institutions like the Nunavut Research Institute and the selected researchers to develop a sustainable, innovative and vibrant marine industry in Canada," said Kevin McCoy, President, Irving Shipbuilding.

Davie, premier chantier canadien à obtenir la certification ISO 14001:2015

Chantier Davie de Lévis au Québec a atteint les plus récentes normes environnementales mondialement reconnues, ce qui lui a permis de devenir le premier chantier maritime canadien certifié ISO 9001:2015.

Plus grand constructeur naval au Canada avec son importante capacité de production, Chantier Davie a réussi à implanter un système de gestion environnementale basé sur la norme ISO 14001:2015 et qui préconise une gérance environnementale à tous les niveaux.

À ce sujet, le chef de la direction Jared Newcombe a déclaré ce qui suit: «Davie a toujours su relever les défis. Les exigences réglementaires, les préoccupations de la

population, les changements climatiques et, bien entendu, l'avant-gardisme qui fait partie intégrante de l'ADN de l'entreprise nous ont poussés à franchir cette étape supplémentaire pour démontrer à l'industrie maritime notre savoir-faire et notre dévouement.»

Élaboré selon trois grands axes, le respect des lois environnementales, l'amélioration continue et, bien sûr, la prévention de la pollution, le système de gestion environnementale de Davie a dû se soumettre à un audit rigoureux pour obtenir le sceau d'excellence convoité. La certification ISO 14001:2015 est délivrée par l'Organisation internationale de normalisation.

Davie first Canadian shipyard to obtain ISO 14001:2015 certification

Davie Shipbuilding of Lévis, Québec has met the latest globally-recognized environmental standards and recently became the first Canadian shipyard to earn the ISO 9001:2015 certification.

The largest shipbuilder in Canada with its extensive production capacity successfully implemented an environmental management system based on ISO 14001:2015, thereby promoting environmental stewardship at all levels.

Jared Newcombe, Chief Executive Officer noted: «Davie has a history of rising to the challenge. Regulatory requirements, public concerns, climate change and

of course, Davie's forward thinking, which is an integral part of our DNA, have pushed us to take this additional step to show our know-how and dedication to the marine industry.»

Developed along three main lines, such as compliance with environmental laws, continuous improvement and pollution prevention. Davie's environmental management system had to go through a full and comprehensive audit in order to obtain the coveted seal of excellence. The ISO 14001:2015 certification is issued by the International Organization of Standardization.

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

8 et 9 FÉVRIER

Cargo Logistics Canada

Expo & Conference
Vancouver Convention Centre West
Vancouver, C.-B., Canada
www.cargologisticscanada.com

24 FÉVRIER

St. Lawrence Shipoperators Annual Banquet

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

28 FÉVRIER et 1^{er} MARS

17th TPM annual conference

Long Beach, CA, États-Unis
www.events.joc.com

8 et 9 MARS

Arctic Shipping Summit

Montréal, QC, Canada
mahsan@ocleu.net

14 au 16 MARS

Great Lakes Commission &

Great Lakes Day

Mayflower Hotel
Washington, DC, États-Unis
www.glc.org/events

20 au 22 MARS

JAXPORT Logistics & Intermodal Conference

World Golf Village Renaissance Resort
St. Augustine, FL, États-Unis
www.jaxportconference.com

24 au 26 AVRIL

Breakbulk Europe 2017

Antwerp Expo
Anvers, Belgique
www.breakbulk.com

31 MAI et 1^{er} JUIN

GREEN TECH 2017

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

31 MAI et 2 JUIN

International Transport Forum

'Governance of Transport'

Leipzig, Allemagne
www.2017.itf-oecd.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 8-9

Arctic Shipping Summit

Montreal, QC, Canada
mahsan@ocleu.net

MARCH 14-16

Great Lakes Commission &

Great Lakes Day

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

MARCH 20-22

JAXPORT Logistics & Intermodal Conference

World Golf Village Renaissance Resort
St. Augustine, FL, USA
www.jaxportconference.com

APRIL 24-26

Breakbulk Europe 2017

Antwerp Expo
Antwerp, Belgium
www.breakbulk.com

MAY 30-JUNE 1

GREEN TECH 2017

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

MAY 31-JUNE 2

International Transport Forum

'Governance of Transport'

Leipzig, Germany
www.2017.itf-oecd.org

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	57	ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	BACK COVER
ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	COUVERTURE EXTÉRIEURE ARRIÈRE	ATLANTIC CONTAINER LINE	10
ALLIANCE VERTE	9	CSX TRANSPORTATION	51
ATLANTIC CONTAINER LINE	10	CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS.....	INSIDE BACK COVER
CSEM - CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME . COUVERTURE INTÉRIEURE ARRIÈRE		DNV GL	21
CSX TRANSPORTATION	51	EMPIRE STEVEDORING	43
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	22	FEDNAV.....	33
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT	COUVERTURE INTÉRIEURE ARRIÈRE	GREEN MARINE.....	9
DNV GL	21	GROUPE DESGAGNÉS	INSIDE FRONT COVER, 8
EMPIRE STEVEDORING.....	43	IMO - INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION.....	24
FEDNAV	33	LPA - LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITIES.....	57
GROUPE DESGAGNÉS	COUVERTURE INTÉRIEURE AVANT, 8	LOWER LAKES TOWING & GRAND RIVER NAVIGATION	61
LOWER LAKES TOWING & GRAND RIVER NAVIGATION	61	MSC - MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (CANADA)	45
MSC - MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (CANADA).....	45	MSRC - MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE	INSIDE BACK COVER
MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	39	MCASPALT MARINE TRANSPORTATION	39
MCKEIL MARINE	35	MCKEIL MARINE	35
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE	17	NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE	17
OMI - ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE.....	24	OCEAN	36
OCEAN	36	PETRO-NAV	1
PETRO-NAV	1	PORT OF ANTWERP	18
PORT D'ANVERS	18	PORT OF HALIFAX	13
PORT DE HALIFAX	13	PORT OF HAMILTON	31
PORT DE HAMILTON	31	PORT OF JOHNSTOWN	44
PORT DE THUNDER BAY	42	PORT OF MONROE	59
PORT DE TORONTO	41	PORT OF PRINCE RUPERT	14
PORT DE TROIS-RIVIÈRES	49	PORT OF THUNDER BAY.....	42
PORT DE VALLEYFIELD	54-55	PORT OF TORONTO	41
PORT OF JOHNSTOWN	44	PORT OF TROIS-RIVIÈRES	49
PORT OF MONROE	59	PORT OF VALLEYFIELD	54-55
PORT OF PRINCE RUPERT.....	14	SODES - ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL.....	27
SODES - SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT	27	SHIPOTOS.COM.....	57
SHIPOTOS.COM	57	SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	57
SODERHOLM MARITIME SERVICES	57	SVITZER CANADA	4
SVITZER CANADA	4	THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION.....	22
URGENCE MARINE.....	53	URGENCE MARINE	53
VALPORT	54-55	VALPORT	54-55

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!**

