

No 86

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

CETA BOOSTS NORTH ATLANTIC TRADE

**L'AECG STIMULE LE COMMERCE
NORD-ATLANTIQUE**

***CANADIAN GRAIN CONQUERS
WORLD MARKETS***

**LES CÉRÉALES CANADIENNES
À LA CONQUÊTE DES
MARCHÉS MONDIAUX**

8,95 \$



86



DESGAGNÉS

CHARTING A COURSE ON THE SEAS OF THE WORLD



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

WWW.DESGAGNES.COM



**Groupe
Desgagnés Inc.**



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

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

Celebrate. Célébrons.

150 CANADA 375 MONTRÉAL



CSL'S new generation of high performing, environmentally responsible cargo vessels is **MAKING HISTORY.**

La nouvelle génération de navires de charge hautement performants et écoresponsables de CSL **ENTRE DANS L'HISTOIRE.**



Éditeurs / Publishers:

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

Rédacteur en chef / Editor:

Leo Ryan lryan@maritimemag.com

Collaborateurs / Contributing editors: Bruce Barnard, Bill Beck, Paul Beesley, Terence F. Bowles, Michael Broad, Kevin Dougherty, Julie Gedeon, Colin Laughlan, Robert Lewis-Manning, Carroll McCormick, Tom Peters, Allan Swift, Nicole Trépanier.

Traducteur / Translator: Yvan Rompré

Correctrice / Proofreader: Marie-Andrée L'Allier

Infographiste / Electronic publishing: Denis Landry Contraste

RÉDACTION / EDITORIAL OFFICE

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

ADMINISTRATION

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

SERVICE AUX ABONNÉS / SUBSCRIBER SERVICE

mdawson@maritimemag.com

Marketing and Business Development Director

Directeur, Marketing et Développement des affaires

Sophie Belina Brzozowska

sbrzozowska@maritimemag.com

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

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 Articles must be typed and unpublished.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

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

Dépôt légal / Copyright:

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

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

Imprimé au Canada / Printed in Canada

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

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

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

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

Canada

www.maritimemag.com

M⁸⁶ SUMMARY SOMMAIRE

CHRONIQUES / COLUMNS

5 PREMIÈRE BORDÉE / FIRST WATCH
Leo Ryan

15 ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE / ATLANTIC HORIZONS
Tom Peters

19 ÉCHOS DU PACIFIQUE / PACIFIC HORIZONS
Colin Laughlan

23 ÉCHOS D'EUROPE / EUROPE HORIZONS
Bruce Barnard

26 LA VOIX DE LA SODES / SOUNDING FROM SODES
Nicole Trépanier

28 COMITÉ SECTORIEL DE MAIN-D'ŒUVRE
DE L'INDUSTRIE MARITIME (CSMOIM)
Claude Mailloux

Et aussi / And more...

68 LA PAGE DE L'AGGIMQ

69 JOURNAL

79 CALENDAR OF EVENTS
CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

80 ANNONCEURS / ADVERTISERS



30 **M** DOSSIER

**TRANSATLANTIC TRADE
POISED FOR GROWTH**

**DE BONNES PERSPECTIVES
DE CROISSANCE POUR LE COMMERCE
TRANSATLANTIQUE**

**CETA USHERS IN HISTORIC
CANADA-EUROPE TRADE ERA**

**L'AECG OUVRE UNE NOUVELLE ÈRE
COMMERCIALE POUR LE CANADA ET L'EUROPE**

Bruce Barnard • Leo Ryan

NORTH ATLANTIC TRADE LE COMMERCE DANS L'ATLANTIQUE NORD



Port de Felixstowe

48 **M** DOSSIER

**CANADA'S GRAIN OUTLOOK
PERSPECTIVES DANS L'INDUSTRIE CÉRÉALIÈRE
AU CANADA**

- **Globalization changing grain industry in Western Canada**
L'industrie céréalière de l'Ouest est en mutation à cause de la mondialisation
- **Optimism over Seaway/Eastern route grain shipments**
De l'optimisme concernant les expéditions de grain vers l'Est par la Voie maritime

Colin Laughlan • Julie Gedeon

62

**59th Annual ACPA
conference in Vancouver**

**59^e Conférence annuelle
de l'AAPC à Vancouver**

*Canadian port executives
assess future challenges*

*Les dirigeants des ports
canadiens évaluent les
défis qui les attendent*

Leo Ryan • Colin Laughlan



COUVERTURE / COVER

It seemed highly fitting to highlight the Port of Antwerp on the cover of this issue. This great Belgian port is, by a considerable margin, the leading European gateway for maritime trade with Canada. A Canada-EU free trade era now in motion and featured in this edition heralds still more North Atlantic business for the Port of Antwerp.

Il paraissait particulièrement indiqué de placer en vedette le Port d'Anvers sur la page couverture du présent numéro. Ce grand port belge est, de loin, le principal port européen de commerce maritime avec le Canada et il va énormément profiter de l'intensification du commerce nord-atlantique découlant de l'ère de libre-échange entre le Canada et l'UE qui est déjà en cours et dont il est question dans la présente édition.

Photo: Antwerp Port Authority



© 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



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Le 150^e anniversaire du Canada Une dimension maritime qui mériterait d'être soulignée

Alors que différentes manifestations publiques se succèdent pour célébrer le 150^e anniversaire de la Confédération canadienne, on peut regretter l'attention relativement modeste accordée à un chapitre très important de notre histoire: la riche dimension maritime de notre pays.

Le Canada possède le littoral le plus long de tous les pays du monde, 243 000 km. Il est bordé au nord, à l'est et à l'ouest par les océans Arctique, Atlantique et Pacifique. Au sud, se

Canada's 150th anniversary Rich maritime dimension deserves greater attention

While various public events are winding down in celebration of Canada's 150th anniversary of Confederation, regrettably relatively little attention has been paid to a very important chapter in our history - the rich maritime dimension.

To begin with, consider this fact: Canada has the longest coastline in the world at 243,000 km. To the north, east and west, there are the Arctic Ocean, the

*On April 25, 1959, the **Simcoe** of Canada Steamship Lines was the first commercial vessel to transit the Seaway's Saint Lambert lock.*

Le **Simcoe** de CSL fut le premier navire marchand à franchir l'écluse de Saint-Lambert sur la Voie maritime le 25 avril 1959.



trouve ce que certains ont appelé la «quatrième côte» qui entoure la véritable mer intérieure que sont les Grands Lacs.

Il convient toutefois de louer l'initiative baptisée Expédition Canada C3 comportant la circumnavigation des côtes des trois océans, y compris la traversée estivale du mythique passage du Nord-Ouest par des scientifiques, des artistes, des aînés autochtones, des leaders de la société civile et des représentants des médias à bord du **NGCC Amundsen** de la Garde côtière canadienne. Il faut préciser que l'expédition permettra à Pêches et Océans Canada d'évaluer dans quelle mesure l'augmentation du trafic maritime entraînée par le réchauffement climatique pourrait favoriser l'introduction dans les eaux arctiques d'espèces envahissantes indésirables – transportées dans les eaux de ballast des navires marchands.

Nos ports ont célébré le 150^e anniversaire du Canada de diverses façons. Dans le port de Vancouver, la Place du Canada était un pôle d'intérêt majeur. Le Port de Montréal a organisé une série d'événements pour célébrer non seulement le 150^e anniversaire du Canada, mais aussi le 375^e anniversaire de la ville de Montréal.

Atlantic Ocean and the Pacific Ocean. To the south, you have what some have called the Fourth Seacoast - encompassing the veritable inland seas constituted by the Great Lakes.

As regards the above, one can only highly praise the federal government's Canada 150 initiative called Canada C3 Expedition and which has involved the circumnavigation of all three ocean coastlines. This included the summer traverse of the fabled Northwest Passage by scientists, artists, indigenous elders, community leaders and media representatives aboard the Canadian Coast Guard's **CCGS Amundsen**. A noteworthy focus of this voyage was the launching of a study by Fisheries and Oceans Canada assessing to what extent increased maritime traffic under climate change could result in unwelcome invasive species – found in the ballast water of commercial ships - entering Arctic waters.

In a variety of ways, our ports celebrated Canada 150. Canada Place on the Vancouver harbor front was a major focal point. The Port of Montreal staged a series of events to celebrate not just Canada 150 but the 375th anniversary of the City of Montreal.



L.P. Leclerc

*In 1964, the Danish freighter **Helga Dan** was the first ocean-going vessel to reach the Port of Montreal in the winter.*

*En 1964, le cargo danois **Helga Dan** fut le premier navire océanique à atteindre le port de Montréal en hiver.*



WE'VE SAILED A LONG WAY TOGETHER, CANADA!

From the founding of Ville-Marie until Confederation, the Port of Montreal played a key role in Canada's economic and social development. Nowadays, we remain a vital hub of trade and contribute in making our country strong, proud and richly diverse.

PLUS D'UN SIÈCLE À VOGUER ENSEMBLE, CANADA!

De la fondation de Ville-Marie jusqu'à la Confédération en 1867, le Port de Montréal a joué un rôle essentiel au développement économique et social du Canada. Aujourd'hui, nous demeurons une plaque tournante importante pour le commerce et contribuons ainsi à rendre notre pays fort, fier et diversifié.



Administration de pilotage des Laurentides
Laurentian Pilotage Authority

**La sécurité de la navigation
sur le SAINT-LAURENT et le SAGUENAY...
grâce à des services de pilotage efficaces.**

**The safety of navigation
on the ST. LAWRENCE and the SAGUENAY...
thanks to efficient pilotage services.**

VISIONNEZ

LA NOUVELLE VIDÉO CORPORATIVE de L'APL!

WATCH

THE NEW LPA CORPORATE VIDEO!

*For more than six decades,
Fednav has constituted
a pioneering presence in
Canada's Arctic with
powerful ice-breaking
bulk carriers.*

Depuis plus de soixante ans,
Fednav est présente dans
l'Arctique canadien avec
ses puissants vraquiers
brise-glace.



Fednav

Les ports canadiens manutentionnent annuellement plus de 500 millions de tonnes métriques de commerce international. Et l'activité maritime contribue de façon importante au développement durable puisqu'il s'agit du mode de transport qui a la plus faible empreinte carbone, et de loin.

Si l'on voulait remonter jusqu'au XIX^e siècle, les étapes dignes de mention seraient nombreuses, mais à l'ère moderne, il y a trois réalisations sur la côte Est et la côte arctique qui méritent tout particulièrement d'être soulignées: le début de la navigation hivernale au Port de Montréal, les débuts du transport maritime dans l'Arctique par des Canadiens et l'établissement de la Voie maritime du Saint-Laurent, un corridor maritime de commerce continental unique.

C'est en 1962 que le gouvernement fédéral a décidé de déployer rapidement des brise-glaces de la Garde côtière canadienne pour empêcher la formation d'embâcles sur le Saint-Laurent, de manière à tenir ouverts les chenaux de navigation entre Québec et Montréal. Deux ans plus tard, le cargo danois **Helga Dan** devenait le premier cargo océanique à atteindre le Port de Montréal en janvier (jusque-là, les navires attendaient la fin de l'hiver, en avril).

Le Port de Montréal n'a jamais regardé en arrière depuis. C'est aujourd'hui un port ouvert toute l'année, capable de disputer au puissant Port de New York/New Jersey le trafic maritime conteneurisé entre l'Amérique du Nord et l'Europe.

Il convient assurément de souligner la contribution d'un groupe sélect de compagnies canadiennes, principalement établies dans la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs, qui approvisionnent par mer en fournitures et équipements vitaux quelque 50 000 Autochtones qui vivent dans des collectivités disséminées dans ce qui demeure, malgré le réchauffement climatique, un des environnements les plus inhospitaliers du monde. Ces opérations maritimes souvent impressionnantes sont principalement dirigées vers l'est de l'Arctique et réalisées en étroite collaboration avec des entreprises inuites.

Canadian ports annually handle more than 500 million metric tons of international commerce. And marine activity makes a vital contribution to sustainable development as the mode of transportation with the smallest carbon footprint by far.

There is much that can be recalled back to the 19th century, but in the modern era three developments stand out on the east and northern coasts— the advent of winter navigation at the Port of Montreal, Canadian pioneers in Arctic shipping, and the establishment of the St. Lawrence Seaway, a unique continental maritime trading corridor.

It was in 1962 that the federal government decided to rapidly deploy Canadian Coast Guard icebreakers to prevent the formation of ice jams on the St. Lawrence River and thus keep navigation channels open between Quebec City and Montreal. Two years later, the Danish freighter **Helga Dan** became the first ocean-going vessel to reach the Port of Montreal in January (instead of ships waiting out the winter months until April).

Since then, the Port of Montreal has never looked back, morphing into a year-round port that today closely competes with mighty New York/New Jersey for maritime container business between North America and Europe.

Certainly worthy of special praise is a select group of Canadian companies, mainly based in the St. Lawrence/ Great Lakes region, who have been providing vital Arctic sealift supplies and equipment to some 50,000 aboriginal peoples in communities situated in still the world's harshest environment despite climate change. These often awe-some shipping operations focused chiefly on the Eastern Arctic are carried out in close partnership with Inuit interests.

At the vanguard has been Montreal-based Fednav Limited, which for more than six decades has constituted a pioneering presence in Canada's Arctic, participating in every major shipping project involving northern mines. Indeed, its three icebreaking bulk carriers are so powerful, they operate virtually year round (compared with the so-called summer shipping window of four months max-



Groupe Desgagnés

For more than four decades, the Groupe Desgagnés has participated in sealift operations to Nunavut and Nunavik communities.

Depuis plus de quarante ans, le Groupe Desgagnés participe à des missions de ravitaillement maritime des collectivités du Nunavut et du Nunavik.

En première ligne, on trouve Fednav limitée de Montréal qui compte plus de 60 ans de présence dans l'Arctique canadien et participe à tous les plus grands projets de transport maritime desservant des mines du Nord. Ses trois vraquiers brise-glaces sont si puissants qu'ils naviguent pratiquement toute l'année (et pas seulement pendant la fenêtre de navigation estivale de quatre mois des autres transporteurs). Soit dit en passant, Fednav est la première entreprise de transport maritime à s'être servi de drones pour la reconnaissance des glaces pendant un voyage commercial.

Logistec Arrimage et le Groupe Océan de Québec avec ses remorqueurs participent aussi aux stades initiaux du spectaculaire projet de Baffinland Iron Mines.

Transport Nanuk, filiale de Logistec Corporation, sillonne les eaux arctiques depuis le début des années 1970. Le Groupe Desgagnés de Québec est un acteur important des opérations de ravitaillement de l'Arctique depuis plus de 40 ans, avec sa flotte de navires à coque renforcée pour la navigation dans la glace qui desservent les localités du Nunavut et du Nunavik (Nord québécois). De son côté, McKeil Marine de Hamilton offre des services de transport et des services de projet dans l'Arctique ainsi que sur les Grands Lacs, la côte Est et le Saint-Laurent.

imum used by other carriers). Incidentally, Fednav is the first shipping enterprise to have employed drones for ice reconnaissance on a commercial voyage.

Taking part in the initial stages of the spectacular Baffinland Iron Mines project were also Logistec Stevedoring and Quebec City's Ocean Group tugboats.

Transport Nanuk, a subsidiary of Logistec Corporation, has been sailing into the Arctic waters since the early 1970s. For more than four decades, Quebec City's Groupe Desgagnés has been a major presence in Arctic sealift operations with its fleet of ice-class vessels calling at Nunavut and Nunavik (northern Quebec) communities. For its part, Hamilton-based McKeil Marine offers project and transportation services to the Arctic as well as throughout the Great Lakes, the East Coast and St. Lawrence River.

The maritime-related development with possibly the deepest historical impact is the creation by Canada and the United States in 1959 of the St. Lawrence Seaway linking the heartland of North America to world markets. Together, the 13 Canadian and two American locks make up the world's most spectacular lift system, which includes bypassing the formidable Niagara Escarpment. Ships measuring 740 feet length and up to 78 feet wide

La réalisation qui a peut-être eu les plus importantes répercussions sur le plan maritime, c'est la création par le Canada et les États-Unis en 1959 de la Voie maritime du Saint-Laurent pour relier le centre de l'Amérique du Nord aux marchés mondiaux. Aujourd'hui, les 13 écluses canadiennes et les 2 écluses américaines constituent le réseau du genre le plus spectaculaire du monde; il permet notamment de contourner le formidable escarpement du Niagara. Des navires mesurant jusqu'à 740 pieds de longueur sur 78 pieds de largeur sont quotidiennement soulevés à plus de 180 mètres au-dessus du niveau de la mer grâce à ce que certains considèrent comme la plus grande prouesse de génie depuis la construction du canal de Panama. Le premier navire marchand à franchir l'écluse de Saint-Lambert à Montréal le 25 avril 1959 a été le **CSL Simcoe**.

Le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent s'étend sur 3 700 km depuis l'embouchure du golfe du Saint-Laurent sur l'océan Atlantique jusqu'à l'extrémité du lac Supérieur. Le transport maritime et les activités portuaires soutiennent annuellement plus de 220 000 emplois au Canada et aux États-Unis. Dès ses débuts, le transport maritime sur les Grands Lacs a apporté une contribution cruciale à l'industrie de l'acier et au sec-

are routinely raised to more than 180 metres above sea level in what has been hailed the greatest engineering feat since the construction of the Panama Canal. First commercial vessel to transit the St. Lambert lock in Montreal on April 25, 1959 was the **CSL Simcoe**.

The Great Lakes/Seaway System spans 3,700 kilometres from the Gulf of St. Lawrence at the Atlantic Ocean to the tip of Lake Superior. Marine transport and port activities alone support more than 220,000 jobs annually in Canada and the United States. From the outset, marine shipping on the Great Lakes has made a crucial contribution to the steel industry and the mining sectors, with facilities located next to the water to access marine transportation.

With periodic fluctuations, tonnage trended steadily upwards, with peaks exceeding 60 million metric tons in the late 1970s. Since that golden era, traffic has steadily declined to current levels of 35 million tons. Biggest factor has been the plunge of grain volume. In the 1980s, former robust markets in Europe and Russia petered out. The bulk of major Canadian grain exports has shifted to China. Coal and iron ore demand have also decreased.

But latest traffic trends are on the upswing, confirming that the North American waterway remains a vital



The **Avataq** operated by Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS), jointly owned by Makivik Corporation and Logistec's Transport Nanuk.

L'**Avataq** est exploité par la Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS), propriété conjointe de la société Makivik et de Transport Nanuk de Logistec.

teur minier, dont les installations se sont établies dans les zones riveraines pour y avoir facilement accès.

Les tonnages ont régulièrement augmenté, avec des fluctuations périodiques, jusqu'à la fin des années 1970, période où ils ont parfois dépassé les 60 millions de tonnes métriques. Depuis cet âge d'or, le trafic a régulièrement décliné jusqu'au niveau actuel de 35 millions de tonnes. La principale cause de cette diminution est la chute des volumes de céréales. Dans les années 1980, les marchés jusqu'à robustes d'Europe et de Russie se sont taris. Le gros des exportations canadiennes de céréales a été canalisé vers la Chine. La demande de charbon et de minerai de fer a aussi diminué.

Les dernières données montrent cependant que le trafic est en hausse, ce qui confirme que la grande voie de navigation nord-américaine demeure un corridor capital pour le transport de matières premières, le dynamique marché des cargaisons spéciales et d'éventuels projets d'infrastructures des deux côtés des Grands Lacs. Les armateurs canadiens ont démontré leur confiance en l'avenir quand ils ont entamé la plus importante opération de renouvellement de la flotte des Grands Lacs en 30 ans après qu'Ottawa eut éliminé en 2010 une taxe de 25 % sur l'importation de navires construits à l'étranger.

Transformations charnières

Sur la côte Ouest, les changements ont été nombreux au fil des ans, mais deux d'entre eux, presque simultanés il y a une dizaine d'années, ont vraiment eu des conséquences majeures pour la croissance des échanges du Canada et des É.-U. avec l'Asie.

Le 1^{er} janvier 2008, le Port de Vancouver – de loin le plus grand port du Canada – a fusionné avec l'Administration portuaire du North-Fraser et l'Administration portuaire du fleuve Fraser. La supervision de la fusion de ces trois ports du Lower Mainland n'était pas une mince tâche, et on doit beaucoup aux talents de diplomate du Capt Gordon Houston, président du Port de Vancouver de 2001 à 2009, pour la réussite de cette fusion qui a renforcé la position concurrentielle du Port face à ses rivaux étasuniens du nord-ouest du Pacifique. Aujourd'hui, 136 millions de tonnes de marchandises et trois millions d'EVP transitent par Vancouver.

Le Port de Prince Rupert dans le nord de la Colombie-Britannique, qui vivait depuis longtemps comme installation pour marchandises générales, est devenu, après sa transformation en 2007, le terminal à conteneurs qui connaît peut-être la croissance la plus rapide en Amérique du Nord. DP World vient tout juste d'achever l'agrandissement du terminal Fairview, ce qui a augmenté la capacité de manutention à 1,35 million d'EVP annuellement, et le meilleur reste à venir. Le gros du trafic conteneurisé est acheminé vers les marchés étasuniens sur le réseau du CN. Le Port mise sur la proximité de l'Asie et sur la très grande efficacité de ses installations de manutention.

Il est généralement reconnu que c'est le leadership visionnaire de celui qui occupe le poste de PDG de l'Administration portuaire de Prince Rupert depuis 1992, Don Krusel, qui a le plus contribué à la métamorphose de Prince Rupert en centre logistique maritime et multimodal. M. Krusel a qualifié le passage aux conteneurs comme «une tentative

corridor for commodity shipments, growing markets in project cargo, and for potentially substantial infrastructure-related projects on both sides of the Great Lakes. Certainly, Canadian shipowners have shown confidence in the future, having embarked on the largest Great Lakes fleet renewal in 30 years after Ottawa removed in 2010 a punishing 25% duty on foreign-built vessels.

West Coast pivotal developments

On the West Coast, there have been many significant maritime developments through the years, but two that occurred almost simultaneously a decade ago have been truly transformational in terms of fostering Canadian as well as U.S. trade with Asia.

On January 1, 2008, the Port of Vancouver – Canada's largest port by far – amalgamated with the North Fraser Port Authority and the Fraser River Port Authority. Overseeing the amalgamation of the three ports in the Lower Mainland was no easy task. Much credit for diplomatic skills must go to Capt. Gordon Houston, President of the Port of Vancouver between 2001 and 2009, for strengthening the port's competitive position versus U.S. rivals as the leading gateway in the Pacific Northwest. Today, Vancouver handles 136 million tons of total cargo and 3 million TEUs.

The long-struggling remote Port of Prince Rupert in northern British Columbia converted in 2007 a breakbulk facility into what became arguably the fastest-growing container terminal in North America. DP World just recently completed the expansion of the Fairview Container Terminal, increasing capacity to 1.35 million TEUs annually, with more to come. The great bulk of box traffic flows to U.S. markets on the CN network. The port benefits from its closest proximity to Asia and highly efficient cargo-handling.

It is widely acknowledged that the visionary leadership of Don Krusel, President and CEO of the Prince Rupert Port Authority since 1992, has been the main contributing factor behind the metamorphosis of Prince Rupert as a maritime, multimodal, logistics center. Aptly enough, Mr. Krusel who recently retired has described the container strategy as "a Hail Mary pass for the port" – which succeeded way beyond expectations!

Canadian players in international bodies

Meanwhile, politically, economically and diplomatically, Canada may be categorized as a Middle Power. But it has been winning considerable respect as an increasingly prominent player in international marine-related organizations..

First of all, Canada is a longtime member of the International Chamber of Shipping. Based in London, and founded in 1921, the ICS groups together national shipowner associations in Asia, Europe and the Americas whose member companies account for over 80% of the world's merchant shipping. Employment and policy issues are front and center.

Canada is among the founding eight member states of the Arctic Council, a circumpolar forum launched in

William A. O'Neil, Secretary General of IMO for 14 years.

William A. O'Neil, secrétaire général de l'OMI pendant 14 ans.

de la dernière chance» pour le Port mais celle-ci a réussi bien au-delà des attentes!

Présence de représentants canadiens dans les organismes internationaux

Si, sur les plans politique, économique et diplomatique, le Canada peut être considéré comme une moyenne puissance, cela ne l'a pas toutefois empêché de devenir un acteur très respecté et en vue dans les organisations maritimes internationales.

Le Canada est depuis longtemps membre de la Chambre internationale de la marine marchande (CIMM). Établie à Londres et fondée en 1921, la CIMM réunit des associations nationales d'armateurs d'Asie, d'Europe et d'Amérique dont les compagnies membres regroupent plus de 80 % de la flotte marchande mondiale. L'emploi et les questions de stratégie sont au premier plan des préoccupations de la CIMM.

Le Canada est l'un des huit États membres fondateurs du Conseil de l'Arctique, un forum circumpolaire créé en 1996 pour s'occuper des nombreuses questions touchant les peuples autochtones et les nations de l'Arctique.

À l'International Maritime Pilots' Association (IMPA), la réputation des pilotes canadiens est telle que deux pilotes chevronnés de la région du Saint-Laurent ont récemment été choisis comme présidents de l'Association. Simon Pelletier, le président de l'Association des pilotes maritimes du Canada est le président en titre de l'IMPA. Michel Pouliot l'y a précédé il y a quelques années.

Côté notoriété, William A. O'Neil est considéré par beaucoup comme l'une des figures les mieux considérées des milieux maritimes mondiaux. Un véritable géant qui exerçait une influence énorme sans élever la voix.

Après des débuts comme ingénieur civil à Toronto, il a participé à la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent à la fin des années 1950. Il est ensuite devenu le premier commissaire de la Garde côtière canadienne à sa création en 1962. De 1980 à 1989, il a été président de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Il a ensuite été nommé en 1990 secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI), une agence des Nations Unies regroupant 172 États membres qui règlemente la sécurité et la sûreté de la navigation. M. O'Neil occupa ce poste pendant 14 ans, soit 4 mandats, jusqu'à la fin de 2003. Il a été associé à l'OMI pendant 30 ans à divers titres, y compris au début comme délégué du Canada. Un haut dirigeant de l'OMI a déjà déclaré ce qui suit: «Sous la direction de M. O'Neil, l'OMI a subi une profonde transformation. L'OMI fonctionne de façon beaucoup plus efficace et efficace qu'auparavant.» 



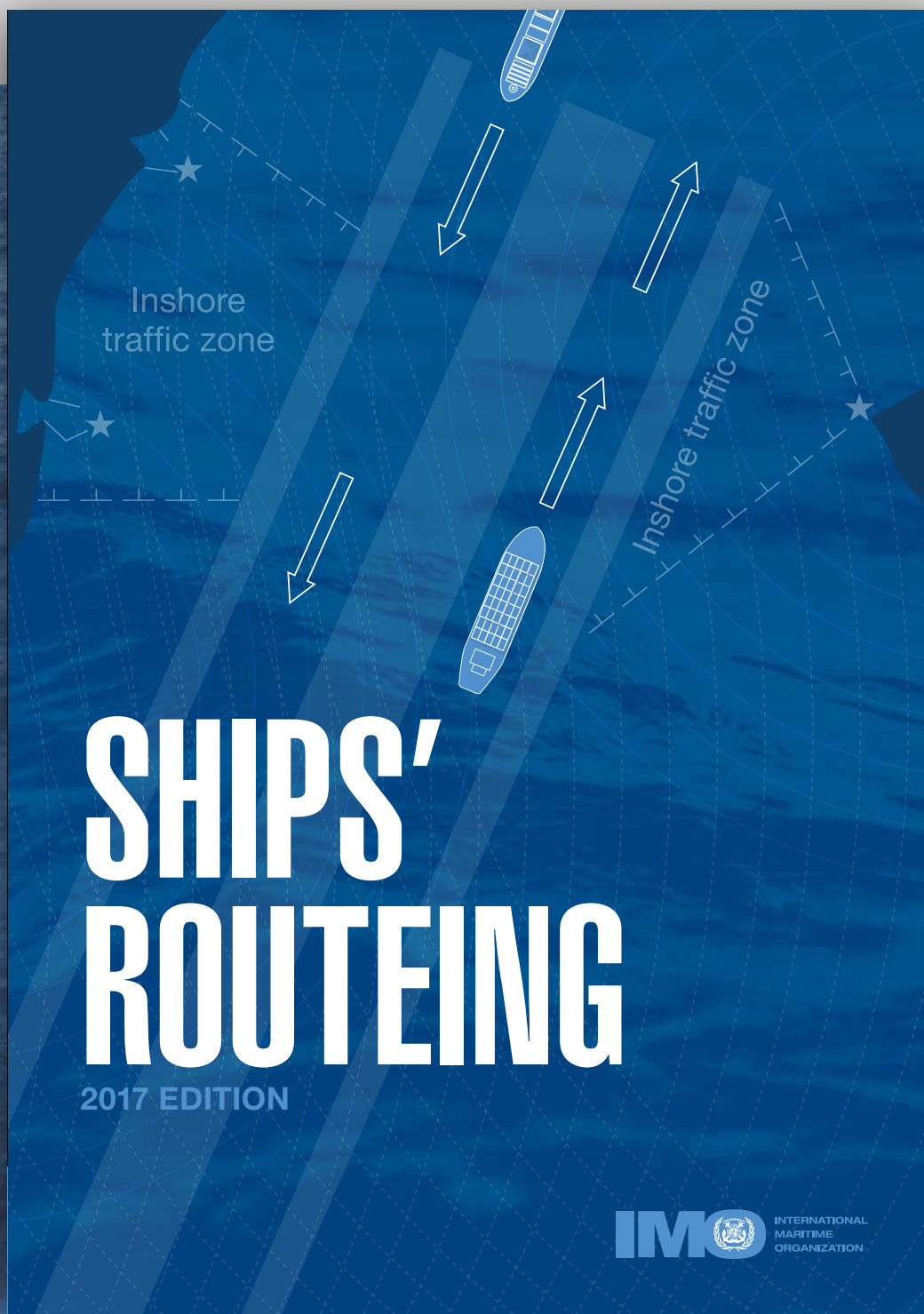
1996 to address the many issues faced by Arctic nations and indigenous peoples.

At the International Maritime Pilots' Association, the reputation of Canadian pilots is such that, so far, two veteran pilots active in the St. Lawrence region have in recent years been named president of the Association. Simon Pelletier, President of the Canadian Marine Pilots Association, is the current IMPA president. A number of years prior, it was Michel Pouliot.

On the visibility scale in recent times, William A. O'Neil is widely viewed as one of the most highly-regarded figures in the global maritime world. A true giant who spoke softly but exercised enormous influence.

Starting off as a civil engineer in Toronto, he was involved in the construction of the St. Lawrence Seaway in the late 1950s. He subsequently became the first Commissioner of the Canadian Coast Guard created in 1962. Between 1980 and 1989, he was President of Canada's St. Lawrence Seaway Authority.

Then came his appointment in 1990 as Secretary General of the International Maritime Organization, the specialized 172-member United Nations agency responsible for regulating the safety and security of shipping. Mr. O'Neil ended up serving for 14 years, or four terms, until the end of 2003. He had been involved with the IMO for 30 years in various capacities, including initially as a delegate of Canada. A top IMO executive once declared: "Under Mr. O'Neil's leadership, IMO has undergone a sea change. It is functioning at a much higher level of efficiency and effectiveness than ever before." 



VISIT
www.imo.org/publications

FOR YOUR LOCAL DISTRIBUTOR



Tom Peters

Inspecteur de l'ITF pour la région de l'Atlantique: un rôle vital

Avec sa vaste expérience de la négociation et du soutien de ses pairs, Karl Risser était sans doute bien préparé pour son rôle actuel d'inspecteur à la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), région de l'Atlantique. On pourrait dire aujourd'hui, par analogie, qu'il défend les petits contre les grands qui les intimident à l'école.

M. Risser, 42 ans, est un grand gaillard jovial qui sait déceler les abus et ne craint pas de les dénoncer. Travailleur maritime comme son père et son grand-père, il a passé 17 ans au chantier naval de Halifax. Pendant ces années, il a été actif au sein du syndicat, dont il est vite devenu délégué puis président, poste qu'il a occupé pendant 10 ans.

Durant son mandat, les chantiers Irving ont décroché un contrat pour la construction de bâtiments de guerre. M. Risser a négocié certains dossiers liés à la stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale. Il s'est occupé de la construction navale et de ses pratiques au Canada, y compris de certaines lacunes dans ce domaine. Il a reçu en outre une formation sur le lobbying et sur la manière de faire avancer les dossiers. Quand il a eu l'occasion de se joindre à l'ITF, il a décidé de changer de carrière. «Le chantier naval était en pleine transition à cause de l'arrivée de nouveaux dirigeants. J'ai alors senti que j'étais mûr pour

Playing a key role as Atlantic region's ITF inspector

Karl Risser has a solid background in bargaining and supporting his colleagues so he seemed well-suited to take on his present role as an inspector for the Atlantic region for the International Transport Workers Federation (ITF). You might say he is now defending the little guys against the bullies in the school yard.

Mr. Risser, 42, is a big happy go-lucky type of guy who knows right from wrong and is not afraid to say so. He spent 17 years at the Halifax Shipyard, a third generation shipyard worker. While at the shipyard he was active in the union and quickly became a shop steward. As his union 'career' progressed he eventually became president and served in that position for 10 years.

During that tenure, Irving Shipbuilding had been awarded the contract to build Canada's combat vessels and Mr. Risser negotiated on some of the national shipbuilding procurement strategy issues. He dealt with the construction of vessels and how it is done in Canada and some of the shortcomings with that, he says, plus he got an education in political lobbying and how to get things done.



Karl Risser is only one of three ITF inspectors in Canada.

Karl Risser est un des trois inspecteurs du FIT au Canada.

Tom Peters



*Karl Risser has worked on wages and other issues for crews on ships such as the **Dutch Runner**, berthed in Port Hawkesbury.*

Karl Risser a travaillé sur la rémunération et d'autres enjeux des équipages de navires comme le **Dutch Runner**, amarré à Port Hawkesbury.

ce changement. C'est un domaine où j'avais l'impression de pouvoir me lancer à fond.»

En réalité, reconnaît-il, «je ne comprenais vraiment pas dans quoi je m'embarquais; ce que je savais, par contre, c'est que j'aurais à défendre des gens qui ont besoin d'aide».

M. Risser travaille depuis deux ans comme inspecteur de l'ITF, qui n'a que deux autres inspecteurs au Canada: Peter Lahay pour la région du Pacifique, et Vince Giannopoulos pour les Grands Lacs et le Saint-Laurent.

Ces deux années ont été une période d'apprentissage. En plus de sa formation formelle avec l'ITF et l'Organisation internationale du travail (OIT), il a visité des navires, fait connaissance avec des exploitants de terminal et a appris comment accéder aux divers ports de la région.

Un agenda chargé et exigeant

Mais il a également mis la main à la pâte. Il s'est occupé de problèmes de salaires et de rapatriement pour les équipages étrangers travaillant sur le **Jana**, à Argentina; il s'est penché – et continue de le faire – sur les conditions de travail et les salaires de trois équipages du petit cargo **Dutch Runner**, maintenant amarré à Port Hawkesbury, au Cap-Breton; enfin, il s'est occupé de questions salariales pour l'équipage du **Vega Omega**, de la compagnie Tropical Shipping.

Son plus gros règlement salarial à ce jour: 100 000 \$.

Après avoir été des années à construire des navires, il voit maintenant qui les exploite et comment certains arma-

When the opportunity came along to go with the ITF he decided to make a career change. The shipyard was in transition with a new management team, he says, "and I felt it was time for me to look at this opportunity. It was something I felt I could sink my teeth into."

But realistically, he admits, "I really didn't understand what I was getting myself into," but he did understand that he would be "out there defending people who need help."

He has been in the job for two years, one of only three ITF inspectors in Canada. Peter Lahay covers the Pacific region and Vince Giannopoulos, the Great Lakes and St. Lawrence.

These early years have been a learning experience. In addition to his formal training with ITF and the International Labour Organization (ILO), he has been on and off vessels and getting to know terminal operators and getting access to the various ports in the region.

A challenging full agenda

But he has also hit the decks running. He has worked on wage and repatriation issues with foreign crews on the **MV Jana** in Argentina; dealt with and continues to do so with conditions and wages for three crews on the small cargo ship **Dutch Runner**, now berthed in Port Hawkesbury, Cape Breton and has

teurs manipulent des équipages et tolèrent des déficiences pour gonfler leurs profits.

Le travail à bord peut être très mal payé. Les équipages sont souvent traités comme des marchandises, soutient M. Risser.

Certains armateurs «pigent à pleines mains dans le bassin de main-d'œuvre le moins cher du monde et le moins réglementé», dit-il, ce qui a des conséquences pour les marins canadiens au plan international.

«Les marins canadiens ne trouvent pas de travail ailleurs dans le monde. Même les entreprises canadiennes refusent de les engager, car nos salaires et avantages sociaux ne sont pas concurrentiels», explique-t-il.

M. Risser dénonce entre autres le Myanmar, les Philippines, l'Inde et certains pays d'Europe de l'Est, dont les marins sont payés 2 à 3 dollars l'heure et travaillent 9 mois par année sans pouvoir rentrer chez eux.

Les marins canadiens voient l'AECG d'un mauvais œil

M. Risser s'attend à ce que la situation des marins canadiens se détériore encore à cause de l'Accord économique et commercial global (AECG) avec l'Union européenne, qui entrera provisoirement en vigueur cet automne. Le régime de libre-échange permettra aux navires européens dotés d'équipages sous-payés de desservir les ports canadiens.

Un rapport sur la modernisation du système de transport du Canada, préparé sous la direction de l'ancien ministre David Emerson, réclame l'élimination progressive

dealt with wage issues for the crew on the Tropical Shipping line vessel **Vega Omega**.

His biggest wage claim settlement so far has been \$100,000, he says.

After building ships for many years, he is now seeing who operates them and how some ship owners manipulate crews and allow vessel deficiencies to occur in order to make a dollar.

Labour onboard can be very cheap. People are often treated like a commodity, says Mr. Risser.

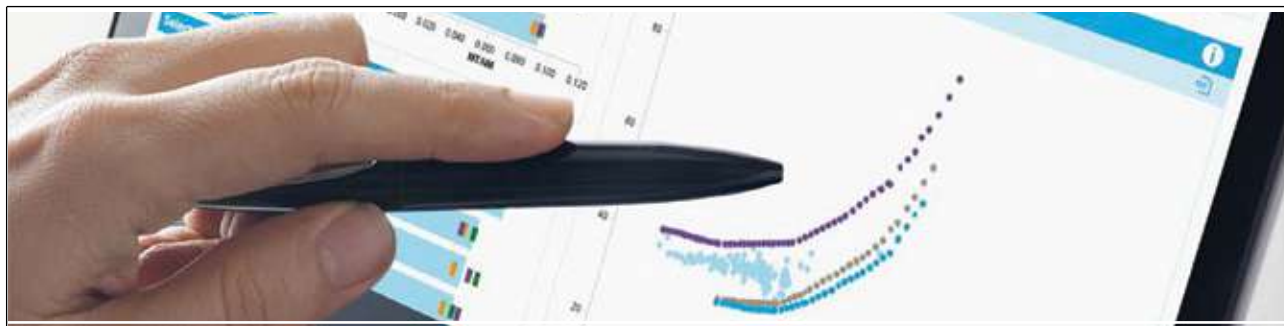
There are ship owners who "run to the cheapest labour pool in the world and with the least regulations," he says which, incidentally impacts Canadian seafarers internationally.

"Canadian mariners can't get time internationally. Canadian companies won't even hire them because we can't compete on wages and benefits," he said.

Mr. Risser points to countries like Myanmar, the Philippines, India and some Eastern Europe countries where cheap labour exists. He said crews from these countries are paid \$2 and \$3 an hour, work nine months of the year and don't get a chance to get home.

Critical view of CETA for Canadian mariners

He expects the situation will get even worse for Canadian mariners under the Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA) with the European Union coming provisionally into force this fall because under the



IMPROVE YOUR OPERATIONAL EFFICIENCY WITH ECO INSIGHT

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

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

CONTACT US

DNV GL Halifax halifax.maritime@dnvgl.com
DNV GL St. John's st.johns.maritime@dnvgl.com
DNV GL Montreal montreal.maritime@dnvgl.com

DNV GL Vancouver vancouver.maritime@dnvgl.com
DNV GL Ottawa ottawa.maritime@dnvgl.com
DNV GL New York newyork.maritime@dnvgl.com

Learn more at
www.dnvgl.us/maritime

SAFER, SMARTER, GREENER

DNV·GL

de certaines dispositions de la Loi sur le cabotage du Canada.

Qu'en pense M. Risser?

«Nos lois sur le cabotage sont bonnes, mais à cause de l'AECG et de la recommandation Emerson, elles devront tenir compte des Européens, estime-t-il. À mon avis, c'est là le plus gros problème pour les marins canadiens.»

En attendant, M. Risser s'occupe d'aider les équipages étrangers en détresse et il exerce les pressions qu'il peut sur les armateurs qui abusent des marins et des navires.

Son autorité est comparable à celle de tout syndicat. Avec ses 150 inspecteurs dans le monde, l'ITF est capable de faire pression sur les armateurs.

«La Convention du travail maritime est un bon outil», dit-il. Le Canada a signé la Convention dans l'Accord de Paris et l'Accord de Tokyo.

«La Convention nous donne le pouvoir d'imposer des normes minimales aux propriétaires de navires», affirme M. Risser. En vertu de ce document, les agences de l'État du port, comme Transports Canada, peuvent réglementer les horaires de travail, les salaires, les heures supplémentaires, etc. «De plus, nous pouvons déposer des plaintes au gouvernement (qui se soucie toutefois plus du matériel que des humains, selon moi). Le meilleur outil est le contrôle gouvernemental des ports canadiens. Dans nos ports, le gouvernement a un pouvoir de saisie. Si nous voyons qu'un navire est dans un état inacceptable ou que son équipage n'est pas payé, nous pouvons collaborer avec l'agence de contrôle du port ici au Canada et obtenir la saisie de ce navire», dit-il.

Vu la surcapacité d'espace de chargement sur les navires, M. Risser prévoit que les marins se plaindront davantage de leurs salaires et de leurs conditions de travail. De leur côté, certains armateurs continueront de faire ce qu'ils peuvent pour baisser leurs coûts.

«Le pire problème est le manque de discipline des armateurs. Ils aggravent continuellement la surcapacité. Ils prennent des décisions qui mettent les gens dans de mauvaises situations, et alors les marins se sentent marginalisés. C'est là que mon travail devient important», de dire M. Risser.

À vrai dire, affirme-t-il, «c'est un travail formidable».



free trade agreement European ships, with low cost crews, will be allowed to operate between Canadian ports.

A report on revamping Canada's transportation system, headed by former cabinet minister David Emerson, calls for the phase out of Canada's cabotage laws in the Coasting Trade Act.

What does Mr. Risser think of that?

«We have good cabotage laws but with CETA and the Emerson recommendation, it's going to open us to the Europeans. I think for Canadian seafarers that's the biggest issue», he said.

But in the meantime, Mr. Risser deals with helping foreign crews in distress and applying what pressure he can on ship owners who abuse crews and ships.

His authority is like any other union, he says. With 150 inspectors around the world, they have ways of applying pressure on ship owners.

«The MLC (Maritime Labour Convention) is a good tool», he says. Canada signed on to the convention in both the Paris Accord and the Tokyo Accord.

«That (MLC) gives us power to enforce minimum standards on ship owners», he said. Under the MLC document, hours of work, set wages, overtime rates, etc. can be enforced by port state agencies, like Transport Canada. «As well, we have a flag (state) we can go and complain to but the flag is often too concerned about tonnage than in people, in my opinion. The better tool has been our Canadian port state control. While in our ports they have power to detain vessels. So if we find non-payment of wages and (ship) condition issues that are unacceptable, we can work with port state control here in Canada and get those vessels detained», he said. With an overcapacity for cargo space on ships, Mr. Risser anticipates complaints from seafarers about wages and conditions will grow. Some ship owners will continue to do what they can to cut costs.

«The biggest problem is their (ship owners) own lack of discipline. They continually build to overcapacity. They make decisions that put people in bad positions and then seafarers get marginalized and my job becomes more important», he said.

In fact, he states, «It's a unique job.»

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

Visit us on-line



Colin Laughlan

Don Krusel: une grande histoire canadienne

Quand votre rédacteur de la côte Ouest s'est retrouvé à la fin d'août sur un Boeing 737 nolisé à destination de Prince Rupert, il ne savait pas qu'il allait participer à un événement bien plus grand qu'une cérémonie d'inauguration.

Certes Prince Rupert connaît depuis 10 ans un parcours remarquable, puisqu'il est devenu le port à la croissance la plus rapide en Amérique du Nord. Sa capacité en conteneurs dépasse maintenant 1,3 million d'EVP et il innove avec un terminal affecté aux exportations conteneurisées de céréales. Tous ces éléments constituent une histoire exceptionnelle de réussite commerciale.

La cérémonie, elle, fut particulièrement impressionnante. La liste des passagers de l'avion, véritable bottin de personnalités, comprenait des représentants des secteurs du commerce international, du transport et de la logistique qui, arrivés au port, ont été rejoints par des chefs autochtones en costume traditionnel, des travailleurs

Don Krusel: a great Canadian story

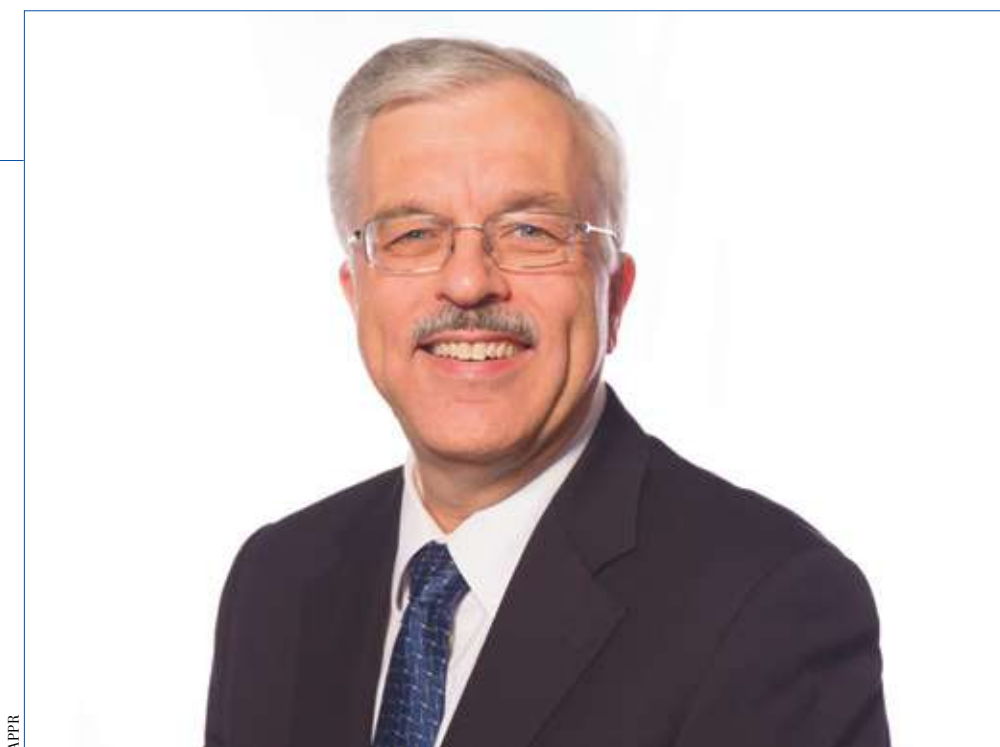
When your West Coast scribe suddenly found himself on a chartered Boeing 737 from Vancouver to the Port of Prince Rupert at the end of August, he wasn't aware he was headed to an event much bigger than an elaborate ribbon-cutting ceremony.

Certainly, the port has had an amazing journey over the past decade, becoming the fastest growing port in North America. Now expanding its container capacity to over 1.3-million TEUs and innovating with a new terminal for containerized grain exports too: this is all the stuff of an exceptional business success story.

A particularly impressive celebration it was by the way. The jet's passenger list was certainly veritable who's who from the international trade, transportation, and logistics sectors, joined at the port by First Nations chiefs in hereditary costume, union workers in safety vests, railway and shipping executives in natty suits, and politicians of all stripes in broad smiles.

Don Krusel recently retired after transforming the Port of Prince Rupert into a key North American gateway for trade with Asia.

Don Krusel a récemment pris sa retraite après avoir fait du Port de Prince Rupert une porte de transit nord-américaine clé pour les échanges avec l'Asie.



APPR



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

syndicaux en veste de sécurité, des cadres ferroviaires et maritimes tirés à quatre épingles et des politiciens arborant un large sourire.

Ajoutez à cela un savoureux barbecue d'agneau préparé par le président de DP World, partenaire du terminal portuaire, le sultan Ahmed Bin Sulayem, venu de Dubaï pour assister à la cérémonie (et peut-être aussi pour montrer ses talents culinaires), et vous pourrez saisir l'ampleur de l'événement et la fébrilité qu'il causait.

Pourtant, c'était plus que tout cela.

La réalité, c'est que nous étions devant une authentique histoire canadienne – avec (note aux aspirants écrivains!) tous les éléments voulus pour inspirer le roman canadien le plus célèbre.

D'abord le cadre de l'action: une ville côtière reculée prise dans une spirale économique descendante au début d'une récession mondiale. La scierie locale est obligée de fermer; le port, un simple quai, n'a plus de produits forestiers à expédier. Le chômage est élevé. Les gens ont le moral bas. L'avenir est incertain.

Ensuite le thème: celui de la victoire contre l'adversité et contre d'incroyables obstacles. Les personnages sont de diverses nationalités et cultures. L'intrigue, palpitante depuis le début, est remplie de suspense et de rebondissements. Des tractations ont lieu dans plusieurs salles de réunion partout dans le monde.

Localement, les Premières Nations négocient afin d'obtenir un avenir meilleur pour leur population. Un chemin de fer canadien (le CN) investit dans un projet de construction digne d'un pays moderne. Une entreprise maritime chinoise expérimente une nouvelle route vers les marchés nord-américains. Un syndicat s'engage à faire tout ce qu'il faut pour sauver la ville.

Il y a un conflit: les experts de l'industrie mondiale ne comprennent pas la situation, ne perçoivent pas la vision d'un port nouveau genre. Finalement arrive le protagoniste – en l'occurrence un héros – qui refuse d'écouter les conformistes prudents, les esprits négatifs qui lui disent que son ambitieux projet est de la folie. Le temps presse. On risque de voir des faillites et des vies brisées. Le héros a suscité l'espoir chez ses concitoyens démoralisés. Alors, quand tout est sur le point d'échouer, il fait (comme il dit lui-même) «une tentative désespérée».

L'histoire réelle se termine dans l'optimisme quant à l'avenir. Elle a été célébrée le 29 août dernier et mérite de devenir un grand roman canadien. Le héros a non seulement sauvé la ville, mais aussi, au plan national, il a créé un port viable qui s'avère de plus en plus un élément majeur de l'initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique; et au plan international, il a créé une voie d'expédition qui est le lien le plus court et le plus rapide entre l'Asie et l'Amérique du Nord. Ce héros, bien sûr, c'est le PDG de l'Administration portuaire de Prince Rupert depuis 1992, Don Krusel.

Sans tambour ni trompette, ce défenseur si passionné de Prince Rupert et si déterminant pour son avenir a pris sa retraite le 11 septembre 2017. 

Top this with off with a savoury lamb barbeque prepared by the Chairman of the port's terminal partner DP World, Sultan Ahmed Bin Sulayem, who came all the way from Dubai for the ceremony (and perhaps to show off his culinary talents), and you can grasp the magnitude and excitement of day.

Yet it was bigger than all of that.

The real story is a true Canadian story – with (note to would-be aspiring writers!) all the elements that would make for the proverbial great Canadian novel.

The Setting is a remote coastal town caught in the downward economic spiral at the outset of a world recession; the town's lumber mill has been forced to close; the local port, a wharf basically, has no more forest products to ship. Unemployment is high. Spirits are low. The future is uncertain.

The story Theme is triumph over adversity, against seemingly impossible odds. The Characters are international and multicultural. The Plot from the very beginning is grippingly suspenseful with myriad twists and turns. It has international intrigue in boardrooms of several countries around the world.

Locally too, First Nations negotiate a better future for their people. A Canadian railway (CN) invests in a modern nation building idea. A Chinese shipping line experiments with a new route to North American markets. A labour union pledges to do whatever is necessary to save the town.

There is Conflict. The global industry experts who don't get it, don't see the vision for a new kind of port. And finally, there is the Protagonist – a hero in this case – who refuses to listen to the conventional wisdom, the nay-sayers, who tell him his ambitious plan is crazy. Time is running out. Bankruptcies and broken lives are in the balance. The hero has raised the hopes of the desperate townspeople. And then, when it is all about to fail, in his own words he "threw a Hail-Mary pass."

The real-life story ends with optimism for the future. It was celebrated this past August 29th, and it deserves to be a great Canadian novel. The hero not only saved the town. Nationally, he established a sustainable and growing port as a major component in Canada's Asia Pacific Gateway and Corridor. Internationally, he created a new shipping lane with the shortest and fastest route between Asia and North America. The hero is, of course, Don Krusel, the President and CEO of the Prince Rupert Port Authority since 1992.

With no fanfare, this passionate port champion who has made such a tremendous difference retired from his job on September 11, 2017. 

WE KEEP MOVING YOU

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

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



Everything is
Possible at the



**Port of
Antwerp**



Bruce Barnard

La Chine accroît sa visibilité mondiale sur la scène maritime

Les projecteurs sont tournés vers l'industrie du transport océanique de conteneurs depuis la faillite dramatique du sud-coréen Hanjin Shipping le 1^{er} septembre 2016, où 15 G\$ de marchandises ont été bloqués en mer.

Maersk, numéro un du transport de conteneurs, a vendu en août ses intérêts pétroliers et gaziers au groupe français Total pour 7,45 G\$ alors qu'il s'appropriait à acquérir Hamburg Süd pour 3,7 G€. Hapag-Lloyd a scellé sa fusion avec United Arab Shipping Co et Cosco, fusion récente des deux principaux exploitants de Chine, a racheté OOCL de Hong Kong dans un accord de 6,3 G\$ qui l'a catapulté en troisième position dans le classement mondial, devant CMA-CGM, au moment où le transporteur français met la touche finale à l'intégration d'APL, unité de navires de ligne de Neptune Orient Lines de Singapour qu'il avait acquise pour 2,4 G\$ à la mi-2016.

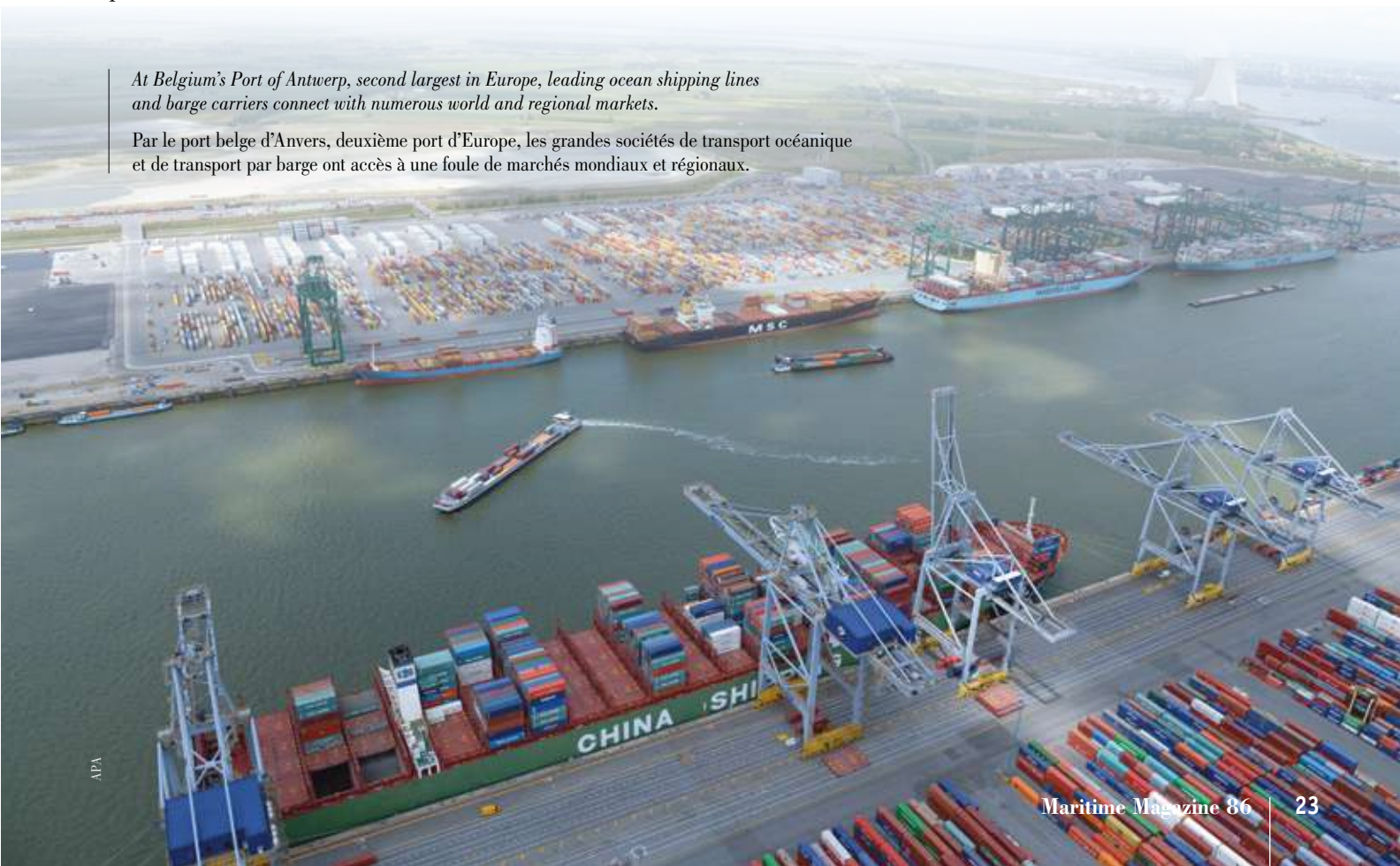
China raising its global maritime profile

Ocean carriers have hogged the container industry headlines since the dramatic collapse of Korea's Hanjin Shipping just over a year ago that stranded some \$15 billion worth of goods on the high seas.

Maersk, owner of the largest container line, sold its oil and gas business to France's Total for \$7.45 billion in August as it was closing on the 3.7 billion euros acquisition of Hamburg Süd. Hapag-Lloyd sealed its merger with United Arab Shipping Co and Cosco, a recent merger of China's top two carriers, snapped up Hong Kong's OOCL in a \$6.3 billion deal that catapults it into third place in the world rankings ahead of CMA CGM just as the French carrier puts the finishing touches to the integration of APL, the liner unit of Singapore's Neptune Orient Lines, which it acquired for \$2.4 billion in mid-2016.

At Belgium's Port of Antwerp, second largest in Europe, leading ocean shipping lines and barge carriers connect with numerous world and regional markets.

Par le port belge d'Anvers, deuxième port d'Europe, les grandes sociétés de transport océanique et de transport par barge ont accès à une foule de marchés mondiaux et régionaux.



Ces transactions multimilliardaires d'une entreprise contrôlée par une famille longtemps reconnue pour sa résistance au changement ont été égalées par le secteur des terminaux de conteneurs, bien qu'elles aient suscité moins d'intérêt dans les régions continentales.

La Chine est devenue en l'espace de deux ans un acteur majeur de l'industrie. De janvier à juin cette année, elle a acquis des ports étrangers et des exploitants de terminaux pour environ 20 G\$, doublant ses dépenses des douze mois précédents.

Et il n'y a pas de ralentissement en vue. La composante portuaire de Cosco a acheté en juin une participation de 51 % dans Noatum Ports d'Espagne auprès de la banque d'investissement américaine J.P. Morgan, dans un accord de 203,5 M€ qui confie le contrôle au plus grand terminal de Valence. Elle a ensuite acquis 76 % d'APM Terminals dans un terminal de Zeebrugge en septembre, quelques jours seulement après que China Merchants Port Holdings ait signé un accord de 924 M\$ pour mettre la main sur 90 % de Participacoes TPC, société brésilienne exploitant l'un des plus grands terminaux d'Amérique latine, au moment où le consortium PCCP amorçait la construction d'un nouveau terminal de 2,5 millions d'EVP par année dans le Port de Colon, près du canal de Panama nouvellement élargi.

Les Chinois s'amènent dans les grands ports européens

Bien que la Chine investisse beaucoup dans les ports des pays en développement, elle le fait aussi au cœur de l'Europe, par exemple dans les terminaux de Rotterdam et d'Anvers, les deux principaux centres européens de transbordement de conteneurs. Mais le geste le plus significatif a été l'acquisition par Cosco en 2016 d'une participation majoritaire dans le port grec du Pirée où elle a été active depuis qu'elle avait obtenu en 2009 une concession de 35 ans pour exploiter deux terminaux, portant le trafic l'an dernier à un peu moins 3,5 millions d'EVP, une augmentation de plus de 14 %.

These multi-billion dollar deals in a family-dominated business famed – until very recently – for its resistance to change have been matched by the container terminal sector though they have attracted less attention beyond the waterfront.

China has become a major player in the industry in the past couple of years, spending an estimated \$20 billion acquiring foreign ports and terminal operators in the year to June, double the spending in the previous twelve months.

And there's no slowdown in sight. Cosco's port arm bought a 51 percent stake in Spain's Noatum Ports from US investment bank J P Morgan in June in a 203.5 million euros deal that gives its control of Valencia's largest terminal. It followed up with the acquisition of APM Terminals' 76 percent stake in a Zeebrugge terminal in September just days after China Merchants Port Holdings signed an agreement to bag 90 percent of Brazil's TCP Participacoes for \$924 million, operator of one of Latin America's largest terminals, and as the PCCP consortium started construction of a new 2.5 million TEUs-a-year terminal in the port of Colon alongside the newly enlarged Panama Canal.

Chinese moves into leading European ports

While much of China's port investment is in developing countries, it has also moved into the European heartland with stakes in terminals in Rotterdam and Antwerp, the continent's top two container hubs. But the most significant move was Cosco's acquisition in 2016 of a majority stake in the Greek port of Piraeus where it been active since bagging a 35-year concession in 2009 to operate two terminals that grew traffic by over 14 percent last year to just short of 3.5 million TEUs.

Aerial view of the Port of Rotterdam, Europe's biggest port with large volumes of bulk and container traffic.

Vue aérienne du port de Rotterdam, plus grand port européen par où transitent d'énormes volumes de marchandises en vrac et conteneurisées.



Port de Rotterdam

Beijing a confié au Pirée un rôle clé dans le projet «Une ceinture, une route»: celui de porte d'entrée et centre de transbordement pour les marchés européens. C'est sans doute pourquoi, à une réunion de l'ONU en juin dernier, la Grèce a opposé son veto à la condamnation par l'Union européenne du bilan de la Chine en matière de droits de l'homme. Les liens avec ce pays – tout comme ses investissements – sont appelés à croître; la Chine d'ailleurs a été nommée en septembre «pays à l'honneur» pendant la Foire annuelle de Thessalonique, deuxième ville portuaire de Grèce.

La présence mondiale grandissante de la Chine coïncide avec une période de changement et d'incertitude dans l'industrie portuaire, où les alliances nouvellement formées ont créé des gagnants et des perdants parmi les grandes entreprises portuaires et les grands propriétaires de terminaux et de sociétés maritimes – y compris les quatre géants Maersk Line, Mediterranean Shipping Co, Cosco et CMA-CGM.

Les alliances de transporteurs deviennent de grands exploitants de terminaux

Les trois alliances de transporteurs sont maintenant de grands exploitants de terminaux. Le partenariat 2M formé de Maersk, MSC et Hyundai domine le tableau avec une capacité annuelle de 58,8 millions d'EVP, suivi de l'alliance Ocean comprenant CMA-CGM et Cosco avec 47,4 millions d'EVP, et enfin du groupe «THE Alliance» comprenant Hapag-Lloyd, NYK (entreprise japonaise sur le point de fusionner), MOL et K-Line et Yang Ming à 11,7 millions d'EVP.

Les perspectives se sont améliorées avec un trafic susceptible de croître de 4 % en glissement annuel en 2017 et d'augmenter de 152 millions d'EVP d'ici 2021. Mais les principaux exploitants de terminaux restent prudents devant la baisse des terminaux APM de Maersk, qui ont perdu 100 M\$ au deuxième trimestre comparativement à un bénéfice de 112 M\$ l'année précédente, ce qui les a empêchés d'accroître leur capacité d'investir dans de nouveaux terrains.

Cela ne s'applique pas aux entreprises de la Chine, où Cosco par exemple devrait augmenter sa capacité plus que tout autre exploitant de terminal dans les cinq prochaines années.

Alors que les acteurs traditionnels hésitent à aller de l'avant, les entreprises portuaires chinoises se développent et investissent à la fois sur leur territoire et à l'étranger «avec une agressivité sans précédent», selon Drewry Shipping Consultants.

«En ce moment, les Chinois sont plus à l'aise avec le risque que les exploitants internationaux établis, et ils ont une stratégie géopolitique plutôt que purement financière», estime Neil Davidson, analyste principal des ports et terminaux pour une firme-conseil basée à Londres. «Ils s'emparent d'entreprises et de bonnes occasions d'affaires, et ils ont l'appétit et les ressources financières qu'il faut pour en acquérir beaucoup d'autres dans les années à venir.» 

Piraeus has been assigned a key role in Beijing's "One Belt One Road" project acting as a major gateway and transshipment hub to European markets. That's seen as the reason for Athens' decision to veto the European Union's condemnation of China's human rights record at the UN's Human Rights Council meeting in June. And the relationship – and investments – is set to grow with China named the "country of honour" at the annual Thessaloniki International Fair at Greece's second port city in September.

China's expanding global footprint comes at a time of change and uncertainty for the port industry as the newly launched carrier alliances have created winners and losers in major ports and owners of the shipping lines and terminals – including the top four carriers Maersk Line, Mediterranean Shipping Co., Cosco and CMA CGM – "merge" the two businesses.

Carrier alliances becoming big terminal operators

The three carrier alliances are now leading terminal operators – The 2M partnership of Maersk, MSC and Hyundai top the table with annual capacity of 58.8 million TEUs, followed by the Ocean Alliance that includes CMA CGM and Cosco with 47.4 million TEUs and trailed by THE Alliance that links Hapag-Lloyd, Japan's soon-to-merge NYK, MOL and K-Line and Yang Ming, at 11.7 million TEUs.

The outlook for the industry has improved with traffic likely to grow by four percent year-on-year in 2017 and increase by 152 million TEUs by 2021. But the leading terminal operators remain cautious with Maersk's APM Terminals, which sank to a \$100 million loss in the second quarter from a \$112 million profit a year earlier, ruling out the addition of more capacity and investment in greenfield sites.

That doesn't apply to Chinese firms, with Cosco expected to add more capacity than any other international terminal operator in the coming five years.

While the traditional players are cautious going forward, Chinese port companies are expanding and investing both at home and overseas in an "unprecedentedly aggressive manner", according to Drewry Shipping Consultants.

"The Chinese players are more comfortable with risk than the established international operators right now, and have a geo-political strategy rather than a purely financial one," suggests Neil Davidson, the London-based consultancy's senior ports/terminals analyst. "They are snapping up assets and opportunities and have the appetite and financial clout to take many more in the coming years." 



Nicole Trépanier

President and CEO, St. Lawrence Economic Development Council (SODES)

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

Système d'information maritime: la plateforme lancée sous peu

Depuis 2016, la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) et Innovation maritime travaillent à élaborer un Système d'information maritime (SIM) dont l'objectif est de colliger et traiter différentes statistiques sur le transport maritime afin de les diffuser à partir d'un portail Web. Après un an d'efforts, nous sommes fiers d'annoncer que ce système informatique centralisé sera lancé au cours de l'automne.

Nous vous invitons donc d'ores et déjà à planifier l'abonnement de votre compagnie au SIM. En effet, dès les premiers balbutiements du projet, il avait été prévu que la SODES et Innovation maritime obtiennent du financement des gouvernements provincial et fédéral pour la phase de développement du SIM. Par la suite, une somme supplémentaire sera nécessaire pour l'entretien et la bonification du système informatique et de la base de données. Ces futures étapes incluent par exemple l'achat de données, l'entretien du serveur, la production des bulletins, la gestion et le traitement des bases de données, les mises à jour des informations sur le site Web, etc. Ainsi, il est prévu que la phase d'entretien et de bonification sera financée par des abonnements afin d'assurer la pérennité du Système d'information maritime.

Plans d'abonnements

Trois plans d'abonnements annuels ont été élaborés et permettront l'accès à différentes fonctionnalités, de même qu'à des données mises à jour de façon mensuelle. Le premier plan (500 \$) comprend l'abonnement aux bulletins trimestriels, qui dressent le portrait du transport maritime au Québec. Le deuxième plan (1 500 \$) inclut l'abonnement aux bulletins ainsi qu'un accès total à la base de données et aux fonctionnalités du site Web pour 3 utilisateurs. Finalement, le troisième plan (3 000 \$) est semblable au deuxième, mais s'étend de 4 à 10 utilisateurs. Les compagnies qui

Maritime Information System: Upcoming Platform Launch

The St. Lawrence Economic Development Council (SODES) and Innovation maritime have been working since 2016 to develop a Maritime Information System (MIS), whose goal is to set up a system to collate, process and disseminate useful data and various shipping-related statistics in the form of a web portal. After a year of hard work, we are proud to announce that this centralized computer system will be launched this fall.

We invite you to begin planning your company's subscription to the MIS now. Since the project's inception, it was clear that SODES and Innovation maritime would obtain federal and provincial government funding for the MIS' development phase. Thereafter, further sums would be required to maintain and improve the computer system and database. Future phases include data purchases, server maintenance, newsletter production, database management and processing, website information updates, etc. We plan to fund the maintenance and improvement phase through subscriptions to ensure the Maritime Information System's sustainability.

Subscription plans

Three annual subscription plans, giving access to different options, have been developed. Plan 1 (\$500) includes a subscription to the quarterly newsletters, which draw a portrait of shipping in Québec. Plan 2 (\$1500) includes a subscription to the newsletters and full access to the database and website features for 3 users. Finally, Plan 3 (\$3000) is the same as Plan 2 but for 4 to 10 users. Companies who subscribe to the MIS before November 30, 2017 will get both a 10% discount on the plan they choose and a 13-month subscription



Louis Rhéaume

Three different annual subscription plans have been developed.

Trois formules d'adhésion différentes ont été conçues.

s'abonneront au SIM avant le 30 novembre 2017 profiteront à la fois d'un rabais de 10 % sur les différents plans et d'un abonnement jusqu'au 31 décembre 2018, donc pour une période de 13 mois plutôt que 12.

Pallier le manque de données

Rappelons que depuis quelques années, il est très difficile de trouver des données à jour sur le transport maritime. En effet, depuis 2012, Pêches et Océans Canada ne publie plus son bulletin qui faisait état des principales données et tendances de l'industrie. De plus, Statistique Canada ne compile plus de données sur le transport maritime depuis 2011.

Aussi, certaines données brutes touchant le trafic maritime et les opérations portuaires sont disponibles, mais elles sont aujourd'hui disséminées dans plusieurs organisations et ne font pas l'objet d'une mise en commun, d'un traitement général et d'une diffusion adéquate. Pourtant, les besoins en matière d'information sont nombreux et bien réels. Qu'il s'agisse d'avoir de l'information stratégique pour développer des services logistiques, d'avoir un portrait clair de l'évolution des activités sur le Saint-Laurent, de faire ressortir des enjeux liés au secteur ou d'en démontrer toute l'utilité économique, les applications découlant de l'usage des données sont multiples.

Dans ce contexte, l'industrie maritime devait pallier ce manque de données et se doter d'un outil lui permettant d'accéder aux informations pertinentes et à jour concernant ses activités. Innovation maritime et la SODES ont donc pris l'initiative de concerter les acteurs afin de bâtir un système d'information maritime fiable et sûr. Les consultations menées auprès de différents partenaires du milieu maritime ont confirmé la nécessité, sinon l'urgence, de disposer d'un tel outil.

Lorsqu'il sera en ligne, le SIM amalgamera plusieurs bases de données brutes touchant notamment les mouvements de navires et les marchandises et qui, une fois mises en relation, permettront de générer des informations à valeur ajoutée pour l'industrie. Il sera possible d'y effectuer des requêtes pour obtenir toutes ces informations d'importance sur l'industrie maritime. Les résultats seront utiles autant pour notre secteur que pour les gouvernements et les entreprises qui gravitent en périphérie de l'industrie maritime. 

(rather than the usual 12 months) valid until December 31, 2018.

Offsetting the lack of data

For years now, it has been very difficult to find up-to-the-minute shipping-related data. Fisheries and Oceans Canada has not published its newsletter on the industry's main data and trends since 2012, and Statistics Canada stopped compiling maritime transport-related data in 2011.

While some raw data on shipping traffic and port operations is available, it is currently disseminated within a number of organizations without pooling, overall processing or adequate distribution. Yet, the need for such information is manifold and very real. Be it a need for strategic information to develop logistics services, a clear picture of the evolution of activities on the St. Lawrence, highlighting sector-related issues or showing the marine industry's economic usefulness, many applications depend on the use of such data.

In this context, the marine industry had to offset this lack of data and adopt a tool enabling it to access relevant, state-of-the-art data about its activities. Innovation maritime and SODES have taken the initiative to encourage stakeholders to work together to build a secure, reliable marine information system. Consultations involving a range of marine-sector players confirmed the urgent need for such a tool.

Once it is online, the MIS will amalgamate numerous raw databases on vessel and goods movements, among others, which, when linked, will enable value-added information to be generated for the industry. Users will be able to query the system to obtain all of this information of key importance for the marine sector. The results will be useful for the maritime industry, governments and companies operating on the industry's periphery. 



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



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

Claude Mailloux

Executive Director, Human Resources Sectorial Committee of the Maritime Industry (CSMOIM)
Directeur général, Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime

Au Québec, deux fois plus de travailleurs à terre qu'à bord des navires

Pour la première fois au Québec, une recherche s'est intéressée spécialement à la main-d'œuvre maritime terrestre, avec l'objectif d'en dresser un portrait complet et de définir ses principaux enjeux en termes de recrutement et de formation. Elle jette une lumière nouvelle sur ce segment méconnu du marché du travail québécois.

Population totale de 14 300 travailleurs maritimes

Réalisée par la firme Zins Beauchesne et Associés pour le compte du Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime, l'étude, intitulée *Étude sectorielle sur la main-d'œuvre maritime terrestre au Québec*, a permis de dénombrier 9 800 travailleurs maritimes que l'on dit terrestres pour les différencier du personnel navigant œuvrant à bord des navires. On les trouve dans les opérations portuaires, mais aussi dans la gestion et l'administration d'entreprises maritimes.

Du côté du personnel navigant, on dénombre 4 500 travailleurs à l'emploi d'entreprises spécialisées dans le transport par navire de marchandises et de passagers, ainsi que dans les services maritimes comme le remorquage et le pilotage. Nous avons donc, pour l'ensemble du secteur, une population maritime totale de 14 300 travailleurs, une hausse de près de 10 % par comparaison à l'étude précédente parue en 2013.

Diversité de métiers et d'enjeux

Les métiers les plus fortement représentés en nombre dans les métiers à terre sont les débardeurs avec plus de 2 000, dont 82 % sont des travailleurs permanents. C'est dans la région de Montréal et de sa banlieue qu'ils sont les plus nombreux. L'une des caractéristiques de la main-d'œuvre maritime terrestre est la diversité des métiers que l'on y trouve. Contrairement au personnel navigant, qui compte environ une dizaine de métiers, on en recense facilement plus d'une trentaine, même en faisant des regroupements. Comme on peut s'y attendre, la main-d'œuvre féminine est plutôt rare, souvent moins de 10 % dans les métiers d'opérations. Les femmes sont toutefois beaucoup plus présentes dans l'administration.

Les enjeux sont aussi très variés. Le personnel d'opérations portuaires partage, avec les marins, la difficulté des horaires de travail exigeants, imposés par le va-et-vient continu des navires. Ils ont aussi en commun une grande préoccupation pour les questions de santé et sécurité. Par contre, le fardeau réglementaire et l'éloignement ne sont pas

Quebec has twice as many land-based workers as aboard ship

For the first time in Quebec, a study looked specifically at land-based marine-sector workers in order to get a comprehensive picture and identify the main challenges related to HR recruiting and training. The study sheds new light on this little-known segment of the Quebec labour market.

Total marine-sector workers: 14,300

Conducted by the firm Zins Beauchesne et Associés for the Human Resources Sectorial Committee of the Maritime Industry (CSMOIM), the study, entitled *Étude sectorielle sur la main-d'œuvre maritime terrestre au Québec* (sectorial study on land-based marine-sector workers in Quebec), identified 9,800 so-called land-based marine-sector workers as opposed to navigating personnel working on board ships. These workers are found in port operations and shipping company management and administration.

Where navigating personnel is concerned, the study identified 4,500 workers employed by companies specializing in goods and passenger transport by ship and in marine services like towing and pilotage. This gives a total marine-sector population of 14,300 workers, up almost 10% from the previous study, released in 2013.

Wide range of occupations and issues

The occupation most heavily represented in "land-based trades" is longshoreman, with more than 2,000 workers, 82% of whom have permanent status. Most of them work in or around the Montreal area. One of the features characterizing land-based marine-sector human resources is the wide range of occupations they hold. Unlike navigating personnel, who work in approximately a dozen occupations, land-based trades easily represent more than 30%, even when grouped together. As we might expect, female workers are rarer, often less than 10% in operations-related trades. Women are more often found in administrative jobs.

The issues also vary greatly. Port operations personnel and seagoing personnel share the problem of demanding work schedules, due to ships' continuous coming and going. They also share a great concern for questions of health and safety. Unlike their colleagues working on board ship, regulations and being far from home do not rank high as challenges to deal with for

des enjeux très présents contrairement à leurs collègues à bord des navires. En ce sens, les travailleurs maritimes terrestres ont plus en commun avec les autres domaines d'activité industrielle. Beaucoup de métiers présents dans les organisations maritimes terrestres sont les mêmes que l'on connaît ailleurs dans l'économie, comme des électriciens, des manutentionnaires, des mécaniciens, des soudeurs et bien d'autres.

Recrutement pas toujours facile

Le secteur maritime québécois connaît une croissance continue et les perspectives à long terme sont très bonnes. Cela se reflète dans les besoins de nouveau personnel. Et il faut aussi remplacer les départs à la retraite, nombreux dans certains métiers. L'enquête a permis d'estimer à 1 175 le nombre d'embauches à prévoir au cours des 5 prochaines années. À eux seuls, les débardeurs comptent pour plus du quart de ces prévisions.

Au chapitre du recrutement, les entreprises sondées dans le cadre de l'enquête ont signalé des difficultés importantes à recruter du nouveau personnel pour certains métiers. Ceux qui sont les plus problématiques sont dans la gestion et l'administration, les directeurs et cadres supérieurs, les superviseurs de personnel technique et administratif. Certaines professions, comme gestionnaire de flotte maritime et spécialiste de l'affrètement, présentent des défis particuliers à cause de la grande rareté des candidats qualifiés. Du côté des opérations, les surintendants portuaires, les électriciens, soudeurs et mécaniciens posent des défis d'embauche notables.

La recherche comporte bien d'autres éléments descriptifs et analytiques tels que l'âge moyen des travailleurs, la composition féminine par métier, la présence d'immigrants, l'offre et les stratégies de formation, et bien d'autres. Elle permet de mieux connaître et de comprendre la main-d'œuvre de ce segment de l'industrie maritime québécoise qui, bien que méconnu, joue un rôle considérable dans notre économie.

L'étude peut être consultée sur le site Internet du Comité sectoriel à l'adresse suivante www.csmoim.qc.ca. 

land-based marine-sector workers. In this sense, they have more in common with other fields of industrial activity. Many of the trades found in land-based maritime organizations—electricians, cargo handlers, mechanics, welders, etc.—are the same as those found in other economic sectors.

Recruiting not always easy

Quebec's maritime sector is experiencing continuous growth and the long-term outlook is very good. This is reflected in the need for new personnel. And, workers leaving for retirement, who are numerous in certain occupations, must be replaced. The study estimated the number of prospective hires over the next 5 years at 1,175. Longshoremen alone account for more than one-quarter of these projections.

Where recruiting is concerned, the companies surveyed for the study reported significant problems recruiting new personnel for certain trades, the most problematic being jobs in management and administration, directors and senior managers, and supervisors of technical and administrative personnel. Some occupations, like maritime fleet managers and charter specialists, present special challenges due to the great scarcity of qualified candidates. On the operations side, port superintendents, electricians, welders and mechanics present enormous staffing challenges.

The study includes many other descriptive and analytical elements, such as average worker age, percentage of female workers by occupation, immigrant presence, training supply and strategies, and much more. It offers a better knowledge and understanding of human resources in this segment of the Quebec maritime industry which, although not well known, plays a significant role in our economy.

The study is available for consultation on the Sectorial Committee website at www.csmoim.qc.ca. 

 Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime		www.csmoim.qc.ca www.facebook.com/carrieresmaritimes
	Un centre de services pour l'industrie maritime du Québec - Développement des compétences et formation - Promotion des carrières et recrutement - Outils GRH et SST	



Transatlantic trade poised for growth

De bonnes perspectives de croissance pour le commerce transatlantique

Bruce Barnard

Londres – Le commerce maritime conteneurisé transatlantique, relativement stagnant, devrait être stimulé par l'entrée en vigueur «provisoire» le 21 septembre de l'entente de libre-échange du Canada avec l'Union européenne (UE) – l'Accord économique et commercial global (AECG) – qui éliminera presque tous les tarifs pour les marchandises venant du Canada.

Le commerce entre le Canada et l'Europe du Nord, dont la croissance n'a pas suivi celle des échanges sur les routes américaines, devrait aussi profiter du raffermis-

London – The relatively sleepy transatlantic container shipping trade is poised to get a boost as Canada's free trade deal with the European Union, the Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA), came into force "provisionally" on September 21, removing virtually all tariffs for Canadian-origin goods.

The Canada-North Europe trade, which has failed to keep pace with traffic on the more buoyant US routes, is also set to cash in on the strengthening economies on both sides of the Atlantic in recent months.

Aerial view of the Port of Felixstowe, the United Kingdom's busiest container gateway, handling two-fifths of Britain's containerized cargo.

Vue aérienne du port de Felixstowe, le port britannique pour conteneurs le plus achalandé, par où passent les deux cinquièmes du fret conteneurisé de la GB.



Port de Felixstowe

sement qui s'est manifesté dans les économies des deux côtés de l'Atlantique ces derniers mois.

La zone euro à 19 pays a le vent en poupe: les fabricants ont profité cet été d'une forte hausse des commandes, ce qui a propulsé la valeur de la monnaie unique par rapport au dollar américain à un sommet jamais atteint depuis deux ans et demi – coup de pouce supplémentaire pour les compagnies canadiennes qui exportent vers l'Europe, leur deuxième marché en importance après les États-Unis.

The 19-nation eurozone is on a roll with manufacturers enjoying a surge in orders through the summer, pushing the single currency up to a two-and-a-half year high against the US dollar – an extra boost for Canadian companies exporting to Europe, their second largest market after the United States.

The transatlantic trade also stands to benefit from a booming Canadian economy whose gross domestic product increased in the first half of 2017 at the fastest rate in 15 years, helped by firmer oil prices.



ACL

*This September marked the 50th anniversary of Atlantic Container Line service on the North Atlantic. Pictured here calling at New York is the **Atlantic Star**, the first of the innovative G4 CONRO vessels that have dramatically increased capacity without significantly changing ship dimension.*

Atlantic Container Line célèbre en septembre le 50^e anniversaire de son service dans l'Atlantique Nord. On voit ici pendant une escale à New York, l'**Atlantic Star**, premier des navires G4 CONRO une toute nouvelle génération qui augmente radicalement la capacité sans changement important des dimensions du navire.

Le commerce transatlantique va aussi profiter d'une économie canadienne florissante où le PIB a enregistré dans la première moitié de 2017 sa meilleure croissance en 15 ans, grâce au raffermissement des prix du pétrole.

La force du billet vert par rapport à l'euro jusqu'à tout récemment a eu moins d'impact que prévu sur les importations d'Europe vers les États-Unis tandis que la faiblesse de la monnaie unique et le glissement de 15 % de la livre sterling depuis le vote en faveur du départ de l'UE il y a 15 mois faisaient baisser les exportations sur les routes ouest-est.

Les flux bilatéraux n'ont augmenté que de 2,5 % en glissement annuel en 2016, soit moins que les 6,4 % de 2015 et les 8,4 % de 2014, et les plus récentes données pour 2017 ne semblent pas pointer vers une reprise significative à court terme, malgré une augmentation en glissement mensuel – modeste – du trafic sur la plupart des routes.

Accroissement du commerce maritime Canada-Europe

Le trafic de fret principal entre l'Europe du Nord et le Canada a grimpé à 255 604 EVP (équivalents 20 pieds) dans les sept premiers mois de 2017 par rapport à 257 073 EVP dans la même période en 2016, alors que les expéditions en provenance de la Méditerranée augmentaient de 118 148 à 131 646 EVP, selon la publication britannique *Container Trade Statistics* (CTS).

Les exportations du Canada vers l'Europe du Nord ont affiché une croissance assez modeste, passant de 150 760 à 153 441 EVP après des fluctuations mensuelles capricieuses qui ont vu les volumes plonger de plus de 10 % en février et bondir de plus de 16 % en avril.

The greenback's strength against the euro until very recently has had a less of an impact on US imports from Europe than expected while the weakness of the European single currency and the pound sterling's 15 percent slide since the referendum vote to leave the EU fifteen months ago has depressed exports on the eastbound routes.

Total two way traffic grew just 2.5 percent year-on-year in 2016, down from 6.4 percent in the previous year and 8.4 percent in 2014, and the most recent figures for 2017 don't point to a significant rebound anytime soon, though traffic is rising – albeit modestly – month by month on most routes.

Increasing Canada-Europe maritime trade

The head haul North Europe-Canada trade saw traffic creep up to 255,604 twenty foot equivalent units in the first seven months of 2017 from 257,073 TEUs in the year earlier period while shipments from the Mediterranean jumped to 131,646 TEUs from 118,148 TEUs, according to *Container Trade Statistics* (CTS).

Exports from Canada to North Europe were somewhat constrained, growing to 153,441 TEUs from 150,760 TEUs following erratic monthly swings with volumes slumping more than 10 percent in February and surging just over 16 percent in April.

The Canada- Med trade was slightly more buoyant with traffic up to 65,342 TEUs through July from 58,297 TEUs last time, according to UK-based CTS.



TRUST A MARKET LEADER

At a time of change in the industry, it is more important than ever to have a transportation partner you can rely on. MSC brings you market-leading services coast to coast in Canada, and around the world. We continue to invest in our network, our services, and our people to help you find the right transport solution for your cargo. You can trust us to be a stable and reliable partner for your business.

To find out more, please contact your local MSC office.
+1 800 634 3711 or **msccanada@msc.com**

msc.com

Le commerce du Canada avec la Méditerranée a été un peu plus porteur, le trafic passant de 58 297 à 65 342 EVP selon CTS.

Les volumes ont augmenté de 1 195 million à 1 284 million d'EVP sur la route clé reliant l'Europe du Nord aux États-Unis, tandis que les expéditions depuis la région méditerranéenne passaient de 645 611 à 699 992 EVP.

La glissade lente mais régulière du billet vert face à l'euro pendant l'année n'a eu jusqu'ici qu'un impact modeste sur le trafic de fret secondaire entre les États-Unis et l'Europe du Nord: le trafic est passé de 821 262 à 842 101 EVP, tandis que les expéditions vers la Méditerranée passaient de 382 600 à 394 302 EVP.

Les mouvements des devises pourraient influencer le commerce: le dollar a plongé à son plus bas niveau en 33 mois début septembre, au terme d'une baisse de 12 % depuis janvier, ce qui pourrait stimuler les expéditions dans le segment de retour et restreindre l'importation de marchandises plus chères d'Europe. Cependant, cela ne suffira pas pour modifier de façon significative le déséquilibre historique entre les axes ouest-est et est-ouest.

Les transporteurs devront se résigner pour longtemps à cet écart entre les deux axes qui a créé une large passerelle entre les taux de fret contractuels et au comptant sur les routes est-ouest et ouest-est.

Les tendances des taux de fret transocéaniques

Le marché au comptant, qui pèse pour environ 60 % des volumes conteneurisés transatlantiques, n'a presque pas bougé pour les trafics de fret principal et secondaire dans la dernière année, ce qui permet aux transporteurs et expéditeurs de planifier pour l'avenir avec une certitude relative. Le taux sur la route Rotterdam-New York pour un conteneur de 40 pieds au début de septembre était de 1 730 \$, à peine 2,4 % de moins que l'année précédente où il se situait à 1 772 \$ et pas très loin du plancher annuel de 1 717 \$ en juillet ni du sommet de 1 810 \$ au début d'avril.

Le prix du transport New York-Rotterdam était de 521 \$/EQP, 8 \$ de moins qu'il y a un an, alors qu'il y a un écart de 72 \$ entre le sommet de 527 \$ atteint à la fin



The Port of Montreal is Canada's leading gateway for container trade with the European Union.

Le Port de Montréal est la principale porte canadienne de transit du commerce conteneurisé avec l'Union européenne.

The key North Europe-US route grew traffic to 1.284 million TEUs from 1.195 million TEUs and traffic out of the Mediterranean rose to 699,992 TEUs from 645,611 TEUs.

The greenback's slow but steady slide against the euro through the year has had a modest impact on the backhaul US-North Europe so far trade with traffic moving up to 842,101 TEUs from 821,262 TEUs, while shipments to the Mediterranean climbed to 394,302 TEU from 382,600 TEU.

Currency movements could impact the trade, with the dollar's dive to a 33-month low in early September, extending a 12 percent decline since January, set to boost shipments on the backhaul leg and trim more expensive imports from Europe. But not enough to significantly change the historical imbalance between the eastbound and westbound trades.

Carriers have long come to terms with the two-way traffic gap that has created a massive bridge between contract and spot freight rates on the westbound and eastbound routes.

Ocean freight rate trends

The spot market, which accounts for around 60 percent of transatlantic container volume, has barely budged on the head haul and back haul legs over the past year, enabling carriers and shippers to plan ahead with relative certainty. The Rotterdam-New York rate for a 40 foot container at the beginning of

MGT



SOCIÉTÉ TERMINAUX
MONTREAL GATEWAY
TERMINALS PARTNERSHIP



305 Curatteau, Montreal
Quebec, Canada, H1L 6R6
Website: www.mtrtml.com
Phone : 514-257-3040
Fax: 514-254-4298

d'août et le creux de 455 \$ dans la deuxième semaine de janvier.

Comme la demande de fret atteint son plus haut niveau en deux ans avant le maximum saisonnier habituel du quatrième trimestre, les transporteurs tentent de relever les taux dans l'axe est-ouest – CMA-CGM songe à une majoration de 200 \$/EVP pour le transport entre l'Europe du Nord et les ports de la côte est des États-Unis et ceux du golfe du Mexique à compter du 1^{er} octobre, tandis que la société chinoise Cosco cible une augmentation de 100 \$/EVP le 5 octobre. Les transitaires et les expéditeurs ne croient toutefois pas que les augmentations projetées tiendront, la plupart s'attendent à des hausses relativement modestes.

Les prévisions des analystes selon lesquelles la formation de deux nouvelles alliances de transporteurs océaniques en avril provoquerait une injection massive de capacité dans le second trimestre, surtout sur les routes méditerranéennes, faisant chuter les cours au comptant, ne se sont pas matérialisées – du moins jusqu'à maintenant.

Pendant ce temps, la route transatlantique se raccroche à son étiquette de route régulière la plus «ennuyeuse», où les volumes de marchandises et les taux de fret contractuels et au comptant ne fluctuent guère d'une année à l'autre alors que l'effondrement dramatique de la coréenne Hanjin Shipping et l'accélération des regroupements dans l'industrie du conteneur à la faveur d'une série de fusions et d'acquisitions dans les 12 derniers mois ont un impact minimal sur le commerce.

Trump inquiète

Mais cela pourrait bientôt changer et les expéditeurs des deux côtés de l'Atlantique surveillent nerveusement le dévoilement progressif de la politique commerciale «America First» du président américain Donald Trump. Ils craignent que celui-ci s'attaque à l'Allemagne, le plus gros marché transatlantique pour les conteneurs. «Les barrières commerciales éventuelles sont un sujet quotidien de discussion. Il est de plus en plus difficile de faire des pronostics», déclarait plus tôt cette année Franke Dreeke, chef de la direction de BLG Logistics, qui exploite le Bremerhaven Auto Terminal, premier pôle européen d'exportation et d'importation de véhicules, qui dépend énormément du commerce avec les États-Unis.

Les pourparlers entourant le Partenariat transatlantique de commerce et d'investissement (TTIP) ont été suspendus pendant les négociations que mènent les États-Unis avec le Canada et le Mexique pour modifier l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) vieux de 23 ans. Les optimistes se raccrochent à la déclaration de la chancelière allemande Angela Merkel au sommet du G20 à Hambourg l'été dernier selon laquelle l'accord transatlantique est toujours à l'ordre du jour, ainsi qu'à la déclaration du secrétaire américain au commerce, Wilbur Ross, laissant entendre que Washington pourrait reprendre les négociations du TTIP.

En ce qui concerne le commerce conteneurisé entre l'Europe et le Canada, on peut au moins se féliciter du fait

September was \$1,730, down just 2.4 percent from the year earlier rate of \$1,772 and not outlandishly distant from the year's low of \$1,717 in July and a high of \$1,810 in early April.

The New York-Rotterdam rate was \$521/FEU, down just \$8 from a year ago, while there is only a \$72 gap between the high of \$527 in late August and the low of \$455 in the second week of January.

Carriers are seeking to hike westbound rates as cargo demand hits a two year high ahead of the seasonally strong fourth quarter – CMA CGM plans a \$200/TEU increase from North Europe to the US East and Gulf coast ports effective October 1 and China's Cosco is targeting a \$100/TEU rise on October 5. Forwarders and shippers doubt, however, the higher rates will hold, with most expecting relatively modest increases.

Analysts' forecasts that the launch of two new ocean carrier alliances in April would result in a massive injection of capacity in the second quarter, particularly on the Mediterranean routes, resulting in slide in spot rates, have failed to materialize – so far.

Meanwhile, the transatlantic clings to its tag as the most “boring” liner route with cargo volumes and contract and spot freight rates barely changing year-on-year with the dramatic collapse of Korea's Hanjin Shipping and the container industry's accelerating consolidation via a string of mergers and acquisitions in the past twelve months having minimal impact on the trade.

Keeping watch on Trump

But that could be about to change as shippers on both sides of the trade nervously watch the unfolding of US President Donald Trump's “America First” trade policy amid fears he could lash out at Germany, the biggest transatlantic container market. “Possible trade barriers are a daily subject of discussion. It's not getting any easier to make prognoses,” Franke Dreeke, CEO of BLG Logistics, the operator of the Bremerhaven Auto Terminal, Europe's largest car export/import hub that is heavily dependent on US trade, said earlier in the year.

The Trans-Atlantic Trade and Investment Partnership talks have ground to a halt while the US negotiates with Canada and Mexico over changes to the 23-year old North American Free Trade Agreement (Nafta). But the optimists cling to German Chancellor Angela Merkel's statement at the G20 summer summit in Hamburg that “for me a transatlantic agreement remains on the daily agenda” and US Commerce Secretary Wilbur Ross's suggestion that Washington could resume the TTIP talks.

The Europe-Canada container trade can, at least, cheer that CETA is in the bag despite Poland's threat to block part of the deal due to its opposition to the mechanism to settle disputes between governments and multinational companies. If Warsaw

que l'AECG semble chose acquise, même si la Pologne, insatisfaite du mécanisme de règlement des différends entre les gouvernements et les multinationales, menace de bloquer une partie de l'entente. Un refus de ratifier l'accord de la part de Varsovie retarderait juridiquement l'entrée en vigueur, mais n'influerait pas sur l'élimination des tarifs.

Pour l'avenir, le commerce conteneurisé transatlantique du Canada doit composer avec une certaine part d'incertitude, car le Royaume-Uni, principal partenaire commercial européen, est enlisé dans de complexes négociations concernant sa sortie de l'Union européenne en mars 2019. Cela fait du commerce transatlantique le commerce maritime conteneurisé le plus politisé – et le plus influencé par le comportement des devises – dans l'immédiat du moins.

Ce qui est certain, c'est que d'ici la fin de l'année, la route transatlantique abandonnera presque certainement à la route Asie-Asie du Sud le quatrième rang des grandes routes hauturières de transport régulier, derrière les routes Transpacifique, Asie-Europe du Nord et Asie-Méditerranée. Cela n'inquiétera toutefois pas les transporteurs, car la transatlantique n'influence guère leurs résultats nets, ils n'y font ni profits juteux ni lourdes pertes. **ML**

refuses to ratify the deal, it will delay its legal entry into force but won't have any impact on the removal of tariffs.

Looking ahead, Canada's transatlantic container trade faces some uncertainty as the UK, its largest European trading partner, gets bogged down in complex negotiations to quit the European Union at the end of March, 2019. This makes the transatlantic the most politicized – and currency influenced - container shipping trade, for the time being at least.

What's sure is that by year's end it is almost certain to be overtaken by Asia-South Asia as the fourth largest deep-sea liner trade after the Transpacific, Asia-North Europe and Asia-Mediterranean routes.

That won't worry the carriers though, as the transatlantic doesn't have a major impact on their bottom lines either through big profits or hefty losses. **ML**

**You can
operate
wherever
you want**

**THIS ENSURES
ENVIRONMENTAL
COMPLIANCE**

**WÄRTSILÄ HAS THE
MOST COMPLETE RANGE
OF ENVIRONMENTAL
SOLUTIONS IN THE
WORLD**

WÄRTSILÄ CONNECTS THE DOTS

The modern world demands smarter shipping. Wärtsilä has the most complete offering of marine solutions in the world. From dual fuel engines to environmental solutions, we provide all the products, solutions and services you need. Let Wärtsilä connect the dots that make your life both easier and more profitable. Read more at www.wartsila.com



DELIVERING A HIGHER STANDARD AU-DELÀ DES ATTENTES



FEDNAV SHORE TO SHORE D'UNE RIVE À L'AUTRE



www.fednav.com



Montreal Gateway Terminals at the Port of Montreal is well positioned to handle increased container cargo sparked by the Canada-EU free trade accord.

La Société Terminaux Montréal Gateway du port de Montréal est bien placée pour manutentionner le trafic conteneurisé supplémentaire que va générer l'accord de libre-échange Canada-UE.

CETA ushers in historic Canada-Europe trade era

L'AECG ouvre une nouvelle ère commerciale pour le Canada et l'Europe

Leo Ryan

Après de longues négociations, l'accord de libre-échange historique conclu entre le Canada et l'Union européenne (UE) est entré en vigueur le 21 septembre. Il marque le début d'un nouveau chapitre pour le commerce entre le Canada et son deuxième partenaire commercial en importance après les États-Unis. Il offre d'excellentes perspectives de croissance des affaires pour les exportateurs et les importateurs canadiens, ce qui va dynamiser le transport maritime, surtout dans l'océan Atlantique à partir et à destination des ports canadiens de la côte Est qui sont particulièrement bien situés. Selon les données du gouvernement canadien, l'Accord devrait faire croître

Following prolonged negotiations, the historic free trade accord between Canada and the European Union has been implemented since September 21. It has ushered in a new era for trade for both Canada and its second biggest trading partner after the United States. It offers strong potential growth in business for Canadian exporters and importers which will translate into increased maritime shipping flows especially across the Atlantic Ocean to and from well-positioned Canadian East Coast ports. According to Canadian government data, the agreement is projected to boost bilateral trade by 20% and increase Canada's GDP by \$12 billion.



Fednav

A Fednav vessel calling at Antwerp as part of the Montreal-based carrier's FALLine liner service between Europe and the St. Lawrence/Great Lakes waterway.

Navire de Fednav faisant escale à Anvers dans le cadre de la liaison régulière entre l'Europe et la voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent qu'assure la société montréalaise FALLine.

les échanges bilatéraux de 20 % et le PIB du Canada de 12 milliards de dollars.

C'est en juillet dernier au sommet du G20 à Hambourg que le premier ministre Justin Trudeau et le président de la Commission européenne, Jean-Claude Juncker, ont publié une déclaration commune qui fixait au 21 septembre le début de «l'application provisoire» de l'Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'UE.

La déclaration commune contient l'extrait suivant: «C'est en ouvrant notre marché à l'autre partie et en travaillant étroitement avec ceux qui partagent nos valeurs que nous façonneront la mondialisation et en tireront profit.»

L'application provisoire donne effet à la majeure partie de l'Accord éliminant plus de 90 % des tarifs. Celui-ci entrera complètement en vigueur une fois que les parlements des 28 États membres de l'UE en auront ratifié le libellé (la décision dramatique du Royaume-Uni de sortir de l'UE ne sera officialisée qu'au bout de plusieurs années, à condition qu'aucun autre coup de barre politique ne survienne.)

Une exception notable à l'application provisoire concerne le chapitre sur les investissements qui est resté en suspens. Les inquiétudes de certains États européens au sujet du mécanisme de règlement des différends entre les investisseurs et les États font actuellement l'objet de négociations, mais cela n'empêche pas l'application de l'Accord dans son ensemble.

L'AECG ouvre au Canada le marché de 22 000 milliards de dollars et 500 millions de consommateurs que constitue l'Union européenne alors que les États de l'UE obtiennent

It was on the occasion last July of the G20 summit in Hamburg that Prime Minister Justin Trudeau and Jean-Claude Juncker, President of the European Commission, issued a joint statement setting September 21 as the date to start the “provisional application” of the Canada-EU Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA).

The joint statement stressed: “It is by opening up to each other, by working closely with those who share the same values that we will shape and harness globalization.”

The provisional application puts the great bulk of the agreement – well over 90% of past tariffs - into effect and will definitely enter into force once the parliaments in all 28 EU member states ratify the text. (The United Kingdom's dramatic decision to leave the EU will take several years to formalize, assuming no other political developments intervene.)

A notable exception to the provisional application is the unresolved investment chapter. Concerns by some European states over the investor-state dispute mechanism are being addressed in negotiations. But they cannot hinder the application of the accord as a whole.

CETA opens the European Union's \$22 trillion market of 500 million consumers to Canada while the EU states have gained access to Canada's \$2 trillion market of 36 million people.



WE KNOW WHAT POWERS YOU.

Sterling Fuels provides a full range of fuels and ExxonMobil lubricants, all of which meet the strictest industry standards. Just like the service we offer, whether by water, land or truck.

WINDSOR | SARNIA | HAMILTON | HALIFAX STERLINGFUELS.CA

3665 Russell St. Windsor, Ontario N9C 1E9 **Tel:** 519 253 4694 **Email:** info@sterlingfuels.ca

accès au marché de 2 000 milliards de dollars et de 36 millions de consommateurs du Canada.

Commentant l'entrée en vigueur le 21 septembre, le président du Conseil canadien des affaires, John Manley, a déclaré ce qui suit: «Cet accord change la donne. À compter d'aujourd'hui, les entreprises canadiennes de toute taille profitent d'un accès privilégié au deuxième marché en importance du monde.»

Markus Beyer, directeur général de BusinessEurope, a salué «une entente historique qui ouvre des perspectives inédites aux entreprises européennes. De nouvelles règles transparentes concernant les marchés publics ainsi que des règles d'origine et de protection de la propriété intellectuelle applicables vont faire une vraie différence pour les entreprises qui veulent s'implanter ou accroître leur présence au Canada.»

À l'heure actuelle, le Canada exporte environ 40 milliards de biens et 18 milliards de services annuellement vers l'UE. De son côté, l'UE expédie 61 milliards de biens et près de 24 milliards de services au Canada chaque année.

On estime que 98 % des produits manufacturés d'origine canadienne peuvent désormais pénétrer l'énorme marché de l'UE en franchise, contre tout juste 25 % avant l'application de l'AECG.

Commentant on the Sept. 21 implementation, John Manley, President of the Business Council of Canada, declared: "This agreement is truly a game-changer. Beginning today, companies of all sizes across Canada can take advantage of preferential access to the world's second largest market."

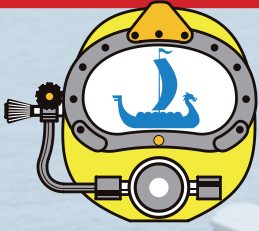
Markus Beyer, Director General of BusinessEurope, hailed "a landmark deal that opens unprecedented opportunities for European companies. New and transparent rules on public procurement, workable rules of origin and protection of intellectual property will make a real difference for businesses wishing to establish or expand their presence in Canada."

Presently, Canada exports some \$40 billion in goods and \$18 billion services to the EU annually. For its part, the EU sends \$61 billion worth of goods and \$24 billion worth of services to Canada each year.

It is estimated that 98% of Canadian-origin manufactured goods can now enter the massive EU market tariff free, compared with just 25% prior to CETA's implementation.

Many agricultural products are duty free, but market access transition periods or quotas are affecting items like French cheeses and Canadian beef and pork exports.

***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

SODERHOLM MARITIME SERVICES INC.
Hamilton, Ontario, Canada
Phone: 905-529-1344 Toll free: 1-800-319-3556
Website: www.soderholmmaritime.com
Email: lsoderholm@soderholmmaritime.com

www.soderholmmaritime.com



**Welcome to / Bienvenue sur
www.maritimemag.com**

De nombreux produits agricoles sont exempts de droits, mais on a prévu des périodes de transition pour l'accès au marché pendant lesquelles des quotas seront imposés pour les articles comme les fromages français et les exportations canadiennes de bœuf et de porc.

Selon Todd Evans d'Exportation et développement Canada, les compagnies canadiennes auront largement la possibilité d'ajouter de la valeur à ce qu'elles vendent déjà sur les marchés européens – notamment des produits manufacturés *high-tech*, des matériaux de construction, des technologies aérospatiales, des machines industrielles et des produits métalliques – ainsi que dans le secteur des services, les technologies industrielles, maritimes et océaniques, les services de soutien minier et les services environnementaux.

M. Evans note que les tarifs sur les poissons et fruits de mer vont être presque totalement éliminés (ils étaient frappés de tarifs douaniers de 20 % jusque-là). Et parce que les Européens consacrent une part relativement plus grande du revenu des ménages à l'alimentation, de nombreuses occasions s'offrent aux exportateurs canadiens d'aliments qui jouissent d'une excellente réputation à l'international.

Todd Evans of Export Development Canada sees major opportunities for Canadian companies to add value to what they already sell to European markets – including high-tech manufacturing, building materials, aerospace technologies, industrial machinery, metal products. And in the services sector: engineering, marine and ocean technology, mining support and environmental services.

Mr. Evans notes that tariffs on seafood will almost vanish, versus the 20% formerly applied. And because Europeans spend comparatively more of household income on food, there are many opportunities for Canadian food exporters who enjoy "a very good international reputation."

Ports seeing significant cargo potential

Among Canadian ports on the East Coast expected to benefit from increased trade thanks to CETA, there are the St. Lawrence River ports led by Montreal, Canada's second largest maritime gateway and container port with a long history of trade with Europe. Montreal and other St. Lawrence ports like Québec, Trois-Rivières and Sept-Îles, have invested

**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



Les ports prévoient une forte augmentation du trafic marchandises

De nombreux ports canadiens de la côte Est devraient profiter de l'intensification des échanges entraînés par l'AECG, notamment les ports du Saint-Laurent comme Montréal, deuxième porte maritime du Canada et port pour conteneurs qui possède une longue histoire de commerce avec l'Europe. Montréal et d'autres ports du Saint-Laurent comme Québec, Trois-Rivières et Sept-Îles ont beaucoup investi depuis quelques années pour se doter de nouvelles infrastructures afin d'améliorer leur compétitivité.

La présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Montréal, M^{me} Sylvie Vachon, a déclaré que l'AECG était fait «sur mesure» pour le Port de Montréal. Elle a ajouté: «Sur la côte est de l'Amérique du Nord, Montréal est déjà le port le plus important pour ce qui est du commerce entre l'Europe du Nord et le cœur industriel du continent nord-américain.»

L'Europe du Nord demeure le principal débouché du Port de Montréal, un marché qui compte pour les deux cinquièmes des cargaisons conteneurisées totales de 1,3 million d'EVP.

Le port belge d'Anvers est le principal partenaire commercial maritime de Montréal outre-mer. Comme M^{me} Vachon l'a fait observer: «Un conteneur sur cinq qui transite par le Port de Montréal est destiné à Anvers ou en arrive.»

Pour se préparer à l'augmentation du commerce avec l'Europe, le Port de Montréal a signé en 2013 un protocole d'entente avec le Port d'Anvers pour favoriser une coopération

heavily in recent years in new infrastructure to improve competitiveness.

Sylvie Vachon, President and CEO of the Montreal Port Authority, has described CETA as “made to measure” for the Port of Montreal. “We already are the leading port on the North American East Coast for trade between Northern Europe and North America’s industrial heartland.”

Northern Europe continues to represent the core market of the Port of Montreal, accounting for two fifths of total container cargo of 1.3 million TEUs.

In this regard, Belgium’s Port of Antwerp constitutes Montreal’s leading overseas maritime trading partner. As Ms. Vachon has observed: “One in every five containers handled by the Port of Montreal comes from or goes to Antwerp.”

In preparing the way for expanded trade with Europe, the Port of Montreal concluded a Memorandum of Understanding in 2013 with the Port of Antwerp to foster beneficial cooperation in marketing and business development.

With the advent of CETA acting as a catalyst, a similar agreement was concluded in September of this year with the HAROPA (Le Havre, Rouen, Paris) port complex in France that is the fifth largest in Europe.

The CETA factor was also cited as a key reason for Maersk Line, the world’s biggest carrier, to add a

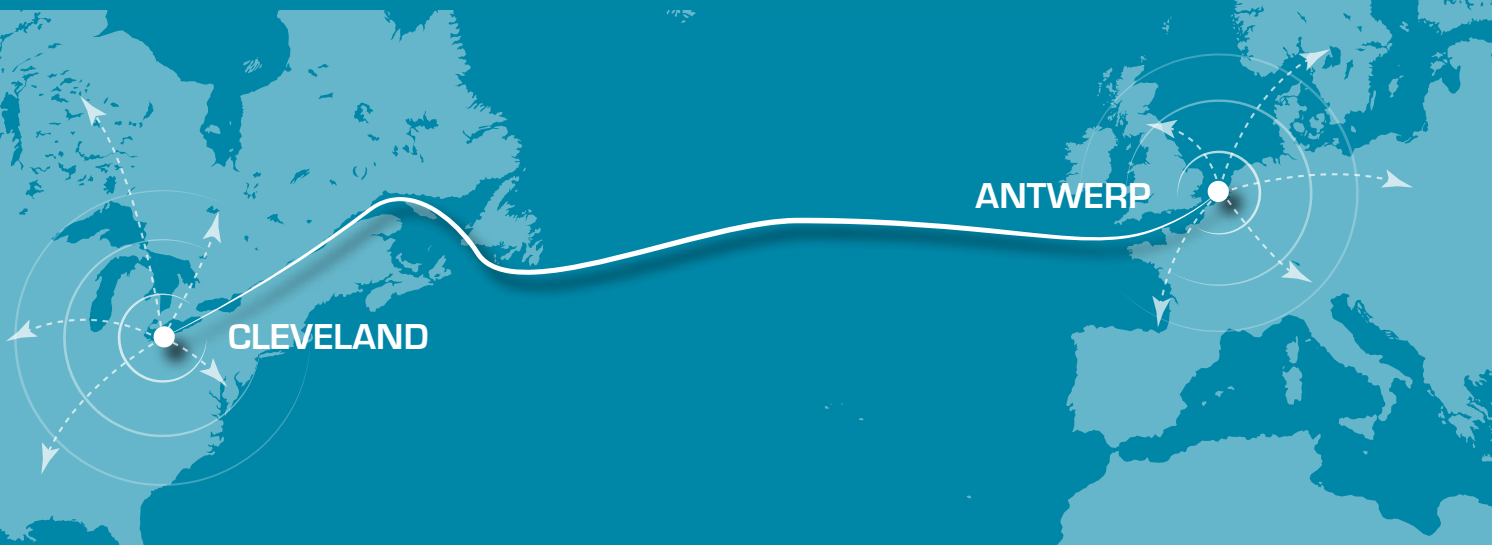


Steve Farmer

*The 10,062-TEU **Zim Antwerp**, pictured at Halterm Terminal, was in June the biggest container vessel to have called at the Port of Halifax.*

Le **Zim Antwerp** de 10 062 EVP, photographié ici au terminal Halterm, est devenu en juin le plus gros porte-conteneurs à faire escale dans le port de Halifax.

CLEVELAND - EUROPE EXPRESS



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

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



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

CONTACT

Amsterdam office:

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

Antwerp office:

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

Bilbao office:

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

Cleveland office:

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

Gdynia office:

✉ gdynia@spliethoff.com
☎ +48 58 6601260

Houston office:

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

Montreal office:

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

Toronto office:

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

bénéfique en matière de marketing et de recherche de clientèle.

Compte tenu de l'entrée en vigueur de l'AECG qui sert de catalyseur, une entente analogue a été signée en septembre avec le complexe portuaire français HAROPA (Le Havre, Rouen, Paris), cinquième complexe portuaire d'Europe.

L'AECG a également été cité comme une raison majeure pour que Maersk Line, le plus gros armement du monde, ajoute l'été dernier un nouveau service entre Montréal et les ports de la Méditerranée.

Pour sa part, le Port de Halifax, où on assiste actuellement à une reprise du trafic conteneurisé, a investi dans des travaux de dragage et pour d'autres installations afin d'accueillir les plus gros porte-conteneurs qui viennent sur le littoral est.

La PDG de l'Administration portuaire de Halifax, Karen Oldfield, a déclaré ce qui suit: «Le Port de Halifax, qui est l'un des principaux ports d'échange du Canada avec l'Europe, se tient prêt à faciliter l'intensification du commerce entre l'Europe et le Canada qui va découler de cet accord historique.»

En soulignant les effets positifs de l'AECG pour les exportateurs et importateurs canadiens, M^{me} Oldfield a félicité le gouvernement canadien et l'Union européenne pour leur «détermination inébranlable et leur travail acharné pour amener cet accord jusqu'à l'étape de la mise en œuvre». Elle a ajouté que la persévérance dont ont fait preuve toutes les parties démontre l'importance de la coopération internationale.

De son côté, Port Saint John dans la baie de Fundy où le trafic est dominé par les produits pétroliers, a, ces dernières années, conçu une stratégie européenne et mondiale tout en mettant l'accent sur la modernisation. Le Port a attiré de nouveaux clients comme MSC et la société saoudienne Bahri. Plus récemment, DP World, qui exploite un terminal à Saint John, et Pan Am Railways ont inauguré un service intermodal direct reliant Saint John et le marché de Boston en Nouvelle-Angleterre.

Par ailleurs, à bonne distance de l'océan Atlantique, sur le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs, les dirigeants de la Voie maritime évaluent les occasions d'affaires que l'AECG peut leur apporter. C'est aussi le cas des gestionnaires de ports comme celui de Hamilton où l'agroalimentaire prend une place de plus en plus grande. **M**



Karen Oldfield sees positive CETA impact for the Port of Halifax and for Canadian exporters and importers generally.

Pour Karen Oldfield, l'AECG aura des conséquences positives pour le Port de Halifax ainsi que pour les exportateurs et importateurs canadiens en général.

new service this past summer between Montreal and ports on the Mediterranean.

For its part, the Port of Halifax, presently enjoying a rebound in its container activity, has made dredging and other investments to accommodate

the largest container vessels calling on the Eastern Seaboard.

Karen Oldfield, President and CEO of the Halifax Port Authority, says: "As one of Canada's leading ports with Europe, the Port of Halifax stands ready to facilitate the increase in trade between Europe and Canada that this landmark agreement will bring."

While underlining CETA's positive impact for Canadian exporters and importers, Ms. Oldfield applauded Canada's federal government and the European Union "for the tremendous determination and hard work in bringing this agreement to successful implementation." She added that "the perseverance shown by all involved underscores the importance of international cooperation.

For its part, Port Saint John on the Bay of Fundy, where oil traffic dominates, has in the past few years conceptualized a Europe and global strategy in tandem with modernization. The port has attracted such new customers as MSC and Saudi Arabia's Bahri. More recently, DP World, the terminal operator at Saint John, and Pan Am Railways introduced a direct intermodal service connecting Saint John and the Boston market in New England.

Meanwhile, further away from the Atlantic Ocean, on the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System, Seaway officials are eyeing opportunities CETA may bring. So are port officials at such ports as Hamilton, which has been emerging as an agri-food powerhouse. **M**

ONE SHIP. UNLIMITED POSSIBILITIES.

Container, RORO & Cars
to/from North America & Europe



ACL Provides These Benefits To Shippers:

- The Port of Halifax offers the deepest, natural ice-free port on the coast of North America
- ACL provides two weekly calls at the Port
- Halifax is ACL's first Port in from Europe and the last port out to Europe
- The shortest transit times
- Daily, double-stacked rail service to/from Chicago, Toronto, Montreal and Halifax
- Coastal service between the U.S. East Coast and Halifax



ACLcargo.com

800-ACL-1235

Globalization changing grain industry in Western Canada

L'industrie céréalière de l'Ouest est en mutation à cause de la mondialisation

Colin Laughlan

Continuant sur sa lancée, ou même s'intensifiant, la mondialisation est en train de balayer l'industrie céréalière de l'Ouest canadien comme un cyclone dans une prairie. Tout comme la nature, la libre entreprise a horreur du vide et l'entreprise s'épanouit dans l'Ouest – sinon *propter hoc*, du moins *post hoc* – depuis la fin du monopole de la Commission canadienne du blé sur la commercialisation en 2012.

Dans son ouvrage incontournable publié en 1949, *Agrarian Socialism*, Seymour Martin Lipset prédisait que les coopératives agricoles, les syndicats céréaliers et les politiques radicales de gauche du NPD qui dominaient autrefois les Prairies canadiennes subiraient une transformation majeure. «Le vingtième siècle, écrit-il, passera probablement à l'histoire comme l'une des plus grandes



Building momentum and power, globalization is sweeping across Western Canada's grain industry like a prairie cyclone. Like nature, free enterprise abhors a vacuum, and enterprise across the West has been flourishing – if not *propter hoc*, then *post hoc* – since the end of the Canadian Wheat Board's marketing monopoly in 2012.

In his seminal 1949 book, *Agrarian Socialism*, Seymour Martin Lipset predicted that the farmer-controlled cooperatives, grain pools, and radical left-wing policies of the CCF Party that once dominated the Canadian Prairies would undergo a major transformation: "History," he wrote, "will probably look back on the twentieth Century as one of the great eras of institutional change, comparable in magnitude to



CP is developing a supply chain model that will transport 20% more grain than in previous 112-car unit trains.

Le CP met au point un modèle de chaîne d'approvisionnement qui va permettre de transporter 20 % plus de céréales que les anciens trains-blocs de 112 wagons.

CU

époques de changements institutionnels, comparable au passage de la féodalité au capitalisme et à l'âge de la machine.»

Le professeur Lipset était toutefois un socialiste avéré et les changements révolutionnaires auxquels nous assistons aujourd'hui ne sont très certainement pas ceux qu'il envisageait.

Avec des exportations de blé excédant les 20 millions de tonnes métriques, le Canada figurera encore cette année parmi les cinq principales nations exportatrices de blé au monde, position qu'il occupe invariablement, à de rares exceptions près, depuis 70 ans.

Le Canada exporte cependant aujourd'hui deux fois plus de blé que dans la décennie suivant la Seconde Guerre mondiale. Notre système de livraison du grain doit être

the shifts from feudalism to capitalism and the age of power-driven machinery.”

Professor Lipset, however, was an avowed socialist, and the revolutionary changes that are taking place today are most certainly not the ones he envisioned.

With wheat exports exceeding 20 million metric tons, this year Canada will once again be among the world's top five wheat exporting nations, a position maintained with few exceptions over the past 70 years.

However, Canada's exports are now twice what the nation achieved in the decade following World War II. The country's grain delivery system must undergo dramatic improvements, for speed to market means the difference between success and failure in an increasingly competitive global marketplace.

beaucoup amélioré, car la rapidité d'accès au marché fait toute la différence entre le succès et l'échec dans un marché mondialisé de plus en plus compétitif.

Les ratés logistiques de la campagne agricole 2013-2014 sont un exemple concret: à peine 17,8 millions de tonnes métriques ont pu être exportées à l'issue d'une des meilleures récoltes de blé depuis des années. «L'industrie céréalière est en plein pagaille», déclarait alors au parlement en avril 2014 l'hon. Ralph Goodale, député de la Saskatchewan dans l'opposition. «Les expéditions de grain ont des mois et des mois de retard... les terminaux sont vides, les navires attendent. Les conséquences économiques pour les agriculteurs de l'Ouest sont de l'ordre de 8 milliards de dollars en coûts et pertes.»

Une loi fédérale ne tarda pas à corriger la situation et des niveaux de service plus exigeants furent imposés aux deux principaux chemins de fer du pays avant l'année suivante. Les exportations de blé du Canada bondirent à un niveau record de 23,9 millions de tonnes, dépassant de justesse pour la première fois les États-Unis en tête.

Accroissement fulgurant de la production de canola

Cependant, le blé canadien, malgré son excellente réputation à l'international, n'est plus la seule céréale d'exportation emblématique du Canada. Pour la première fois cette année, le canola canadien dépasse le blé pour le nombre d'acres plantés. Selon Statistique Canada, les agriculteurs canadiens avaient semé un total record de 22,8 millions d'acres de canola à la fin de juin, 12,1 % de plus qu'en 2016. Bloomberg News rapporte que les superficies de blé semé ont diminué de 3,7 % à 22,4 millions d'acres.

Selon l'Association canadienne des producteurs de canola, le Canada est le principal exportateur de canola au monde, avec 90 % de toute la production de graines, d'huile et de farine, et des ventes à l'exportation qui ont approché les 9 milliards de dollars en 2015. Pour la campagne agricole 2016-2017, le CP a annoncé une augmentation des volumes d'huile de canola (environ 650 000 tonnes vers le Port de Vancouver), de même que des tonnages record de farine et d'huile combinés, une augmentation de 19 % en glissement annuel.

Les volumes croissants de légumineuses et de cultures spéciales sont une source de revenus attrayante pour les agriculteurs des Prairies, mais ils représentent aussi des défis logistiques pour l'expédition à l'étranger. Une étude multi-universités dirigée par l'Université du Manitoba montre que dans la difficile campagne agricole 2013-2014, les quantités totales de céréales et d'oléagineux ont augmenté de 34 % et les stocks en fin d'année, de 134 % par rapport à l'année précédente. Cet engorgement a provoqué un déluge d'investissements dans les infrastructures par des partenaires privés de la chaîne d'approvisionnement dans tout l'Ouest canadien.

Allongement des trains du CP et du CN

«Aujourd'hui, nous nous soucions plus que jamais de nos liens avec nos clients et nous voulons construire une chaîne logistique de transport du grain de classe mondiale, pensée en fonction du siècle prochain», a déclaré le VP principal et chef du Marketing au CP, John Brooks. «Le CP veut implanter un modèle de chaîne d'approvisionnement permettant de charger, transporter et décharger des trains-blocs de

The logistically challenged crop year of 2013-14 is a case in point, with its disappointing 17.8-million metric tons exported from one of the biggest bumper wheat harvests in years. "The grain industry is in chaos," the Honourable Ralph Goodale, then Saskatchewan Opposition member, declared to Parliament in April 2014. "Grain shipments are months and months behind ... terminals are empty. Ships are waiting. The economic consequences to the western farmers is in the range of \$8-billion in costs and losses."

Federal legislation followed quickly and by the next year higher service levels for the country's two main railways were already in place. Canada's wheat exports jumped to a record 23.9-million tonnes, edging out the United States for top spot for the first time.

Meteoric rise of canola production

But Canadian wheat, despite its international reputation, is no longer Canada's only emblematic grain export. This year, for the first time ever, Canadian canola surpasses wheat in the number of acres planted. Statistics Canada reported at the end of June Canadian farmers had seeded a record 22.8-million acres of canola, up 12.1 per cent from 2016. Bloomberg News reported wheat seeding fell 3.7 percent to 22.4-million acres.

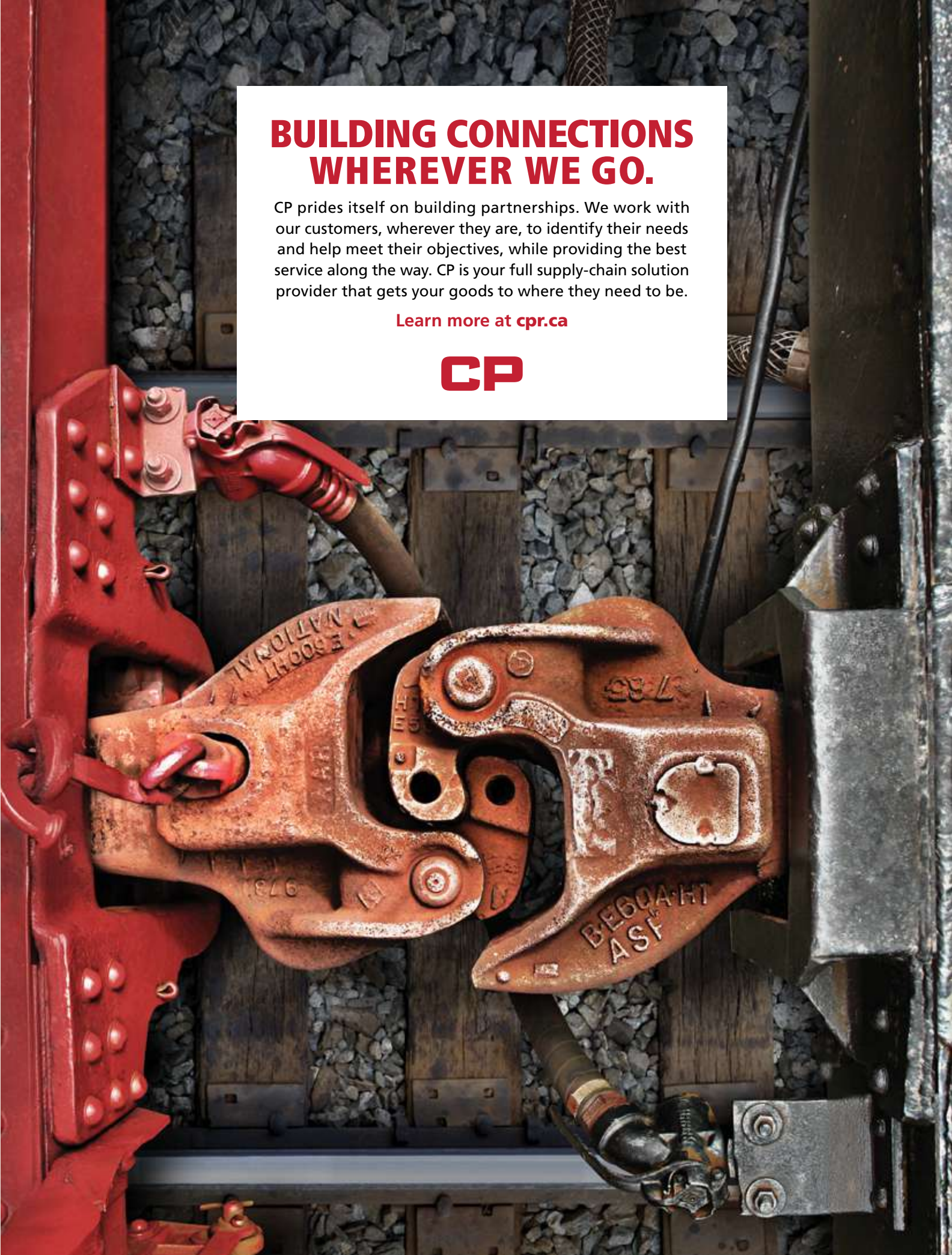
According to the Canola Growers Association of Canada, Canada is the world's number one exporter of canola, with 90 per cent of all production of seed, oil and meal reaching export sales of nearly \$9-billion in 2015. For the 2016-17 crop year, Canadian Pacific Railway announced increased canola oil volumes, with approximately 650,000 tonnes to the Port of Vancouver, as well as record tonnages of meal and oil combined, up 19 per cent year-over-year.

Rising volumes of pulse and specialty crops are generating attractive revenues for Prairie farmers, but also add to the logistics challenges for international shipments. A multi-university study led by the University of Manitoba showed the total supplies of grains and oilseeds for the difficult 2013-14 crop year had increased 34 per cent and ending stocks by 134 per cent over the previous year. All of this has led to a flurry of infrastructure investments by private sector supply chain partners across Western Canada.

CP and CN operating longer grain trains

"Today we are more focused than ever on our relationships with our customers and on building the world-class grain supply chain that will deliver for the next century," said John Brooks, CP Senior Vice-President and Chief Marketing Officer. "CP is driving towards a supply chain model capable of loading, transporting, and unloading 8,500-foot long unit trains with a minimum of 134 hopper cars of export grain in Canada. This will result in 20 percent more grain than the previous 112 car grain trains."

Not to be outdone, Canadian National railway is also operating longer trains. "This past year CN intro-



BUILDING CONNECTIONS WHEREVER WE GO.

CP prides itself on building partnerships. We work with our customers, wherever they are, to identify their needs and help meet their objectives, while providing the best service along the way. CP is your full supply-chain solution provider that gets your goods to where they need to be.

Learn more at cpr.ca

CP

THE GREAT LAKES & ST. LAWRENCE
SEAWAY SYSTEM



**SAVE
TIME &**

**SAVE
MONEY**



DIRECT ACCESS
INTO ALL OF NORTH
AMERICA



TRADING IN
OVER 50 GLOBAL
MARKETS



BULK, BREAK BULK,
LIQUID &
SPECIAL CARGO



SEAMLESS SUPPLY
CHAIN WITH A
CONNECTED NETWORK

**SIMPLE.
COMPETITIVE.
CONNECTED.**

EUROPE
TO
U.S. MID-WEST

**5+ DAYS
FASTER**

U.S. MID-WEST
TO
NORTH AFRICA

SHIP WITH US TODAY

CALL HWY H₂O 1-905-641-0309

LET'S CONNECT:

HWYH2O@SEAWAY.CA

@HWYH2O

WWW.HWYH2O.COM



Canadian Grain Commission

In full bloom, prairie fields of flax and canola. Specialty crop exports are a growing success story.

Champs de lin et de canola en pleine floraison. Les cultures spéciales sont de plus en plus recherchées.

8 500 pi de longueur et composés d'au moins 134 wagons-trémies chargés de grain canadien pour l'exportation. Cela permettra de transporter 20 % plus de grain qu'avec les trains céréaliers de 112 wagons utilisés auparavant.»

Ne voulant pas être en reste, le Canadien National exploite lui aussi des trains plus longs. «L'an passé, le CN a introduit des trains céréaliers de 200 wagons pour améliorer l'efficacité et retourner plus rapidement le matériel dans les Prairies», a déclaré au *Maritime Magazine* Doug Macdonald, vice-président, Vrac au CN. Il a expliqué que des trains plus longs introduisaient plus de «fluidité dans la chaîne d'approvisionnement».

Dans son rapport de fin d'année sur les récoltes, en août 2017, le CN déclare qu'il a expédié plus de céréales cette année que jamais dans son histoire, près de 22 millions de tonnes, 7 % de plus que la moyenne des trois années précédentes. Le CN a également noté que les compagnies cérésières ont investi dans la construction de neuf nouveaux silos de collecte achevés en 2015 et 2016, et qu'on a annoncé la construction de sept autres qui devraient être achevés pour le début de 2019.

GrainsConnect élargit ses activités

GrainsConnect est l'une des dernières multinationales à s'être établie dans l'Ouest canadien. Coentreprise de la société australienne centenaire Grain Corp et de la japonaise Zen-Noh Grain Corporation, GrainsConnect Canada a son siège social à Calgary et commercialise ses produits dans plus de 30 pays.

L'entreprise est à construire quatre nouveaux silos en béton de 35 000 t, deux en Alberta, à Vegreville et Huxley, et deux en Saskatchewan, à Wilkie et Maymont. C'est le silo de

duché 200-car grain trains to improve efficiency and turn equipment back to the Prairies faster," Doug Macdonald, CN vice president of bulk told *Maritime Magazine*, explaining that longer trains "were driving supply chain fluidity."

In its August 2017 year-end crop report, CN said it had shipped more grain tonnage this year than ever in its history, nearly 22-million tonnes – a 7 per cent increase over the previous three-year average. CN further noted that grain companies had invested in the construction of nine new country elevators completed in 2015 and 2016, and a further seven new elevators have been announced with completion dates set for early 2019.

GrainsConnect expands presence

GrainsConnect is one of the newest global companies to show up on the Western Canadian scene. A joint venture by Australia's 100-year old GrainCorp and Japan's Zen-Noh Grain Corporation created GrainsConnect Canada, which is now headquartered in Calgary and has a marketing reach to over 30 countries.

The company is currently building four new 35,000 tonne capacity concrete elevators, two in Alberta at Vegreville and Huxley; and two in Saskatchewan at Wilkie and Maymont. The Maymont facility is scheduled to be the first operational by October this year. All four elevators will be on CN lines, each with each 130 car loop tracks for power-on, continual motion loading.

Maymont qui devrait être le premier inauguré, en octobre 2017. Les quatre silos seront situés sur le réseau du CN et seront placés sur des boucles pour 130 wagons permettant le chargement en continu sans arrêt des moteurs.

«Pour nous, c'est la vitesse et l'efficacité qui priment», a déclaré le président et chef de la direction de GrainsConnect Canada, Warren Stow. «GrainsConnect s'occupe de demander les wagons, du classement et du nettoyage pour les agriculteurs.»

Dans le cadre de son plan pour réaliser l'intégration avec les producteurs céréaliers des Prairies, GrainsConnect «est très engagée dans les collectivités agricoles», a souligné M. Stow. Nous venons d'organiser à notre premier silo une journée de divertissement familial qui a rassemblé environ 400 personnes. Nous avons donné 25 000 \$ au Centre communautaire de Wilkie et avons commandité l'équipe de hockey de Maymont. Nous faisons aussi construire un terrain de jeu près de Maymont, a-t-il ajouté. Nous nous réjouissons d'offrir un autre choix aux agriculteurs et aux gens de l'Ouest.»

À Portage La Prairie au Manitoba, la multinationale française Roquette est aussi en train de s'établir avec un investissement de 400 millions de dollars pour la construction de ce qui sera, dit-elle, «la plus grande usine de conditionnement de petits pois du monde». La construction devrait débuter à la fin de 2017 et Roquette prévoit un débit de traitement annuel de plus de 100 000 t à compter de 2019.

Au Port de Prince Rupert le 29 août, la société Ray-Mont Logistics de Montréal a inauguré son nouveau terminal de l'île Ridley destiné à l'exportation de légumineuses et de céréales

Top World Wheat Exporters (in millions of metric tons)

Principaux pays exportateurs de blé (en millions de tonnes métriques)

Pays/ Country	Tonnage
É-U. / USA	28,7
Russie / Russia	27,8
UE / EU	27
Australie / Australia	24
Canada	20,25

Source: USDA data for 2016-2017 crop year.
Données de l'USDA pour la campagne agricole 2016-2017



You Deliver, We Deliver Coordination

Every day, we do our part to keep the supply chain flowing on road, rail, or by sea. Our unique network of grain handling and logistics assets are designed for speed and efficiency, and operated with a strong commitment to the safety of our employees and customers.

Count on us to keep
your grain moving.



Forward, we grow.
www.g3.ca

Kyle Senior Operations
Assistant, G3

“For us it’s all about it’s all about velocity and efficiency,” said GrainsConnect Canada President and CEO, Warren Stow. “GrainsConnect does the car orders, grading, and cleaning for farmers.”

As part of its plan to integrate with prairie grain producers, GrainsConnect is “aggressively engaging with the farm communities,” said Stow. “We just had a family fun day at our first elevator and around 400 folks were out. We’ve sponsored \$25,000 to the Wilkie Community Centre, and we sponsored the Maymont hockey team. We’re also building a playground near Maymont,” he added. “It’s exciting for us to offer another choice to farmers and the western community.”

“In Portage La Prairie, Manitoba, the multi-national French company, Roquette, is also setting up shop with a \$400-million investment in what it says will be “the world’s largest pea-processing plant.” Construction is scheduled to begin at the end of 2017, and Roquette says it plans process more than 100,000 tonnes per year starting in 2019.

At the Port of Prince Rupert on August 29, Montreal-based Ray-Mont Logistics held a ribbon-cutting for the opening of its new Ridley Island terminal for containerized exports of pulses and cereal grains. The state of the art terminal can fill up to 100 20-foot containers per day.

Headquartered in Regina, Saskatchewan, where it sprouted from the privatization of the Saskatchewan Wheat Pool in 2007, Viterra is today the largest grain company in Canada, with operations in the

en conteneur. Le terminal ultramoderne peut empoter jusqu'à 100 conteneurs de 20 pieds par jour.

Viterra, née de la privatisation en 2007 du Syndicat du blé de la Saskatchewan, a son siège social à Regina. C'est aujourd'hui la plus grande société céréalière du Canada; elle a également des ramifications aux États-Unis, en Australie, en Nouvelle-Zélande et en Chine. Au Port de Vancouver, la société a investi 100 millions de dollars dans son terminal du Pacifique qui manutentionnera surtout des légumineuses. Avec les améliorations, le terminal peut traiter plus de six millions de tonnes par année – trois fois sa capacité antérieure – et est capable de charger les navires post-Panamax qui franchiront le canal de Panama élargi.

G3 Canada construit un grand terminal au Port de Vancouver

G3 Canada, filiale de GE Global Grains Group, a été créée en 2015 lorsqu'une coentreprise issue de Bunge Canada et de Saudi Agricultural and Livestock Investment Company a acquis une participation majoritaire dans l'ancienne Commission canadienne du blé. La compagnie est en train de construire le premier terminal céréalier à voir le jour dans le Port de Vancouver depuis les années 1960. Les travaux ont débuté en mars 2017 et devraient se terminer en 2020. Sur son site Web, la compagnie assure que le terminal Lynnterm North Shore va intégrer les meilleures technologies existantes, ce qui en fera le terminal céréalier le plus efficace du monde.

«Nous allons pouvoir décharger complètement un train en huit heures. La rapidité avec laquelle nous pouvons décharger le train, le renvoyer et réduire la durée globale de transit va améliorer l'efficacité de l'ensemble du système de manutention des grains de l'Ouest canadien», a déclaré en entrevue téléphonique depuis Winnipeg Brett Malkoske, VP, Développement des affaires et communications à G3 Canada. «Et par-dessus tout, nos dispositifs de manutention nous permettront de charger un navire au rythme de 6 500 tonnes à l'heure. Pour un terminal céréalier de la côte Ouest, c'est du jamais vu.» 

United States, Australia, New Zealand and China. At the Port of Vancouver, the company has completed a \$100-million investment in its Pacific Terminal, where it will focus will be on pulse crops. With the upgrades, the terminal can handle more than 6- million tonnes annually – three times its previous capacity – and can load post-Panamax size vessels for navigation through the expanded Panama Canal.

G3 Canada building big terminal at Port of Vancouver

G3 Canada, a subsidiary of the GE Global Grains Group, was formed in 2015 when a joint venture by Bunge Canada and the Saudi Agricultural and Livestock Investment Company purchased the majority interest in the former Canadian Wheat Board. The company is currently building the first new grain terminal to be constructed at the Port of Vancouver since the 1960s. Construction began in March 2017, with completion planned for 2020. The company website boasts the Lynnterm North Shore terminal will incorporate the best-in-class technology making it the most efficient grain terminal in the world.

“We'll be able to discharge a full train in eight hours. The speed with which we can offload the train, turn it back, and reduce the overall time is going to improve the efficiency of the grain handling system right back into Western Canada,” Brett Malkoske, G3 Canada's Vice President, Business Development and Communications, said in a telephone interview from Winnipeg. “On top of that, our shipload systems will be able to load a ship at a rate of up to 6,500 tonnes an hour. For a grain terminal on the West Coast that sets a new standard.” 



CANADA'S GATEWAY TO THE WEST

- » 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

portofthunderbay.ca



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





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





G3 Canada

G3 Canada's new storage and grain handling facility at the Port of Hamilton.

Nouvelle installation de manutention et d'entreposage du grain de G3 Canada dans le port de Hamilton.

Optimism over Seaway/Eastern route grain shipments

De l'optimisme concernant les expéditions de grain vers l'Est par la Voie maritime

Julie Gedeon

Au 31 août, les volumes de fret totaux sur la Voie maritime du Saint-Laurent étaient en hausse de 13,26 % en glissement annuel et on prévoyait que la tendance se confirmerait pour l'ensemble de 2017, malgré certaines inquiétudes pour le long terme.

Les cargaisons totales de grain étaient aussi supérieures d'environ 9 % à l'année dernière à la fin d'août et on prévoyait une légère augmentation jusqu'à la fin des récoltes. «Nous avons transporté plus de trois millions de tonnes au début de septembre», déclare le président de la Chambre de commerce maritime Bruce Burrows, qui ajoute que les commentaires des membres le portent à croire que les résultats correspondront à la moyenne quinquennale.

Total year-over-year cargo volumes were 13.26% higher on the St. Lawrence Seaway as of Aug. 31 with optimism for higher overall shipments for 2017, but also some longer term concerns.

Overall grain shipments were about 9% higher over last year as of late August and expected to increase slightly by harvest end. "We've moved more than three million tonnes by early September," says Bruce Burrows, President of the Chamber of Maritime Commerce. "My sense from talking with members is we'll be in line with the five-year average."

Eastern grain routes have benefitted from some North American and European market opportunities as a result of an early summer drought in the

Night photo of Algoma Central Corporation vessel during grain loading operations at the Port of Thunder Bay.

Photo de nuit d'un navire d'Algoma Central Corporation pendant des opérations de chargement de céréales au port de Thunder Bay.



Les routes de transport du grain vers l'Est ont profité de débouchés particuliers sur les marchés nord-américains et européens à

cause de la sécheresse qui a frappé le sud des États-Unis au début de l'été. «Ce n'est pas une année record comme 2014, mais les perspectives sont meilleures que les prévisions initiales», indique Tony Boemi, VP, Croissance et développement au Port de Montréal.

Selon le PDG Tim Heney, les volumes de grain au Port de Thunder Bay excèdent de 10 % ceux de 2016. «Chaque année depuis quatre ans, nous avons manutentionné environ 25 % de plus que la moyenne des cinq années précédentes», ajoute-t-il.

Au Port de Montréal, les volumes ont augmenté en flèche depuis que Viterra a pris en main la manutention du grain il y a six ans. «Viterra est manifestement plus à l'affut des débouchés et elle a essentiellement triplé le volume annuel habituel de 1,5 million de tonnes du Port», indique M. Boemi.

Certains producteurs agricoles craignent de ne pas réussir à concurrencer les bas prix des céréales de la région de la mer Noire, surtout celles de la Russie et l'Ukraine.

Depuis le démantèlement de la Commission canadienne du blé il y a cinq ans, un nombre appréciable de producteurs a changé de cultures ou diversifié sa production pour cibler de nouveaux débouchés ou améliorer ses perspectives de croissance. «AGT Food a effectivement demandé aux agriculteurs de cultiver des lentilles destinées à l'Algérie», signale M. Heney. «Le Port manutentionne aussi des quantités record de canola.»

Expéditions sans précédent de soja

Des quantités inédites de soja destiné à l'Asie du Sud-Est sont aussi transportées vers l'Est, tandis que les lentilles, les pois chiches et d'autres légumineuses sont très recherchés au Moyen-Orient, en Inde et en Afrique du Nord. «Nous espérons aussi que l'accord de libre-échange avec

southern United States. "This isn't a record year the way 2014 was, but it's looking better than originally anticipated," says Tony Boemi, the Vice-president of Growth and Development at the Port of Montreal.

The Port of Thunder Bay is up about 10% in grain over 2016, according to CEO Tim Heney. "For each of the past four years we've been handling about 25% more than during the prior five-year average," he adds.

At the Port of Montreal, volumes have risen dramatically since Viterra took over the port's grain handling six years ago. "Obviously Viterra is more keenly focused on market opportunities and has basically tripled the yearly volume from the 1.5 million tonnes that the port used to do," Mr. Boemi says.

Some farmers are concerned about their ability to compete with lower-priced grain from the Black Sea region, particularly Russia and Ukraine.

A significant number have switched or diversified crops since the Canadian Wheat Board's abolishment five years ago to respond to new markets and better growing success. "AGT Food actually went to farmers to ask them to grow lentils to ship to Algeria," Mr. Heney says. "The port is also handling record amounts of canola."

Unprecedented soybean shipments

The Eastern routes are likewise handling an unprecedented amount of soybeans destined to Southeast Asia, while lentils, chickpeas and other pulses are in high demand in the Middle East, India and North Africa. "We're also hopeful that the free trade agreement with Europe will improve trade," Mr. Heney says. "And these smaller containerized shipments

l'Europe va dynamiser le commerce», ajoute M. Heney. «Ces petites cargaisons conteneurisées se prêtent mieux au transport par la Voie maritime qu'à l'expédition sur des navires Panamax.»

Les sociétés agricoles prennent de plus en plus de place dans la chaîne d'approvisionnement. Ainsi, AGT Food a utilisé 1,9 million dans un prêt aux actionnaires pour acquérir une participation minoritaire dans CanEst Transit. L'entente lie AGT pour 16 ans au terminal du Port de Montréal avec option de prolongation pour cinq ans. Viterro a investi pour d'autres améliorations, comme une nouvelle balance à camion pour réduire les temps d'attente.

Forte augmentation des volumes de CanEst

L'investissement arrive alors que CanEst s'apprête à doubler ses volumes manutentionnés dans chacune des trois années suivant le début de ses activités. «Nous devrions fonctionner à plein rendement d'ici 18 à 24 mois, affirme le directeur général de CanEst Transit, Carl Boivin. «Nous venons d'investir 6,5 millions pour ajouter de nouvelles gaines dans le système afin de manutentionner plusieurs produits simultanément, ainsi que de construire une autre trémie de déchargement pour les camions afin de répondre à l'augmentation des volumes de soja.»

Le gouvernement du Québec a accordé à CanEst une subvention de 1,6 million de dollars puisée dans le budget

lend themselves to be transported through the Seaway rather than on Panamax ships.”

Agri-firms are taking greater charge of the supply chain. For example, AGT Food used \$1.9 million in a shareholder loan to acquire a minority stake in CanEst Transit. The agreement gives AGT a 16-year agreement with the terminal at the Port of Montreal, and the option to extend it for another five years. Viterro has invested in other improvements, such as a new truck scale, to reduce wait-times.

CanEst volumes surging

The investment comes as CanEst is set to double its handling volumes in each of the three years since it began operations. “We should be at full capacity within 18 to 24 months,” Carl Boivin, CanEst’s General Manager, says. “We’ve just completed a \$6.5 million investment to put new legs into the system to handle multiple products simultaneously, and to build a new unloading pit for trucks to keep up with the large volumes of soybeans.”

The Quebec government contributed more than \$1.6 million to CanEst under its Maritime Strategy funding. It also put \$40 million towards the \$120 million project by the Port of Montreal that includes bulk terminal development and intermodal optimization.

**PORT OF
TORONTO**

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

DOCK BESIDE A THIRD OF THE CANADIAN MARKET

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

PortsToronto.com

OWNED AND OPERATED BY:
**PORTS
TORONTO**

de la Stratégie maritime. Il a aussi fourni 40 des 120 millions que le Port de Montréal veut consacrer à l'amélioration des terminaux vraciers et à l'optimisation du réseau intermodal de transport.

Malgré ces améliorations, certains continuent de s'inquiéter de l'attrait que l'Ouest peut exercer. Selon Dennis McPhee, vice-président, Ventes et trafic maritime à Algoma, les bas prix du transport océanique rendent attrayante l'expédition du grain vers l'Ouest. «Nous voyons des chargements jusqu'à expédiés par la Voie maritime être transportés par train à Vancouver où ils sont chargés sur des navires Panamax qui les acheminent jusqu'en Méditerranée par le canal de Panama. Comme les ports étrangers qui peuvent accueillir des navires Panamax sont de plus en plus nombreux, cela peut vraiment nous faire mal», affirme-t-il.

«La congestion sur la côte Ouest joue peut-être en notre faveur, mais cela ne durera pas, car l'installation de silos à grand débit va l'éliminer», d'ajouter M. McPhee.

Coûts de la Voie maritime et du pilotage

Algoma est l'une des compagnies maritimes qui réclament le réexamen des droits de pilotage et des tarifs de la Voie maritime. «Les péages de la Voie maritime, les droits de pilotage et les frais associés aux blocages majorant de 3 \$ le prix du transport à sens unique de la tonne de marchandises – des majorations absentes pour les expéditions depuis la côte Ouest et sur le Mississippi, affirme M. McPhee. Cela explique que la limite à partir de laquelle le fret est expédié vers l'Ouest plutôt que vers l'Est s'est déplacée du milieu de la Saskatchewan au centre du Manitoba.

«Il est certain que nous voulons conserver le pilotage lorsque c'est nécessaire et notamment pour les capitaines qui ne connaissent pas la Voie maritime, mais nous croyons que celui-ci est exigé pour certaines situations où il n'est pas utile», d'ajouter M. McPhee.

M. Heney est du même avis. «Conduire un navire jusqu'à Thunder Bay par la Voie maritime peut coûter 250 000 \$ en droits réglementaires, dont environ 140 000 \$ pour le pilotage. Avons-nous besoin de deux capitaines pour conduire un navire dont la vitesse est de 10 nœuds alors qu'avec les technologies modernes, les commandants de bord des lignes aériennes touchent à peine les commandes de leurs appareils qui filent à 600 milles à l'heure?»

Algoma est aussi l'une des compagnies maritimes qui exercent des pressions pour que la Voie maritime reste ouverte au moins quelques jours de plus chaque année que la période imposée par la loi pour l'écuse de Sault Ste. Marie (21 mars au 15 janvier). «Quand la Voie maritime prévient au milieu ou à la fin de décembre qu'elle retarde la fermeture d'une semaine ou deux, c'est trop court, déplore M. McPhee. La Voie maritime va nous dire qu'il en coûterait trop cher en services de brise-glaces, mais il y a là matière à négociation»

Algoma voudrait aussi qu'Ottawa examine les avantages de l'élimination des péages sur la Voie maritime, comme c'est déjà le cas pour les deux écluses américaines. «Rendre le transport maritime plus concurrentiel créerait des emplois, déclare M. McPhee. Cela diminuerait aussi la congestion routière et ferroviaire.»

Quelques navires sont restés à quai l'an dernier, mais tous sont utilisés en 2017 avec d'autres types de cargaisons. CSL a signé de gros contrats pour transporter du minerai de fer du

Despite the upgrades, some remain concerned about the Western pull. Dennis McPhee, Algoma's Vice-President of Sales and Vessel Traffic, says low saltie rates are pressuring handlers to send grain west. "We're seeing what used to be Seaway traffic go by rail to Vancouver and onto Panamax ships through the Panama Canal to the Mediterranean," he says. "With more foreign ports being able to handle Panamax-sized vessels, this could really hurt us.

"Congestion on the West Coast may currently work in our favour, but that won't be the case for long with high-throughput elevators being installed," Mr. McPhee adds.

Concerns over Seaway and pilotage costs

Algoma is among the shipping companies that want Seaway and pilotage fees reviewed. "Seaway tolls, blockage fees, and pilotage costs make it \$3 costlier per cargo tonne to go one way – costs that West Coast and Mississippi shipments don't face," Mr. McPhee says. "As a result, the line at which cargo is going West instead of East has been shifted to central Manitoba instead of the middle of Saskatchewan.

"Of course we want to maintain pilotage where necessary and particularly for captains unfamiliar with the Seaway, but we don't believe it should be required to the extent that it's mandatory now," Mr. McPhee adds.

Mr. Heney concurs. "To get a ship to Thunder Bay through the Seaway costs more than \$250,000 in total regulatory fees, with about \$140,000 being for pilotage," he says. "Do we need two captains navigating a ship at 10 knots when airline captains hardly touch controls going 600 miles an hour with today's technology?"

Algoma is among the shipping companies lobbying to keep the Seaway open yearly at least a few days longer than the Soo Lock are legislated to be (March 21 to January 15). "It's not enough notice when the Seaway announces in mid-to-late December that it's delaying the close by a week or two," Mr. McPhee says. "The Seaway will say it would cost too much to break up the ice, but that's a price to negotiate."

Meanwhile, Algoma would like the Canadian government to look at the advantages of making the Canadian Seaway toll-free, as the two U.S. locks already are. "Making shipping more competitive would create jobs," Mr. McPhee says. "It would also decrease road and rail congestion."

While some vessels remained idle last year, they're busy in 2017 with other cargoes. CSL has signed big deals to ship iron ore from Minnesota to Asia. "China and Japan needed a new source after a Brazilian operation shut down," Mr. Burrows explains. "The increase from Minnesota was about 16% as of late August."

Steel imports have also been robust. "They're up about 25%," Mr. Burrows says. Salt has also been in

Minnesota jusqu'en Asie. «La Chine et le Japon avaient besoin d'une nouvelle source d'approvisionnement après la fermeture d'une mine brésilienne, d'expliquer M. Burrows. L'accroissement grâce au Minnesota était d'environ 16 % à la fin d'août.»

Les importations d'acier ont aussi été robustes. «Elles ont augmenté d'environ 25 %», précise M. Burrows. La demande de sel est aussi forte en Ontario et au Québec, où on reconstitue les stocks pour l'hiver.

Conséquences positives des améliorations du système ferroviaire

Pour M. Heney, les améliorations apportées à la manutention ferroviaire ont été particulièrement bénéfiques. Selon lui, il est bien préférable que le train arrive entier au terminal et qu'on y procède sur place au démantèlement, au déchargement et à la reformation.

Les nouveaux wagons-trémies à grande capacité améliorent aussi l'efficacité. Avec trois portes de déchargement au lieu de quatre, ils transportent environ 15 % plus de grain dans des wagons plus courts qui nécessitent 25 % moins d'interventions.

Autre changement important, G3 Canada a inauguré un nouveau terminal de manutention d'oléagineux et de grain dans le Port de Hamilton le printemps dernier.

«Nous sommes déjà très présents sur le Saint-Laurent avec nos terminaux de Québec et Trois-Rivières», indique Brett Malkoske, VP, Développement des affaires et communications à G3 Canada. «Et Hamilton est un port idéal, qui possède d'excellentes infrastructures routières, ferroviaires et maritimes, une nécessité pour les exportations.»

L'installation de manutention et d'entreposage de 50 000 t est dotée de la technologie nécessaire pour décharger un camion en moins de 5 minutes, ce qui permet de traiter plus de 30 véhicules à l'heure. «Nous sommes plus attentifs au temps des agriculteurs, surtout au moment de la récolte, déclare M. Malkoske. «Plus vite nous réussissons à décharger les camions et à remplir les navires, plus il est possible de saisir les occasions offertes à mesure qu'elles se présentent.» **M**

demande as Ontario and Quebec replenish winter supplies.

Positive impact of rail improvements

Mr. Heney views improved rail handling as one of the biggest positives. "It's a lot more efficient having the railways deliver a full train to a terminal operator to break up, unload the cargo, and re-assemble," he says.

New high-capacity hopper cars are likewise improving efficiency. With three instead of four unloading gates, they carry about 15% more grain in shorter cars that require 25% less management.

Other significant developments include G3 Canada opening a new grain and oilseed handling terminal at the Port of Hamilton this past spring.

"We already had a strong presence on the St. Lawrence with our Quebec City and Trois-Rivières terminals," says Brett Malkoske, G3 Canada's Vice-President of Business Development and Communications. "And Hamilton is an excellent port with the great highway, rail and waterway connections necessary for exports."

The 50,000-tonne storage and handling facility is equipped with technology to unload a truck in less than five minutes, giving it the capacity to handle more than 30 vehicles per hour. "We've become more mindful of farmers' time, especially at harvest," Mr. Malkoske says. "The greater speeds at which we can unload trucks and fill ships also enable us to respond to additional market opportunities as they present themselves." **M**



PORT
TROIS-RIVIÈRES

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

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

59th Annual ACPA conference in Vancouver

59^e conférence annuelle de l'AAPC à Vancouver



Canadian port officials exchanged ideas and took part in business sessions at a hotel beautifully situated facing Vancouver's Canada Place and a waterfront celebrating Canada's 150th anniversary.

Les dirigeants des ports canadiens ont échangé des idées et participé à des séances de travail dans un hôtel magnifiquement situé en face de la Canada Place à Vancouver et sur un front de mer en fête pour le 150^e anniversaire du Canada.

Leo Ryan

Canadian port executives assess future challenges

Les dirigeants des ports canadiens évaluent les défis qui les attendent

Leo Ryan • Colin Laughlan

La 59^e Conférence annuelle et AGA de l'Association des Administrations portuaires canadiennes (AAPC), dont le thème était «Cap sur un avenir durable», s'est tenue à Vancouver du 18 au 20 septembre. La Conférence a coïncidé avec l'entrée en vigueur de l'accord de libre-échange du Canada avec l'Union européenne (AECG) et la renégociation de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA).

«Le Canada est une nation commerciale et ses ports sont en première ligne pour l'exploitation de tous nos débouchés commerciaux. Le moment est venu de mettre le cap sur un avenir durable», a déclaré le PDG de l'Administration Vancouver-Fraser, Robin Silvester.

Navigating a Sustainable Future was the central theme of the 59th Annual Conference and AGM of the Association of Canadian Port Authorities (ACPA) staged in Vancouver of September 18-20. It coincided with the coming into force of Canada's free trade agreement with the European Union (CETA) and the ongoing renegotiations of the North American Free Trade Agreement.

“As a trading nation, Canadian ports are on the front lines of all our trading opportunities and we must seize the moment to be part of the future,” declared Robin Silvester, President and CEO of the Vancouver Fraser Port Authority.

Dans la même veine, Wendy Zatylny, la présidente de cette association qui regroupe 18 administrations portuaires canadiennes, a noté: «Dans une économie mondiale en mutation rapide, nos villes portuaires sont tout simplement le théâtre de l'action.»

Pendant la Conférence, les conférenciers ont passé en revue pour les délégués les combats à livrer pour assurer un caractère durable aux activités portuaires en insistant sur les dimensions économiques, environnementales et sociales. Les séances de travail ont porté sur différents sujets: concertation publique, financement des infrastructures, questions environnementales et enjeux croissants de cybersécurité.

Un «nouvel âge océanique»

L'intérêt des participants a été tout particulièrement capté par le discours liminaire livré par un haut gradé de la Marine canadienne qui annonçait l'avènement d'un «nouvel âge océanique», caractérisé par une explosion du commerce maritime, l'influence des politiques des puissances mondiales, l'impact des changements climatiques dans l'Arctique et les défis que

In a similar vein, Wendy Zatylny, President of the association grouping 18 Canada Port Authorities, remarked: "In a rapidly evolving global economy, our port cities are quite simply where the action is."

During the conference, delegates heard from speakers who reviewed the challenges for achieving sustainable port operations, with emphasis on economic, environmental and social themes. Business panel session covered subjects ranging from community relations, infrastructure financing, environmental and escalating cybersecurity issues.

Advent of 'new oceanic age'

Of special interest, too, was the opening keynote address by a high-ranking commander of the Canadian Navy who proclaimed the advent of "a new oceanic age" -characterized by surging maritime commerce, global power politics, the impact of climate change in the Arctic region, and the challenges for the United States especially of China's expanding involvement.



Taking a moment away from panel discussions were, from L to R, Mario Girard from the Port of Quebec and outgoing ACPA Chair; Wendy Zatylny, President of ACPA; Donna Taylor, President and CEO of the Port of Oshawa and incoming ACPA Chair; and Robin Silvester, President and CEO of host Port of Vancouver.

Momentanément à l'écart des discussions, de g à d, Mario Girard du Port de Québec et président sortant du conseil de l'AAPC; Wendy Zatylny, présidente de l'AAPC; Donna Taylor, présidente-directrice générale du Port d'Oshawa nouvelle présidente du conseil de l'AAPC; et Robin Silvester, PDG du port hôte de Vancouver.

doivent relever les États-Unis, notamment le poids grandissant de la Chine.

Le contre-amiral Art McDonald, commandant des Forces maritimes du Pacifique dans la Marine royale canadienne, a déclaré: «Jamais depuis la grande époque des explorations au 16^e siècle les océans n'ont joué pareil rôle dans les affaires mondiales. Des volumes sans précédent d'échanges commerciaux sont acheminés sur les océans, les grandes puissances rivalisent sur les mers et les océans jouent un rôle capital pour la santé de la planète dans une période de profonds changements climatiques.»

Selon M. McDonald, les océans sont devenus une route planétaire par où passent 90 % du commerce mondial et la croissance fulgurante de l'économie chinoise est l'un des principaux facteurs qui expliquent cette situation.

«L'ascension économique de la Chine montre bien que Pékin est aujourd'hui pleinement consciente de la souplesse, de la mobilité et de l'autorité que confère la puissance maritime... et cela s'est manifesté par l'apparition d'une puissante nouvelle marine hauturière.»

«Cela signifie, d'ajouter M. McDonald, que la puissance hégémonique régnante, les États-Unis, et l'aspirante, la Chine, se livrent désormais une lutte de pouvoir et d'influence dans le même domaine océanique, ce qui crée une situation en géopolitique des grandes puissances qui n'avait jamais encore coexisté avec la mondialisation.»

De surcroît, a-t-il poursuivi, «nous serons de plus en plus appelés à évoluer dans de nouveaux environnements maritimes où nos prémisses seront remises en question, notre détermination, défiée, et notre mobilisation collective pour la gouvernance, exigée».

Des horizons arctiques changeants

M. McDonald a donné l'exemple de l'Arctique: «Pour la première fois dans l'histoire de l'humanité, nous sommes vraiment sur le point d'acquiescer un nouvel océan.»

La diminution récente et régulière de la couverture de glace dans les mers polaires, a poursuivi M. McDonald, promet au Canada et au monde entier un nouvel océan navigable. «L'immensité et l'éloignement du Nord représentent des obstacles uniques et l'ouverture de ce passage maritime aura d'énormes conséquences pour le transit maritime. On note déjà un intérêt international marqué et de l'activité de la part de ceux qui veulent exploiter le potentiel commercial et économique de la région.»

Il a cité en exemple la circumnavigation de l'Arctique l'été dernier par le passage du Nord-Ouest canadien par un navire de recherche chinois.



Royal Canadian Navy

Rear Admiral Art McDonald drew strong interest with "new oceanic age" focus of his keynote speech.

Le discours liminaire du Cam Art McDonald évoquant un «nouvel âge océanique» a suscité énormément d'intérêt.

Rear Admiral Art McDonald, Commander of Maritime Forces Pacific, Royal Canadian Navy, affirmed: "Not since the great era of exploration in the 16th century have oceans played as important a role in global affairs as they do today. Unprecedented levels of commerce move across the world's oceans, great power politics are being played out at sea, and oceans are central to the health of the planet in an age of profound climate change."

Mr. McDonald stressed that the oceans have become a global highway, accounting for 90% of world trade, with "the meteoric growth of the Chinese economy" constituting "a driving factor this expansion."

"As evidenced by China's economic rise, Beijing has come to fully appreciate the

flexibility, mobility and authority of seapower... manifested in the appearance of a powerful new Blue Water navy."

Among other things, Mr. McDonald said, this "has meant that the existing hegemony, the United States, and the aspiring hegemony, China, find themselves competing for power and influence in the same oceanic realm – creating a context in great power geopolitics that has not previously coexisted with globalization."

What is more, he continued, "we will increasingly be called on to operate in new maritime environments that will challenge our assumptions, test our resolve and require our collective commitment to governance."

Changing Arctic horizons

He singled out the Arctic as presenting such a case, adding: "Indeed, for the first time in human history, we are on the cusp of acquiring a new ocean."

The steady recent diminution of polar sea ice, Mr. McDonald said, promises to Canada and the whole world "a new and navigable ocean. The vast and remote nature of the North represents a unique challenge and the opening of this marine passage will have a large impact on marine transit. Already, there is notable international interest and activity from those wishing to exploit the commercial and economic potential of the region."

In this connection, he alluded to this past summer's circumnavigation of the Arctic via Canada's North West Passage by a Chinese research vessel.

M. McDonald a cependant servi l'avertissement suivant: «Et pourtant, malgré les prétentions historiques, malgré la curiosité et l'opportunisme moderne, il faut se demander si la navigation commerciale (à la grandeur de l'Arctique canadien) sera un jour viable et souhaitable.»

Pour lui cependant, «il est vital que le Canada et les autres nations membres du Conseil de l'Arctique travaillent ensemble de façon concertée pour bien gérer l'avenir de la région en tenant dûment compte des impératifs de sécurité, de prospérité et de protection de l'environnement, ainsi que de tout autre élément pertinent.»

Dans un autre ordre d'idées, M. McDonald a déclaré que compte tenu des risques environnementaux grandissants liés au nouvel âge océanique, la Marine canadienne prend des mesures pour atténuer son impact environnemental «une activité aussi importante pour nous que pour les ports et les lignes maritimes».

L'exemple le plus récent, c'est la protection des mammifères marins au large des côtes de la Colombie-Britannique. La Marine canadienne s'est volontairement engagée à participer au projet pilote de diminution de la vitesse des navires dans le détroit de Haro. C'est la première étude du genre, qui s'intéresse aux liens entre des vitesses plus lentes des navires, les niveaux de bruit sous-marins et l'impact sur la population résidente d'orques du sud (voir article du Journal dans le présent numéro du MM).

But he then injected a cautionary observation. "And yet, despite historic pretension and modern curiosity and opportunism, one needs ask if marine trade exploitation (across entire Canadian Arctic) will ever be viable and desirable."

Meanwhile, Mr. McDonald said, it was "vital for Canada alongside its fellow Arctic Council member nations, to work together in a concerted way to ensure that the region's future is managed properly with consideration of the security, prosperity, environment and other elements germane to the deliberations."

On another matter, he said that in view of the growing environmental risks in the new oceanic era, the Canadian Navy was taking steps to lessen its environmental impact – "an activity as important to us as it is to ports and shipping lines."

The latest example concerned the protection of marine mammals off British Columbia's coast. The Canadian Navy voluntarily committed to participating in the Haro Strait vessel slowdown trial. It is the first study of its kind, focusing on the relationship between slower vessel speeds, underwater noise levels and their impact on the southern resident orca whales (see report in Journal section of this issue of MM).

OCEAN
GO FULL FORCE



**GO FULL
FORCE**

On the occasion of its 45th anniversary, Ocean Group (GO) has unveiled a new image. The GO FULL FORCE slogan confirms Ocean Group's commitment to be a world-class company and a trusted business partner for its customers.

Ocean Group is one of the most important providers of **integrated marine solutions** in Canada et a leader in the Canadian maritime industry. Its range of marine services is the most comprehensive in the industry and can meet all types of needs in **harbour towing, ship construction and repair, dredging, equipment rental or marine transportation.**



#OCEAN45



Leo Ryan

Navigating a Sustainable Future was central theme of the annual ACPA conference staged in Vancouver.

«Cap sur un avenir durable» était le thème central de la conférence annuelle de l'AAPC tenue à Vancouver.

Collaboration avec les collectivités locales

Prenant la parole devant un groupe d'experts cherchant des solutions pour amoindrir les impacts des ports sur les localités voisines, Peter Xotta, VP, Planification et opérations à l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, a déclaré que des problèmes comme la congestion dans les villes due à la circulation de camions dans les rues et le maintien d'un environnement salubre pouvaient être réglés par une plus grande visibilité de la chaîne d'approvisionnement ainsi que par une collaboration entre les partenaires des ports «en se servant des données disponibles».

Pour M. Xotta, le Port de Vancouver a une occasion unique de s'imposer comme un chef de file en orientant les efforts collaboratifs de façon à privilégier le souci de l'environnement et des aspirations de la collectivité. «L'idée de base, c'est que la capacité en matière de données est un élément d'infrastructure portuaire au même titre qu'une nouvelle grue de quai, une voie ferrée d'évitement ou un poste d'accostage: c'est un outil essentiel au succès.»

Christian Dea, directeur général à Transports Canada, a indiqué que le gouvernement du Canada était prêt à s'attaquer «à la fragmentation et aux lacunes de gouvernance» dans les chaînes d'approvisionnement du pays avec la création du Centre canadien de données sur les transports qui sera inauguré pendant l'année financière en cours. M. Day a toutefois ajouté que les solutions de données «ne donneront des résultats que s'il y a collaboration».

Nanette Efird, directrice principale, Data/Analytics, Port Solutions, à GE Transportation, a décrit le développement à GE d'un portail de visibilité pour le Port de Los Angeles.

Collaborating with local communities

Speaking on a panel looking at solutions to ease port impacts on local communities, Peter Xotta, Vice President, Planning and Operations, Vancouver Fraser Port Authority said issues like truck congestion on city streets and maintaining a healthy environment could be managed through greater supply chain visibility and collaboration amongst port stakeholders “by leveraging data.”

He said the Port of Vancouver had a unique opportunity to lead by driving that collaboration to focus on the environment and the community. “The key idea is that data capability is as much new infrastructure for ports as a new quay crane or a rail siding or a berth – it is critical to driving success.”

Christian Dea, Director General, Transport Canada, said the Government of Canada was preparing to deal with “fragmentation and the lack of governance” in the country’s supply chains with the creation of the Canadian Centre for Transportation Data, to be launched this fiscal year. However, Mr. Dea added that data solutions “will only work if there is collaboration.”

Nanette Efird, Senior Director, Data/Analytics, Port Solutions, GE Transportation, described GE's development of a port visibility portal at the Port of Los Angeles. “The Port of L.A. is a landlord port with a lot of stakeholders that really don't talk to one another,” she said. “The thing that you need to make

«Le Port de L.A. est un port propriétaire autour duquel gravite une foule d'intervenants qui ne se parlent pas vraiment, a-t-elle déclaré. Le mot magique pour que les gros travaux de données donnent des résultats, c'est participation.»

La médaille du mérite

L'Association a souligné la contribution remarquable à l'industrie maritime du regretté capitaine Norman Stark (personne) et de Seaspan (société) en leur décernant la prestigieuse Médaille du mérite de l'AAPC.

Ancien président-directeur général du Port de Vancouver, le capitaine Stark a joué un rôle clé dans la restructuration du réseau portuaire canadien.

L'histoire de Seaspan a débuté à la fin du 19^e siècle. Le chantier maritime Seaspan de Vancouver pourrait construire jusqu'à 17 navires dans les 10 ou 15 prochaines années, notamment pour la Garde côtière canadienne et la Marine royale canadienne.

Prochaine escale: Port Saint John

C'est Port Saint John qui accueillera en 2018 – du 10 au 13 septembre – la Conférence annuelle et AGA de l'AAPC. Ce port de la baie de Fundy manutentionne des produits en vrac et des marchandises générales et on y trouve des panoramas magnifiques dont se régalaient les croisiéristes. 

Big Data work is participation, participation, participation.”

Medal of Merit

The Association recognized the late Captain Norman Stark (individual) and Seaspan (company) for the ACPA Medal of Merit award for outstanding contribution to the marine industry.

A past President and CEO of the Port of Vancouver, Capt. Stark played a key role in the restructuring of the Canadian port system.

Seaspan's history goes back to the late 19th century. Seaspan's Vancouver Shipyards will be building up to 17 vessels in the next 10-15 years, notably for the Canadian Coast Guard and the Royal Canadian Navy.

Next stop: Port Saint John

The 2018 annual ACPA conference and AGM will be hosted by Port Saint John. The Bay of Fundy port handles bulk and general cargo, and its picturesque waterfront is popular with visiting cruise passengers. Dates are Sept. 10-13. 

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

La page de l'AGGIMQ

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

www.aggimq.ca

Banquet 2018

La date du 54^e banquet de l'AGGIMQ a été arrêtée au 24 février 2018, soit le lendemain du banquet des Armateurs. Cette date sera aussi l'occasion, dans la journée, pour participer à notre 55^e assemblée générale.

Durant le banquet seront à l'honneur les gradués de 1953, à qui nous décernerons la bordée de diamant, de 1968 pour la bordée d'or et ceux de 1993 qui recevront leur bordée d'argent.

Nous saluerons également ceux et celles qui ont gradué il y a dix ans (en 2008) et nous espérons aussi recevoir en grand nombre des finissants de 2017!

L'invitation et l'ordre du jour seront transmis en même temps que la relance, par courriel à tous ceux dont nous avons les coordonnées et par la poste aux membres en règle 2017 qui en font la demande. N'hésitez pas à communiquer



avec nous à info@aggimq.ca et surveillez notre site Internet www.aggimq.ca à mesure que nous aurons des détails!

La saison des 5 à 7 commence!



Un des 5 à 7 de Québec, toujours avec une bonne ambiance!

Nous commençons la saison des 5 à 7 automnaux par celui de Québec, le 11 octobre, au pub irlandais Claddagh au 369, rue Saint-Paul, Québec.

Les membres en règle 2017 qui se présenteront recevront deux consommations gratuites. Naturellement, ceux qui ne sont pas encore membres sont aussi les bienvenus.

Nous prévoyons de nouveau faire aussi ces rencontres à Montréal, à Rimouski et à Trois-Rivières. Nouveauté cette année, il y en aura probablement un dans la région de Gatineau! Les invitations sont lancées par courriel. L'annonce se fait aussi sur notre site Internet ainsi que sur notre page Facebook.

C'est une bonne occasion de se rencontrer dans un cadre informel.

Bienvenue à toutes les personnes du milieu maritime!

JOURNAL

L'industrie maritime étudie les effets du bruit des navires sur les orques

Cinquante-trois organisations de transport maritime, ainsi que Washington State Ferries, se sont engagées à participer sur une base volontaire à une étude, la première du genre, portant sur le lien entre des vitesses plus lentes des navires, les niveaux sonores sous-marins et les effets de ceux-ci sur une espèce menacée, les épaulards résidents du sud, aussi appelés orques. Selon les toutes dernières estimations, il ne reste aujourd'hui dans les eaux baignant l'île de Vancouver que 78 de ces icônes vivantes, une espèce indigène du nord-ouest du Pacifique, alors qu'il y en avait 98 en 1995.

Entre le 7 août et le 6 octobre 2017, les navires participants réduisent leur vitesse dans les eaux du détroit de Haro lorsque c'est faisable et sans danger. Le détroit de Haro qui sépare la péninsule de Saanich de l'île de Vancouver et l'île de San Juan est une importante aire d'alimentation estivale pour la population d'orques résidentes du sud. Environ 900 navires hauturiers vont traverser le détroit de Haro pendant la période étudiée.

Au cours de l'essai de recherche, on va demander aux navires de passer au-dessus de stations d'écoute sous-marine (hydrophones), à une vitesse de 11 nœuds, ce qui est inférieur

Maritime industry studying impact of vessel noise on endangered orcas

Fifty-three marine shipping industry organizations, along with Washington State Ferries, have committed to participate in a voluntary study, the first of its kind, to focus on the relationship between slower vessel speeds, underwater noise levels and effects on the endangered southern resident killer whales, or orcas. According to latest estimates, there are today only 78 still living icons of the Pacific Northwest native to the waters off Vancouver Island compared with 98 in 1995.

Between August 7 and October 6, 2017, the speed

of participating vessels is being reduced through the waters in Haro Strait, when it is feasible and safe to do so. Haro Strait is located between Vancouver Island's Saanich Peninsula and San Juan Island and is an important summer feeding area for the southern resident killer whale population. Approximately 900 deep sea vessels will transit Haro Strait during the study period.

During the research trial, vessels will be asked to navigate over underwater listening stations, also known as hydrophones, at a speed of 11 knots, which



Orcas are a declining presence in the waters off Vancouver Island.

Les orques sont de plus en plus rares dans les eaux de l'île de Vancouver

aux vitesses habituelles des navires hauturiers. Les hydrophones vont contrôler le bruit ambiant et le bruit sous-marin, de même que la présence de baleines, et un système de suivi automatisé va permettre de contrôler la vitesse des navires.

Comme la totalité des membres de la Chamber of Shipping de Vancouver, de la Cruise Line International Association Northwest and Canada et de la Fédération maritime du Canada ont confirmé leur intention de participer, les 54 participants de l'industrie maritime ainsi confirmés représentent une proportion très importante des mouvements de grands navires de commerce dans le détroit de Haro.

«L'engagement de l'industrie à participer à cet essai de recherche volontaire démontre clairement que nous sommes collectivement déterminés à protéger le milieu marin et nous sommes très heureux de l'appui de nos partenaires», a déclaré le PDG de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, Robin Silvester. «Nous sommes conscients que la perturbation des horaires des navires peut coûter cher aux transporteurs maritimes, mais nous savons aussi que plus les navires seront nombreux à participer à l'essai, plus robuste sera l'analyse scientifique et meilleure sera la qualité des données récoltées qui permettront de décider en fonction de données probantes des futures mesures de contrôle du bruit des navires.»

La gestation de cet essai a pris des années et est le fruit du leadership et de la collaboration dont est issu le programme ECHO de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, a indiqué le président de la Chamber of Shipping, Robert Lewis-Manning. «Nos compagnies membres veulent vraiment

appuyer l'élaboration de solutions fondées sur des données scientifiques et cela démontre bien l'adoption de façons de faire novatrices dans un réseau regroupant des Premières Nations, des scientifiques, des chercheurs, des régulateurs, des ONG et des industries.»

Les observations scientifiques indiquent que le bruit sous-marin produit par les navires peut occulter les appels, les sifflements et les cliquetis d'écholocation des orques de manière à nuire à leur capacité de chasser, de naviguer et de communiquer. La recherche permet aussi de croire que les navires circulant à plus basse vitesse produisent ordinairement moins de bruit sous-marin.

Le ministre des Transports, Marc Garneau, a déclaré que la protection des orques résidentes du sud et d'autres espèces menacées était prioritaire pour Ottawa. Il a ajouté ce qui suit: «Je félicite les leaders de l'industrie qui ont accepté de participer à cet essai. L'étude produira des données importantes dont le gouvernement se servira pour décider des mesures à prendre au sujet du bruit des navires et nous avons hâte d'en connaître les résultats.»

La planification et la coordination de l'étude relèvent du programme ECHO (Enhancing Cetacean Habitat and Observation) de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser avec l'aide d'un comité comprenant des représentants de B.C. Coast Pilots, BC Ferries, la Chamber of Shipping de Vancouver, la Cruise Line International Association North West and Canada, Hapag-Lloyd, Holland America, la Fédération maritime du Canada, l'Administration de pilotage du Pacifique, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, Washington State Ferries et Transports Canada.

is slower than typical deep-sea vessel operating speeds. The hydrophones will monitor ambient and vessel underwater noise, as well as the presence of whales, and automated vessel tracking will be used to monitor vessel speed.

With 100 per cent of the members of the Vancouver-based Chamber of Shipping, Cruise Line International Association Northwest and Canada and Shipping Federation of Canada confirming their intent to participate, the 54 confirmed marine industry participants represent a very significant proportion of large commercial vessel movements through Haro Strait.

«Industry's commitment to this voluntary research trial is a clear demonstration of the collective focus we have on ensuring a healthy marine environment, and we greatly appreciate our partners' support," said Robin Silvester, President and CEO of the Vancouver Fraser Port Authority. "We know that impacts to vessel schedules can be costly to the shipping industry, but we also know the more vessels that participate in the trial, the more robust the scientific analysis will be, and the greater the opportunity for trial data to support evidence-based decision making about future vessel noise management measures."»

"The path to this trial has been years in the making and is the result of progressive leadership and collaboration inherent in the Vancouver Fraser Port Authority's ECHO Program," said Chamber of Shipping President Robert Lewis-Manning. "Our member companies are serious about

supporting solutions that are based in science and this commitment is indicative of new and innovative approaches by a network of First Nations, scientists, researchers, regulators, NGOs, and industry."

Existing scientific evidence indicates that underwater noise from vessels can interfere with killer whale echolocation clicks, calls and whistles, inhibiting the ability to hunt, navigate and communicate. Existing research also suggests that vessels operating at lower speeds typically generate less underwater noise.

"Protecting the southern resident killer whales and other species at risk is a priority for the federal government," said Marc Garneau, Minister of Transport. "I applaud these industry leaders for committing to participate in this trial. The data generated by this study will be important information for the government's decision-making process around measures to address vessel noise, and we look forward to seeing the results."

The study is a collaboration, planned and coordinated through the Vancouver Fraser Port Authority-led Enhancing Cetacean Habitat and Observation (ECHO) Program, in addition to a committee that includes representatives from B.C. Coast Pilots, BC Ferries, the Vancouver-based Chamber of Shipping, Cruise Line International Association North West and Canada, Hapag-Lloyd, Holland America, the Shipping Federation of Canada, the Pacific Pilotage Authority, Vancouver Fraser Port Authority, Washington State Ferries and Transport Canada.



Louis Rheaume

Right whale deaths have been rising in the Gulf of St. Lawrence.

On aperçoit de plus en plus de baleines noires dans le golfe du Saint-Laurent.

Ottawa limite la vitesse des navires dans le golfe du Saint-Laurent

Inquiet de l'augmentation soudaine du nombre de baleines noires trouvées mortes dans le golfe du Saint-Laurent, Ottawa a récemment ordonné que les navires de 20 m ou plus de longueur réduisent leur vitesse à 10 nœuds ou moins dans ces eaux. Cette mesure vise tout spécialement les vraquiers et les porte-conteneurs océaniques qui naviguent sur le Saint-Laurent, dont les plus rapides peuvent maintenir des vitesses moyennes de 25 nœuds.

En concertation avec leurs homologues de Pêches et Océans Canada, les dirigeants de l'U.S. National Ocean and Atmospheric Administration ont aussi commandé une vaste enquête sur les causes de la mort des baleines pour déterminer les mesures à prendre.

Dix baleines noires sont mortes depuis juin dans le golfe et trois autres dans les eaux américaines. Selon les

constatations préliminaires, certains de ces mammifères seraient morts à cause d'un traumatisme contondant dû à une collision avec des navires ou parce qu'ils se sont empêtrés dans des engins de pêche. Les plus récentes données indiquent qu'il y aurait encore 500 baleines noires dans l'Atlantique Nord, dont 80 à 100 sont actuellement présentes dans le golfe. La limitation de la vitesse va être maintenue jusqu'à ce que les baleines aient quitté leur aire d'estivage du Canada atlantique et de la Nouvelle-Angleterre.

C'est le 11 août que le ministre des Transports, Marc Garneau, et le ministre des Pêches, Dominic LeBlanc, ont annoncé ces mesures temporaires destinées à prévenir la mort d'autres baleines. Ce sont la Garde côtière canadienne et Transports Canada qui sont chargés de l'application, et les contrevenants sont passibles d'amendes

Ottawa limits vessel speeds in Gulf of St. Lawrence

To address the sudden increase of right whale deaths in the Gulf of St. Lawrence, Canada's federal government recently ordered vessels of 20 metres or more in length to reduce their speeds to a maximum of 10 knots while sailing through these waters. This applies notably to the ocean container and bulk vessels active in the St. Lawrence trades. Faster vessels attain average speeds of up to 25 knots.

In cooperation with counterparts at Fisheries and Oceans Canada, officials at the U.S. National Ocean and Atmospheric Administration have also launched a sweeping investigation of the cause of whale deaths with a view to determining future responses.

Ten right whales have died since June in the Gulf, and three others in U.S. waters. Preliminary findings suggest some of

the mammals have died from blunt trauma caused by ship collisions or from entanglements in fishing gear. Latest reports indicate there are still 500 North Atlantic right whales still alive, including around 80-100 presently in the Gulf. The speed limits remain in place until the whales have migrated from the areas where they annually summer off Atlantic Canada and New England.

It was on August 11 that Canadian Transport Minister Marc Garneau and Fisheries Minister Dominic LeBlanc announced temporary measures aimed at curbing further whale deaths. The measures are enforced by the Canadian Coast Guard and Transport Canada, and non-compliance is subject to fines of up to \$25,000. The area involved is the western Gulf of St. Lawrence from the Quebec North Shore to just

pouvant atteindre 25 000 \$. Les zones visées sont la partie ouest du golfe du Saint-Laurent depuis la Côte-Nord du Québec jusqu'au nord de l'Île-du-Prince-Édouard.

On pourrait aussi ordonner des fermetures temporaires de la pêche et le déplacement des couloirs de navigation. Le ministère des Pêches avait déjà pris d'autres mesures comme le raccourcissement de la saison de récolte du crabe des neiges et des consignes aux marins-pêcheurs pour qu'ils signalent la présence de baleines aperçues dans le golfe.

«Ces récentes morts de baleines inquiètent énormément nos membres», a commenté Bruce Burrows, président de la Chambre de commerce maritime (CCM) d'Ottawa, avant d'ajouter qu'il était capital que l'industrie et le gouvernement continuent de collaborer étroitement «pour trouver des solutions fondées sur des données scientifiques

solides qui vont permettre de protéger la faune marine en ayant le moins d'impacts économiques possible».

La CCM estime que les limites de vitesse peuvent parfois retarder de sept heures les voyages de certains navires. Ces retards ont une incidence directe sur les coûts d'exploitation des transporteurs, ce qui, apparemment, n'enchantait pas toutes les compagnies maritimes.

Aucun transporteur océanique nord-américain n'a protesté publiquement ou pris des mesures d'atténuation. Toutefois, Oceanex, une compagnie de Terre-Neuve qui exploite un service régulier de transport de conteneurs ro-ro entre St. John's et Montréal a décidé d'imposer une «surcharge temporaire de protection marine» pour compenser l'augmentation des coûts de carburant et de main-d'œuvre.

north of Prince Edward Island.

Further measures could include temporary fishery closures and shipping-lane adjustments. The Fisheries Department had previously taken such steps as shortening the snow-crab season and asking fishermen in the Gulf to report whale sightings.

“These recent whale deaths are deeply troubling to our members,” commented Bruce Burrows, President of the Ottawa-based Chamber of Marine Commerce, adding that it was critical for industry and government to continue to work closely together “to develop solutions based on strong science that both protect

marine wildlife and minimize economic impacts.”

The Ottawa-based CMC estimates the speed restrictions could result in delays of up to seven hours for some vessel voyages. This has a direct impact on carrier operating costs – and seemingly not all shipping lines have been enthralled.

There has been no public protest or mitigating action from North Atlantic ocean carriers. But Oceanex, a Newfoundland shipping line which operates a regular container/ro-ro service between St. John's and Montreal decided to introduce a “temporary marine protection surcharge” to offset higher fuel and labour costs.

Forte reprise des expéditions de fret par la Voie maritime

Les exportations de minerai de fer et de céréales ont continué d'alimenter la reprise du transport maritime sur la Voie maritime du Saint-Laurent en première moitié de la saison de navigation avec des volumes de fret en hausse de 18 % sur 2016. Selon la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), le tonnage total de marchandises a atteint 16 millions de tonnes métriques (t) du 20 mars au 31 juillet – 2,5 millions de mieux que dans la même période en 2016.

«La recrudescence a débuté l'automne dernier et nous constatons avec grande satisfaction que cette tendance positive s'est maintenue dans le premier semestre de 2017», a déclaré le président et chef de la direction de la CGVMSL, Terence Bowles. «Les principaux moteurs de cette croissance

ont été les exportations étasuniennes de minerai de fer et de céréales canadiennes, ainsi que la demande intérieure d'acier, de sel et de matériaux de construction. Pour l'avenir, nous attendons les résultats de la nouvelle récolte de céréales qui va influencer les expéditions de fin d'année.»

Les expéditions cumulatives de minerai de fer totalisaient 3,7 millions de tonnes métriques au premier semestre, 68 % de plus qu'en 2016. Les transporteurs intérieurs canadiens chargent des boulettes de fer dans les ports étasuniens du Minnesota et les acheminent par la Voie maritime jusqu'à Québec où elles sont transbordées sur de grands navires océaniques pour leur transport au Japon et en Chine.

Les expéditions par la Voie maritime du sel extrait des mines de sel ontariennes

Strong surge in Seaway cargo shipments

Iron ore and grain exports continued to drive a St. Lawrence Seaway shipping resurgence in the first half of the shipping season with cargo volume up 18 per cent over 2016. According to the St. Lawrence Seaway Management Corporation, total cargo tonnage from March 20 to July 31 reached 16 million metric tons – 2.5 million metric tons more compared to the same period in 2016.

“Cargo shipments first started to improve last autumn and we're very pleased to see that positive momentum continue throughout the first half of 2017,” said Terence Bowles, President and CEO of The St. Lawrence Seaway Management Corporation. “The main drivers have been U.S. iron ore and Canadian

grain exports along with domestic demand for steel, salt, and construction materials. Looking ahead, we await the results of the new grain harvest as this will influence shipments later this year”.

Year-to-date iron ore shipments totaled 3.7 million metric tons, up 68 per cent over 2016 levels. Canadian domestic carriers are loading U.S. iron ore pellets at Minnesota ports/docks to ship via the Seaway to the Port of Quebec, where it is then transferred to larger ocean-going vessels for onward transport to Japan and China.

Seaway salt shipments from Ontario and Quebec mines to cities and towns throughout the Great Lakes-St. Lawrence region totaled 1.4 million metric



Barry Andersen

Iron ore and grain exports driving Seaway cargo surge.

Les exportations de grain et de minerai de fer poussent à la hausse les volumes de fret sur la Voie maritime.

et québécoises vers les cités et villes de la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs ont totalisé 1,4 million de tonnes métriques, soit 42 % de plus que dans la même période en 2016.

Les tonnages de grain canadiens ont atteint 3,1 millions de tonnes métriques, en hausse de 9 %, grâce à l'important reliquat des excellentes récoltes de céréales dans les Prairies et en Ontario l'automne dernier qui a été transporté vers les marchés d'outre-mer.

Le Port de Thunder Bay, principal point d'expédition des céréales des Prairies, avait manutentionné 350 000 t de grain de plus que la normale au 31 juillet. Le Port de Windsor a aussi connu un excellent début en 2017, avec un trafic total en hausse de près de 20 % fin juillet, grâce principalement aux bonds de 36 % des expéditions de céréales et de 32 % des volumes de sel.

Les marchandises générales entrantes, surtout constituées d'acier importé, sont également en forte croissance, un peu plus de 25 %.

Au Port de Hamilton, le sel, les céréales et les engrais, notamment, affichent de bons résultats au milieu de la saison de navigation 2017. Le PDG de l'Administration portuaire de Hamilton, Ian Hamilton, a expliqué ainsi ces résultats: «Les producteurs agricoles ontariens sont de grands exportateurs de céréales, maïs, blé et soja, tandis qu'on importe des intrants culturels comme du nitrate d'ammonium d'urée destiné aux régions agricoles ontariennes. Hamilton est un point d'entrée important pour ces produits. Les volumes importés ont été stimulés cette année par le bas prix des engrais: les tonnages qui ont transité par le port de Hamilton ont été supérieurs de 24 % à la même période en 2016.»

tons, up 42 per cent over the same period last year.

Canadian grain totaled 3.1 million metric tons, up nine per cent, with vessels shipping a large carry over of Prairie and Ontario grain products from last fall's harvest to overseas markets.

The Port of Thunder Bay, the primary Great Lakes gateway for Prairie grain, shipped 350,000 metric tons more grain than usual as of July 31.

The Port of Windsor is also off to a very strong start in 2017, with total traffic up by almost 20 per cent as of the end of July. Leading the surge are shipments of grain, which are up by 36 per cent and salt volumes which are up by 32 per cent. Also posting strong growth is inbound general cargo, which consists primarily of imported steel and is up by just over 25 per cent.

At the Port of Hamilton, commodities like salt, grain and fertilizer were all showing good results at the mid-point in the 2017 shipping season. Ian Hamilton, President and CEO of the Hamilton Port Authority, explained. "While Ontario agricultural producers are major exporters of grain, including corn, wheat and soybeans, crop inputs such as urea ammonium nitrate (UAN) are also imported for use within Ontario's farming regions. Hamilton is a key import gateway for these products. Lower fertilizer prices are driving increased import volumes this year, with tonnages through the Port of Hamilton trending 24 per cent higher so far in the 2017 shipping season, compared to 2016."

Prince Rupert achève l'agrandissement du terminal Fairview

Le Port de Prince Rupert peut désormais accueillir les plus grands porte-conteneurs du monde depuis que DP World a terminé l'agrandissement de son terminal à conteneurs Fairview, ce qui porte à 1,35 million EVP la capacité annuelle de manutention du Port. L'achèvement du projet d'agrandissement «Phase 2 Nord», réalisé en deux ans, a récemment été marqué à la fin du mois d'août par une inauguration officielle et une journée portes ouvertes auxquelles étaient conviés les expéditeurs, les partenaires de la chaîne d'approvisionnement, les syndicats locaux, les

Premières Nations et les leaders du milieu.

L'agrandissement porte de 850 000 à 1,35 million EVP (équivalents vingt pieds) la capacité annuelle de manutention du terminal Fairview. Les travaux ont doté le terminal d'un deuxième poste d'accostage desservi par trois nouvelles grues Malaccamax «big ship ready», de sorte que les navires de 20 000 EVP et plus peuvent accéder au terminal par l'une des rades les plus profondes du monde. De plus, 6 000 pieds supplémentaires de rails sur le quai et 11 hectares ajoutés à la superficie du terminal

Prince Rupert completes Fairview container terminal expansion

The Port of Prince Rupert can now accommodate the largest container vessels in the world, following DP World's expansion of its Fairview Container Terminal that increases the Port's container-handling capacity to 1.35 million TEUs annually.

The conclusion of the two-year "Phase 2 North" expansion project was recently celebrated by shippers, supply chain partners, local labour and First Nations and community leaders with a ribbon cutting and community open house in late August.

The expansion grows Fairview Container Terminal's annual throughput capacity from 850,000 to 1.35 million TEUs (twenty-foot equivalent units). The enlarged terminal includes a second vessel berth serviced by three new "big ship ready" Malacca-max cranes, allowing 20,000+ TEU vessels to access the terminal through one of the deepest port harbours in the world. In addition, 6,000 more feet of on-dock rail and an 11-hectare increase to the terminal footprint will add even more speed and reliability to terminal services.

Port of Prince Rupert can accommodate world's largest container vessels.

Le port de Prince Rupert peut accueillir les plus gros porte-conteneurs au monde.



vont permettre d'augmenter la rapidité et la fiabilité des services du terminal.

Depuis sa transformation à partir d'une configuration pour marchandises générales en 2007, le terminal Fairview est reconnu comme l'un des terminaux à conteneurs nord-américains où la croissance est la plus rapide et il est considéré comme l'une des portes de commerce transpacifique les plus dynamiques et les plus fiables. Situé à Prince Rupert, il peut miser sur l'accès direct à un réseau ferroviaire dont la fiabilité et l'efficacité n'ont pas d'égal dans les autres terminaux de la côte Ouest.

Selon Maksim Mihic, directeur général de DP World Canada, l'agrandissement témoigne de l'engagement à long terme à fournir aux compagnies maritimes et aux propriétaires des marchandises des services de manutention rapides et fiables surpassant les exigences des clients. «Prince Rupert doit son succès à sa situation géographique incomparable sur la route commerciale transpacifique, à la productivité élevée de ses terminaux et aux

temps de séjour invariablement bas qu'il réussit à offrir malgré la croissance importante de nos tonnages depuis deux ans», a déclaré M. Mihic.

«La croissance du commerce mondial s'est cependant accompagnée d'une augmentation de la taille des porte-conteneurs. Pour répondre aux besoins de nos clients et tirer profit d'autres occasions d'affaires, nous avions besoin d'une mise à niveau. Par bonheur, nos liens solides avec nos partenaires, ILWU, le Port de Prince Rupert et le CN, ont permis de réaliser grâce à cet agrandissement une impressionnante transformation qui va permettre de fournir des services fiables et compétitifs à nos clients.»

Le PDG du Port de Prince Rupert, Don Krusel, a souligné que l'agrandissement était un élément important de la stratégie de croissance. «Nous continuons de bâtir sur nos forces en veillant à ce que notre croissance ne nous empêche pas de maintenir la vitesse et la fluidité de nos opérations qui ont fait notre succès», a déclaré M. Krusel.

Since its conversion from a break-bulk facility in 2007, Fairview Container Terminal has been recognized as one of the fastest growing container terminals in North America, and established a reputation as one of the fastest and most reliable trans-Pacific trade gateways. Its location in Prince Rupert provides the closest proximity to Asia and direct access to the most reliable rail network reach of any terminal on the west coast.

Maksim Mihic, General Manager of DP World Canada, said the expansion represents a forward-thinking commitment to providing shipping lines and cargo owners with fast, reliable container service that's always ahead of customer demand. "Prince Rupert's success has been driven by its unparalleled geographical position on the trans-Pacific trade route, its high terminal productivity, and its consis-

tently low dwell times that have sustained despite our significant growth in throughput over the past two years," said Mihic.

"However, as global trade has grown, so have container vessels. In order to meet the needs of our customers and capitalize on other opportunities, we needed an upgrade. Thankfully, our strong relationships with our expansion project partners, ILWU, the Port of Prince Rupert and CN Rail have resulted in an impressive transformation that will provide reliable and competitive service for our customers."

Don Krusel, President and CEO of the Port of Prince Rupert, said the expansion is an important part of its future growth strategy. "We continue to build on our strengths, and ensure that as we grow as a Port we will maintain the velocity and fluidity that got us here," said Mr. Krusel.

Logistec crée une nouvelle entité à Port Everglades

Logistec USA inc., filiale de Logistec Corporation, a récemment signé avec Coleary Transport Co. inc. une entente définitive portant sur la création d'une nouvelle entité, Logistec Everglades LLC, afin de regrouper et d'accroître les activités d'exploitation de terminal et de manutention de marchandises générales des deux sociétés à Port Everglades, en Floride.

«Ce nouveau partenariat avec Coleary nous permettra de manutentionner des volumes plus importants de marchandises générales dans ce marché stratégique du sud de la

Floride», a commenté Madeleine Paquin, présidente et chef de la direction de Logistec. «Il s'agit de la deuxième expansion de Logistec en Floride au cours des six derniers mois et nous prévoyons d'élargir notre clientèle dans la région du sud-est des États-Unis et du golfe du Mexique.»

«Nos entreprises ont collaboré étroitement depuis trois ans. Nous formons une bonne équipe et cette entente nous permettra de développer nos activités à Port Everglades et d'élargir la gamme de services spécialisés que nous offrons à nos clients», a déclaré le

Logistec forms new entity at Port Everglades

Logistec USA Inc., a subsidiary of Montreal-based Logistec Corporation, recently signed a definitive agreement with Coleary Transport Co., Inc. Under the terms of the agreement, the companies have formed a new entity, Logistec Everglades LLC, to consolidate and expand their terminal operations and general cargo handling services at Port Everglades in Florida.

"This new partnership with Coleary will help us handle higher volumes of break-bulk in the strategic

South Florida market," said Madeleine Paquin, President and Chief Executive Officer of Logistec. "This is Logistec's second expansion in Florida over the past six months and we are looking forward to widening our customer base in the U.S. Southeast and Gulf region."

"Our companies have been working closely together over the past three years. We make a great team and this agreement will allow us to grow our business in Port Everglades and deliver a wider range of specialized services to our clients," said

président de Coleary, William Coleman.

Logistec est présente aux États-Unis depuis plus de 20 ans et manutentionne du vrac, des marchandises générales et des conteneurs à plusieurs endroits en Floride et dans la région du golfe du Mexique, notamment à Port Everglades, Port Manatee et Port Redwing (Port Tampa Bay). Fondée en 1992, Coleary est présente à Port Everglades depuis ses débuts.

Logistec Corporation fournit des services spécialisés à la communauté maritime et aux entreprises industrielles. Elle offre des services de

manutention de vrac, de marchandises générales et de conteneurs dans une trentaine de ports et une quarantaine de terminaux de l'est de l'Amérique du Nord, des services de transport maritime et de manutention destinés principalement aux localités côtières de l'Arctique, des services de transport ferroviaire sur courte distance ainsi que des services d'agences maritimes aux armateurs et aux exploitants de navires étrangers desservant le marché canadien. Logistec fournit également des services environnementaux à une clientèle industrielle et gouvernementale.

William Coleman, President of Coleary.

Logistec has been operating in the United States for more than 20 years and handles bulk, break-bulk, and containers at various locations throughout Florida and the U.S. Gulf, including Port Everglades, Port Manatee, and Port Redwing (Port Tampa Bay). Coleary was established in 1992 and has been operating at Port Everglades since that time.

Logistec Corporation provides specialized services to the marine community

and industrial companies. It offers bulk, break-bulk and container cargo handling in some 30 ports and 40 terminals located in eastern North America. In addition, Logistec offers marine transportation and cargo services geared principally to the Arctic coastal trade, short-line rail transportation services, as well as marine agency services to foreign shipowners and operators serving the Canadian market, and services in the environmental sector to industrial and government customers.



Logistec

New partnership will boost breakbulk business at Florida facility.

Un nouveau partenariat va faire augmenter le trafic de marchandises générales à Port Everglades en Floride.



The CSL Ferbec is operating in the Havre St.Pierre – Sorel corridor for longtime customer Rio Tinto.

Le CSL Ferbec fait du transport dans le corridor Havre-Saint-Pierre-Sorel pour l'aluminerie Rio Tinto, une vieille cliente.

Le Ferbec de CSL est le plus gros navire du genre dans le marché canadien

CSL's Ferbec largest vessel of its type on Canadian market

Plus tôt cette année, la Canada Steamship Lines, division du Groupe CSL, accueillait dans sa flotte le **Ferbec**, un vraquier traditionnel autonome de 49 502 tps muni de quatre grues et bennes. Le navire, qui naviguait auparavant dans la flotte australienne de CSL sous le nom de **CSL Melbourne**, est désormais parfaitement opérationnel dans le golfe du Saint-Laurent. Il s'agit du plus grand navire du genre dans le marché intérieur canadien du transport maritime.

Dès son arrivée à Québec le 13 mai 2017, le navire a été modifié et adapté à son nouvel environnement. Il navigue à présent sous pavillon canadien dans le corridor Havre-Saint-Pierre-Sorel pour un client de longue date, Rio Tinto.

«C'est à dessein et avec une grande fierté que nous avons rétabli le nom de **Ferbec** et

l'avons attribué à ce navire», a déclaré le président et chef de la direction du Groupe CSL, Louis Martel.

«Le nouveau **Ferbec** emprunte les mêmes eaux et parcourt les mêmes routes sur le Saint-Laurent que le premier **Ferbec**, un vraquier océanique de 56 000 tps. Il rappelle ainsi d'agréables souvenirs aux collectivités côtières qui avaient l'habitude de regarder passer son prédécesseur. Malheureusement, tout comme ce dernier, le nouveau **Ferbec** ne pourra jamais naviguer sur les Grands Lacs, car sa coque, conçue pour le transport océanique, est trop volumineuse pour les écluses de la Voie maritime du Saint-Laurent.»

L'arrivée du **Ferbec** au Canada s'inscrit dans le programme d'optimisation de la flotte et de gestion de la capa-

Earlier this year, Canada Steamship Lines welcomed M.V. **Ferbec**, a 49,502 DWT conventional geared bulk carrier equipped with four cranes and grabs, which is now fully operational in the Gulf of St. Lawrence. The vessel, which previously operated in CSL's Australian fleet as **CSL Melbourne**, is the largest vessel of its type in the Canadian domestic shipping market.

Upon arrival in Québec City on May 13, 2017, the vessel underwent modifications to adapt to its new operating environment. **Ferbec** is now operating under Canadian flag in the Havre Saint-Pierre to Sorel corridor for long time-customer Rio Tinto.

"It is by design and with great pride that we revived the name **Ferbec** for this

vessel," said Louis Martel, President and CEO of the Montreal-based CSL Group. "Like the original **Ferbec** – a 56,000 DWT ocean bulk carrier – the new **Ferbec** is plying the same trades along the same St. Lawrence routes, evoking fond memories for coastal communities who used to see the old ship go by. Unfortunately, just like her predecessor, the new **Ferbec** will never be seen on the Great Lakes. Built as an ocean-going vessel, her hull is too wide for the locks of the St. Lawrence Seaway."

The arrival of **Ferbec** in the Canadian fleet is part of CSL's fleet optimization and capacity management program, which has seen the introduction of six new state-of-the-art Trillium Class vessels to the Canadian

cité de CSL, en vertu duquel la Société a greffé à sa flotte canadienne six nouveaux navires ultramodernes de la classe Trillium et retiré de vieux navires moins efficaces, dont récemment le **Pineglen**, un vraquier autodéchargeur de 33 197 tpl.

CSL est le plus grand

propriétaire et exploitant de navires-autodéchargeurs du monde. Ses divisions des Amériques, d'Australie, d'Europe et d'Asie livrent des marchandises à une clientèle des secteurs de la construction, de l'acier, de l'énergie et de l'agroalimentaire.

fleet and the retirement of older, less efficient ships, including most recently the 33,197 DWT self-unloading vessel, **Pineglen**.

The CSL Group is the largest owner and operator of self-unloading ships

in the world. Its divisions operating throughout the Americas, Australia, Europe and Asia deliver cargo for customers in the construction, steel, energy and agri-food sectors.

Eimskip ajoute des escales à Argentinia

Le Port d'Argentinia a accueilli avec satisfaction l'annonce faite le 20 septembre par le directeur général d'Eimskip Canada, Jeff Simms, selon laquelle la compagnie projette d'ajouter un autre navire sur sa Green Line et d'augmenter ses escales à Argentinia pour fournir un service hebdomadaire plus tard cet automne. Le Port s'est également réjoui de la volonté d'Eimskip de mettre en service une grue portuaire mobile au port maritime de la baie Placentia dans la partie sud-est de Terre-Neuve afin d'y appuyer l'expansion des opérations de manutention de conteneurs.

Eimskip relie l'Europe occidentale et l'Islande avec Argentinia, Halifax et la côte nord-est des États-Unis. Argentinia hébergeait autrefois une base navale américaine.

La présidente du conseil d'administration, Vivian Smith a déclaré ce qui suit: «L'arrivée de

cette nouvelle grue portuaire améliore énormément la capacité de desserte des navires océaniques du Port d'Argentinia et nous félicitons Eimskip pour cette initiative. La grue va améliorer la prestation de services portuaires autant pour Eimskip que pour les autres utilisateurs du Port qui ont besoin d'une bonne capacité de manutention de charges lourdes à notre quai.»

Conformément à sa vision stratégique, le Port, qui veut devenir le premier port de mer pour l'industrie lourde à Terre-Neuve-et-Labrador, travaille avec ses locataires, les utilisateurs et d'autres intervenants pour accroître la capacité de manutention de cargaisons et de service aux navires à Argentinia. Les utilisateurs et les locataires du Port travaillent dans différents secteurs, notamment le transport maritime, la fabrication, les infotechnologies, le pétrole offshore et l'exploitation minière.

Eimskip increasing calls to Argentinia

The Port of Argentinia has welcomed the announcement on Sept. 20 by Jeff Simms, Managing Director of Eimskip Canada, that the company is making plans to add a new vessel to its Green Line and increase its Argentinia calls to a weekly service later this fall. As well, the Port welcomed the additional announcement by Eimskip that it will be bringing a mobile harbour crane into service at the seaport in Placentia Bay on the southeastern portion of Newfoundland to support its expansion of container operations.

Eimskip connects Western Europe and Iceland with Argentinia, Halifax and the Northeastern United

States coast. Argentinia is formerly the site of a U.S. naval base.

Board Chair Vivian Smith stated, "The introduction of this new harbour crane represents an important enhancement in the Port of Argentinia's capabilities to service ocean going vessels and we applaud Eimskip for taking this initiative. This crane will improve port service capabilities for Eimskip and other port users in need of efficient heavy lift capacity in and out over our Fleet Dock".

In line with its strategic vision to become the premier heavy industrial seaport in Newfoundland & Labrador, the Port is working with its tenants, port users and other stakeholders to expand cargo handling and vessel service capacity at Argentinia. Port users and tenants are involved in marine transportation, manufacturing, information technology, offshore oil, mining and other sectors.



Eimskip also plans to bring a mobile crane into service at the Port of Argentinia.

Eimskip veut aussi mettre en service une grue mobile dans le port d'Argentinia.

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

6 au 8 NOVEMBRE

Inland Distribution Conference
Renaissance Atlanta Waverly Hotel
Atlanta, GA USA
www.events@joc.com

14 au 16 NOVEMBRE

Conférence AutorouteH2O
Hilton Toronto Airport Hotel
Toronto, ON Canada
kdipardo@seaway.ca

1^{er} DÉCEMBRE

Annual Grunt Club Dinner
Montreal Bonaventure Hilton
Montréal, QC Canada
www.gruntclub.org

19 JANVIER

Annual Marine Club Dinner
Fairmont Royal York Hotel
Toronto, ON Canada
sectreas@themarineclub.org

6 au 8 FÉVRIER

Cargo Logistics Canada
Expo and Conference
Vancouver Convention Centre West
Vancouver, BC Canada
www.cargologisticscanada.com

23 FÉVRIER

Banquet Annuel Armateurs du Saint-Laurent
Château Frontenac
Ville de Québec, QC Canada
myriam.beauchamp@asl-als.org

4 au 7 MARS

18th TPM Annual Conference
Long Beach Convention Centre
Long Beach, CA USA
www.events.joc.com

6 au 8 MARS

Great Lakes Commission & Great Lakes Day
Loews Madison Hotel
Washington, DC USA
www.glc.org/events

NOVEMBER 6-8

Inland Distribution Conference
Renaissance Atlanta Waverly Hotel
Atlanta, GA USA
www.events@joc.com

NOVEMBER 14-16

HighwayH2O Conference
Hilton Toronto Airport Hotel
Toronto, ON Canada
kdipardo@seaway.ca

DECEMBER 1

Annual Grunt Club Dinner
Montreal Bonaventure Hilton
Montreal, QC Canada
www.gruntclub.org

JANUARY 19

Annual Marine Club Dinner
Fairmont Royal York Hotel
Toronto, ON Canada
sectreas@themarineclub.org

FEBRUARY 6-8

Cargo Logistics Canada
Expo and Conference
Vancouver Convention centre West
Vancouver, BC Canada
www.cargologisticscanada.com

FEBRUARY 23

St. Lawrence Shipoperators Annual Banquet
Château Frontenac
Québec City, QC Canada
myriam.beauchamp@asl-als.org

MARCH 4-7

18th TPM Annual Conference
Long Beach Convention Centre
Long Beach, CA USA
www.events.joc.com

MARCH 6-8

Great Lakes Commission & Great Lakes Day
Loews Madison Hotel
Washington, DC USA
www.glc.org/events

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

ANNONCEURS



ADVERTISERS

ABS	4	ABS	4
ACL – ATLANTIC CONTAINER LINE.....	47	ACL – ATLANTIC CONTAINER LINE.....	47
APL – ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES.....	8	ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	Back Cover
ALGOMA CENTRAL CORPORATION	Couverture extérieure arrière	CP - CANADIAN PACIFIC RAILWAY	51
CP - LA SOCIÉTÉ CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE.....	51	CSL- CANADA STEAMSHIP LINES.....	1
CSEM – CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME.....	Couverture intérieure arrière	CSMOIM – HUMAN RESOURCES SECTORIAL COMMITTEE.....	29
CSL- CANADA STEAMSHIP LINES	1	CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS.....	Inside Back Cover
CSMOIM – COMITÉ SECTORIEL DE LA MAIN D'ŒUVRE DE L'INDUSTRIE MARITIME	29	DNV GL	17
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	52	FEDNAV.....	38
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT	Couverture intérieure arrière	G3 CANADA LIMITED	54
DNV GL.....	17	GROUPE DESGAGNÉS	Inside Front Cover
FEDNAV	38	IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION.....	14
G3 CANADA LIMITED	54	LPA - LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY	8
GROUPE DESGAGNÉS	Couverture intérieure avant	LOWER LAKES TOWING & GRAND RIVER NAVIGATION	56
LOWER LAKES TOWING & GRAND RIVER NAVIGATION	56	MGT – MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP	35
MGT – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY	35	MSC – MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (CANADA)	33
MSC – MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (CANADA).....	33	MSRC – MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE	Inside Back Cover
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE	18	NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE	18
OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE.....	14	OCEAN	65
OCEAN.....	65	PORT OF ANTWERP	22
PORT D'ANVERS.....	22	PORT OF HALIFAX	43
PORT DE HALIFAX	43	PORT OF MONTREAL	7
PORT DE MONTRÉAL.....	7	PORT OF PRINCE RUPERT	20
PORT DE THUNDER BAY	55	PORT OF THUNDER BAY.....	55
PORT DE TORONTO	59	PORT OF TORONTO	59
PORT DE TROIS-RIVIÈRES	61	PORT OF TROIS-RIVIÈRES.....	61
PORT OF PRINCE RUPERT.....	20	SODES – ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL.....	27
SODES – SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT	27	SHIPPHOTOS.COM.....	18
SHIPPHOTOS.COM	18	SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	42
SODERHOLM MARITIME SERVICES	42	SPLIETHOFF	45
SPLIETHOFF.....	45	STERLING FUELS.....	41
STERLING FUELS	41	THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION.....	52
URGENCE MARINE.....	67	URGENCE MARINE	67
WÄRTSILÄ.....	37	WÄRTSILÄ	37

MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE



CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME

WORLD-CLASS FACILITY. SHIP HANDLING. OPERATIONAL FEASIBILITY STUDIES.



WITH THE PANAMA CANAL EXPANSION PAVING THE WAY FOR LARGER SHIPS TO CALL AT DIFFERENT PORTS, MSRC OFFERS:

- Four Fully Equipped Interactive Simulators, networked to a common simulation control system
- More than 100 perfected ship models suitable for pilot training and advance manoeuvring
- In-house Modeling Capability which allows building, modifying or customizing:
 - Exercise Areas
 - Ship Models

FULL TURNKEY SERVICE FOR OPERATIONAL FEASIBILITY STUDIES

- New port infrastructure analysis and validation
- Port preparation for the arrival of larger container ships

- Ship handling in Restricted Waters and Channels
- Assessment of limitations
- Tug Operations and Docking Manoeuvres
- Escort Operations
- Pilot training

"For any port authority or engineering firm interested in port development, the simulation facility at MSRC represents one of the most comprehensive combinations of equipment, technology and pilotage expertise available in the world.

Furthermore, its in house pilotage expertise coupled with other commercial partnerships, ensures that the majority of practical risk and manoeuvring analysis can be conducted at the preliminary and intermediate levels of port design, presenting clients with a solution that is workable, and that can be fully demonstrated and validated to port authorities and pilotage associations using high fidelity interactive simulations."

Captain Garland Hardy
President, Lantec Marine inc.

A division of the
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS (CLSLP)

For over 150 years, guardians of a great continental waterway

**Quebec, Quebec
CANADA**

INTERNATIONALLY-RECOGNIZED EXPERTISE

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

[illegible]