

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

GREAT LAKES/ST. LAWRENCE SYSTEM

Strong upward momentum in cargo trends

LE RÉSEAU GRANDS LACS-SAINT-LAURENT

Forte tendance haussière

dans le transport de marchandises

LOGISTEC MAPS EXPANDING HORIZONS

LOGISTEC ÉLARGIT SES HORIZONS

**RISING TERMINAL CAPITAL
EXPENDITURE PROJECTS
DE GROS INVESTISSEMENTS
DANS LES TERMINAUX**

8,95 \$





DESGAGNÉS

CHARTING A COURSE ON THE SEAS OF THE WORLD



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

WWW.DESGAGNES.COM



**Groupe
Desgagnés Inc.**



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

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

TRILLIUM  GLASS

We transform ideas into innovation.



WINNER



CANADA STEAMSHIP LINES
cslships.com

Éditeurs / Publishers:

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

Rédacteur en chef / Editor:

Leo Ryan lryan@maritimemag.com

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

Traducteur / Translator: Yvan Rompré, Roger Fiset

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

Pierre Terrien, Éditeur/Publisher
pterrien@maritimemag.com
3095, rue Saint-Laurent, Lévis, Québec, Canada G6V 3W6

SERVICE AUX ABONNÉS / SUBSCRIBER SERVICE

Marie Dussault
mdussault@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 Articles must be typed and unpublished.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

3095, rue Saint-Laurent, Lévis, Québec, Canada G6V 3W6
pterrien@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

M⁸⁷ SUMMARY SOMMAIRE

CHRONIQUES / COLUMNS

5 PREMIÈRE BORDÉE / FIRST WATCH
Leo Ryan

11 ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE / ATLANTIC HORIZONS
Tom Peters

15 ÉCHOS DU PACIFIQUE / PACIFIC HORIZONS
Colin Laughlan

19 ÉCHOS D'EUROPE / EUROPE HORIZONS
Bruce Barnard

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

62 FIVE QUEBEC ARTISTS ON A MISSION:
IMMORTALIZE THE ST. LAWRENCE

CINQ ARTISTES DU QUÉBEC VEULENT
IMMORTALISER LE SAINT-LAURENT

Leo Ryan

Et aussi / And more...

91 JOURNAL

102 LA PAGE DE L'AGGIMQ

103 CALENDAR OF EVENTS
CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

104 ANNONCEURS / ADVERTISERS



**STRONG UPWARD
MOMENTUM IN
CARGO TRADES**

**FORTE TENDANCE
HAUSSIÈRE
DANS LE TRANSPORT
DE MARCHANDISES**

- Leo Ryan
- Julie Gedeon
- Bill Beck

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



Algonia

80 **PROFIL/PROFILE**

**LOGISTEC MAPS BROADER HORIZONS
LOGISTEC ÉLARGIT SES HORIZONS**

**VITAL CONTRIBUTION OF NEAS
TO ARCTIC SEALIFT**

**CONTRIBUTION VITALE DE NEAS À LA
DESSERTE DES COLLECTIVITÉS ARCTIQUES**

Leo Ryan



66

**RISING TERMINAL
CAPITAL EXPENDITURE
PROJECTS**

**DE GROS
INVESTISSEMENTS
DANS LES TERMINAUX**

Carroll McCormick



COUVERTURE / COVER

This exclusive cover photo symbolizes the challenges faced by commercial shipping on the St. Lawrence River as a result of the Deep Freeze that hit virtually all of Canada in late December. All the actors involved in the winter navigation operations deserve the highest praise for their courageous efforts.

La photo exclusive de la page couverture illustre bien les difficultés qu'ont dû affronter les navires marchands sur le Saint-Laurent à cause des températures polaires qui se sont abattues sur l'ensemble du Canada à la fin de décembre. Tous ceux qui ont été appelés à participer aux opérations de navigation hivernales méritent beaucoup de crédit pour leurs courageux efforts.

Photo: Louis Rhéaume



ABS CYBERSAFETY: BEST PRACTICES FOR CYBERSECURITY

Concerns of cyber threats and attacks are all around the world. No one is immune, yet most cyber issues are preventable. ABS can help you identify and protect against your biggest vulnerabilities.

The ABS CyberSafety® program introduces industry's first framework for providing actionable steps for improving cyber intelligence and security implementation based on best practices. ABS has a team of cyber specialists in a dedicated cyber lab working to develop additional industry-leading guidance.

Contact us today to learn how the ABS CyberSafety program can help you mitigate risks to cybersecurity, software quality and data integrity.



Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Les géants des mers arrivent sur les côtes de l'Amérique du Nord

En ce qui concerne l'état de préparation à la venue des géants des mers, l'année dernière a été caractérisée par de nouveaux éléments marquants dans les ports pour conteneurs des côtes est et ouest du Canada et des États-Unis. Les étapes les plus significatives ont probablement été franchies dans les grands ports nord-américains situés au sud du 49^e parallèle.

Le 14 novembre dernier, le plus gros porte-conteneurs à avoir jamais accosté au Canada a fait relâche au terminal Fairview de DP World dans le Port de Prince Rupert. Il s'agissait du **COSCO Himalayas** de 14 500 EVP.

New normal of big ships on North America's coasts

In terms of the global big-ship readiness stakes, last year marked new milestones for containerports on the eastern and western seaboard of Canada and the United States, with arguably the most significant developments taking place at North America's major gateways south of the 49th Parallel.

Beginning with the Canadian aspects, this past November 14 saw the largest containership to ever dock in Canada at DP World's Fairview Container Terminal in the Port of Prince Rupert. The ship was the 14,500-TEU **COSCO Himalayas**.



*Biggest port complex in the United States, Long Beach and Los Angeles, received the 18,000-TEU **CMA CGM Benjamin Franklin**, largest container vessel to ever call at a North American port.*

Plus grand complexe portuaire des États-Unis, le Port de Long Beach and Los Angeles a reçu le **CMA CGM Benjamin Franklin** de 18 000 EVP, le plus gros porte-conteneurs à faire escale dans un port nord-américain.



*The 10,062-TEU **Zim Antwerp** was last summer the biggest box ship to call at the Port of Halifax.*
 Le **Zim Antwerp** de 10 062 EVP est devenu l'été dernier le plus gros porte-conteneurs à faire escale au port de Halifax.

HPA

Quelques mois plus tôt, en mai, cette distinction appartenait à Deltaport dans le Port de Vancouver, qui accueillait l'**Antwerpen Express** de 13 200 EVP.

Sur la côte atlantique, en juin, le **Zim Antwerp** de 10 062 EVP devenait le plus gros porte-conteneurs à faire escale dans le Port de Halifax. Le terminal à conteneurs Halterm International peut aussi accueillir les grands navires de 14 000 EVP qui ont commencé à faire escale sur la côte Est de l'Amérique du Nord.

Sur la côte est des États-Unis, le plus grand port pour conteneurs, celui de New York and New Jersey, a manutentionné 6,2 millions d'EVP en 2016, ce qui représente une part de marché de 31 %. Et il était en bonne voie d'éclipser son record de 6,4 millions d'EVP établi en 2015 grâce aux importants travaux d'amélioration récemment achevés.

Le nouvel atout de New York

Les travaux de creusage du port ont été achevés au coût de 1,6 milliard de dollars à la fin de l'été 2016 en collaboration avec l'U.S. Army Corps of Engineers. Puis, en juin 2017, ce fut le tour d'un autre projet crucial, le relèvement du pont Bayonne – une entreprise de 1,3 milliard.

Le manque de hauteur libre sous le pont Bayonne empêchait jusque-là les navires de plus de 9 500 EVP d'accéder à trois des quatre principaux terminaux du port.

L'aube d'une nouvelle ère par ce grand port nord-américain a été célébrée avec éclat le 7 septembre quand le **CMA-CGM T. Roosevelt** a fait sa première escale au port de New York-New Jersey.

A few months earlier, in May, this distinction had belonged to Deltaport at the Port of Vancouver, which had welcomed the 13,200-TEU **Antwerpen Express** of Hapag-Lloyd.

On the Atlantic coast, in June, the 10,062 **Zim Antwerp** was the biggest box ship to call at the Port of Halifax. The port's Halterm International Container Terminal could also handle the largest 14,000 TEU vessels that have started calling on North America's East Coast.

On the U.S. East Coast, the longtime leading containerport, the Port of New York and New Jersey, handled 6.2 million TEUs in 2016, representing a market share of 31%. And it was on track to eclipse the record of 6.4 million TEUs set in 2015 thanks to recently completed major enhancements.

New York's new trump card

The \$1.6 billion harbor deepening project was finished in late summer 2016 in conjunction with the U.S. Army Corps of Engineers. Then came, in June 2017, the vital completion of the raising of the Bayonne Bridge – a \$1.3 billion undertaking.

The Bayonne Bridge was previously too low to enable vessels of more than 9,500 TEUs to reach three of the port's four main terminals.

The dawn of a new era for the largest gateway was celebrated with great fanfare on September 7 when the **CMA CGM T. Roosevelt** made its first call at the Port of NY/NJ. According to port officials, a typical 8,000-TEU ships call-



PRPA

*The 14,500-TEU **COSCO Himalayas** calling at Fairview container terminal at the Port of Prince Rupert.*

*Le **COSCO Himalayas** de 14 500 EVP lors d'une escale au terminal Fairview du port de Prince Rupert.*

**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



New York Port Authority

*The heightened clearance of the Bayonne Bridge allowed the 14,400 TEU **CMA CGM T. Roosevelt** to call at the Port of New York and New Jersey.*

La hauteur libre supplémentaire sous le pont Bayonne a permis au **CMA CGM T. Roosevelt** de 14 400 EVP de faire escale au port de New York and New Jersey.

Selon les dirigeants du Port, un navire typique de 8 000 EVP qui fait escale sur le littoral Est décharge actuellement 46 % de sa cargaison à NY-NJ, ce qui laisse 54 % pour les autres ports de la côte.

Avec une hauteur libre de 215 pi sous le pont Bayonne, les dirigeants du Port de NY-NJ, sont allés jusqu'à déclarer récemment avec beaucoup d'optimisme à des médias étasuniens que des méganavires atteignant les 18 000 EVP pourraient faire escale dans le Port si leur conformation le permettait. Aujourd'hui, cela semble étonnamment proche des 24 000 EVP des nouveaux géants des mers qui ne sont actuellement déployés que sur les routes commerciales entre l'Europe et l'Asie.

De son côté, le Port de Savannah en Georgie, deuxième port de la côte est des États-Unis, qui manutentionne annuellement plus de 3,7 millions d'EVP, a fait creuser son port, a ajouté des portiques à conteneurs plus gros (il y en a maintenant 26 au total) et a amélioré ses liaisons ferroviaires. Le terminal de Garden City ciblerait apparemment les navires de la catégorie des 13 000 EVP.

Le Port de Virginia, par où ont transité 2,6 millions d'EVP en 2016, a des objectifs semblables. Des travaux d'agrandissement de plus de 1 milliard de dollars sont en cours et devraient augmenter d'environ 40 % la capacité des terminaux.

En Caroline du Sud, on est en train de construire un nouveau terminal capable d'accueillir les méga-

ing on the eastern seaboard presently unloads 46% of the vessel's capacity at NY/NJ, leaving 54% for the other ports on the coast.

With the navigational clearance of the Bayonne Bridge attaining 215 feet, the bullish officials at the Port of NY/NJ have, in recent U.S. media reports, gone as far as to advance projections of future calls of mega ships in the 18,000-TEU class depending on their designs. Now, that seems astonishingly not far away from the new generation behemoths of 24,000 TEUs presently exclusively engaged in the Europe-Asia trade lanes.

For its part, the Port of Savannah, Georgia, ranked second on the U.S. East Coast, handling more than 3.7 million TEUs annually, has deepened its harbor, added more bigger container cranes (overall total of 26), and boosted efficient inland rail connections. The port's Garden City Terminal is reportedly targeting vessels in the 13,000-TEU category.

Similar goals are on the radar screen at the Port of Virginia, which handled 2.6 million TEUs in 2016. Expansion projects exceeding \$1 billion are in progress to increase capacities at the port's terminals by about 40%.

In South Carolina, where a new container terminal to handle mega-boxships by 2020 is under construction, the Port of Charleston received its largest vessel to date last June – the 13,200 TEU **OOCL France**.

To be "big ship" ready, the biggest port complex in the United States, Long Beach and Los Angeles, is in midst of a multi-billion dollar capital expenditure program. Late in

2016, these two ports received the visit of the 18,000 TEU **CMA CGM Benjamin Franklin**, the largest container vessel to call at a North American port.

Looking at the current container cargo trends, industry observers note that the June 2016 opening of the expanded Panama Canal has accelerated a shift of Asia imports from the US West Coast to East and Gulf ports. In the case of NY/NJ, it is estimated that one quarter of its container business is generated today via the Panama Canal route versus 18% a few years ago.

Meanwhile, a recent analysis by *The Journal of Commerce* of gross crane productivity at leading ports in Europe, Asia and the Middle East shows an average drop in performance on ships bigger than 14,000 TEU capacity. Productivity is optimal at terminals for ships in the 4,000 to 10,000 TEU range. This is a message worth retaining for various ports in North America continuing to struggle with congestion and surface transportation delays. In brief, "medium" can have advantages over the "mega" obsession over slot costs... **M**

porte-conteneurs d'ici 2020. Le plus grand navire à faire escale dans le Port de Charleston à ce jour fut l'**OOCL France** de 13 200 EVP à la fin de juin.

Pour être prêt à recevoir les méganavires, le plus grand ensemble portuaire des États-Unis, celui de Long Beach and Los Angeles, a entamé un programme d'investissement de plusieurs milliards de dollars. Fin 2016, ces deux ports ont reçu la visite du **CMA-CGM Benjamin Franklin** de 18 000 EVP, le plus gros porte-conteneurs à avoir fait escale dans un port nord-américain.

Au regard des tendances actuelles en matière de transport conteneurisé, les observateurs de l'industrie notent que l'ouverture du canal de Panama élargi en juin 2016 a accéléré le déplacement des importations d'Asie depuis la côte ouest des États-Unis vers les ports de la côte est des É.-U. et du golfe du Mexique. Dans le cas de NY-NJ, on estime que le quart de son trafic conteneurisé arrive aujourd'hui par la route du canal de Panama, contre 18 % il y a quelques années.

Par ailleurs, une analyse récente, publiée par *The Journal of Commerce*, de la productivité brute des grues dans les grands ports d'Europe, d'Asie et du Moyen-Orient montre une baisse moyenne de rendement pour la manutention des navires de plus de 14 000 EVP. La productivité est optimale dans les terminaux pour les navires de 4 000 à 10 000 EVP. Il y a là un message à retenir pour les ports nord-américains qui sont toujours aux prises avec des problèmes de congestion et de retards dus au transport de surface. En bref, «moyen» peut être plus avantageux que «méga» et il ne faut pas être obsédé par le coût de l'espace. **M**



**GREEN MARINE
ALLIANCE VERTE**

GREENTECH 2018

COLLOQUE ENVIRONNEMENTAL
Du 30 mai au 1^{er} juin 2018 — Vancouver, C.-B.

ENVIRONMENTAL CONFERENCE
May 30 – June 1, 2018 — Vancouver, B.C.

INFORMATION AND REGISTRATION
green-marine.org/greentech

INFORMATION ET INSCRIPTION
allianceverte.org/greentech

418 649-6004



VISIT
www.imo.org/publications
FOR YOUR LOCAL DISTRIBUTOR



Tom Peters

Des outils pédagogiques de pointe pour la navigation polaire au Nautical Institute

L'industrie maritime grignote petit à petit notre grande frontière arctique. Il n'y a pas si longtemps, le Nord était encore un territoire isolé où ne s'aventuraient guère que les brise-glaces de la Garde côtière et les navires de ravitaillement estival des collectivités isolées.

Aujourd'hui toutefois, scientifiques et écologistes nous répètent que le réchauffement planétaire, malgré ce que peut penser M. Trump, rétrécit de plus en plus la banquise arctique, ce qui ouvre cette région et le Passage du Nord-Ouest à la navigation commerciale et aux croisières. Le **Crystal Serenity** a, si l'on peut dire, «brisé la glace».

L'invasion de l'Arctique par les pétroliers, les vraquiers, les paquebots de croisière et les porte-conteneurs semble s'accélérer. Les cargos en particulier y voient une route pour transporter plus économiquement leurs cargaisons entre l'Atlantique et le Pacifique. Et bien sûr, cette recrudescence d'activité suscite des inquiétudes pour la sécurité, celle des marins bien sûr, mais aussi celle du milieu arctique et de ses fragiles écosystèmes.

Nautical Institute upgrades training equipment for polar shipping

The marine industry is slowly chipping away at our great Arctic frontier. It wasn't so many years ago that the North was isolated territory and shipping was pretty much left to Coast Guard icebreakers and seasonal supply boats carrying goods to remote communities.

But scientists and environmentalists keep telling us that global warming, despite what Mr. Trump might think, is shrinking the Arctic icepack and making the Arctic region and the Northwest Passage more accessible to commercial shipping and the cruise industry. The **Crystal Serenity** kind of "broke the ice" you might say, for the latter sector.

So the invasion of the Arctic by tankers, bulk carriers, cruise ships and container ships as a more cost effective route, especially for cargo ships to move products between the Atlantic and the Pacific, appears to be gaining momentum. Of course this potential increased activity brings with it concerns for the



Aerial view of the Nova Scotia Community College's Nautical Institute overlooking the Strait of Canso in Port Hawkesbury.

Vue aérienne du Nova Scotia Community College's Nautical Institute qui domine le détroit de Canso à Port Hawkesbury.



NSCC

Capt. Vivek Saxena pictured at the digital simulator that meets the IMO's new Polar Code requirements.

Le Capt Vivek Saxena photographié devant le simulateur numérique qui permet de répondre aux exigences du nouveau Code polaire de l'OMI.

Le nouveau Code polaire de l'Organisation maritime internationale (OMI) est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2017 et avec lui, de nouveaux règlements exigeant que les officiers de navigation des navires qui traversent des régions polaires soient spécialement formés pour la navigation dans la glace.

Ici entre en scène le Nova Scotia Community College (NSCC) Nautical Institute, campus de Strait Area. À chacune de mes visites, j'y ai été émerveillé par la qualité de la formation qu'on y dispense. L'Institut, qui forme de nouveaux marins et offre des cours de recyclage pour ceux qui veulent rafraîchir leurs connaissances, reçoit des étudiants de partout dans le monde. On y trouve à l'heure actuelle un peu moins de 700 élèves.

L'Institut, qui surplombe le détroit de Canso à Port Hawkesbury, forme des marins depuis plus de 145 ans. C'est l'un des meilleurs centres de formation du pays et il a aussi acquis une réputation internationale enviable grâce à la compétence de ses formateurs et à ses efforts pour avoir les outils pédagogiques les plus récents, comme en témoigne l'installation d'un nouveau simulateur de navigation numérique et d'un logiciel pour répondre aux exigences du nouveau Code polaire de l'OMI.

safety for not only mariners but also for the pristine Arctic environment and all that it holds.

On Jan. 1, 2017, the International Maritime Organization's (IMO) new Polar Code took effect. It brought in new regulations that will require navigation officers on ships moving through Polar regions, to have training in ice navigation.

Enter the Nova Scotia Community College (NSCC) Nautical Institute at the Strait Area Campus. I have been to this facility on past occasions and always marvel at the level of training available. The Institute, which trains new mariners and offers a variety of refresher courses to those who are always looking to update their skills, literally has students from around the world. Currently, it has slightly under 700 students.

Overlooking the Strait of Canso in Port Hawkesbury, this institute has been training seafarers for over 145 years and is one of the top training facilities in the country. It has a remarkable international reputation. That reputation has been developed because of the level of its instructors and its commitment to having the latest teaching aids. That commitment was once

L'acquisition de cet équipement s'inscrit dans le cadre d'une mise à niveau de 1,2 million de dollars qui comprend aussi du matériel et des logiciels permettant de répondre aux nouvelles exigences de l'OMI concernant la formation haute tension. L'Agence de promotion économique du Canada atlantique, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse et le collège ont financé le projet.

Le Capt Vivek Saxena, titulaire d'une chaire universitaire au Nautical Institute, a indiqué qu'en vertu du nouveau code, tous les officiers de navigation des navires qui traversent des régions polaires devront être formés avant le 1^{er} juillet 2018.

Le Nautical Institute collabore avec Transports Canada et d'autres écoles de marine sous l'égide de l'Association canadienne des établissements de formation navale (CAMTI) afin d'élaborer un programme pour répondre aux exigences définies par l'OMI.

«Ce nouveau logiciel nous donne les moyens de former les officiers appelés à se rendre dans les régions polaires. Il y aura deux niveaux de formation, un niveau opérationnel pour les officiers subalternes et un niveau de gestion pour les officiers supérieurs», a déclaré le capt Saxena.

Le nouveau simulateur numérique de l'Institut qui sera paramétré selon le programme de navigation dans la glace est le *nec plus ultra* et il permet «de bien mieux répondre aux

again demonstrated with the recent installation of a new digital navigation simulator and new software that will address IMO's new Polar Code requirements. This equipment is part of a \$1.2 million upgrade that also added hardware and software for IMO's new requirements for high voltage training. Funding for the project came from the Atlantic Canada Opportunities Agency, the N.S. government and the college.

Capt. Vivek Saxena, the Nautical Institute's Academic Chair, said under the new Code, both senior and junior navigation officers on ships moving through Polar regions will be required to have this training as of July 1, 2018.

The Nautical Institute is now working with Transport Canada and other marine schools under the Canadian Association of Marine Training Institutions' (CAMTI) umbrella to develop a program to meet the requirements outlined by IMO.

"This new software gives us the capability to train these officers going into the Polar region. There will be two levels of training, one operational for junior officers and a management level for senior officers," he said.

The Institute's new navigation digital simulator, which will be set up with the ice navigation program,



BATTERY POWERED VESSELS

DNV GL is the world's leading classification society and a recognized advisor for the maritime industry. Safeguarding life, property and the environment through new technology, the emerging new battery technology solution makes it possible to use stored energy for propulsion. With design ranging from hybrid solution to 100% pure configurations for safer, smarter and greener vessels.

DNV GL can support you with:

- Classification • Verification • Environmental performance • Battery performance modeling • Independent engineering
- Operational performance efficiency solutions • Enhanced LNG solutions • Greener DP operation • Energy storage

CONTACT US

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

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

DNV GL Vancouver
DNV GL Ottawa
DNV GL New York

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

Learn more at
www.dnvgl.us/maritime

besoins de l'industrie», a indiqué le capt Saxena. «Nous avions auparavant un système analogique, mais nous sommes passés au numérique. C'est vers cela que l'industrie se dirige et l'Institut peut maintenant dispenser une formation qui correspond mieux aux nouvelles technologies implantées sur les passerelles», a-t-il ajouté et il a souligné que le nouveau simulateur était l'un des meilleurs au monde.

Celui-ci peut simuler sur ses écrans n'importe quel projet, des navires de toute taille, une multitude de conditions météorologiques et des ports de partout dans le monde en fournissant des données techniques pour ces ports.

Des pilotes maritimes formés pour la navigation dans la glace guident les navires dans le Nord, mais, selon le capt Saxena, donner aux officiers de navire une formation spécialisée va améliorer la sécurité des navires et de l'environnement.

Nouveau simulateur haute tension

Outre le simulateur de navigation, l'Institut a acquis un nouveau simulateur haute tension pour répondre aux exigences de l'OMI concernant la formation des mécaniciens de marine et des officiers électrotechniciens employés sur des navires dotés de réseaux électriques de plus de 1 000 volts.

Le capt Saxena a indiqué que l'Institut collaborait avec d'autres écoles de marine du Canada pour mettre sur pied un cours qu'on espère lancer au début de 2018. Le cours proposé devra être approuvé au préalable par Transports Canada.

Le président Don Bureaux du NSCC a déclaré ce qui suit: «Le nouveau simulateur haute tension est un atout important pour notre démarche interne de formation pratique qui permet d'offrir à nos élèves officiers et à nos partenaires de l'industrie une formation correspondant aux normes nationales et internationales.» 

is state-of-the-art and "much better to meet the needs of the industry," said Capt. Saxena. "Previously we had an analogue system, but now we are digital and that is where industry is going" and now the school is more aligned with new technology on ships' bridges, he said, stressing the new simulator "is one of the best in the world."

The simulator can simulate any size vessel and project on its screens, ports around the world plus provide technical data on those ports and a multitude of weather conditions.

Marine pilots, with ice training, have been guiding ships through the North but Capt. Saxena said the ice navigation training for ships' officers will add extra safety for vessels and the environment.

New high voltage simulator

In addition to the navigation simulator, the school has added a new high voltage simulator to meet a new IMO training requirement for marine engineers and electro technical officers who work on vessels of more than 1,000 volts.

Capt. Saxena said the Institute is collaborating with other marine schools in Canada to develop a course they hope to launch early in 2018. The proposed course will need to go through a process to gain Transport Canada approval.

NSCC President Don Bureaux comments in these terms: "The new, high voltage simulator is an important addition to our on-site, hands-on approach to learning which allows our cadets and industry partners to access national and international standard training." 



NAVTECH INC.

NAVAL ARCHITECTURE NAVALE

105, Côte de la Montagne, bur. 701 tél. 418 694.0534 1 877 694.0543
 Québec, QC G1K 4E4 fax. 418 694.2259
 Canada web. navtech.ca info@navtech.ca




Visit us on-line



Colin Laughlan

Le commerce sans papier décuple les échanges mondiaux

Un récent livre blanc sur le commerce sans papier, coécrit par le Forum économique mondial (FEM) et par le Centre des Nations Unies pour la facilitation des procédures commerciales et le commerce électronique (CEFACT/ONU), offre un aperçu fascinant de l'avenir du système commercial mondial. La convergence du commerce électronique et de la numérisation des processus d'affaires est en voie de créer pour les entreprises – petites et moyennes surtout – une façon radicalement nouvelle et rationalisée de faire des affaires en ligne. Le document souligne notamment que «plus le commerce s'électrifie, plus il stimule la coopération internationale». Voilà peut-être une nouvelle emballante pour bien des entreprises canadiennes, en cette période où elles cherchent de nouveaux marchés d'exportation.

Les perspectives canadiennes en matière d'échanges transpacifiques sont très prometteuses grâce au commerce électronique. En mai 2016, la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) a adopté un accord-cadre sur la facilitation du commerce transfrontière sans papier. Quand cet accord sera entièrement mis en œuvre, les exportations de la région Asie-Pacifique pourraient augmenter de 257 G\$ US par an, selon les auteurs du livre blanc, grâce à une réduction de 44 % des délais d'exportation, ce qui se traduirait par des économies de 7 G\$ US par an dans l'ensemble de la région Asie-Pacifique.

Paperless trade's strong benefits for global commerce

A recent white paper on Paperless Trading, co-authored by the World Economic Forum (WEF) and the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT), provides a fascinating glimpse into the future of the global trade system. The convergence of e-commerce and the digitization of business processes is poised to create a radically new and streamlined way for traders – primarily small and medium-sized enterprises – to conduct business online. One of the paper's notable points is that “the impetus for international cooperation rises once trade is rendered paperless.” That could be exciting news in an era when

many Canadian companies are seeking new export markets.

For Canada's trans-Pacific trade prospects, paperless trading holds considerable promise. In May 2016, the United Nations Economic and Social Commission for the Asia-Pacific (UNESCAP) adopted a Framework Agreement on the Facilita-



Ian Watt strongly supports the advent of business-to-business (B2B) systems.

Ian Watt milite pour l'implantation des systèmes interentreprises (B2B).

UN/CEFACT

Le système de données du commerce électronique mondial doit son état actuel d'intégration en grande partie aux normes technologiques élaborées par le Forum mondial des experts du CEFAC/ONU. L'organisation basée à Genève a produit une gamme impressionnante d'instruments de facilitation des échanges, y compris des recommandations de haut niveau, des accords-cadres et des normes technologiques pour l'interopérabilité des systèmes.

À ce jour, une grande partie du travail a porté sur les exigences réglementaires des systèmes entreprises-gouvernement ou de gouvernement à gouvernement, comme les ensembles de données nationaux à guichet unique et alignés sur les douanes. Cependant, vu que l'industrie souhaite maintenant des échanges d'informations axés sur les événements dans l'ensemble des chaînes d'approvisionnement, il y a une mutation importante vers des normes pour les systèmes interentreprises.

«Les gouvernements se sont longtemps tournés vers le CEFAC/ONU pour les normes de service de leurs activités transfrontalières, que ce soit pour les certifications électroniques, la documentation des marchandises dangereuses, les données douanières, etc.», a déclaré Ian Watt, vice-président du CEFAC chargé de réorienter l'élaboration des normes de l'organisation.

«Nous avons maintenant un nouveau client, qui est le monde des interentreprises – des clients qui veulent la chorégraphie et le processus», a-t-il dit, en parlant de la gamme complète des communications commerciales qui se font à partir du début d'une relation commerciale et jusque dans ses divers processus de commerce international.

Normes technologiques nouveau genre

De nouvelles normes technologiques sont déjà en vigueur au CEFAC/ONU, a expliqué M. Watt dans une entrevue en provenance de Melbourne (Australie), où il dirige également NeXTRADE World Pty Ltd, consortium international fondé sur l'infonuagique, qui est déjà prêt pour les transactions électroniques de demain.

«Par exemple, a-t-il dit, avec l'intérêt accru du secteur privé pour les plateformes de collaboration commerciale, une norme est en cours d'élaboration pour les pipelines de données, où les données sont saisies une fois par l'initiateur. Un important projet de recherche est en cours sur Blockchain, qui promet des transactions sécurisées et directes en temps réel, allant de la finance aux fonctions logistiques, en passant par la technologie des registres distribués sans autorité centrale.»

Un projet en cours au CEFAC/ONU a été proposé par Alibaba, géant chinois du commerce électronique. Le projet, selon les termes du CEFAC/ONU, consiste à élaborer une recommandation mondiale pour un portail de soumission unique – en l'occurrence une initiative du secteur privé inspirée de One Touch, une société affiliée d'Alibaba.

Pour les entreprises qui annoncent leurs produits sur la plateforme en ligne d'Alibaba, One Touch gère tous

tion of Cross-Border Paperless Trade. When fully implemented, Asia-Pacific exports could increase by as much as US\$257 billion annually, with export time reduced by 44 per cent, resulting in cost savings across all trade in the Asia-Pacific region of US\$7-billion annually, according to the paper's authors.

The world's electronic trade data system owes its current state of integration in large part to the technology standards developed by the global Experts' Forum at UN/CEFACT. The Geneva-based organization has produced an impressive array of trade facilitation instruments including high-level Recommendations, Framework Agreements, and technology standards for systems interoperability.

Much of the work to date has focused on regulatory requirements in business-to-government (B2G) or government-to-government (G2G) systems such as national Single Windows and Customs-aligned data sets. However, with industry now wanting event-driven information exchanges across entire supply chains, there is a significant shift toward standards for business-to-business (B2B) systems.

“Governments for a long time have looked to UN/CEFACT for standards to service their cross-border activities, whether it's been for e-certifications, hazardous goods documentation, Customs data, and so on,” said Ian Watt, UN/CEFACT's Vice Chair responsible for refocusing the organization's standards development.

“We now have a new client which is the B2B world – clients who want choreography and process,” he said, referring to the full range of commercial communications that typically take place from the outset of a business relationship and through its varied international trade procedures.

New types of technology standards

New types of technology standards are already proceeding at UN/CEFACT, Mr. Watt explained in an interview from Melbourne, Australia, where he also heads NeXTRADE World Pty. Ltd., a cloud-based international consortium poised to deliver the paperless transactions of the future.

“For example,” he said, “with the private sector's increased interest in trade collaboration platforms, a standard is being developed for ‘data pipelines’, where data is entered once by the originator and integrated into multiple business procedures. There is also a major research project underway on Blockchain, which promises secure and direct real-time transactions ranging from finance to logistics functions through distributed ledger technology with no central authority.”

One project currently underway at UN/CEFACT has been brought by Alibaba, China's giant e-commerce company. The undertaking, in the nomenclature of UN/CEFACT, is the development of a global Recommendation for a Single Submission Portal - in this case a private sector initiative modelled on Alibaba's affiliate company, One Touch.

les services transfrontaliers liés à l'exportation, y compris l'approvisionnement logistique, les réservations de transport, le financement bancaire et même les données réglementaires. L'exportateur fournit simplement ses données commerciales à One Touch, ce qui souvent élimine le besoin de recourir à des expéditeurs traditionnels.

Une recommandation du CEFAC/ONU aidera grandement à promouvoir ce concept dans le monde entier. L'un des dirigeants d'Alibaba a déclaré en anglais lors d'une entrevue en provenance de Hangzhou (Chine): «Nous voulons apporter notre meilleure pratique à l'industrie pour favoriser les micros, petites et moyennes entreprises dans leurs échanges internationaux.» Puis il a ajouté: «Nous pouvons également développer des plateformes dans d'autres pays, car nous voulons également acheter des produits de pays étrangers.»

Les exportateurs canadiens feraient bien d'être attentifs à l'évolution des consortiums internationaux, rendue possible grâce aux nouvelles normes mondiales d'interopérabilité des systèmes commerciaux interentreprises. Voilà un domaine que le secteur canadien des exportations pourrait envisager de développer pour les avantages qu'il comporte en soi. 

For companies advertising their products on Alibaba's online platform, One Touch handles all the cross-border services related to exporting, including logistics procurement, transportation booking, bank financing, and even regulatory data. The exporter simply provides its trade-related data to One Touch, in many instances eliminating the need for traditional freight forwarders.

A UN/CEFACT Recommendation will go a long way in promoting the concept worldwide. Said an English-speaking Alibaba executive in an interview from Hangzhou, China: "We want to contribute our best practice to the industry to facilitate micro, small and medium sized enterprises in international trade." Then he added, "We can also develop platforms in other countries, because we also want to buy some products from foreign countries."

Canada's exporters would do well to pay attention to evolving international consortia which are made possible through the new global standards for the interoperability of Business-to-Business (B2B) trade systems. Perhaps that's something Canada's export sector might want to consider developing for itself. 



Maritime Magazine

Welcome to / Bienvenue sur
www.maritimemag.com

Maritime/Multimodal/Logistics
Combining analysis and news
Maritime/Multimodal/Logistique
Analyse et nouvelles

Louis Rheaume

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

Les nouvelles rotations favorisent Rotterdam

Londres – Les principaux ports européens ont creusé l'écart de trafic conteneurisé avec leurs rivaux parce qu'ils ont réussi à accaparer la majorité des services des deux nouvelles alliances de transporteurs océaniques lancées en 2017 au moment où le commerce mondial entamait un redressement au sortir d'années difficiles.

Le démarrage en avril de THE Alliance et d'Ocean Alliance a aussi revitalisé plusieurs ports du littoral européen qui paraissaient, au mieux, condamnés à vivre et, au pire, voués à un déclin régulier face aux ports dominants de l'axe Havre-Hambourg qui augmentaient leurs parts de marché. Rotterdam est le principal bénéficiaire des rotations des nouvelles alliances. Le Port, en plus d'avoir augmenté la productivité à ses deux nouveaux terminaux automatisés, a beaucoup contribué en améliorant sa performance

New alliance schedules favoring Rotterdam

London - Europe's top ports have widened the container traffic gap over their rivals as they bagged the majority of services of the two new ocean carrier alliances launched earlier in 2017 just as global trade began to pick up from the doldrums.

THE Alliance and Ocean Alliance, which took off in April, have also injected life into a few ports on the edge of Europe's waterfront that seemed doomed to mediocre growth at best and steady decline at worst as the dominant Le Havre-Hamburg range boosted its market share.

Rotterdam is the major beneficiary of the new alliance schedules which, along with increased productivity at its two new automated terminals, played a key role in reversing its sluggish performance in recent

Rotterdam, Europe's largest port, is a prime beneficiary of new global alliance schedules.

Rotterdam, le plus grand port européen, est un de ceux qui profitent le plus des rotations des nouvelles alliances.



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



Port of Gdansk

The Polish Port of Gdansk is on the verge of becoming a Baltic/Central European hub as it handles the world's largest container vessels.

Le port polonais de Gdansk est en passe de devenir une plaque tournante pour la Baltique et l'Europe centrale, car il peut accueillir les plus grands porte-conteneurs au monde.

anémique des dernières années et en consolidant sa position de première plaque tournante européenne du transport conteneurisé.

Le trafic, après une faible augmentation de 1,2 % en 2016, a bondi de 10,1 % dans les neuf premiers mois de 2017 pour atteindre 10,2 millions d'EVP. Les rotations des nouvelles alliances et celles de l'alliance 2M (Maersk et MSC, les deux premiers armements mondiaux) sont «particulièrement favorables» pour les liaisons du Port avec l'Extrême-Orient, selon l'Autorité portuaire.

Anvers, qui réussissait, depuis quelques années, à rattraper peu à peu Rotterdam qui s'essouffait, a affiché dans les neuf premiers mois une croissance relativement modeste de 3,2 % qui a porté le trafic tout juste sous les 7,8 millions d'EVP, en partie à cause des horaires des nouvelles alliances qui «ont confirmé la position du Port dans le nord-ouest de l'Europe». Et optimiste, le port belge veut augmenter la capacité de ses terminaux pour faire face à la croissance attendue du trafic.

Un des grands gagnants des horaires des nouvelles alliances est Wilhelmshaven, le port allemand dont le terminal Jade Weser d'une capacité annuelle de 2,7 millions d'EVP inauguré à la fin de 2012 risquait de devenir un éléphant blanc et avait déjà dû réduire les heures de travail de certains employés deux ans à peine après son ouverture à cause d'un achalandage extrêmement bas – à peine 76 000 EVP en 2013.

years and consolidating its position as Europe's top container hub.

Traffic, which crept up just 1.2 percent in 2016, rebounded by 10.1 percent in the first nine months of this year to 10.2 million TEU. The new alliance schedules – and those of the 2M partnership between Maersk Line and MSC, the world top two carriers – are “especially favourable “ for their connections to the Far East, the Port Authority says.

Antwerp, which had been steadily closing the gap on a slowing Rotterdam in recent years, grew traffic by a relatively modest 3.2 percent in the first nine months to just short of 7.8 million TEU which it partly attributed to the new alliances schedules which “have confirmed the port's position in North West Europe.” And the bullish Belgian port says it must boost terminal capacity to keep pace with traffic growth going forward.

One of biggest winners from the new alliance schedules is Wilhelmshaven, the German port whose Jade Weser container terminal which opened in late 2012 with an annual capacity of 2.7 million TEU risked becoming a white elephant as it had to slash the working hours of some employees just two years later due to extremely low traffic – it handled just 76,000 TEU in 2013.

En août dernier toutefois, Eurogate, exploitant et propriétaire majoritaire du terminal, annonçait qu'il augmentait ses effectifs de 50 % pour faire face à l'augmentation du trafic depuis que les navires de 2M et de l'Ocean Alliance ont inclus dans leur rotation Europe-Asie des escales régulières dans ce port allemand, le seul en eaux profondes.

Gdansk sur la pente ascendante

Un autre gagnant est le port polonais de Gdansk qui est sur le point de devenir une plaque tournante régionale pour la Baltique et l'Europe centrale grâce à son terminal DCT, qui peut recevoir les navires de 21 413 EVP, les plus gros du monde, que déploie OOCL, membre de l'Ocean Alliance. Le terminal, par où n'ont transité que 4 423 EVP à ses débuts en 2007, devrait finir l'année à près de 1,5 million d'EVP après avoir manutentionné 1,3 million d'EVP en 2016. Et grâce à la clientèle de Maersk et de MSC, le terminal est désormais en quête de nouveaux débouchés après avoir inauguré l'an dernier un nouveau poste à quai qui a doublé sa capacité annuelle jusqu'à trois millions d'EVP.

Tranchant sur ces gains accrocheurs, Hambourg, troisième pôle de transport conteneurisé d'Europe, réussit difficilement à tirer profit de l'augmentation du commerce mondial et de la montée en flèche des exportations allemandes qui ont accéléré la croissance sur le littoral continental.

Hambourg, qui a dû céder la seconde place à Anvers il y a quelques années, s'est contenté d'une croissance de 0,4 %, jusqu'à 6,8 millions d'EVP, dans les neuf premiers mois de l'année, ce que le Port attribue en partie «à la restructuration radicale des grands armements conteneurisés».

Et ce ne sont pas que les horaires des nouvelles alliances, mais aussi la rationalisation du transport maritime conteneurisé qui ont déclenché ces mouvements de transporteurs. Le trafic au terminal d'Eurogate à Hambourg a chuté de près de 27 % dans la première moitié de 2017, pour s'arrêter à 909 000 EVP après la perte de services aux mains d'une rivale locale, HHLA, par suite de la fusion de China Shipping avec Cosco et de l'acquisition de l'United Arab Shipping Company par Hapag-Lloyd.

Hambourg mise sur les retombées de l'AECG

Encouragé par la hausse respectable de 2,5 % des échanges avec la Chine qui ont atteint deux millions d'EVP dans les trois premiers trimestres, Hambourg espère profiter de l'AECG, l'accord de libre-échange que viennent de conclure l'Union européenne et le Canada. Le Port mise sur une augmentation de 20,5 % du trafic avec son 13^e plus grand partenaire commercial, lequel a dépassé les 144 000 EVP dans les neuf premiers mois.

Les ports italiens ont aussi été durement frappés par le remaniement des calendriers des départs des alliances. Le trafic au pôle de transbordement Medcentre de Gioia Tauro n'a pas dépassé 1,2 million d'EVP au premier semestre, une baisse de 9,4 % due aux nouveaux horaires de son principal client, MSC, tandis que le terminal Cagliari encaissait un effondrement de plus de 26 % à cause de la réduction du nombre d'escales de son principal client, Hapag-Lloyd, après le lancement de THE Alliance.

But this past August Eurogate, the terminal's operator and its majority owner, announced it was boosting its workforce by fifty percent to keep pace with surging traffic since 2M and the Ocean Alliance vessels began regular calls at Germany's only deep-water port on their Europe-Asia runs.

Gdansk on the rise

Another winner is the Polish port of Gdansk which is on the verge of becoming a regional Baltic/Central European hub as its DCT terminal handles 21,413 TEU vessels, the world's largest, that are operated by OOCL, a member of the Ocean Alliance. The terminal, which handled just 4,423 TEU in its first year in 2007, is set to book traffic close to 1.5 million TEU this year up from 1.3 million TEU in 2016. And with Maersk and MSC on its books, the terminal is now chasing new customers after opening a berth late last year that has doubled its annual capacity to three million TEU.

Sticking out among these eye catching gains is the alliance angst hitting Hamburg, Europe's third largest container hub, which is struggling to take advantage of rising global trade – and surging German exports – that have accelerated growth across the continent's waterfront.

Hamburg, which ceded second place to Antwerp a few years ago, grew traffic by just 0.4 percent to 6.8 million TEU in the first nine months of the year, laying the blame partly on "the far-reaching restructuring by leading container shipping lines."

And it's not just the new alliance schedules but also the consolidation of container shipping which resulted in carriers moving terminals. Traffic at the Eurogate terminal in Hamburg crashed by almost 27 percent in the first half of 2017 to around 909,000 TEU after it lost services to its local rival HHLA following China Shipping's merger with Cosco and Hapag-Lloyd's acquisition of United Arab Shipping Company.

Hamburg eyes CETA benefit

Hamburg found solace in the respectable 2.5 percent increase in traffic with China to two million TEU in the first three quarters and claims it will profit from CETA, the recent free trade deal between the European Union and Canada, as it builds on a 20.5 percent surge in traffic with its 13th largest trading partner that topped 144,000 TEU in the first nine months.

Italian ports were also hammered by the revamped alliance sailing schedules with traffic at Gioia Tauro's Medcentre transshipment hub declining by 9.4 percent in the first half of the year to 1.2 million TEU due to changes in the timetable of its main customer MSC, while the Cagliari terminal's throughput dived more than 26 percent as its main customer Hapag-Lloyd reduced calls after the launch of THE Alliance.

Les gains générés par les alliances doivent être remis en perspective avec le fait que l'Europe est à la traîne de toutes les autres régions: le trafic dans ses ports n'a augmenté en septembre que de 4,4 % en glissement annuel, selon la dernière analyse de Drewry Shipping Consultants. À titre comparatif, les ports nord-américains de tête pouvaient se vanter d'une croissance moyenne de 12,6 % tandis que le trafic portuaire mondial augmentait de 8,5 %.

Comme les horaires des alliances sont désormais établis, les principaux ports européens se tournent vers le règlement de problèmes locaux pour augmenter la satisfaction de leurs transporteurs. Rotterdam et Anvers sont aux prises avec des problèmes persistants de congestion due aux barges, les efforts de Gothenburg pour devenir une plaque tournante régionale sont compromis par un conflit acrimonieux avec les débardeurs qui éloigne les navires du terminal d'APM et réduit le trafic conteneurisé à un creux historique, et la France cherche des moyens de rendre plus attrayants ses ports dont la clientèle est grignotée par Anvers.

Hambourg, de son côté, attend avec impatience qu'on lui donne enfin le feu vert – après plus de 15 ans de batailles judiciaires – pour le dragage de l'Elbe sur une distance de 38 milles jusqu'à la mer afin d'être accessible en tout temps aux plus grands porte-conteneurs.

Et il ne faut pas oublier le Brexit, la sortie du RU de l'Union européenne, prévue pour mars 2019, qui fait craindre d'éventuels retards à la douane et des embouteillages dus aux camions à Douvres, premier port ro-ro britannique, et dans ses équivalents de l'UE, notamment Dublin, Zeebruges, Calais et Rotterdam. **M**

These alliance-generated gains must be put in perspective with Europe trailing all other regions with its ports growing traffic by 4.4 percent year-on-year in September, according to latest analysis by Drewry Shipping Consultants, compared with top ranked North America's 12.6 percent increase and the 8.5 percent rise in global port traffic.

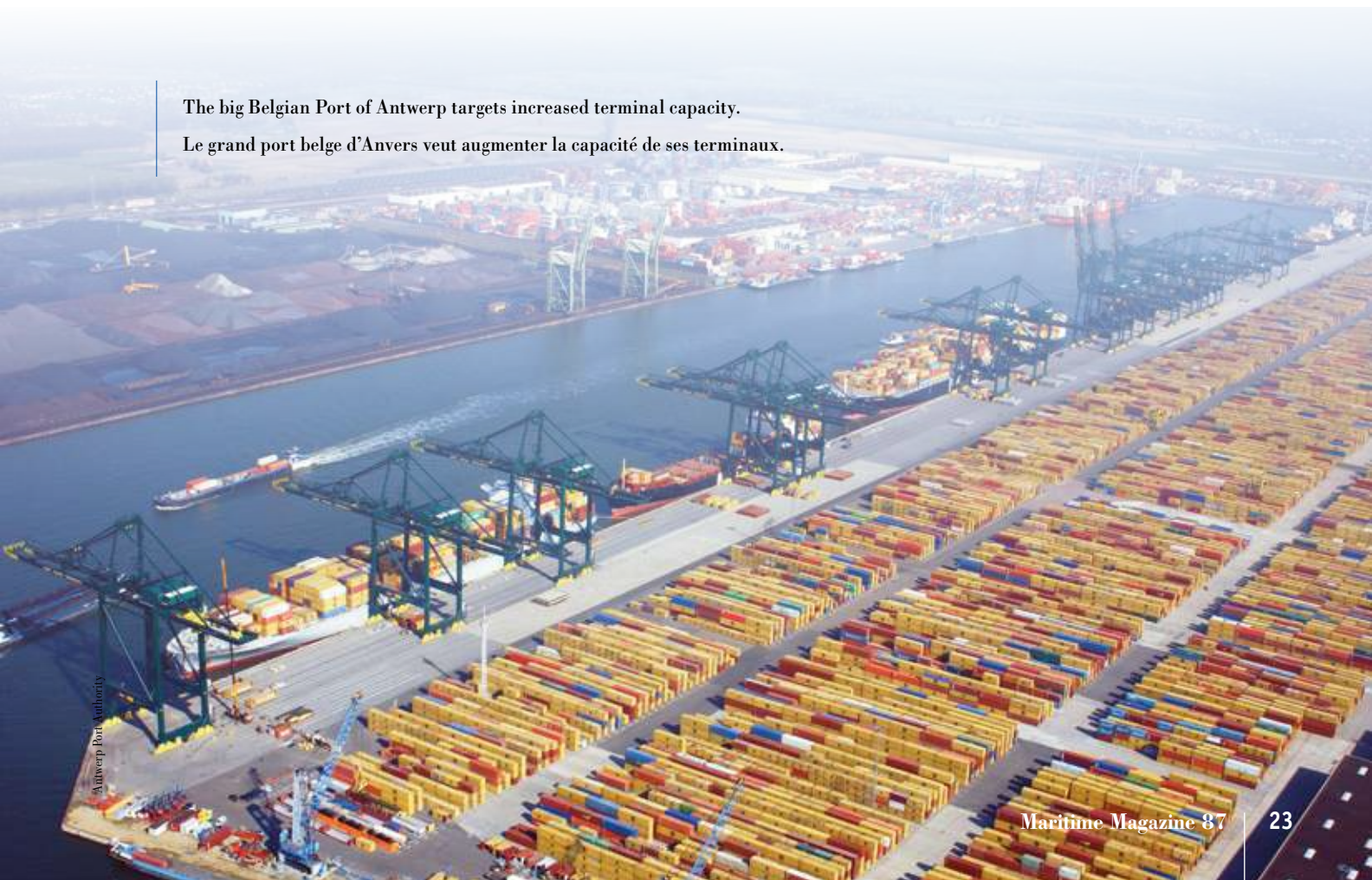
With the alliances' schedules in place, Europe's leading ports are looking to home grown issues they need to sort out to keep their carriers happy. Rotterdam and Antwerp are struggling with persistent barge congestion, Gothenburg's bid to become a regional hub is in shreds as a bitter dispute with dockers has driven ships away from the APM terminal and squeezed container traffic to an all time low, and France is drawing up a ports strategy to boost the attraction of its ports which still lose domestic business to Antwerp.

Hamburg, meanwhile, is eagerly awaiting the final go-ahead, after more than fifteen years of legal wrangling to dredge the river Elbe, its 38 mile link to the open sea that will enable it to handle the largest container ships around the clock.

And then there's Brexit, the UK's planned exit from the European Union in March 2019 that is causing concern about customs delays and trucking gridlock at the country's leading ro-ro port Dover and at its EU peers including Dublin, Zeebrugge, Calais and Rotterdam. **M**

The big Belgian Port of Antwerp targets increased terminal capacity.

Le grand port belge d'Anvers veut augmenter la capacité de ses terminaux.





Terence F. Bowles

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

Des bases solides pour l'avenir

Depuis sa création en 1998 en vertu de la Loi maritime du Canada, la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) a géré et exploité à bon escient les actifs canadiens de la Voie maritime du Saint-Laurent. À l'approche du 20^e anniversaire de la CGVMSL, je voudrais faire brièvement le point sur nos réalisations, qui fournissent des bases solides pour l'avenir de la voie navigable.

Pour réussir et durer, une organisation doit être fiable et concurrentielle. À la CGVMSL, nous conjugons nos efforts pour assurer l'efficacité opérationnelle et le renouvellement proactif des actifs. D'année en année, nous maintenons la disponibilité du réseau au-delà de 99 % et nous améliorons notre dossier de sécurité, réduisant aussi bien les blessures au travail que les incidents touchant des navires.

La production de recettes et le contrôle des coûts sont d'importants éléments de la compétitivité. Pour la dernière décennie, l'augmentation des péages est inférieure à l'aug-

A Strong Foundation for the Future

Since its creation in 1998 under the *Canada Marine Act*, The St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC) has successfully managed and operated the Canadian assets of the St. Lawrence Seaway. As we near the SLSMC's 20th anniversary, I would like to briefly "take stock" of our accomplishments, which provide a strong foundation for the waterway's future.

To be successful and sustainable, an organization has to be reliable and competitive. At the SLSMC, we are focused on operational excellence and proactive asset renewal. Year-after-year, we maintain system availability above 99%, and we are seeing improvements in our safety records, both in terms of reduced work-related injuries and reduced vessel incidents.

Revenue generation and cost controls are important elements of competitiveness. Toll increases in the



Hands Free Mooring of vessels has represented an important new feature enhancing the competitiveness of the St. Lawrence Seaway.

L'amarrage mains libres a beaucoup contribué à améliorer la compétitivité de la Voie maritime du Saint-Laurent.

mentation globale de l'IPC. En outre, une série de péages incitatifs ont été mis en place pour attirer une nouvelle clientèle à la Voie maritime et augmenter le tonnage. En ce qui concerne les coûts, nous planifions et surveillons soigneusement nos coûts contrôlables et nos budgets de renouvellement des actifs.

La CGVMSL a par ailleurs entrepris un programme de modernisation comprenant l'amarrage mains libres des navires et la commande à distance des écluses. Il s'agit du plus grand changement dans les activités de la Voie maritime depuis sa construction au milieu des années 1950. Pour le rôle qu'elle a joué dans la mise au point de la technologie d'amarrage au moyen de ventouses dans une écluse, la CGVMSL a reçu en 2015 le Prix de l'innovation d'avenir dans les transports, décerné par le Forum international des transports de l'OCDE, une organisation intergouvernementale du secteur des transports.

La CGVMSL et son homologue américaine, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, ont une excellente relation de travail et donnent un exemple édifiant de coopération binationale. Pour l'avenir, nous nous employons à constituer des coalitions élargies d'intervenants du secteur maritime afin d'encourager une plus grande utilisation du transport maritime. Acheminer davantage de marchandises sur le réseau Grands Lacs-Voie maritime est la solution la plus efficace sur le plan énergétique et celle qui a l'empreinte carbone la plus basse. Voilà qui en fait un excellent moyen d'assurer une croissance économique durable.

En tant que membre fondateur de l'Alliance verte, la CGVMSL a démontré son engagement en faveur de la protection de l'environnement et de la durabilité. Travaillant étroitement avec Transports Canada, la Garde côtière américaine et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis, nous jouons un rôle essentiel en vue de garantir que la gestion de l'eau de ballast des navires respecte la réglementation. Depuis 2006, le taux d'apparition de nouvelles espèces invasives amenées dans la voie navigable par des navires océaniques a été pratiquement nul.

La région Grands Lacs-Voie maritime est une vaste étendue géographique et un véritable moteur de l'économie nord-américaine. Avec une production économique estimée de 6 000 milliards de dollars américains en 2016, elle compte pour 30 % de l'ensemble de l'activité économique et de l'emploi au Canada et aux États-Unis. Située au cœur de cette région, la Voie maritime est une artère vitale qui relie les Grands Lacs au bas du fleuve Saint-Laurent et, de là, les marchés du monde entier.

À la CGVMSL, nous avons rempli le mandat fixé par le gouvernement du Canada en 1998 et nous continuons de réaliser notre vision: «La CGVMSL et ses partenaires... un réseau de transport essentiel et flexible, reliant le cœur de l'Amérique du Nord au reste du monde». 

last 10 years are below the aggregate CPI percentage increase. Also, a series of toll incentives have been put in place, aimed at attracting new business to the Seaway and increasing tonnage. On the cost side, we carefully plan and monitor our manageable costs and asset renewal budgets.

The SLSMC has also undertaken a modernization program, which includes Hands Free Mooring of vessels and remote operation of locks. This is the most significant change to Seaway operations since its construction in the mid-1950s. For its role in introducing vacuum pad mooring technology to a lock's operation, the SLSMC was presented with the 2015 Promising Innovation in Transport Award, sponsored by the International Transport Forum at the OECD, an intergovernmental organization for the transport sector.

The SLSMC and its U.S. counterpart, the Saint Lawrence Seaway Development Corporation, have an excellent working relationship and are a model example of bi-national cooperation. Looking to the future, we are working to build broader marine industry stakeholder coalitions to encourage greater use of marine transportation. As the most energy efficient transportation mode, with the lowest carbon footprint, moving more cargo over the Great Lakes-St. Lawrence Seaway is an excellent way of ensuring sustainable economic growth.

As a founding member of Green Marine, the SLSMC has demonstrated its commitment to environmental protection and sustainability. Working closely with Transport Canada, the U.S. Coast Guard, and U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation, we play an integral role in ensuring that ballast water management complies with regulations. Since 2006, the rate of new invasive species coming into the waterway via ocean vessels has been virtually nil.

The Great Lakes-St. Lawrence region boasts a massive geographic footprint, and is a major driver of the North American economy. With economic output estimated at \$6 trillion (U.S.) in 2016, the region accounts for 30% of combined Canadian and U.S. economic activity and employment. Positioned at the core of this region, the Seaway is a vital artery that connects the Great Lakes to the lower St. Lawrence River, and onwards to markets around the globe.

At the SLSMC, we have successfully met the mandate set out by the Government of Canada in 1998 and continue to fulfil our vision – “The SLSMC and its partners ... an essential and responsive transportation system connecting the heartland of North America to the world.” 



Seaway cargo on solid recovery path



Solide reprise du transport de marchandises sur la Voie maritime

Leo Ryan

Reliant le cœur industriel de l'Amérique du Nord à l'océan Atlantique, la Voie maritime du Saint-Laurent est entrée dans l'année 2018 avec un vent en poupe comme elle n'en avait pas connu depuis plusieurs années. Et elle comptait sur une forte poussée de fin de saison pour porter les tonnages totaux à quelque 38 millions de tonnes métriques en 2017 après les décevants 35 millions de tonnes de 2016. Les principaux facteurs positifs furent les importations d'acier d'Europe et les exportations de boulettes de fer des États-Unis vers l'Asie.

«Les vedettes ont été les produits miniers nord-américains comme le minerai de fer et le sel ainsi que les

Connecting the industrial heartland of North America to the Atlantic Ocean, the St. Lawrence Seaway entered 2018 with the most wind in its sails in several years. A strong finishing burst was expected to boost total 2017 traffic to about 38 million metric tons on the heels of the disappointing 35 million tons in 2016. Key positive factors were steel imports from Europe and exports of U.S. iron ore pellets to Asia.

“The star performers have been North American mined products such as iron ore and salt and high-value goods such as specialty steel imported from Europe,”



Vessel loading at Parrish & Heimbecker terminal in Hamilton where there has been a meteoric rise of the agri-food sector at Canada's largest Great Lakes port.

Navire en cours de chargement au terminal de Parrish & Heimbecker à Hamilton. Il y a eu une croissance spectaculaire du secteur agroalimentaire dans le plus grand port canadien des Grands Lacs.

marchandises de grande valeur comme l'acier spécialisé importé d'Europe », a confirmé le président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, Terence Bowles.

Les mois de novembre et de décembre sont traditionnellement très occupés sur la Voie maritime, puisque les clients de l'intérieur font des réserves de matières premières pour leur production hivernale et que les récoltes de céréales des Prairies et de l'Ontario sont chargées sur des navires pour l'exportation.

Le total cumulatif (du 20 mars à la fin novembre) a atteint les 33,6 millions de tonnes, une progression de

confirmé Terence Bowles, President and CEO of the St. Lawrence Seaway Management Corporation.

The waterway entered its traditionally busiest months in November and December as domestic customers stockpiled raw materials for winter production, and Prairie and Ontario grain harvests were loaded onto ships for export.

The year-to-date (March 20 to end November) total throughput reached 33.6 million tons, representing an 8.5% advance. Iron ore shipments attained 7.4 million tons, an increase of 35%. This was driven mainly by iron ore pellets from the head of the Great Lakes.

8,5 %. Les expéditions de 7,4 millions de tonnes de minerai de fer correspondaient à une hausse de 35 %. Cette forte augmentation vient principalement des boulettes de fer provenant de la tête des Grands Lacs.

Les cargaisons de vrac sec (sel de voirie, pierre, gypse, coke, etc.) ont totalisé 9 millions de tonnes, une augmentation de 12 %. Et les marchandises générales (y compris l'acier, l'aluminium et les cargaisons spéciales) étaient en hausse de 27 %, à 3,17 millions de tonnes.

Les céréales occupent toujours une place importante dans le fret acheminé par la Voie maritime. Le volume global de 8,5 millions de tonnes dans la période terminée en novembre représente toutefois une baisse de 10 %. La composante céréalière canadienne a assez bien figuré, avec une baisse d'à peine 3 % par rapport à la même période de 2016.

Le point de vue des dirigeants

Chez les transporteurs canadiens, Algoma Central Corporation a rapporté une augmentation de près de 20 % de ses recettes tirées du transport de vrac sec intérieur pour la période de neuf mois terminée en septembre 2017. La flotte de l'entreprise était entièrement réservée alors que la saison de navigation 2017 tirait à sa fin. Algoma possède et exploite la plus importante flotte canadienne de transporteurs de vrac sec et de transporteurs de produits raffinés.

Commentant les tendances actuelles, le chef de l'exploitation Greg Ruhl a déclaré ce qui suit : «Le marché intérieur du vrac sec s'est considérablement raffermi par rapport à 2016, surtout à cause de l'augmentation des volumes de minerai de fer et de sel et on prévoit que cette tendance se maintiendra en 2018. La mise en service prévue de trois nouveaux navires de la classe Equinox en 2017 et en 2018 qui viendront s'ajouter aux quatre déjà déployés va permettre d'améliorer encore davantage le rendement de la flotte canadienne d'Algoma.»

«Les volumes d'un grand nombre de nos marchandises ont été bons, et c'est particulièrement vrai pour les exportations de boulettes de fer du Minnesota que nos navires transportent jusqu'au Port de Québec où elles sont transbordées pour l'expédition outre-mer», a précisé M. Ruhl.

Par le truchement de ses coentreprises, NovaAlgoma Cement Carriers (NACC) et NovaAlgoma Short Sea Carriers (NASC) – Algoma a presque doublé l'an dernier le nombre de navires dans lesquels elle possède une participation. Cette expansion spectaculaire de la flotte va permettre de cibler des marchés stratégiques internationaux de transport à courte distance.

L'Algoma Niagara, fraîchement sorti d'un chantier naval chinois, est entré en service en novembre – juste à temps pour le pic automnal de transport sur les Grands Lacs. Après avoir livré du minerai de fer de Port-Cartier à Hamilton, le premier des deux nouveaux vraquiers de la classe Equinox a fait d'autres voyages, notamment pour l'exportation de grain canadien.

Louis Martel, président et chef de la direction du Groupe CSL, un transporteur montréalais très actif à l'international et dans le transport intérieur, s'est montré prudent dans son évaluation des perspectives actuelles.

«Même si l'amélioration des économies étasuniennes et nord-américaines permet d'espérer une reprise du transport maritime, nous sommes encore très loin des résultats auxquels nous étions habitués dans un passé pas si lointain», a déclaré M. Martel au *Maritime Magazine*. «Nous espérons que la ten-

Dry bulk shipments (including road salt, stone, gypsum and coke) hit 9 million tons, up 12%. And general cargo (including steel, aluminum, project cargo) surged by 27% to 3.17 million tons.

Grain remains a core commodity on the Seaway, with overall volume of 8.5 million tons in the period to end November, down 10%. The Canadian grain component held its own with shipments just 3% lower versus the same period in 2016.

Carrier executive views

Among Canadian carriers, Algoma Central Corporation reported a nearly 20% spike in its domestic dry bulk revenues for the nine-months ended September 2017 compared to a year-earlier. Its fleet was fully booked as the 2017 shipping season was coming to a close. Algoma owns and operates the largest Canadian-flag fleet of dry bulk carriers and product tankers.

Commenting on current trends, Gregg Ruhl, Chief Operating Officer, declared: "The domestic dry bulk market has strengthened considerably from 2016, primarily on increased cargo volumes for iron ore and salt, with volumes expected to remain strong through 2018. The planned introduction of three new Equinox Class vessels in 2017 and 2018, joining four already operating, will further serve to drive performance from Algoma's Canadian fleet."

"We've seen strong volumes in many of our cargoes, but particularly iron ore pellet exports from Minnesota our ships are carrying to the Port of Quebec for transshipment overseas," Mr. Ruhl said.

Through its joint ventures – NovaAlgoma Cement Carriers (NACC) and NovaAlgoma Short Sea Carriers (NASC) – Algoma has nearly doubled the number of vessels in which it has an ownership interest within the past year. Aggressive fleet expansion is targeting strategic international short-sea markets.

The newbuilding **Algoma Niagara**, built in China, entered service in November – just in time for the peak fall season on the Great Lakes. After first delivering iron ore from Port Cartier to Hamilton, the first of two new Equinox class bulk carriers proceeded on other voyages to notably carry Canadian grain exports.

Louis Martel, President and CEO of CSL Group, the Montreal-based carrier with substantial domestic and international shipping operations, was prudent in his assessment of the current outlook.

"Although improvements in the U.S. and North American economy provided early signs of recovery in the shipping industry, we are still very far from the results we were used to seeing in the not-so-distant past," he told *Maritime Magazine*. "We hope the positive trend will continue into 2018, but as we continue to witness economic and political instability in many parts of the world, we remain extremely cautious in our forecast and approach."

THE GREAT LAKES & ST. LAWRENCE
SEAWAY SYSTEM



**SAVE
TIME &**

**SAVE
MONEY**

HWY/AUT
H₂O



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:

HWYH20@SEAWAY.CA

@HWYH20

WWW.HWYH20.COM

dance positive va persister en 2018, mais l'instabilité économique et politique qui subsiste dans de nombreuses parties du monde nous incite à rester très prudents dans nos prévisions et dans notre démarche.»

«Face à cette volatilité persistante, de poursuivre M. Martel, nous nous efforçons d'améliorer l'efficacité, le rendement général et la flexibilité de nos opérations, de même que de tirer profit au maximum de notre flotte moderne et des nouvelles technologies.»

Fednav Atlantic Lakes Line (FALLine) a entamé la saison 2017 sur les chapeaux de roues. «Le nombre de départs était peut-être légèrement inférieur à l'année précédente, mais les réservations d'espace à cargaison étaient excellentes à l'ouverture de la saison sur les Grands Lacs parce que les destinataires cherchaient à refaire le niveau de leurs stocks, dégaris pendant l'hiver», a déclaré le directeur du Service de ligne régulière chez Fednav International ltée, Denis Pfeffer. Fednav est le principal utilisateur océanique de la Voie maritime et FALLine offre une liaison régulière entre l'Europe du Nord et les ports de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Selon M. Pfeffer, les importations d'acier sont restées vigoureuses pendant toute l'année, particulièrement pour les produits longs comme les poutres, parce que l'industrie de la construction a tourné à plein régime pendant les trois premiers trimestres et à cause du désir des destinataires de devancer l'entrée en vigueur des pénalités anti-dumping imposées par le président Trump en vertu de l'article 232.

Pendant l'hiver, FALLine offre des départs mensuels vers le Saint-Laurent avec des escales au Port de Sorel, tandis que Fednav Direct continue d'offrir toute l'année à ses clients des services logistiques complets à partir et à destination des Grands Lacs. Dans l'ensemble, FALLine prévoit que les volumes de 2017 vont légèrement excéder ceux de 2016.

“Amid the continued volatility,” Mr. Martel said, “we are focused on improving efficiencies and the overall performance and flexibility of our operations, and on taking full advantage of our modern fleet and new technologies.”

Fednav Atlantic Lakes Line (FALLine) started off the 2017 season in robust manner. “The number of sailings may have been slightly lower than the previous year, but cargo bookings were strong at the opening of the Great Lakes season as receivers were looking to replenish their depleted winter stocks,” said Denis Pfeffer, Liner Manager of Fednav International Ltd. The latter is the largest ocean-going user of the Seaway, and FALLine offers a regular service between Northern Europe and the Great Lakes/Seaway waterway.

According to Mr. Pfeffer, brisk volumes of steel imports continued as the year progressed, particularly in long products such as beams with the construction industry doing well through the first three quarters and receivers rushing to get tonnage in before President Trump's Section 232 anti-dumping penalties came into force.

During the winter months, FALLine offers monthly sailings to the St. Lawrence River with calls to the port of Sorel while Fednav Direct continues to offer customers full logistics services year round in and out of the Great Lakes. Overall, FALLine anticipated 2017 volumes will slightly surpass 2016 levels.



Two Canada Steamship Lines vessels pass by each other while transiting the Welland Canal.

Deux navires de la Canada Steamship Lines se croisent pendant la traversée du canal Welland.



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

Strong upward momentum for Canadian ports

Les ports canadiens ont le vent en poupe

Julie Gedeon • Leo Ryan



Algoma Central Corporation's newbuilding, the Algoma Niagara, sails into the Port of Thunder Bay that benefited from a robust Seaway season in 2017.

La nouveau navire d'Algoma Central Corporation, l'*Algoma Niagara*, entre dans le port de Thunder Bay où la saison 2017 de la Voie maritime a été excellente.

Les ports canadiens des Grands Lacs gardent le cap ou sont légèrement en avance sur leurs résultats de 2016 et tout porte à croire qu'ils vont manutentionner plus de marchandises traditionnelles et de nouveaux produits. Sur le Saint-Laurent, alors que Montréal est en bonne voie d'atteindre de nouveaux sommets pour le fret conteneurisé et le fret total, Sept-Îles attire maintenant l'attention grâce à l'amélioration spectaculaire des perspectives pour les flux de minerai de fer, un élément vital pour ce port.

Cette situation est le reflet de tendances positives dans l'économie mondiale dont la croissance s'est accélérée en 2017 après sept années de surplace. Toutes les grandes économies redécollent, de même que certains États européens plus faibles.

Canadian Great Lakes ports are holding steady or slightly improving on their 2016 performance with loads of potential to handle larger volumes of existing cargos as well as new commodities. On the St. Lawrence River, while Montreal was on target for new container and total cargo records, Sept-Îles has become a special centre of attention thanks to a dramatic improvement in outlook for its vital iron ore throughput. These developments appeared to reflect more positive trends in the global economy that grew faster in 2017 than it has in seven years. All the leading economies are off the floor and well as some of the weaker states in Europe.



*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 20 acres of paved marshalling area, the Port of Toronto is your connection to Southern Ontario and the world.

OWNED AND OPERATED BY:

PORTS

TORONTO

PortsToronto.com

L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) basée à Paris prévoit une croissance du PIB mondial de 3,7 % en 2018 contre 3,6 % en 2017. L'OCDE a récemment révisé à la hausse ses prévisions pour les États-Unis à qui elle prédit maintenant une croissance de 2,5 % en 2018. Pour le Canada et l'Union européenne, la croissance devrait se maintenir autour de 2 %.

Selon *The Economist*, 2018 s'annonce comme la meilleure année depuis 2014 dans des marchés émergents comme la Russie, le Brésil et l'Afrique du Sud. On prévoit une croissance économique en Chine pour cette année de près de 6 %, même si *The Economist* considère la Chine comme une «carte frimée», compte tenu des récentes politiques de Pékin destinées à «freiner l'emballement de l'économie du pays».

Les ports des Grands Lacs

Le Port de Hamilton est devenu le plus grand port ontarien en desservant la région du Grand Toronto et de Hamilton. « Il s'agit désormais du quatrième marché nord-américain pour la population, devant Chicago », note le PDG de l'Administration portuaire de Hamilton, Ian Hamilton.

On prévoit que le fret total totalisera 9,3 millions de tonnes métriques (tm), ce qui représente une augmentation d'environ 4 % par rapport à l'année précédente. «Nous avons surtout bien fait pour les produits agricoles, constate M. Hamilton. C'est maintenant le soja qui est notre principal produit, mais c'est en réalité le blé – qui occupait traditionnellement une place plus modeste – qui constitue notre principal moteur de croissance.»

La présence de trois entreprises agroalimentaires – Richardson International, Parrish and Heimbecker (P&H) et depuis cette année, G3 Canada Ltd – fait une énorme différence. «Nous avons triplé notre capacité de manutention du blé et d'autres produits agroalimentaires pour leurs activités», indique M. Hamilton.

Globally, the Paris-based Organization for Economic Development forecasts a 3.7 growth in 2018 versus GDP growth of 3.6% in 2017. The OECD recently raised its forecast for the United States to 2.5% growth in 2018. Sustained growth in the 2% range is anticipated for Canada and the European Union.

According to *The Economist*, 2018 is shaping up as the best year since 2014 in such emerging markets as Russia, Brazil and South Africa. Economic growth this year in China is seen progressing by nearly 6% although *The Economist* describes China as somewhat of “a wild card” in light of current policy initiatives by the Peking government “committed to deflating the country’s bubble economy.”

Great Lakes ports

The Port of Hamilton has become Ontario's largest port in serving the Greater Toronto-Hamilton Area (GTHA). “It's now the fourth largest North American market population-wise, surpassing Chicago,” notes Ian Hamilton, the Hamilton Port Authority's president and CEO.

Overall cargo is anticipated to total 9.3 million metric tonnes (MT), representing about a four-per-cent increase over last year. “We've done particularly well in terms of agricultural products,” Hamilton notes. “Our biggest commodity is now soybeans, but our growth is actually being driven by wheat, traditionally a smaller commodity for us.”

The presence of three agri-food enterprises – Richardson International, Parrish and Heimbecker (P&H), and, new as of this year, G3 Canada Ltd. – is making a huge difference. “We've tripled our capacity to handle wheat and other agri-food products with their operations,” Mr. Hamilton says.

Long-term leases have been signed to permit the agri-food enterprises to amortize their investments. “The



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



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

Canada

portofthunderbay.ca

PAVING THE WAY ON THE H₂O HWY.

McAsphalt Marine Transportation Limited (MMTL) specializes in providing marine transportation that goes the extra mile.

We pride ourselves in offering our customers the safest, most environmentally friendly and efficient means of transportation “on time, every time”.



Operating two Articulated Tug/Barge (ATB) units, the “Everlast/Norman McLeod” and the “Leo A. McArthur/ John J. Carrick”, on the Great Lakes, St. Lawrence Seaway and Eastern Seaboard.



mcasphalt.com

La signature de baux à long terme va permettre aux entreprises agroalimentaires d'amortir leurs investissements. «Le Port a aussi investi plus de 200 millions de dollars depuis huit ans pour améliorer les infrastructures – routes, voies ferrées, murs de quai, services publics et, dans une certaine mesure, asphaltage – et garantir à ces entreprises des liaisons efficaces en échange de leurs investissements dans leurs propres installations», poursuit M. Hamilton.

Le P&H Milling Group, par exemple, a investi 40 millions de dollars, auxquels se sont ajoutés cinq millions provenant du gouvernement de l'Ontario pour permettre la construction sur les terrains du Port d'une première minoterie en 75 ans dans la province.

Richardson et P&H ont tous deux augmenté leur capacité de manutention du blé et les installations de G3 ont ajouté 50 000 tm. Agrico Canada et Sylvite Agri-Services ont aussi amélioré leur capacité de manutention des engrais.

Une raffinerie de sucre s'est aussi établie dans le port. «Elle est encore de taille modeste, mais nous pensons qu'elle va prendre de l'expansion», dit M. Hamilton.

Vopak Terminals et Parkland Fuel ont aussi investi énormément dans leurs installations de transbordement pour fluidifier la manutention du carburant arrivant du Québec, de l'Ohio et d'ailleurs depuis la fermeture de la raffinerie d'Oakville il y a 12 ans.

L'asphalte a pris du galon depuis l'arrivée dans le Port il y a cinq ans de Yellowline Asphalt Products – une coentreprise dans laquelle Aecon Construction & Materials et Dufferin Construction Company sont associées en parts égales. «L'asphalte est beaucoup utilisé pour la construction de routes et de voies d'accès, remarque M. Hamilton. La demande de sel de voirie augmente aussi.»

L'augmentation est de 35 % pour l'acier. Un grand facteur, c'est l'investissement de 250 millions de dollars promis par la société américaine de capital-risque Bedrock Industries pour la prise de contrôle et le redémarrage de Stelco. «ArcelorMittal Dofasco continue également d'exceller», indique M. Hamilton, avant d'ajouter que l'augmentation de 20 % du charbon est due au fait qu'ArcelorMittal Dofasco s'en sert afin de produire du coke pour l'affinage de l'acier.

«Les débouchés pour l'acier et les autres matériaux de construction sont bons, mais on hésite encore à faire des investissements à long terme à cause de l'incertitude que fait planer la renégociation de l'ALENA», dit M. Hamilton.

L'effervescence dans la construction stimule l'activité de PortsToronto

La forte expansion démographique et économique dans le Grand Toronto tient PortsToronto occupé, surtout à cause de la popularité du développement immobilier en bord de lac au centre-ville. En fait, 48 % de l'activité de construction en Amérique du Nord est actuellement concentrée à Toronto, Chicago et Seattle. Toronto demeure en tête de peloton malgré le retard de plusieurs projets cette année.

«La construction stimule la demande de ciment, de granulats et d'acier de construction», indique le PDG de

port has also invested more than \$200 million in supporting infrastructure – roads, rail, dock walls, utilities and, to some extent, paving – over the past eight years to ensure smooth connectivity in exchange for them each investing in their facilities,” Mr. Hamilton shares.

P&H Milling Group, for example, invested \$40 million with another \$5 million from the Ontario government towards building the province's first flour mill in 75 years on port land.

Richardson and P&H have each increased their wheat-handling capacities, and the G3 facility adds another 50,000 MT. Agrico Canada and Sylvite Agri-Services have each bolstered fertilizer-handling capacity.

A sugar refinery is also new to the port. “It's a small component now, but we think it'll grow,” Mr. Hamilton says.

Vopak Terminals and Parkland Fuel have each invested significantly in terms of their transload facilities to better handle the fuel shipments required from Quebec, Ohio and elsewhere since the Oakville Refinery closed 12 years ago.

Asphalt has become a stronger component with the port welcoming Yellowline Asphalt Products – a 50/50 joint venture between Aecon Construction & Materials and the Dufferin Construction Company – five years ago. “Asphalt is in demand for the building of more subdivision roads and driveways,” Mr. Hamilton notes. “Expansion is also increasing the demand for road salt.”

Steel is up 35 per cent. A major driver is the \$250 million investment promised by the American venture capital firm Bedrock Industries as part of its takeover/resuscitation of Stelco. “ArcelorMittal Dofasco is also continuing to excel,” Mr. Hamilton says, adding that the 20-per-cent increase in coal is being used by ArcelorMittal Dofasco to produce coke for steel-making.

“The markets for structural steel and other construction materials are currently strong, but there is some hesitation about making long-term investments until the renewed NAFTA talks conclude,” Mr. Hamilton says.

High GTA construction boosts PortsToronto activity

Meanwhile, a continuing population and economic boom in the GTA has PortsToronto busy, especially with the current interest in downtown waterfront developments. In fact, Toronto, Chicago and Seattle now account for 48 per cent of North American crane activity, with Toronto heading the bunch despite a slight delay this year in a number of projects.

“Construction is driving the demand for cement, aggregates and structural steel,” says PortsToronto's CEO Geoffrey Wilson. “We're also seeing high interest in bringing drywall and curtainwall through the port because our 24/7 staging access is ideal for just-in-time deliveries to construction sites.



Port of JOHNSTOWN

- **NEW** 465 meter berth with 19 acre dock
- Seaway draft at all berths
- Project cargo and bulk material handling
- 8 berths, 35 acres of dock and upland storage
- Located just south of Canada's capital city, Ottawa, on the St. Lawrence Seaway
- 1 km to industrial park with 350 acres of available land
- Direct access to marine, trucking, CN/CP Rail, major highways 401 and 416 connecting to Montreal, Toronto and Ottawa
- 2 kms from international bridge to the USA
- Within one hour of Ottawa International Airport



**Port of
Johnstown**

(formerly Port of Prescott)
Division of the Township of
Edwardsburgh Cardinal

3035 County Rd 2
Johnstown, Ontario K0E 1T1

generalinfo@portofjohnstown.com
Twitter: @portofjohnstown.com

**EASTERN ONTARIO'S
PREMIER PORT**

www.portofjohnstown.com • 613.925.4228

PortsToronto, Geoffrey Wilson. «Nous manutentionnons également beaucoup de cloisons sèches et de murs-rideaux parce que notre aire de transit accessible 24 heures sur 24 et sept jours sur sept est idéale pour assurer une livraison juste-à-temps aux chantiers de construction.

«L'amélioration par rapport à 2016 n'est toutefois pas très frappante parce que le gros de l'augmentation s'est produit il y a un bout de temps déjà. Le tonnage global du Port devrait être de 1,8 million de tonnes métriques en 2017, ce qui se situe dans notre fourchette habituelle de 1,6 à 2 millions de tonnes métriques.»

Redpath est toujours le principal client de PortsToronto. La compagnie importe environ 520 tm de sucre cette année. «Nous collaborons étroitement avec Redpath pour bien comprendre ses objectifs alors que l'entreprise continue de faire progresser la chaîne de valeur avec une augmentation de la production de grignotines et de boissons, de sorte que nous pouvons voir quels investissements nous pourrions faire pour favoriser l'expansion de la compagnie et la diversification de ses activités», a déclaré M. Wilson. La demande de sel de voirie, lequel demeure le second produit du Port, est largement tributaire des conditions météorologiques.

L'importance de l'acier à Oshawa

Le Port d'Oshawa avait manutentionné 278 000 tm de fret en vrac à la fin de novembre et prévoyait d'atteindre le même total annuel qu'en 2016. Les 180 000 tm d'acier représentent une baisse de 6,7 % par rapport à 2016. La diminution n'est pas attribuable à la faiblesse de la demande, mais plutôt aux droits élevés perçus sur les importations de Turquie, d'Espagne, du Portugal et d'Italie afin de protéger les aciéries nationales qui ne pouvaient produire qu'environ la moitié des besoins réels.

«Comme le gouvernement fédéral va diminuer les droits sur deux autres des trois grandes aciéries turques, nous devrions recevoir plus de barres d'armature l'an prochain», note Frank Robertson d'Oshawa Stevedoring. «Lorsque les droits imposés à la Turquie ont été éliminés, des réservations ont été conclues en 24 heures pour l'expédition de 90 000 tm au Canada, ce qui nous a obligés à mettre les bouchées doubles pour accepter immédiatement 20 000 tm.»

Le Port manutentionne des volumes supérieurs de matériaux reliés aux travaux de construction parce que le Grand Toronto continue d'accueillir chaque année plus d'immigrants que toute autre région du Canada. «Il faut beaucoup d'acier et de ciment pour construire les vastes garages souterrains qui sont devenus populaires dans les projets de maisons en rangée et de petits condominiums», d'expliquer M. Robertson.

À Oshawa, Ciment McNnis a rénové deux dômes pour établir un système de déchargement du ciment des navires et une station de chargement des camions. Les dômes sont desservis principalement par le **NACC Quebec**, navire affrété pour le transport de ciment; ils ont une capacité d'entreposage de 14 tm et on peut y charger 60 camions par jour.

Le sel de voirie a également tenu Oshawa occupé parce que les clients reconstituent leurs réserves. «Nous

Year-over-year improvement isn't dramatic, however, because the boom has been occurring for quite some time. "So, the port's overall tonnage is expected to be 1.8 million MT for 2017, which is within our usual 1.6 million to 2 million MT range."

Redpath Sugar continues to be PortsToronto's largest tenant, importing approximately 520,000 MT of sugar this year. "We're working closely with Redpath to understand its objectives as it continues to move up the value chain with the increased production of snack foods and beverages so that we know how we should invest to further accommodate the company's diversification and growth," Mr. Wilson says.

Road salt continues to be the port's second largest commodity, with demand being largely weather-dependent.

Steel big at Oshawa

At the Port of Oshawa 278,000 MT of bulk cargo were handled by the end of November with the annual total anticipated to be the same as last year. About 180,000 MT of steel will be handled, a 6.7-per-cent drop from 2016. The decrease isn't due to a lack of demand but rather the result of the high duties placed on Turkish, Spanish, Portuguese and Italian imports to protect domestic mills that could only produce about half the actual need.

"With the federal government easing the duties on two more of the three primary Turkish mills, rebar should be arriving in greater quantities next year," notes Frank Robertson, Oshawa Stevedoring's manager. "When the Turkish duty was lifted, 90,000 MT were booked for Canada within 24 hours, which had us scrambling to accommodate 20,000 MT immediately."

The port is handling larger volumes of construction-related materials as the GTA continues to welcome more new immigrants annually than any other area of Canada. "A lot of steel and cement are needed to build the large underground garages that have become popular as part of townhouse and smaller condominium projects," Mr. Robertson explains.

Oshawa welcomed McNnis Cement retrofitting two existing domes at the port to establish a cement unloading system for arriving vessels and a truck loading station. Primarily served by the **NACC Quebec**, a charter designed to haul cement, the domes have 14,000 MT of storage capacity and can load 60 trucks a day.

Road salt has also kept Oshawa busy with existing customers restocking. "We've handled 77,000 MT so far, with a possible 27,000 MT to come, which is a slightly decline from last year," Mr. Robertson says.

Project cargo has included two windmill generators from Germany. "And we've recently handled a cement kiln destined for Picton that was too big for the roads," Mr. Robertson says. "We also unloaded heat exchangers weighing 50,500 MT from Pickering and destined for Chile."

At the Eastern Ontario Port of Johnstown on the St. Lawrence Seaway, General Manager Robert Dalley



PortsToronto

*The **Federal Rideau**, part of Fednav's large international fleet, delivers 23,000 metric tons of sugar from Guatemala to the Port of Toronto.*

Le **Federal Rideau** de la grande flotte internationale de Fednav vient livrer 23 000 tonnes métriques de sucre du Guatemala au port de Toronto.

avons manutentionné jusqu'à maintenant 77 000 tm et il reste peut-être encore 27 000 tm à venir, ce qui fera au total un peu moins que l'an dernier», indique M. Robertson.

Parmi les cargaisons spéciales, il y a eu deux génératrices d'éoliennes arrivées d'Allemagne. «Et nous avons récemment manutentionné un four à ciment destiné à Picton qui était trop gros pour être expédié par camion, précise M. Robertson. Nous avons aussi déchargé des échangeurs thermiques de 50 550 tm expédiés de Pickering vers le Chili.»

Au port est-ontarien de Johnstown sur la Voie maritime du Saint-Laurent, le directeur général Robert Dalley a fait savoir que le fret total manutentionné en 2017 devrait s'approcher des 1,2 million de tonnes enregistrées en 2016. Les 550 000 tonnes de sel et les arrivages de poutres d'acier ont beaucoup contribué à ce résultat.

Le Port de Windsor a connu une meilleure année. «Nous sommes en avance de près de 15 % dans l'ensemble sur 2016, laquelle n'était pas une excellente année, mais nous nous réjouissons de l'augmentation», a indiqué le PDG de l'Administration portuaire de Windsor, David Cree. «Nous anticipons quelques bonnes années grâce à la construction du nouveau pont international Gordie-Howe qui débutera à la fin de 2018, ainsi qu'à l'ajout d'une seconde voie sur le pont Ambassador», d'ajouter M. Cree.

indicated that final 2017 cargo numbers should be close to the 2016 total of 1.2 million tons. Highlighting the year was about 550,000 tons in salt and breakbulk steel beams coming into the port.

The Port of Windsor has enjoyed a better year. "We're up almost 15 per cent overall compared to 2016, which wasn't a banner year, but we're pleased with the rebound," says David Cree, the Windsor Port Authority's president and CEO.

"We anticipate a few strong years ahead with the construction of the new Gordie Howe International Bridge starting in late 2018, and the addition of a second span to the Ambassador Bridge," Mr. Cree adds.

One of the port's long-time aggregate terminals has been acquired by the federal government for the new bridge construction, which led to the port finding another facility largely in disuse over the past five years for Coco Aggregates to lease.

Windsor has also seen a 20-per-cent increase in salt shipments with Windsor Salt currently investing in a \$60-million expansion. "We anticipate handling 5.5 million MT by year-end," Mr. Cree says.

General cargo – consisting almost exclusively of steel – is up 20 per cent, again reflective of a strong construction demand.

Le fédéral a acquis un des vieux terminaux à granulats du Port pour la construction du nouveau pont, ce qui a conduit le Port à se rabattre sur une autre installation qui était largement à l'abandon depuis cinq ans pour la louer à Coco Aggregates.

Windsor a aussi enregistré une augmentation de 20 % des expéditions de sel alors que Windsor investissait 60 millions pour l'expansion de ses activités. «Nous prévoyons de manutentionner 5,5 millions de tonnes métriques d'ici la fin de l'année», déclare M. Cree.

Les marchandises générales – presque exclusivement de l'acier – sont en hausse de 20 %, à cause encore une fois de la demande élevée dans la construction.

Une excellente saison de croissance et un dollar canadien légèrement en repli ont fait grimper de plus de 20 % les expéditions de grain et de légumineuses. «Nous nous dirigeons vers un tonnage record de 750 000 tm, d'indiquer M. Cree. ADM a continué d'améliorer ses installations céréalières cette année.»

Tendances positives à Thunder Bay

De son côté, le Port de Thunder Bay visait 100 000 tm de plus que les 8,9 millions de tonnes métriques de 2016 pour concrétiser une bonne année. C'est cependant 40 % de moins que la capacité de manutention du Port, selon le PDG de l'Administration portuaire de Thunder Bay, Tim Heney.

Les tonnages de grain demeurent constants à quelque 7,5 millions de tonnes, une augmentation de 25 % qui correspond à la tendance observée depuis le démantèlement de la Commission canadienne du blé il y a deux ans. «Un arrivage régulier de blé et le fait que les navires n'ont plus à aller d'un silo à l'autre ont permis à notre port d'offrir le temps de séjour le plus court, deux jours en moyenne», affirme M. Heney.

Les cultures spéciales sont la principale source de nouveau tonnage et le Port se dirige vers une année record pour le canola avec deux millions de tonnes métriques. Les volumes de soja et de lentilles sont aussi en croissance et AGT Food and Ingredients a ouvert à Thunder Bay un terminal de transformation.

La potasse a beaucoup augmenté, jusqu'à 490 000 tm – un bond de 48 % par rapport à 2016 et un sommet en dix ans. «Une bonne partie arrive de la Saskatchewan pour être exportée au Brésil», précise M. Heney. En revanche, le charbon était en baisse de 10 % à 695 000 tm.

Le Port va probablement faire mieux que son année record pour les cargaisons spéciales, 2008, grâce à la manutention de matériel de production d'électricité, d'éoliennes, d'équipement de construction et même de modules arrivés de Pologne et destinés à un hôtel de Calgary. «Nous avons aussi eu des tuyaux pour la première fois depuis 25 ans», note M. Heney.

Tout cela résulte de la volonté du Port de diversifier sa base de fret et d'optimiser l'utilisation du terminal Keefer. «Nous avons parlé à des expéditeurs pour les convaincre de transporter certains types de marchandise par bateau sur tout le trajet au lieu d'avoir recours au chemin de fer – qui consomme deux fois plus de carburant pour franchir les Rocheuses – et nous avons réussi dans plusieurs cas à les convaincre», raconte M. Heney, avant d'ajouter que les pièces d'éoliennes vont probablement occuper une place importante de nouveau en 2018.

A strong growing season and slightly weaker Canadian dollar have grain/pulse shipments up by more than 20 per cent. "We're slated to have a record year in the range of 750,000 MT," Mr. Cree says. "ADM has continued to upgrade its grain facilities this year."

Healthy trends at Thunder Bay

For its part, the Port of Thunder Bay was looking at approximately 100,000 MT more than last year's 8.9 million MT total to mark a solid year. However, that's still only 40 per cent of what the port could handle, according to Tim Heney, the Thunder Bay Port Authority's CEO.

Grain remains constant at approximately 7.5 million tons, which is holding firm at the 25-per-cent increase since the wheat board's dissolution two years ago. "A steadier delivery of wheat coupled with ships no longer having to go from one grain elevator to another has resulted in our port having the quickest turnaround time – two days on average," Mr. Heney says.

Specialty crops are the port's leading source of new business. Canola is set to be another record year at two million MT. Soybeans and lentils are also increasing in volume with AGT Food and Ingredients having opened a terminal at Thunder Bay to process the latter.

Potash has increased significantly to 490,000 MT – a 48-per-cent jump from 2016 and the highest level in a decade. "A lot of it is coming from Saskatchewan destined for Brazil," Mr. Heney says. On the other hand, coal has dropped to 695,000 MT, a 10-per-cent dip from last year.

The port will likely surpass its 2008 banner year for project cargo with its handling of electrical generation equipment, wind turbines, construction equipment and even modular sections from Poland for a Calgary hotel. "We've also had pipe for the first time in something like 25 years," Mr. Heney notes.

All of this is part of the port's strategy to diversify cargo but making fuller use of the Keefer Terminal. "We've approached shippers with the math on transporting specific cargos primarily by water the entire way rather than railway – which takes double the fuel over the Rockies – and have been successful in winning that business in several cases," Mr. Heney shares. "Wind turbine equipment is likely to be a major cargo again in 2018."

Mr. Heney also hopes to see more pipe from Germany as well as steel from Luxembourg go through the Port of Thunder Bay. "We offer the lowest port fees in Canada. And we don't have any of the road, rail or port congestion that shippers might experience on the West Coast."

St. Lawrence River ports

On the St. Lawrence River, the Port of Montreal entered 2018 on the heels of another record performance at a gateway marking its 50th anniversary of

PORT OF HAMILTON
Southern Ontario's
*Gateway
to the World*

YOUR BEST MOVE ON THE GREAT LAKES

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

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

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

WHY NOT FIND OUT MORE?

Call 1.800.263.2131 or visit HamiltonPort.ca





APM

The Port of Montreal has continued to find new summits in total and containerized cargo as it broadens its trading partners.

Le Port de Montréal a continué d'atteindre de nouveaux sommets pour les marchandises totales et le fret conteneurisé grâce à la diversification de ses partenaires commerciaux.

M. Heney espère également voir transiter par Thunder Bay plus de tuyaux en provenance d'Allemagne et d'acier du Luxembourg. Il explique: «Nous avons les droits portuaires les plus bas au Canada et nous n'avons pas de problèmes de congestion routière, ferroviaire ou portuaire comme ceux que les expéditeurs peuvent éprouver sur la côte Ouest.»

Les ports du Saint-Laurent

Le Port de Montréal sur le Saint-Laurent va entamer 2018 dans la foulée d'une autre performance record pendant l'année marquant le 50^e anniversaire de la manutention de ses premiers conteneurs. En 2016, le second port le plus occupé du Canada après Vancouver a manutentionné en tout 35,4 millions de tonnes métriques et près de 1,5 million d'EVP. Le total final pour 2017 pourrait excéder les 37 millions de tonnes.

«L'année 2017 sera encore une fois une année record pour le Port de Montréal», a indiqué Tony Boemi, VP, Croissance et développement. «Le tonnage conteneurisé de janvier à octobre était en hausse de 8 % par rapport à la même période en 2016.

«Même si l'entente de libre-échange Canada-Union européenne (AECG) n'est en application que depuis septembre et qu'il est donc un peu tôt pour en mesurer les effets, nous remarquons une recrudescence d'intérêt des exportateurs envers les marchés européens.»

container shipping. In 2016, Canada's second busiest port after Vancouver handled 35.4 million metric tons of total cargo and nearly 1.5 million TEUs. The 2017 overall total could surpass 37 million tons.

"Once again, 2017 will be a record year for the Port of Montreal," indicated Tony Boemi, VP Growth and Development. "Total TEUs from January to October posted an increase of 8%, compared to the same period in 2016.

"Although the implementation of the Canada-European free trade agreement (CETA) since September is in its early stages and therefore, difficult to measure its impact at this time, we are noticing an increased interest from several exporters towards European markets."

"This year (2017), we are anticipating record volumes on our containerized business, surpassing 1.5 million TEUs handled," Mr. Boemi said in an interview in mid-December.

He attributed the increase to several growing markets: the Asian market representing more than 25% of total containerized volumes; growth of the Mediterranean and Middle East markets by respectively 10% and 7%; growth in trade with Africa.

Turning to other cargo sectors, Mr. Boemi noted: "The liquid bulk sector grew 7.2% from January to



STRATÉGIE MARITIME



MESSAGE DU MINISTRE DÉLÉGUÉ AUX AFFAIRES MARITIMES

MESSAGE FROM THE MINISTER FOR MARITIME AFFAIRS

La Stratégie maritime du Québec a maintenant deux ans et son succès est palpable. Nous sommes parvenus à la moitié de l'objectif de 2,9 milliards de dollars d'investissement, fixé pour le plan d'action de la Stratégie, qui se déploie jusqu'en 2020. Elle a permis, jusqu'ici, de soutenir 213 initiatives à travers le Québec, totalisant plus de 1,4 milliard de dollars d'investissement. Cela veut dire aussi des milliers d'emplois créés dans les régions.

On doit cette réussite aux nombreux partenaires qui en sont les artisans. C'est d'ailleurs en concertation avec les acteurs d'ici et de l'international que nous pourrons mieux faire face aux principaux enjeux du monde maritime. Et avec les millions de tonnes de marchandises qui transitent par ses ports, le fleuve Saint-Laurent confère au Québec une position stratégique dans les échanges commerciaux.

Mais, beaucoup plus qu'un corridor marchand, il abrite une faune et une flore d'une richesse exceptionnelle. Nous ne pouvons donc penser prospérité sans penser protection des écosystèmes et bien-être des communautés. C'est un équilibre inhérent à l'essor économique généré par le Saint-Laurent.

Les prochaines étapes à franchir ensemble seront de miser sur le partage des connaissances, sur la recherche et sur l'innovation et d'en renforcer le maillage avec l'industrie maritime. Ce sera également de pouvoir compter sur un réseau portuaire adapté et sur des chaînes logistiques fluides et performantes.

Avec ces chantiers prometteurs, nous sommes loin de nous arrêter en si bon chemin. Et je suis toujours aussi convaincu que la Stratégie est l'outil qu'il nous faut pour nous doter d'une vision intégrée de l'essor économique maritime, alliant aussi les dimensions environnementale et humaine.

Two years after the launch of Québec's Maritime Strategy, its success is palpable. We are half-way to reaching our goal of 2.9 billion dollars of investment, set for the action plan of the Strategy, the deployment of which extends until 2020. This has made it possible to support 213 initiatives for a total of over 1.4 billion dollars in investment. This also means thousands of jobs created in all regions of Québec.

This success is dependent on many partners who have contributed to building it. Indeed, it is through dialogue and collaboration with stakeholders from here and from abroad that we can better face the main issues in the maritime world. Owing to the millions of tonnes of freight that is shipped through its ports, the St. Lawrence River gives the province a strategic position in terms of trade.

However, it is much more than a trade corridor, being the home of an exceptionally rich array of wildlife and plant life. We therefore cannot consider development without thinking about protecting its ecosystems and the well-being of communities. This is an intrinsic balance that is closely connected with the economic prosperity generated by the St. Lawrence.

The next steps to be taken together will be to rely on the sharing of knowledge, research and innovation and to strengthen their linkages with the maritime industry. This will also mean being able to rely on a well-adapted network of ports and on smooth-running and high-performance supply chains.

With these promising projects, we are far from halting such positive momentum, and I remain convinced that the Strategy is the tool we need to equip ourselves with an integrated vision of the maritime economy that also includes the environmental and human dimensions.

Jean D'Amour



APSI

There is renewed optimism at the Port of Sept-Îles thanks to improved global commodity prices and forthcoming major production from a revived regional iron ore mine project.

L'augmentation des prix mondiaux des produits de base et la production importante attendue d'une mine régionale de minerai de fer qui rouvrira bientôt suscitent un renouveau d'optimisme au Port de Sept-Îles.

«Nous prévoyons cette année (2017) des volumes records de trafic conteneurisé, supérieurs à 1,5 million d'EVP», déclarait M. Boemi en interview à mi-décembre.

Selon lui, l'augmentation vient de plusieurs marchés en expansion: le marché asiatique qui pèse pour plus de 25 % des volumes conteneurisés totaux; la Méditerranée et le Moyen-Orient dont la croissance respective est de 10 % et 7 %; et l'Afrique, avec laquelle les échanges se multiplient.

Au sujet des autres catégories de fret, M. Boemi a noté: «Les volumes de vrac liquide ont augmenté de 7,2 % de janvier à octobre 2017 par rapport à la même période de 2016, surtout à cause du pipeline Enbridge. Les volumes de vrac sec ont aussi augmenté de plus de 9 %.»

«Notre secteur des croisières a aussi connu une année record en 2017. Plus de 114 500 passagers et membres d'équipage ont franchi notre nouveau terminal au cœur du Vieux-Port de Montréal, 33 % de plus qu'en 2016», a indiqué M. Boemi.

Une nouvelle ère pour le Port de Sept-Îles

Au Port en eaux profondes de Sept-Îles sur la rive nord du Saint-Laurent, les années se suivent, mais ne se ressemblent pas! Une plus forte demande mondiale de minerai de fer combinée à la remise en production prévue en mars prochain d'une grande mine régionale dans la fosse du Labrador permet au PDG de l'Administration portuaire de Sept-Îles, Pierre Gagnon, d'envisager l'avenir avec un optimisme renouvelé.

October 2017 compared to the same period last year, mainly due to the volumes from the Enbridge pipeline. Dry bulk volumes also increased by over 9%.

“Our cruise sector in 2017 also posted a record year, with over 114 500 passengers and crew members walking through our new terminal in the heart of Old Port of Montreal, a 33% growth over 2016,” Mr. Boemi said.

New era for Port of Sept-Îles

At the deepwater Port of Sept-Îles on the north shore of the St. Lawrence River, what a difference has a year made! The combination of improved global iron ore demand and the scheduled revival of production this coming March of a large regional mine in the resource-rich Labrador Trough has Pierre Gagnon, President and CEO of the Sept-Îles Port Authority, looking to the future with renewed optimism.

“We are coming back from the abyss after fighting headwinds since 2014,” he said in an interview during which he praised the Quebec government for playing a major role in helping to finance key projects in recent years within the context of its Plan Nord and maritime strategy blueprint.

He recalled that in 2012 – when the port handled 30 million MT - shipping of iron ore was supported by robust demand from Europe and China-led Asia. “Iron ore prices had skyrocketed to US\$180 a ton.”



THE THINGS WE DO

Logistec provides specialized cargo handling and port logistics services to marine and industrial customers. We play an important role in your supply chain and are committed to getting your products to market in the most efficient and economical way. Our network is strategically located across eastern North America.





APTR

The Port of Trois-Rivières plans to soon unveil a new strategic blueprint, On Course for 2030, following the early completion of its first visionary blueprint, including an expanded general cargo terminal operated by Logistec Stevedoring.

Le Port de Trois-Rivières compte dévoiler un nouveau plan stratégique, Cap sur 2030, après l'achèvement précoce de son premier plan visionnaire qui incluait l'agrandissement d'un terminal de marchandises générales exploité par Logistec Arrimage.

«Nous pouvons enfin respirer plus librement après avoir combattu des vents contraires depuis 2014», a déclaré M. Gagnon au cours d'une entrevue dont il a profité pour faire l'éloge du gouvernement du Québec, qui a joué un grand rôle ces dernières années pour aider au financement de projets cruciaux dans le cadre du Plan Nord et de la Stratégie maritime.

Il a rappelé qu'en 2012, année où 30 millions de tonnes métriques ont transité par le Port, le transport maritime de minerai de fer était stimulé par la forte demande en Europe et en Asie, surtout en Chine. «Les prix du minerai de fer étaient en orbite, à 180 \$ US la tonne.»

Mais à la fin de 2015, les prix ont chuté considérablement jusqu'à 38 \$ US la tonne. Cette année-là également, Cliffs Natural Resources de Cleveland se plaçait sous la protection de la loi sur les faillites.

Les volumes acheminés par le Port ont chuté de façon tout aussi considérable – de 9 millions de tonnes – jusqu'à 21 millions de tonnes en 2014 à cause de l'arrêt de la production de la mine Wabush et de la mine du lac Bloom de Cliffs.

Toutefois, avec des prix qui jouent aujourd'hui autour de 65 \$ US la tonne, «nous voyons enfin la lumière au bout du tunnel», affirme M. Gagnon.

«La demande soutenue en Europe et en Asie favorise les producteurs canadiens parce que notre minerai de fer est de meilleure qualité que celui du Brésil et de l'Australie. On peut évaluer l'avantage du marché canadien à 10 ou 15 dollars la tonne et il faut considérer que l'environnement en sort gagnant parce que notre minerai requiert moins de traitement pour les aciéries.»

But by the end of 2015, prices had plunged dramatically to US\$38 a ton. That was the year, too, that Cleveland-based Cliffs Natural Resources filed for bankruptcy protection.

Similarly dramatic was the decline of the port's volume by 9 million tons to 21 million tons in 2014 due to halted production from the Cliffs Bloom Lake mine and from Wabush mines.

But with prices today hovering around US\$65 a ton, Mr. Gagnon says “we are coming back from the abyss.”

“Sustained demand from Europe and Asia is favourable to Canadian producers due to the high quality of our iron ore compared to producers in Brazil and Australia. You can estimate the Canadian market advantage at ten to fifteen dollars a ton while also taking into account the environmental benefits from less processing required for steel plants.”

Cargo throughput was on a recovery path in 2016 with a total of 23 million tons.

With current trends showing 8% growth, Mr. Gagnon sees the final 2017 tally coming in at about 25 million tons – and predicts it will attain up to 32 million tons in 2018 thanks to anticipated annual deliveries of 7 million tons, starting in March, from a restarted Bloom Lake Iron Ore Mine near Fermont, Quebec.

It was on November 15 that Quebec Iron Ore Inc., a Champion Iron Ore subsidiary, confirmed the revival of Bloom Lake after acquiring the mine in 2016. The mine restart required an investment of



Administration de pilotage des Laurentides
Laurentian Pilotage Authority

La sécurité de la navigation sur le SAINT-LAURENT et le SAGUENAY...

The safety of navigation on the ST. LAWRENCE and the SAGUENAY...

VISIONNEZ

LA NOUVELLE VIDÉO CORPORATIVE de L'APL!

WATCH

THE NEW LPA CORPORATE VIDEO!

©Louis Rhéaume

www.pilotagestlaurent.gc.ca

Les flux de marchandises étaient en voie de revenir à la normale en 2016 avec un total de 23 millions de tonnes. Compte tenu des tendances actuelles qui pointent vers une croissance de 8 %, M. Gagnon prévoit un total d'environ 25 millions de tonnes en 2017 et il prédit 32 millions de tonnes en 2018 grâce aux arrivages annuels de sept millions de tonnes qui devraient arriver de la mine du lac Bloom près de Fermont au Québec à compter du mois de mars.

C'est le 15 novembre que Minerai de fer Québec inc., filiale de Champion Iron Ore, a confirmé la renaissance de la mine du lac Bloom acquise en 2016. Le redémarrage a nécessité un investissement de plus de 160 millions de dollars avec une contribution de 37 % du gouvernement du Québec en tant que partenaire.

On prévoit que la mine va produire 7,4 millions de tonnes de concentré de fer par année – dont la totalité est apparemment déjà vendue à des négociants japonais et à la compagnie suisse Glencore, une des principales entreprises de production, de transformation et de commercialisation de produits de base du monde.

Ce printemps marquera également le début d'une nouvelle ère pour le Port de Sept-Îles avec l'inauguration officielle dans la baie de Sept-Îles du quai multiusager de 220 millions de dollars. Seule installation du genre en Amérique du Nord, le quai pourra accueillir les gigantesques vraquiers Chinamax de plus de 400 000 t. Cette inauguration historique suivra l'achèvement du convoyeur reliant le quai aux entrepôts du chemin de fer local, la Société ferroviaire et portuaire de Pointe-Noire.

Le Port de Québec poursuit sa croissance

Après une année de forte croissance en 2016 marquée par une augmentation de 16 % des tonnages de marchandises – jusqu'à 24,8 millions de tonnes – favorisée par la remontée des prix mondiaux des produits de base, le Port de Québec a affiché une autre solide performance en 2017.

«Nous avons eu une excellente année en 2017. Le tonnage manutentionné a augmenté de plus de 7 %, a déclaré

more than \$160 million, with the Quebec government constituting a 37% partner.

The mine is expected to produce 7.4 million tons of iron concentrate a year – all of which has reportedly sold to Japanese brokers and to Swiss-based Glencore, one of the world's biggest commodity producers, processors and traders.

This spring, too, will herald a new era for the Port of Sept-Îles with the formal launching of the \$220 million multi-user dock in the Bay of Sept-Îles which will be the sole such facility in North America able to accommodate the giant Chinamax bulk carriers with capacities of up to 400,000 tons. The historic event is to follow the completion of a conveyor linking the dock to the storage facilities of the local railway, the Société ferroviaire et portuaire de Pointe Noire.

Port of Quebec continues growth

Following a year of strong growth in 2016, when cargo increased by 16% to 24.8 million tons in the context of rebounding world commodity prices, a solid performance continued in 2017 at the Port of Quebec.

"We had an excellent year in 2017 with tonnage handled increasing by more than 7%," stated Mario Girard, President and CEO. "This recovery continued in 2017 with iron ore activity on the rise."

"It was a good year, with exports of iron ore pellets going very well," concurred Geoff Lemont, VP Sales and Marketing for Quebec Stevedoring Limited (QSL). Total volume for the stevedoring enterprise was expected to attain 10 million tons compared with about 8 million tons in 2016.

Other strengths in 2017, said Mr. Lemont, were imports of iron ore, gypsum and nickel concentrates, notably for transshipment.

Mr. Girard also stressed that "the Port of Quebec has been intensifying its efforts to consolidate its commercial links with the strategic markets of



PORT
TROIS-RIVIÈRES

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

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

ON GARDE LE CAP
SUR LE **MONDE**



DELIVERING
THE BEST TO THE
WORLD



PORT
SEPT-ÎLES

portsi.com



Canada

Bulk carriers and container ships often viewed on the St. Lawrence River.
Les vraquiers et les porte-conteneurs sont des visiteurs fréquents sur le Saint-Laurent.



Louis Rhéaume

le PDG Mario Girard. Le redressement s'est poursuivi en 2017 grâce à l'augmentation du tonnage de minerai de fer.»

«Ce fut une bonne année, grâce à des exportations florissantes de boulettes de fer, a renchéri Geoff Lemont, VP, Ventes et marketing, à la Compagnie d'arrimage de Québec ltée (QSL). L'entreprise prévoyait atteindre un total de 10 millions de tonnes comparativement à huit millions de tonnes environ en 2016.

«Nos points forts en 2017, a déclaré M. Lemont, ont été les importations de minerai de fer, de gypse et de concentré de nickel, surtout pour le transbordement.»

M. Girard a aussi souligné que le Port de Québec avait intensifié ses efforts pour consolider ses liens commerciaux avec les marchés stratégiques d'Europe et d'Asie. Pour ce

Europe and Asia.” In this regard, it has appointed two commercial agents to cover these two continents. In addition, a cooperation agreement has been concluded with the Port of Guangzhou.

In recent months, too, the Port of Quebec, as part of its development plans, signed an agreement providing for an option to purchase land on the south shore formerly part of the Rabaska project.

In 2017, traffic at the Port of Trois-Rivières declined by about 200,000 tons to total 2.5 million tons. While liquid bulk remained stable at 300,000 tons, dry bulk dropped by 100,000 tons to total 2.2 million tons. General cargo dropped slightly to 100,000 tons.



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:

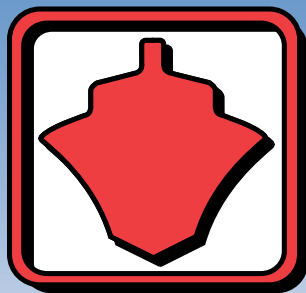
- Protect and promote its economic interests
- Be a member of the most important stakeholder network of the industry
- Participate in various promotional events



@Sodesqc

www.st-laurent.org

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

BIENVENUE A BORD!

**Le Comité sectoriel remercie
sincèrement ses partenaires pour
l'événement du 28 octobre dernier!**

Son partenaire Prestige :

Une collaboration dans le cadre
de la Stratégie maritime :

Québec

Ses partenaires Or :



Administration de Pilotage des Laurentides
Laurentian Pilotage Authority



Institut maritime
du Québec
École nationale



Groupe
Desgagnés inc.

Son partenaire Argent:

PORT MONTREAL

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



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

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

Commission
des partenaires
du marché du travail

Québec

faire, il a nommé deux agents commerciaux pour couvrir ces deux continents. Il a aussi conclu une entente de coopération avec le Port de Guangzhou (Canton).

Ces derniers mois également, le Port de Québec, dans le cadre de ses plans de développement, a signé une entente comportant une option d'achat pour les terrains de la Rive-Sud, originellement mis de côté pour le projet Rabaska.

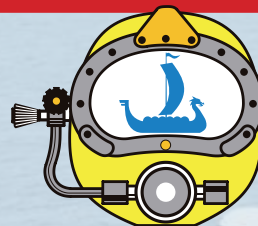
Le Port de Trois-Rivières

Au Port de Trois-Rivières, le trafic a baissé d'environ 200 000 t en 2017, pour s'arrêter à 2,5 millions de tonnes. Les tonnages de vrac liquide sont restés stables à 300 000 tonnes, mais le vrac solide a diminué de 100 000 tonnes, jusqu'à 2,2 millions de tonnes. Les marchandises générales ont également légèrement diminué, jusqu'à 100 000 tonnes.

Une combinaison de facteurs a temporairement influé sur le trafic provenant de plusieurs industries que le Port dessert. «Les choses devraient revenir à la normale en 2018», a affirmé un porte-parole du Port.

Par ailleurs, l'année 2017 a été marquée par l'achèvement, avec trois ans d'avance sur l'échéancier, de la

***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.soderholmmarine.com

Email: lsoderholm@soderholmmarine.com

www.soderholmmarine.com

réalisation du plan stratégique Cap sur 2020. Après la construction du nouveau terminal 13 et des hangars 24 et 25 en 2016, le Port a achevé en 2017 le prolongement du quai 10, ce qui a eu des effets très positifs pour les opérations de marchandises générales de Logistec. En 2018, le PDG Gaétan Boivin prévoit de dévoiler un autre plan de développement qui sera baptisé Cap sur 2030.

Le Port de Valleyfield

Pour le Port de Valleyfield, 2017 a été une excellente année dans la foulée d'une autre année record en 2016. À la fin de novembre, le trafic avait atteint 690 000 t, une bonne augmentation par rapport aux 623 000 t de fret total en 2016. Selon un porte-parole du Port, les augmentations ont particulièrement été remarquables pour le sel, l'acier et les cargaisons de ravitaillement de l'Arctique.

Par ailleurs, on a achevé la première phase de la construction d'un nouvel entrepôt de 50 000 pi² et d'une aire de dépôt de 400 000 pi² dont le pavage devrait être réalisé le printemps prochain.

A combination of factors temporarily affected traffic from several industries served by the port. "Things should return to normal in 2018," a port spokesperson said.

Otherwise, 2017 was highlighted by the completion of the port's On Course for 2020 strategic blueprint, three years ahead of schedule. After erecting the new Terminal 13 and Hangars 24 and 25 in 2016, the port completed in 2017 the extension of Dock 10, thereby bolstering Logistec's general cargo operations. In 2018, Gaetan Boivin, President and CEO, plans to unveil another development plan which will be entitled On Course for 2030 (Cap sur 2030).

For the Port of Valleyfield, 2017 emerged as a banner year following a record performance already in 2016. Traffic to the end of November had attained 690,000 tons, well above total cargo of 623,000 tons in 2016. "Especially noteworthy was the growth in salt, steel and Arctic sealift shipments," said a port spokesperson.

Meanwhile, Phase 1 has been completed of a new 50,000 sq.ft. warehouse and 400,000 sq.ft. laydown area, with paving expected to be completed this coming spring.

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



Chris Mazzella

*Algoma's **John D. Leitch** loading while the U.S.-flag **Joseph L. Block** waits to load iron ore pellets at the CN Duluth Dock.*

Le **John D. Leitch** d'Algoma est en cours de chargement pendant que le vraquier étasunien **Joseph L. Block** attend pour prendre une cargaison de boulettes de minerai de fer au quai du CN à Duluth.

Iron Ore rebound boosting U.S. Great Lakes Ports

La demande de minerai de fer revitalise les ports étasuniens des Grands Lacs

Bill Beck

Un auteur du milieu du XX^e siècle a un jour qualifié le lac Supérieur de «grand lac glacé enserré dans un col de fer». Près de trois quarts de siècle plus tard, cela décrit encore très bien le plus vaste des Grands Lacs, et le fer demeure en 2017 un grand moteur de l'économie maritime de la région étasunienne des Grands Lacs.

«Le minerai de fer, c'est l'histoire de la saison, a déclaré le PDG de la Duluth Seaway Port Authority, Vanta Coda. C'est redevenu un facteur prépondérant. Les usines sidérurgiques ont toutes recommencé à tourner à plein régime.»

Après avoir souffert d'une récession mondiale qui a atteint son creux en 2015, la demande de minerai de fer a été relancée à compter de 2016 et elle a repris dans les

One mid-twentieth century writer once identified Lake Superior as “a great cold lake in an iron collar.” Nearly three quarters of a century later, that is an apt description for the largest of the Great Lakes, and iron in 2017 is driving the economy of the U.S. Great Lakes navigation community.

“Iron ore is the real story this season,” said Vanta Coda, Duluth Seaway Port Authority CEO. “It’s back full force. All of the mills up here are back to work.”

After suffering through a global commodity recession that bottomed in 2015, iron ore began to recover in 2016 and is once again in demand from U.S. and foreign steelmakers. Through October, the Port of Duluth-Superior has handled 15.5 million tons of

aciéries étasuniennes et étrangères. En octobre, le Port de Duluth-Superior avait manutentionné 15,5 millions de tonnes de boulettes de fer, quatre millions de plus que pendant la même période de l'année dernière et plus de trois millions de tonnes de mieux que la moyenne quinquennale pour cette période.

«Nous considérons 2017 comme une excellente année pour le commerce du minerai de fer, a indiqué M. Coda. Il y a un marché mondial, un marché extérieur pour les boulettes de fer.»

Un volume grandissant de boulettes de fer produites à la tête des Grands Lacs est transporté par des vraquiers canadiens jusqu'à des aciéries canadiennes et des terminaux en aval de Québec sur le fleuve Saint-Laurent, où les cargaisons sont transbordées pour être expédiées outre-mer. «Nous avons ouï dire que l'exportation de boulettes vers la Chine et le Japon a beaucoup augmenté cette année», a indiqué M. Coda.

Le directeur de l'exploitation d'Algoma Central Corp., Greg Ruhl, est du même avis et il a noté que les vraquiers canadiens ont enregistré dans les neuf premiers mois de 2017 une hausse de 20 % du trafic de vrac sec intérieur par rapport à la même période en 2016. «Il y a eu de gros volumes pour bon nombre de nos catégories de marchandises, mais surtout pour les boulettes de fer du Minnesota que nos navires transportent jusqu'au Port de Québec, où elles sont transbordées pour exportation outre-mer», a déclaré M. Ruhl devant la Chambre de commerce maritime en novembre dernier. «Nous prévoyons que ces exportations vont continuer dans le quatrième trimestre, a-t-il ajouté. Nos navires affichent complet pour le reste de la saison de navigation 2017.»

Les forts volumes de minerai de fer gonflent le fret total pour l'ensemble de la Voie maritime. Les expéditions totales de 28,7 millions de tonnes métriques jusqu'à la fin d'octobre correspondaient à une augmentation de près de 10 % sur la même période de 2016.

Nouveaux marchés émergents

Les boulettes des mines et des usines du Minnesota et de l'Upper Peninsula au Michigan sont généralement destinées aux hauts fourneaux d'aciéries intégrées comme celles de

iron pellets, 4 million tons more than at the same time last year and more than three million tons above the running 5-year average through October.

“We see 2017 as a very robust year in the iron ore trade,” Mr. Coda said. “It has become a global market, an export market for pellets.”

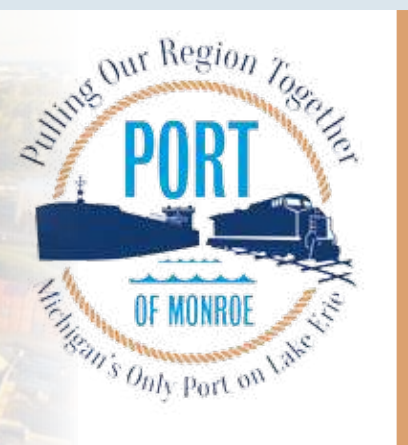
A growing volume of iron pellets from the Head of the Lakes goes into Canadian bulk vessels for Canadian steel mills and for transshipment to terminals on the St. Lawrence River below Quebec City. From there, the pellets are destined for overseas clients. “We have heard that the trade in pellets from here to China and Japan is significantly up this year,” Mr. Coda said.

Greg Ruhl, chief executive officer of Algoma Central Corp., echoed those sentiments, noting that the Canadian bulk carrier experienced a 20 percent increase in domestic dry bulk business through the first nine months of 2017 compared to the same period last year. “We’ve seen strong volumes in many of our cargoes, but particularly iron ore pellet exports from Minnesota that our ships are carrying to the Port of Quebec for transshipment overseas,” Mr. Ruhl told the Chamber of Marine Commerce last November. “We expect these exports to continue in the fourth quarter. Our ships are fully booked for the rest of the 2017 shipping season.”

The increased flow of iron ore this year is boosting cargo volumes for the entire Seaway. Total cargo shipments of 28.7 million metric tons through the end of October were up nearly 10 percent from the same period in 2016.

Emerging New Markets

Pellets from the mines and mills of Minnesota and the Upper Peninsula of Michigan are most typically destined for the blast furnace mills of integrated steelmakers like U.S. Steel, ArcelorMittal and AK Steel, which are clustered along the Great Lakes in South Chicago, Northwest Indiana, and Cleveland.



**The mariners Port.
Efficient, economical,
and accommodating.**

www.portofmonroe.com

l'U.S. Steel, d'ArcelorMittal et d'AK Steel, dont les installations sont regroupées sur les rives des Grands Lacs à South Chicago, dans le nord-ouest de l'Indiana et à Cleveland. Ces dernières années toutefois, la croissance de l'industrie sidérurgique nationale est venue de l'installation de fours électriques à arc qui sont incapables de brûler directement les boulettes du Minnesota et du Michigan. Ces mini-acières, qui fournissent aujourd'hui les deux tiers de la production nord-américaine d'acier, consomment plutôt de la ferraille et des produits du fer à valeur ajoutée comme de la gueuse de fonte, du fer éponge (DRI) et du minerai de fer aggloméré à chaud (HBI).

L'industrie sidérurgique nationale rêve depuis longtemps à la construction dans la région des Grands Lacs d'une usine à DRI ou HBI pour alimenter les fours électriques à arc (EAF), qui se taillent une part de marché de plus en plus grande au détriment des sidérurgies intégrées utilisant des hauts fourneaux. Jusqu'à tout récemment toutefois, peu d'installations sidérurgiques consommant du fer à valeur ajoutée étaient construites en Amérique du Nord à cause des craintes pour la disponibilité et le coût du gaz naturel.

Cependant, la découverte, au début du siècle actuel, qu'on pouvait facilement et économiquement extraire en Amérique du Nord du gaz de schiste par fracturation hydraulique et forage horizontal a changé la donne en ce qui concerne les produits du fer à valeur ajoutée. Ces dernières années, l'industrie sidérurgique a construit en Louisiane et au Texas des usines de DRI et HBI alimentées par du gaz naturel peu coûteux.

En juin dernier, Cleveland Cliffs a annoncé son intention d'aménager un emplacement au terminal Ironville du Port de Toledo sur le lac Érié pour son premier centre de production de fer aggloméré à chaud (HBI). Lourenco Goncalves, président du conseil et PDG de Cliffs, a déclaré à des chroniqueurs économiques que la nouvelle usine aurait une capacité nominale de production annuelle de 1,6 million de tonnes de HBI et que l'investissement était évalué à 700 millions de dollars pour l'entièreté du projet. Ces 1,6 million de tonnes de HBI devraient amener deux millions de tonnes de boulettes de fer au Port de Toledo. Cliffs prévoit lever la première pelletée de terre pour la construction de l'usine de production de HBI au début de 2018 et fixe le début de la production d'un tonnage commercial au milieu de 2020.

La nouvelle usine va aussi amener annuellement jusqu'à 50 escales supplémentaires de navires dans le port de Toledo. Le produit fini quittera probablement l'installation par camion et par train.

Aux yeux du PDG de la Toledo-Lucas County Port Authority, Paul Toth, le projet Cliffs est fait sur mesure pour le Port. «Nous avons acquis Ironville dans le but d'y attirer un utilisateur industriel majeur qui a besoin de liaisons maritimes et ferroviaires, et nous pensons que ce projet est idéal pour la partie restante du site», a-t-il indiqué.

Le Port de Toledo a déjà enregistré une forte augmentation des expéditions de boulettes de fer en 2017. M. Toth a récemment déclaré à un média local que les expéditions de minerai de fer avaient littéralement triplé à trois millions de tonnes par rapport à l'an dernier. Il a ajouté que

But in recent years, the growth in the domestic steel industry has come from the installation of electric arc furnace mills, which can't directly consume the pellets made in Minnesota and Michigan. Instead, these mini-mills, which now account for two-thirds of North American steel production, consume ferrous scrap and value-added iron products like pig iron, direct-reduced iron ore (DRI) and hot-briquetted iron ore (HBI).

The domestic iron ore industry has long dreamed of the construction of a DRI or HBI plant in the Great Lakes region to serve the electric arc furnace (EAF) mills that are increasingly taking market share from integrated blast furnace mills. But until just recently, few alternate iron facilities were built in North America because of concerns about domestic natural gas supply and costs. But the discoveries early this century that North American shale gas could be easily and inexpensively recovered by hydraulic fracturing and horizontal drilling proved to be the game changer for value-added iron products. In recent years, the iron and steel industry has built DRI and HBI plants in Louisiana and Texas, fueled by inexpensive natural gas.

Last June, Cleveland Cliffs unveiled its plans to develop a site at the Ironville Terminal at the Port of Toledo on Lake Erie for its first hot-briquetted iron (HBI) production facility. Lourenco Goncalves, Cliffs Chairman, President and Chief Executive Officer, told business reporters the new plant would have the nominal capacity to produce 1.6 million tons of HBI per year and would represent an estimated investment in the entire project of approximately \$700 million. That 1.6 million tons of HBI represents inbound shipments of two million tons of iron pellets for the Toledo port. Cliffs anticipates breaking ground for the construction of the HBI production plant in early 2018, with the production of commercial tonnage of HBI beginning in mid-2020.

The new facility will also create as many as 50 new vessel calls each year for the Port of Toledo. The finished product will likely ship from the facility via truck and rail.

Paul Toth, president and chief executive officer of the Toledo-Lucas County Port Authority, said the Cliffs project was tailor-made for the port. "We acquired Ironville with the intention of locating a large-scale industrial user on the site who required marine and rail capabilities, and we truly feel this project is the perfect match for the remaining portion of the site," Mr. Toth said.

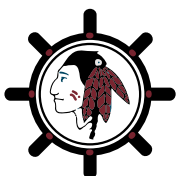
The Port of Toledo has already seen a strong increase in iron pellet shipments in 2017. Mr Toth recently told local media that iron ore shipments had literally tripled to three million tons over last year's totals. He added that the Lake Erie port has seen increases in virtually everything it handles in 2017.

While Minnesota officials were disappointed that Cleveland Cliffs did not locate the HBI facility in the Gopher State, Minnesota and its port community will



Delivering More

Rand Logistics, Inc. is a leading provider of marine bulk freight shipping and logistics services throughout the Great Lakes region. Through our fleet of fourteen U.S. and Canadian flagged vessels and our team of dedicated professionals, we provide unique and comprehensive supply chain solutions to the marketplace. We take pride in our world class safety record, exemplary maritime and technical expertise, and the unmatched efficiency and flexibility of our operations. We are the only carrier that offers significant domestic port-to-port services in both Canada and the U.S. on the Great Lakes, and due to the versatile and diverse makeup of our fleet, the only carrier that can access every commercial port in the region. Contact us for more information about how Rand Logistics and our subsidiary companies can help you with your supply chain needs.



RAND
LOGISTICS, INC.

Lower Lakes Towing, Ltd.
517 Main Street
Port Dover, Ontario, CA N0A 1N0
Phone: 519-583-0982

Grand River Navigation Company
1026 Hannah Avenue, Suite D
Traverse City, Michigan, USA 49686
Phone: 231-642-4622

Rand Logistics, Inc.
333 Washington Street, Suite 201
Jersey City, New Jersey 07302
www.randlogisticsinc.com



le Port du lac Érié avait enregistré en 2017 des hausses dans presque toutes les catégories de marchandises manutentionnées.

Les autorités du Minnesota ont été déçues que Cleveland Cliffs ne construise pas son usine de HBI au Minnesota, mais la population et la communauté portuaire du Minnesota vont quand même bénéficier des retombées de la nouvelle usine sidérurgique de Toledo. En octobre, Cliffs a annoncé des dépenses de 75 millions de dollars pour mettre à niveau les activités de la Northshore Mining dans le Mesabi Range au Minnesota afin d'y fabriquer des boulettes de qualité DRI pour Toledo.

D'autres bonnes nouvelles concernant l'acier

Les ports étasuniens des Grands Lacs profitent aussi d'expéditions abondantes et régulières d'acier, un produit fini à base de fer. Le PDG de la Cleveland-Cuyahoga County Port Authority, William D. Friedman, a déclaré que «2017 avait été une bonne saison, couronnée par une poussée de fin d'année».

Un grand responsable de cette poussée est l'acier, lequel, selon les estimations de M. Friedman, terminera l'année en haut des 400 000 tonnes. Il est d'avis que les chiffres finaux seront bien meilleurs que ceux de 2016 et que les expéditions internationales seront probablement de 10 % supérieures à l'année dernière.

Un autre port des Grands Lacs qui a connu une excellente année pour les cargaisons d'acier, c'est celui d'Indiana-Burns Harbor. Ce grand port du lac Michigan a manutentionné deux

reap benefits from the new Toledo alternative iron plant. In October, Cliffs announced it would spend an estimated \$75 million to upgrade its Northshore Mining operation on Minnesota's Mesabi Range to make the DRI-grade pellets for Toledo.

More good news on steel front

U.S. Great Lakes ports have also been benefiting from strong and steady shipments of steel, iron's more finished cousin. William D. Friedman, president and chief executive officer of the Cleveland-Cuyahoga County Port Authority, noted that "2017 has been a good season. We are having a surge at the end of the year."

Leading that surge is imported steel, which Mr. Friedman estimates will wind up "somewhere north of 400,000 tons when the year is done. We will probably end up the year well ahead of 2016. We are estimating the final numbers will be 10 percent above on international shipments over last year."

Another U.S. Great Lakes port enjoying a bumper year for steel shipments is the Port of Indiana-Burns Harbor. The big Lake Michigan port handled two million tons of cargo for the first nine months of 2017 and reported that it had enjoyed the third best first three-quarters in the port's history. Steel shipments were up 49 percent over 2016, while oils were up 40 percent and grain shipments increased 14 percent over last year.

Imported steel and international shipments were major contributors in 2017 to a strong cargo performance at the Port of Cleveland.

L'acier importé et les expéditions internationales ont beaucoup contribué en 2017 à l'excellente performance du Port de Cleveland.



Cleveland-Cuyahoga County Port

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

millions de tonnes de marchandises dans les neuf premiers mois de 2017 et aurait connu une période de trois trimestres qui se situe au troisième rang parmi les meilleures de son histoire avec des hausses par rapport à 2016 de 49 % des cargaisons d'acier, de 40 % des produits pétroliers et de 14 % des céréales.

Des marchandises aussi variées que le sel et le calcaire étaient aussi en forte hausse. La Lake Carriers, Association de Cleveland, a rapporté des cargaisons totales de calcaire de 3,65 millions de tonnes en octobre, 11 % de plus que l'année précédente. Selon le directeur du Port de Green Bay, David Haen, les importations de sel ont aidé ce port du Wisconsin à connaître en septembre l'un de ses meilleurs mois depuis des années.

Les ports étasuniens des Grands Lacs continuent aussi à faire honneur à leur réputation d'excellence dans la recherche de solutions novatrices de manutention. En juin, le Port d'Indiana-Burns Harbor a manutentionné l'un des colis lourds les plus volumineux de son histoire. Le détecteur de neutrinos ICARUS de 120 tonnes a commencé son voyage au CERN à Genève, en Suisse, et après le transport au Port d'Anvers, il a fait la traversée jusqu'à Burns Harbor où il a été déchargé et transporté en pièces détachées par camion jusqu'au terminal de Batavia en Illinois.

Le Cleveland-Europe Express, dans lequel sont associés le Port de Cleveland et le groupe Spliethoff d'Amsterdam, en est à sa cinquième année et la croissance se maintient pour les cargaisons entrantes, mais selon le PDG Friedman, la situation est plus difficile pour les cargaisons sortantes. À ses yeux cependant, le fait que le partenariat ait tenu pendant cinq ans et que Spliethoff demeure partie prenante constitue en soi une réussite.

À Duluth, la nouvelle alliance formée pour établir dans les ports jumeaux de Duluth et Superior au Wisconsin la première rampe intermodale desservie par rail termine sa première année d'exploitation. Duluth Cargo Connect, partenariat dans lequel sont associés la Duluth Superior Authority et Lake Superior Warehousing et qui utilise le réseau ferroviaire régional du CN, participe à l'implantation d'une nouvelle chaîne logistique et à la mise en valeur d'occasions de développement pour les partenaires du Port et les expéditeurs de la région. En septembre, les partenaires ont inauguré le nouveau terminal intermodal du CN à Duluth.

À l'Illinois International Port District à Chicago, le PDG Clayton Harris III songe à un terminal portuaire entièrement loué qui démontrerait l'énorme potentiel intermodal du port de la Ville des vents. Selon M. Harris, on devrait voir des progrès exponentiels d'ici 12 à 18 mois.

La communauté portuaire étasunienne des Grands Lacs porte une attention toute spéciale au Port de Milwaukee, exploité par la ville du même nom. À la mi-novembre, la ville et Harbor District Inc. ont publié un plan intérimaire d'utilisation de l'eau et des terrains pour la région englobant le Port de Milwaukee ainsi que les eaux et terrains adjacents. L'idée est de préserver les atouts du secteur riverain tout en stimulant la création d'emplois dans la région de Milwaukee, en réalisant des projets de restauration de l'environnement et des écosystèmes et en rapprochant la population de l'eau.

Commodities as diverse as salt and limestone are also showing strong gains for U.S. Great Lakes ports. The Cleveland-based Lake Carriers' Association reported that shipments of limestone totaled 3.65 million tons in October, an 11 percent gain over the same month a year ago. David Haen, director of the Port of Green Bay, said that imports of salt helped the Wisconsin port to one of its better months in recent years in September.

U.S. Great Lakes Ports are also continuing to burnish their reputation for innovative cargo solutions. In June, the Port of Indiana-Burns Harbor handled one of the biggest heavy lift cargoes in its history. The 120-ton ICARUS Neutrino Detector started its journey at CERN in Geneva, Switzerland and went from the Port of Antwerp to Burns Harbor, where it was unloaded and then trucked in pieces to Fermilab in nearby Batavia, Illinois.

Now in its fifth year, the Cleveland-Europe Express, a partnership between the Port of Cleveland and Amsterdam-based Spliethoff Group continues to show growth in inbound cargo. But Cleveland Port CEO Friedman said that outbound cargo remains a tough sell. Still, he said the fact that the partnership has been in business for five years is an accomplishment in itself, and that Spliethoff remains committed to the partnership.

In Duluth, the port's new alliance establishing the first rail-served intermodal container ramp in the Twin Ports of Duluth and nearby Superior, Wisconsin is closing in on its first year of operation. Duluth Cargo Connect, a partnership between the Duluth Superior Port Authority and Lake Superior Warehousing, working in conjunction with CN's rail network in the region, is helping to open up a new logistics supply chain and growth opportunities for the port's partners and shippers in the region." In September, the partners opened the new CN Duluth Intermodal Terminal at the Port.

At the Illinois International Port District in Chicago, President and CEO Clayton Harris III envisions a port terminal that is fully leased and demonstrating the enormous intermodal potential of the Windy City port. "Over the next 12 to 18 months, you're going to see exponential progress here," Mr. Harris said.

The U.S. Great Lakes port community is paying particular attention to the Port of Milwaukee, which is operated by the City of Milwaukee. In mid-November the City and Harbor District Inc. released a draft "Water and Land Use Plan" for the area including the Port of Milwaukee and surrounding land and waterways. The plan aims to preserve the positive elements of the Milwaukee waterfront while bringing new jobs to the area, carrying out environmental and ecological restoration projects, and connecting people to the water.

The good/bad news on record Lake levels

Les bons et mauvais côtés des niveaux élevés des Grands Lacs

Bill Beck

Pour les milieux maritimes des Grands Lacs, le fait que les niveaux d'eau ont presque atteint des maximums de tous les temps constitue à la fois une bonne et une mauvaise nouvelle.

Au début de l'été 2017, les niveaux d'eau des cinq Grands Lacs étaient plus élevés qu'en 2016. Le lac Ontario a atteint des hauteurs inégalées en mai et en juin et, à la fin de septembre, le lac Supérieur n'était qu'à un demi-pouce près de son record pour le mois et à moins de 2,5 pouces du record absolu établi en octobre 1985.

Les niveaux élevés des eaux des Grands Lacs sont d'autant plus surprenants pour les milieux maritimes qu'il y a à peine quatre ans, on s'inquiétait des niveaux d'eau terriblement bas. Mais quelques hivers très enneigés suivis de printemps exceptionnellement pluvieux dans le Haut-Midwest ont renversé complètement la situation.

La bonne nouvelle pour les milieux maritimes, c'est que des niveaux d'eau élevés permettent aux vraquiers d'augmenter leur tirant d'eau et de transporter des charges plus lourdes. L'augmentation du tirant d'eau moyen d'été de 27 à plus de 29 pi a effectivement permis aux vraquiers étasuniens de transporter des cargaisons records. Fin juillet, l'*Edgar Speer* de l'U.S. Steel a éclusé à Sault Ste. Marie avec une cargaison record de 73 875 tonnes de boulettes de fer à destination de Gary Works. Au début de septembre, l'*Edwin Gott* de Great Lakes Fleet abaissait le record de son navire jumeau avec un chargement de 73 940 tonnes de boulettes. Le 24 septembre, l'*American Integrity* de l'American Steamship Company, chargé à un tirant d'eau de 29 pi 7 po, établissait un record de tous les temps avec une cargaison de 75 095 tonnes de boulettes de fer.

Mais le mauvais côté des niveaux d'eau élevés, c'est que lorsque les grands vents de novembre balaient les lacs Supérieur et Huron, l'érosion peut causer des dommages importants. L'an dernier, les grands vents de novembre ont déferlé à la fin d'octobre sur Duluth-Superior. Une tempête qui s'est abattue sur le lac Supérieur le 24 octobre a produit des vagues gigantesques atteignant les 28 pi et trois jours plus tard, des vagues de 15 pi propulsées par des vents de plus de 60 mi/h balayaient le secteur riverain des ports jumeaux. Des cailloux charriés par le vent fracassaient les fenêtres du rez-de-chaussée des motels de Canal Park, et le secteur du Lakewalk était lourdement endommagé.

L'U.S. Army Corps of Engineers prévoit des niveaux d'eau élevés pour le lac Supérieur en mars 2018 (jusqu'à quatre pouces de plus qu'en mars 2017). Les lacs Michigan et Huron devraient aussi être jusqu'à neuf pouces plus hauts. Les niveaux d'eau des lacs Érié et Ontario devraient toutefois être égaux ou inférieurs à ceux du printemps 2017 au début de la saison de navigation 2018. **M**

For the Great Lakes maritime community, the good news has been that water levels are nearing an all-time recorded high. The bad news is that lake levels are nearing an all-time record high...

In the early summer of 2017, all five Great Lakes were at higher levels than they were in 2016. Lake Ontario established new record highs in May and again in June, and by the end of September, Lake Superior was only a half-inch lower than the record high for the month and less than 2.5 inches lower than the all-time record established in October 1985.

The high water levels in the Lakes are all the more astounding to the maritime community because just four short years ago, there was concern about record low water levels. But several years of increased snowfall and wetter than usual spring conditions in the Upper Midwest have caused water levels to surge ever higher.

The good news for the maritime communities is that high water levels allow bulk carriers to deepen their draft and carry heavier loads on each trip. Indeed, the deepening of drafts from 27 feet mean summer level to more than 29 feet has helped U.S. bulk carriers to establish record cargo hauls. In late July, the *Edgar Speer* of the U.S. Steel fleet locked through at Sault Ste. Marie with a record 73,875 tons of iron pellets bound for Gary Works. In early September, the Great Lakes Fleet's *Edwin Gott* bested her sister ship's record with 73,940 tons of pellets. On September 24, American Steamship Company's *American Integrity*, loaded to a draft of 29 feet, 7 inches, established the all-time record of 75,095 tons of pellets.

But the bad news to high water levels is that when the Gales of November strike the Upper Lakes, storm damage can cause significant erosion on the shorelines of the Great Lakes. Last year, the Gales of November hit in late October, and Duluth-Superior was the target. A storm that blew in off Lake Superior on October 24 generated monster waves measured as high as 28 feet, and three days later, winds in excess of 60 m.p.h. slammed 15-foot waves against the Twin Ports shorelines. Wind-whipped rocks shattered ground floor windows at Canal Park motels, and the city's waterfront Lakewalk was extensively damaged.

U.S. Army Corps of Engineers forecasts say March 2018 water levels will start out high on Lake Superior, as much as four inches higher than in March 2017. Lakes Michigan and Huron are expected to be as much as nine inches higher next March than in March 2017, although Lakes Erie and Ontario are forecast to start the 2018 navigation season the same or lower than the high water levels recorded in the spring of 2017. **M**

Five Quebec artists on a mission: immortalize the St. Lawrence

Cinq artistes du Québec veulent immortaliser le Saint-Laurent



De gauche à droite / From left to right
Raymond Quenneville, Yvon Lemieux, Gérard Boulanger,
Yvon St-Aubin, Robert Roy.

Martin Maite

Leo Ryan

En 1920, sept peintres paysagistes urbains et graphistes de Toronto décidèrent d'explorer et de peindre les régions sauvages du nord de l'Ontario et formèrent le Groupe des sept, qui acquit une notoriété mondiale. Ils étaient particulièrement actifs dans le parc Algonquin. Aujourd'hui, presque un siècle plus tard, cinq artistes québécois bien connus se sont lancés dans un ambitieux projet baptisé *Collection Hommage au Saint-Laurent*, qui suscite déjà l'intérêt de plusieurs musées.

In 1920, seven city-dwelling landscape painters and graphic artists based in Toronto decided to explore and portray the rugged wilderness of Northern Ontario, forming what came to be recognized worldwide as the Group of Seven. They were originally members of the Algonquin school. Today, nearly a century later, five well-known Quebec artists have embarked on an ambitious project called *Collection Hommage au Saint-Laurent* that has already drawn the interest of several museums part way through the undertaking.

Non seulement l'ambitieux projet de cinq ans représentait-il une première dans l'histoire de l'art au Québec, mais il a donné naissance à une sorte de Groupe des cinq québécois désireux d'immortaliser la majestueuse région du Saint-Laurent avec une collection de 100 tableaux. Chaque artiste dépeint selon le style qui lui est propre les attraits uniques d'un environnement maritime grandiose, un littoral émaillé de villages au charme suranné, de forêts denses, de plages, de collines ondoyantes et de montagnes. Le vaste territoire représenté va du golfe du Saint-Laurent aux Mille-Îles.

En octobre dernier, les artistes peintres ont été présentés à l'Assemblée nationale à titre d'invités d'honneur du ministre délégué aux Affaires maritimes et ministre responsable de la région du Bas-Saint-Laurent, Jean D'Amour. La présentation coïncidait avec le colloque des Armateurs du Québec et la réception parlementaire organisée annuellement pour la Journée maritime québécoise. Quelques tableaux ont été exposés pour l'occasion.

C'est en juin 2015 que les artistes peintres Raymond Quenneville et Yvon St-Aubin ont eu l'idée peindre les plus belles régions bordant le fleuve Saint-Laurent. Se sont joints à eux par la suite Gérard Boulanger, Yvon Lemieux

Not only has the ambitious five-year project marked a "first" in Quebec's art history, it has given birth to a kind of Group of Five in Quebec seeking to immortalize the majestic St. Lawrence region with a collection of 100 paintings. Each artist, in his own way, is depicting the many unique features of a grandiose maritime environment where quaint villages, dense forests, beaches, rolling hills and mountains dot the shorelines. The vast territory stretches from the Gulf of St. Lawrence to the Thousand Islands.

Late last October, the artists were introduced at the National Assembly as guests of honour by Jean D'Amour, Quebec's Minister of Maritime Affairs and Minister responsible for the Lower St. Lawrence. This coincided with a Quebec shipoperators gathering and an annual Quebec Marine Day parliamentary reception. A number of paintings were displayed.

It was in June 2015 that artists Raymond Quenneville and Yvon St-Aubin came up with the idea of painting the most beautiful regions flanking the St. Lawrence River. They were joined shortly later by Gérard Boulanger, Yvon Lemieux, and Robert Roy. And fittingly enough, the first reunion of the five artists took place



Le Cap Tourmente du fleuve Saint-Laurent.
Yvon St-Aubin, huile/ oil, 24" X 36".



RDV 2017 Ville de Québec.
Gérard Boulanger, acrylique/ acrylic, 16" X 20".

et Robert Roy. Et pouvait-il y avoir un cadre plus approprié pour la première réunion des cinq artistes en août de la même année que le pittoresque village de Sainte-Pétronille sur l'île d'Orléans, au beau milieu du Saint-Laurent.

«Nous apprécions grandement l'occasion qui nous a été offerte par le ministre Jean D'Amour. Décidément, le fleuve Saint-Laurent ne laisse personne indifférent. Le Québec est magnifique, et de pouvoir le refléter dans nos œuvres est un beau grand voyage culturel et historique en couleurs».



Un fleuve la vie.
Robert Roy, huile/ oil, 30" X 36".

in August of the same year at the picturesque town of Sainte-Pétronille on Île d'Orléans surrounded by the St. Lawrence waters.

"We greatly appreciate the opportunity offered to us by Minister Jean D'Amour," comments Yvon St-Aubin, co-founder of the *Collection Hommage au Saint-Laurent*. "Indisputably, the St. Lawrence leaves no one indifferent. Quebec is absolutely magnificent and to be able to reflect this in our works is a great cultural and historic voyage in colours."



Vue du chemin des cultivateurs.
Yvon Lemieux, acrylique/acrylic, 24" X 30".

After painting scenes in the Lower St. Lawrence, the Côte-de-Beaupré region, Bellechasse and Île d'Orléans in 2016 and 2017, the artists are devoting the next three years to the regions between Kingston and Québec City, the spectacular Charlevoix region and the Gaspé coast.

The project, thus, has reached about a 40% completion point. As the artists wander from region to region, they are followed by scriptwriters and cameramen preparing a documentary film. **M**

Après avoir peint le Bas-Saint-Laurent et la région de la Côte-de-Beaupré, Bellechasse et l'île d'Orléans en 2016 et 2017, les artistes consacreront les trois prochaines années à immortaliser le territoire entre Kingston et Québec, la grandiose région de Charlevoix et la côte gaspésienne.

Le projet est réalisé à 40 %. Les artistes, qui se déplacent de région en région, sont accompagnés de scénaristes et de cameramans qui préparent un documentaire. **M**



En route vers le large.
Raymond Quenneville, huile/oil, 36" X 18".

Pour joindre les artistes / Artists'contact

Raymond Quenneville: www.raymondquenneville.qc.ca

Yvon St-Aubin: www.yvonstaubin.com

Gérard Boulanger: www.gerardboulanger.com

Robert Roy: www.robertroy.ca

Yvon Lemieux: yvonlemieux49@videotron.ca

Rising terminal capital expenditure projects

De gros investissements dans les terminaux

Carroll McCormick

D'un océan à l'autre, les exploitants de ports et de terminaux font des pieds et des mains pour devenir plus gros, plus rapides et meilleurs. Voici un portrait des travaux en cours ou planifiés.

Montréal

L'année 2018 marque le début de quatre années de nouveaux investissements d'une valeur de 120 millions de dollars dans le Port de Montréal. Destinés à consolider et à développer les actifs portuaires pour soutenir la croissance, ces travaux vont porter sur quatre domaines, dont les deux premiers sont l'optimisation du réseau intermodal et le développement de la vocation de transport maritime à courte distance. Les travaux vont s'échelonner de 2018 à 2021.

From coast to coast, ports and terminal operators are at it hammer and tong, striving to be bigger, faster and better. Here is a big slice of the work that is underway or planned.

Montreal

2018 marks the beginning of four years' worth of new capital projects, totalling \$120 million, at the Port of Montreal. Project name Development and Consolidation of Port Assets to Support Growth, it will focus on four areas: The first two are optimization of the intermodal network and increasing the vocation of short sea shipping. Work on them will run from 2018 to 2021.



The Port of Montreal is continuing to bolster its infrastructure, with new capital expenditure projects starting in 2018.

Le Port de Montréal continue d'améliorer ses infrastructures et prévoit lancer de nouveaux projets d'investissement en 2018.

The intermodal work will have a strong focus on improving the rail network. Increasing capacity and fluidity and increasing the overall capacity of the port are primary goals. "[We are] reconsidering the chain between the ship, truck and rail access," says Sophie Roux, Vice President, Public Affairs, Montreal Port Authority.

A shortsea shipping focus will be on reconstructing the operating areas of Bickerdike Terminal, services such as sewer and waterworks, and optimising railway facilities and traffic flow.

"The basic point of the work is to upgrade and modernize the facility, which has been somewhat neglected," says Andrew Chodos, President, Empire Stevedoring, which operates Bickerdike. "The idea is to maximize dock space. They are going to knock down and move some of the older buildings, realign some of the rail track, reinforce some areas that have been a bit weak for high-density stacking, move the gate and realign so trucks won't have to line up inside the facility. [They will] upgrade the electrical supply so we can handle more heated and reefer containers."

"Empire has already invested over six million in yard handling equipment upgrades and has plans to increase its ship to shore container handling equipment in the near future."

The third area is the development of bulk terminals. Work will start in 2019 and finish the following year. "That component is about upgrading existing facilities and equipping us with new facilities, to develop new bulk cargos," Ms. Roux says.

The fourth area, for which work will last from 2018 to 2021, is upgrading defenses and rehabilitating of docks. Tasks include repairing cope walls along wharves, adding mooring docks, upgrading wharf fenders and reinforcing berths for mooring post-Panamax ships.

Valleyfield

The fall 2017 launch of construction of a 32,500 SM laydown area marked the beginning of a development plan for the Port of Valleyfield that will increase its capacity and allow more flexibility in how it handles its eclectic mix of bulk, general and project cargo.

The finished site, expected to be ready for action next May, will be strengthened with a layer of concrete topped with asphalt. Around 3,700 SM of covered storage space is also part of the laydown area

En ce qui concerne l'intermodalité, on mettra l'accent sur l'amélioration du réseau ferroviaire. L'augmentation de la capacité et l'amélioration de la fluidité sont aussi des objectifs fondamentaux. «Nous réexaminons la chaîne d'accès entre le navire, le camion et le train», déclare Sophie Roux, VP, Affaires publiques à l'Administration portuaire de Montréal.

Pour faciliter le transport maritime à courte distance, on va reconstruire les aires de manœuvre du terminal Bickerdike, améliorer les services d'utilité publique comme les égouts et l'aqueduc et optimiser les infrastructures ferroviaires et la circulation.

«L'objectif fondamental des travaux, c'est d'améliorer et de moderniser les installations, qui ont été un peu négligées», indique Andrew Chodos, président d'Arrimage Empire qui



The Port of Valleyfield has launched important development plans involving a berth extension to accommodate more vessels and construction of a large additional laydown area that will bolster the operations of Valport Maritime Services.

Le Port de Valleyfield a lancé d'importants plans de développement comportant le prolongement des quais pour accueillir plus de navires et la construction d'une grande aire de dépôt dont vont profiter les opérations de Valport.

exploite Bickerdike. «L'idée est de maximiser l'espace sur les quais. On va abattre de vieux bâtiments et en déménager d'autres, réaligner des voies ferrées, renforcer certains secteurs faibles pour permettre l'entreposage dense, déplacer et réorienter le portail pour que les camions n'aient pas à faire la queue. On va améliorer l'alimentation électrique pour manutentionner plus de conteneurs chauffés et frigorifiques.

«Empire a déjà investi plus de six millions dans le matériel de manutention de parc et projette d'ajouter sous peu de l'équipement de manutention navires-terre de conteneurs.»

En troisième lieu, on veut développer les terminaux de vrac. Les travaux vont commencer en 2019 pour se terminer l'année suivante. «On va améliorer les installations existantes et en obtenir d'autres pour manutentionner plus de vrac», de préciser M^{me} Roux.

Le quatrième domaine, pour lequel les travaux vont s'échelonner de 2018 à 2021, c'est l'amélioration des défenses et la remise en état des quais. On va réparer les murs de couronnement, ajouter des quais d'amarrage, améliorer les défenses et renforcer les postes d'accostage pour accueillir des navires post-Panamax.

Valleyfield

Le lancement à l'automne 2017 de la construction d'une aire de dépôt de 32 500 m² marquait le début de la réalisation d'un plan de développement qui va augmenter

plan. The site is adjacent to another 51 hectares of land that is available to the Port for future development.

Another project in the port's development plan is a new berth 8. "It includes an 88-metre extension to the east of our existing 210-metre berths 6 and 7, a full-size ro-ro ramp and a new 150-metre berth. [This] will allow simultaneous charging and discharging of up to three of the typical 140- to 150-metre [length-overall] general cargo ships calling the port today," says Jean-Philippe Paquin, General Manager, Société du Port de Valleyfield. Construction should begin in 2019.

Complementing these two capex projects, the Société adds, "... a new port entrance is being planned to improve truck movement fluidity. The new entrance will include a truck weighing station to serve the needs of many of our bulk cargo clients."

Speaking to the port's anticipated growth in business, Frank Dunn, President, Valport Maritime Services Inc., says, "The Port Authority is doing a really good job of recognising the need for new infrastructure, and getting it built."

Québec

In mid-December, the Quebec Port Authority announced plans to build a container terminal at the site of the Beauport 2020 project to significantly boost its role as a key gateway in the Great Lakes/St. Lawrence corridor. It is the culmination of a lengthy process to

DELIVERING A HIGHER STANDARD AU-DELÀ DES ATTENTES



Photo credit: Port of Hamilton



FEDNAV

| FMT | FALLine | Fednav Direct |

SUP
PORT



www.fednav.com



A new three-acre container terminal depot is contributing to mounting diversification at the Port of Hamilton.

Un nouveau parc à conteneurs de trois acres contribue à la diversification des activités au port de Hamilton.

la capacité du Port de Valleyfield et lui offrir plus de souplesse pour la manutention de son mélange éclectique de vrac, de marchandises générales et de cargaisons spéciales.

Le site, qui devrait être prêt en mai prochain, sera renforcé par une couche de ciment recouverte d'asphalte. La construction d'une aire d'entreposage couverte de 3 700 m² est aussi prévue. L'aire de dépôt est adjacente à un autre terrain de 51 hectares dont le Port pourra se servir pour d'autres projets de développement.

Un autre projet prévu dans le plan de développement du Port, c'est la construction d'un nouveau quai 8. «On va prolonger de 88 m vers l'est nos quais 6 et 7 de 210 m, construire une vaste rampe ro-ro et aménager un nouveau poste d'accostage de 150 m. Cela va permettre de charger et décharger simultanément jusqu'à trois cargos de 140 à 150 m de longueur hors tout, typiques de ceux qui font escale dans le Port», a déclaré le directeur général de la Société du Port de Valleyfield, Jean-Philippe Paquin. La construction devrait débuter en 2019.

Pour compléter ces deux projets d'investissement, la Société prévoit de doter le Port d'une «nouvelle entrée pour améliorer la fluidité de la circulation des camions. Il y aura à cette nouvelle entrée un poste de pesage des camions comme le réclamait nombre de nos clients», a ajouté M. Paquin.

Parlant de la croissance prévue du chiffre d'affaires, le président de Valport, Frank Dunn, déclare ce qui suit: «L'Administration portuaire fait vraiment du bon travail. Elle est consciente du besoin de nouvelles infrastructures et voit à leur réalisation.»

Québec

À la mi-décembre, l'Administration portuaire de Québec a annoncé son intention de construire un terminal de conteneurs sur le site du projet Beauport 2020, afin de s'affirmer comme une porte d'entrée clé dans le corridor Grands Lacs-Saint-Laurent. Cette décision est l'aboutissement d'une longue

identify economic niches with the highest potential for the port's future development. The ambitious proposed undertaking entails a \$400 million investment to develop a 610-metre extension of the wharf line, a 17 hectare area behind the wharf, and links to existing rail and road networks.

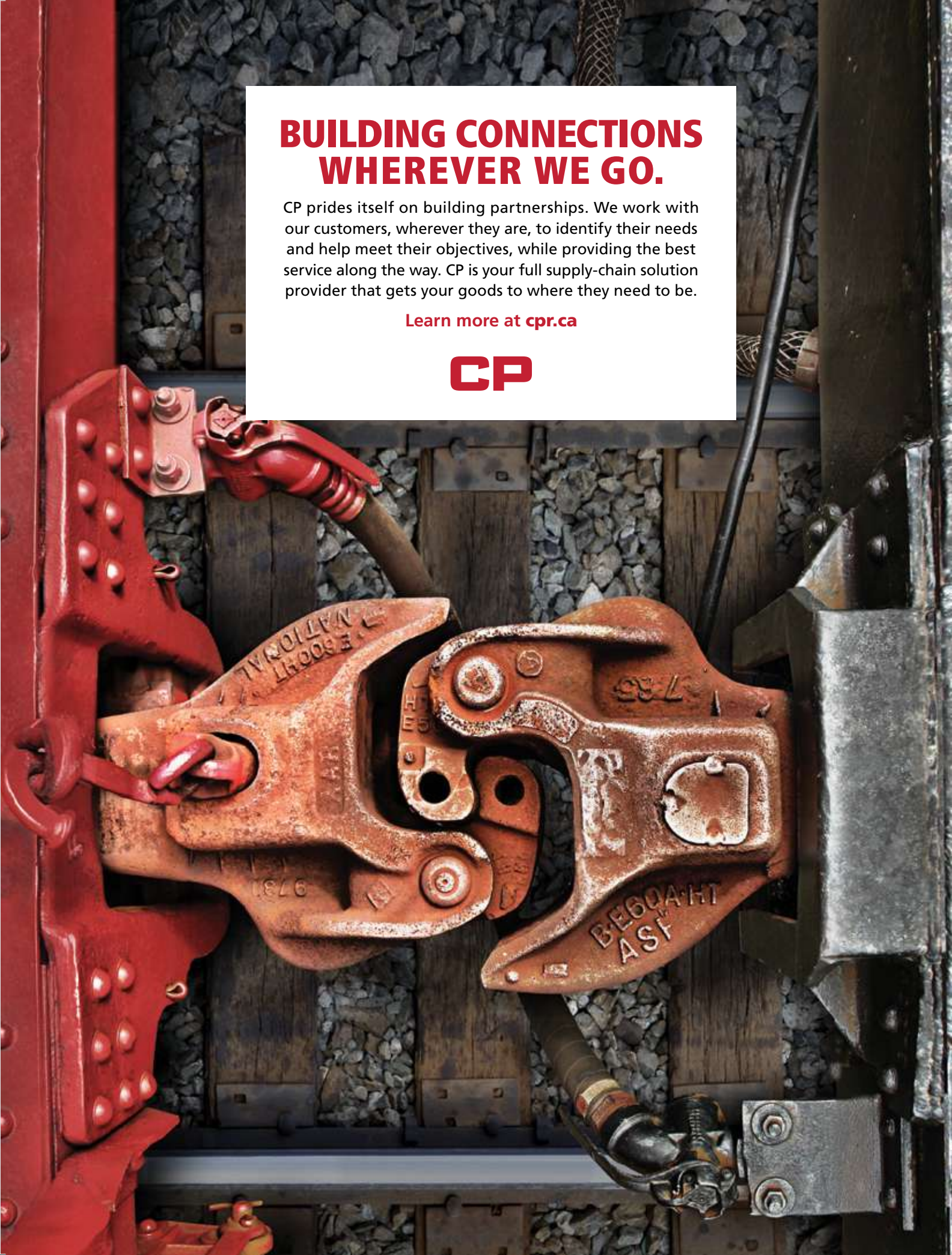
Speaking to the Québec City Chamber of Commerce and Industry, Port President and CEO Mario Girard stressed that the Port of Québec has all the strategic advantages to carry out this major project, including a water depth of 15 metres and full intermodality. He pointed out that the opening of a deeper Panama Canal and the emergence of next generation ships requiring deep water ports has completely changed the landscape of commercial shipping.

For his part, Québec City Mayor Régis Labeaume urged the governments of Québec and Canada to "offer their unmitigated support for the project so that Quebec and Eastern Canada can compete with big U.S. ports and to make the Port of Québec Europe's gateway to trade in North America."

Trois-Rivières

With paving completed in December on the new 12,000 square-meter dock, aka Section 9, at the Port of Trois-Rivières, the Port declared its \$131-million On Course For 2020 modernization plan completed. Launched in 2008, it includes five new warehouses, renewed railways, strengthened safety and security, and the construction of a multipurpose terminal. So far, outdoor storage space has been increased four-fold.

Section 9 is now part of a general cargo terminal operated by Logistec Stevedoring. This project included the redesign of outdoor storage areas 10 and



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

EXPA

... and more efficient. The Port of Valleyfield and port management team of Valport Maritime are readying for 2018 with an “expanded view” on business growth, targeting a million tonnes within the next 3 years.

Growing demand in bulk, breakbulk and project cargo is driving our expansion projects, which will add capacity and improve cargo handling efficiency.



VALPORT
MARITIME



Port of
Valleyfield

valport.ca | portvalleyfield.com
Canada's Largest 'Small' Port

NEEDED

Further demands for external services has the Port addressing improved sea cargo integration with rail, highway and air transportation services.

With this, the Port is undergoing expansion, addressing efficient throughput by accommodating organized and enlarged bulk and general cargo staging areas.

1. · Expanding along all dimensions
 - Improved Crating and Packaging Centre
 - Enhanced Fabrication and Assembly Centre
 - Improved security and truck gate throughput capacity
2. · 33,500 M² of additional laydown and staging area for bulk, breakbulk, project and Arctic cargo
 - New 3,700 M² warehouse
3. · 88 M berth extension
 - New 150 M berth
 - New Ro-Ro ramp





Des travaux d'amélioration et de modernisation sont en cours au terminal Bickerdike exploité par Arrimage Empire.

Upgrading and modernization is underway at Bickerdike Terminal operated by Empire Stevedoring.

démarche visant à déterminer les niches économiques les plus porteuses pour le développement futur du Port. Cette entreprise ambitieuse nécessite un investissement de 400 millions de dollars pour prolonger de 610 m la ligne de quai, aménager un arrière-quai d'une superficie de 17 hectares et réaliser le raccordement aux réseaux ferroviaire et routier existants.

Prenant la parole devant la Chambre de commerce et d'industrie de Québec, le PDG du Port, Mario Girard, a fait valoir que le Port de Québec disposait de tous les atouts stratégiques nécessaires pour réaliser ce grand projet, notamment une profondeur d'eau de 15 m et une intermodalité complète. Il a rappelé que l'ouverture du canal de Panama élargi et plus profond de même que l'entrée en service d'une nouvelle génération de navires qui ont besoin de ports en eaux profondes ont complètement changé le paysage du transport maritime commercial.

De son côté, le maire de Québec, Régis Labeaume, a exhorté les gouvernements du Québec et du Canada à appuyer le projet sans réserve pour que le Québec et l'est du Canada puissent rivaliser avec les grands ports américains et pour faire du Port de Québec la porte de transit du commerce de l'Europe avec l'Amérique du Nord.

Trois-Rivières

Une fois terminé en décembre le pavage du nouveau quai de 12 000 m² (la section 9), le Port de Trois-Rivières a déclaré achevé son plan de modernisation Cap sur 2020 de 131 millions de dollars. Lancé en 2008, ce plan prévoyait la construction de cinq entrepôts, la rénovation des voies ferrées, l'amélioration

11 and the construction of warehouse 9, complementing the existing warehouses 10 and 11.

The port reconfigured Sections 13 and 14 and renamed them as simply Section 13, at 23,000 SM. "This was an investment of \$25 million. We rebuilt it entirely and added a bit of an extension. It will be mainly used for dry bulk, but it can do more, like liquid bulk and break bulk," says Virginie Deschambeault, Director of Communications, Trois-Rivières Port Authority.

This year the port will work on a 40,000 SM space a kilometer away from the port. "[The cost will be] \$10 million. It will be a custom turnkey project for some future tenant," Ms. Deschambeault explains.

With its infrastructure work mostly finished, now the Port will turn its attention to *On Course for 2030*, which will focus on growing the port's business.

Hamilton

After a \$250-million investment in its agri-food sector in the past seven years, the opening of a 50,000-tonne lake terminal by G3 Canada Limited last April and the opening of a three-acre container terminal depot a few months later by Hamilton Container Terminals, the Port of Hamilton is steaming straight into its Westport Modernisation project.

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

de la sûreté et de la sécurité ainsi que la construction d'un terminal multifonctionnel. À ce jour, l'espace d'entreposage extérieur a été multiplié par quatre.

La section 9 fait maintenant partie d'un terminal de marchandises générales exploité par Logistec Arrimage. Le projet comprenait le réaménagement des aires d'entreposage extérieur 10 et 11, et la construction de l'entrepôt 9 complétant les entrepôts 10 et 11 existants.

Le Port a reconfiguré les sections 13 et 14 pour en faire une unique section 13 de 23 000 m². «C'est un investissement de 25 millions de dollars. Nous avons reconstruit entièrement en agrandissant un peu. L'installation est surtout destinée au vrac sec, mais peut aussi servir pour le vrac liquide et les marchandises diverses, entre autres», affirme Virginie Deschambeault, directrice des communications à l'Administration portuaire de Trois-Rivières.

Cette année, le Port va aménager une superficie de 40 000 m² à un kilomètre du Port. Selon M^{me} Deschambeault, les travaux vont coûter 10 millions de dollars et offriront un projet clés en main pour un futur locataire.

Ses travaux d'infrastructure étant presque achevés, le Port va maintenant consacrer toutes ses énergies à la réalisation d'un autre plan, Cap sur 2030, qui aura pour objectif d'augmenter son achalandage.

Hamilton

Après un investissement de 250 millions en sept ans dans son secteur agroalimentaire, l'inauguration en avril dernier d'un terminal lacustre de 50 000 tonnes par G3 Canada Limited et l'ouverture d'un parc à conteneurs de trois acres quelques mois plus tard par Hamilton Container Terminals, le Port de Hamilton met résolument le cap sur son projet de modernisation Westport.

Bien que certains des travaux soient considérés comme des travaux de restauration de l'infrastructure, comme la reconstruction d'un des quais massifs, le but de l'exercice est de créer un pôle de transport multimodal, d'améliorer les liaisons multimodales, d'éliminer les goulots d'étranglement, d'accroître la capacité de manutention et d'exportation des marchandises, de trouver de nouveaux terrains prêts pour le développement et de favoriser l'investissement et la création d'emplois par des tiers.

La Port a plus de 130 locataires. «Nous sommes bien davantage un pôle multimodal qu'un simple port maritime», affirme le PDG de l'Administration portuaire de Hamilton, Ian Hamilton.

La modernisation comprend l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire pour les locataires. «Nous voulons amener les voies ferrées partout dans le Port, jusqu'aux locataires qui y ont peu ou pas accès», dit M. Hamilton.

On veut aussi ajouter une nouvelle installation de transbordement. «Notre capacité actuelle est utilisée au maximum. La nouvelle installation va augmenter l'aire de dépôt. Cela complètera la capacité ferroviaire de la ville et permettra de sortir de la ville une partie du trafic ferroviaire pour le détourner vers le Port, ce qui va améliorer la fluidité de la circulation ferroviaire», précise M. Hamilton.

Le projet d'assainissement des sédiments contaminés du récif Randle d'un coût de 139 millions de dollars est aussi en cours de réalisation. Il s'agit en somme de draguer les sédiments contaminés, de les placer dans une installation

Although some of the work comes under the heading of infrastructure rehabilitation, such as the rebuilding of one of its dock walls, the point of this exercise is to develop a multimodal transportation hub, improve multimodal connections, remove bottlenecks, increase cargo and export capacity, create new development-ready lands, and leverage new third-party investment and employment.

The port has over 130 individual tenants. "We are much more of a multi-modal hub and not just a marine port," says Ian Hamilton, President and CEO, Hamilton Port Authority."

The Modernisation includes improving rail access for port tenants. "We plan to take rail all the way across the port, to tenants that have no access to rail, or have limited rail access," Mr. Hamilton says.

A new rail transload facility is also on the to-do list. "The capacity we have now is fully utilized. The new facility will increase laydown space. It will complement the rail capacity in the city at large and divert some rail traffic to the port rather than through the city, improving fluidity in rail traffic," Mr. Hamilton says.

The \$139-million Randle Reef Sediment Remediation project is also underway. In short, it includes dredging contaminated sediment, putting it in a containment facility, and building a marine terminal. Work should be completed in 2022.

Halifax

While the Halifax Port Authority is working on plans to double its berthing capacity for ultra-class container ships to two, including the possibility of moving a terminal to the Dartmouth side of Halifax Harbour, last October Halterm announced that it would spend \$10 million over the next 12 months on new equipment. The shopping list includes three rubber-tired gantry cranes that will span six lanes and stack containers five high. The added reach will increase yard capacity by 160,000 TEUs; Halterm added new Toplift Container Handlers and Reach Stackers in 2016 and 2017.

Halterm, which received the port's first ultra-class container ship, **Zim Antwerp**, last June, is assisting the Halifax Port Authority in its goal to create a second berth for these mega ships, according to Kim Holtermann, CEO & Managing Director, Halterm International Container Terminal.

Vancouver

Construction began last March on a grain export terminal in North Vancouver. It is the first new grain terminal to go up at the Port of Vancouver since the 1960s, according to builder G3 Terminal Vancouver. Capable of loading a ship at 6500 tonnes/hour, the terminal will include over 180,000 tonnes of storage and have a rail loop track capable of holding three 134-car trains that will be able to unload without stopping. This will cut the Prairies-to-port

de confinement et de construire un terminal maritime. Les travaux devraient être achevés en 2022.

Halifax

L'Administration portuaire de Halifax (APH) veut doubler la capacité de ses postes à quai pour accueillir deux porte-conteneurs géants simultanément et elle étudie la possibilité de déménager un terminal du côté de Dartmouth. En octobre dernier par ailleurs, Halterm a annoncé un investissement de 10 millions de dollars dans les 12 prochains mois pour acquérir de nouveaux équipements, dont trois portiques sur pneumatiques d'une portée de six travées et capables d'empiler les conteneurs sur cinq étages. La portée accrue va augmenter de 160 000 EVP la capacité de triage; Halterm va ajouter de nouveaux chariots gerbeurs à fourche télescopique et à levage par le haut en 2016 et en 2017.

Selon le PDG d'Halterm International Container Terminal, Kim Holtermann, Halterm, qui a reçu en juin dernier le premier porte-conteneurs géant à faire escale dans le Port, le **Zim Antwerp**, collabore avec l'APH pour créer un second poste d'accostage destiné aux méganavires.

Vancouver

La construction d'un nouveau terminal d'exportation du grain a débuté en mars dernier à North Vancouver. Il s'agit du premier terminal céréalier construit dans le Port de Vancouver depuis les années 1960, au dire de son constructeur, G3 Terminal Vancouver. Capable de charger un navire au rythme de 6 500 t/h, le terminal sera doté d'une capacité d'entreposage de 180 000 t et d'une voie de chargement en boucle capable de contenir trois trains de 134 wagons qui peuvent être déchargés en continu. Cela va permettre de raccourcir à huit jours (au lieu de 15), le trajet aller-retour entre les Prairies et le Port, selon le spécialiste des communications de G3, Peter Chura. Les travaux devraient être achevés en 2020.

Fibroco Export Inc. a annoncé des plans pour améliorer le terminal de copeaux et de granules de bois de North Vancouver. La construction devrait s'échelonner d'octobre 2017 à mars 2019 et le projet de 85 millions comprend 58 nouveaux silos qui vont ajouter une capacité d'entreposage de 171 200 tonnes.

En septembre dernier, Fraser Grain Terminals Ltd a demandé un permis pour construire à Surrey un complexe d'exportation du grain. Celui-ci, où on veut transborder jusqu'à 3,5 millions de tonnes de produits céréaliers en vrac chaque année, va comprendre, selon la compagnie, 34 silos d'entreposage d'une capacité totale de 77 000 tonnes, un chargeur roulant de navires, une demi-boucle de chargement, une installation d'empotage des conteneurs, des faisceaux de garage et une installation de chargement des trains et des camions.

Saint John

Les astres sont alignés au troisième port du Canada par le tonnage, qui entamait l'an dernier un projet de moderni-



The Port of Trois-Rivières has completed its On Course for 2020 strategic blueprint well ahead of schedule.

Le Port de Trois-Rivières a achevé la réalisation de son plan stratégique *Cap sur 2020* bien en avance sur l'échéancier.

round trip time to about eight days, from the current 15, according to Peter Chura, Corporate Communications Specialist, G3. The project is scheduled for completion in 2020.

Fibroco Export Inc. has announced plans to upgrade its North Vancouver wood pellet and wood chip terminal. With construction expected to run from October 2017 to March 2019, the reportedly \$85-million project includes 58 new silos, adding 171,200 tonnes of storage capacity.

Last September Fraser Grain Terminal Ltd. applied for a project permit to develop a grain export facility in Surrey. Looking to transship as much as 3.5 million tonnes a year of bulk grain products, the proposed project includes 34 storage silos capable of holding a total of 77,000 tonnes, a traveling ship-loader, a semi-loop rail track, a container loading facility and storage yards, and a rail and truck loading facility, according to the company.

Saint John

The stars are aligning at Canada's third largest port by tonnage, which embarked last year on its \$205-million West Side Container Terminal project - "a 100-year project," as Jim Quinn, President and CEO, Port Saint John, phrases it. "Everything we are doing positions this port and its stakeholders for the future. If we don't do this, we're not in the long-term game."

Several jobs will be done over the next six years: The main channel depth will be deepened to 10m at low tide and 18.5m at high tide. The depth alongside the container terminal will be increased to 15.2m at

sation des terminaux du côté ouest de 205 millions de dollars que le PDG de Port Saint John, Jim Quinn, qualifie de «projet centennal». «Tout ce que nous faisons, c'est pour permettre au Port et à ses partenaires d'affronter l'avenir avec confiance. Sans cela, nous ne resterions pas longtemps dans la partie.»

Plusieurs emplois seront créés au cours des six prochaines années. Le chenal principal sera dragué jusqu'à une profondeur de dix mètres à marée basse et de 18,5 m à marée haute. La profondeur le long du terminal de conteneurs sera augmentée à 15,2 m à marée basse. La longueur du poste de mouillage sera portée à 667 m au terminal Rodney et à 445 m à la jetée 2.

Selon M. Quinn, la profondeur accrue va élargir la fenêtre de marée pour les navires du futur. «Nous faisons immédiatement le nécessaire pour pouvoir accueillir des navires de 366 m... on n'a qu'une seule chance de réaliser un projet d'une telle envergure. À la fin des travaux, nous pourrions recevoir les navires post-Panamax.» L'objectif global est que le Port puisse accueillir des navires de 325 000 EVP (125 000 EVP actuellement).

La portance de la jetée du terminal Rodney sera augmentée pour supporter des portiques de 100 t.

Des travaux préparatoires ont commencé pour éloigner les navires et le matériel du lieu des travaux de construction qui devraient débuter au printemps ou au début de l'été.

DP World Saint John a mis en service en janvier dernier deux portiques post-Panamax et son nouveau bail de 30 ans tout juste signé avec le Port lui permet d'investir pour le long terme. «En 2017, DP World Saint John a investi plus de 17 millions dans du matériel de parc et des améliorations technologiques et projette d'investir d'autres millions à court et à moyen termes pour remplacer et moderniser l'ensemble de son matériel de parc», d'indiquer M. Quinn.

St. John's

En août dernier, RJG Construction Ltd de St. John's a commencé l'installation de pieux métalliques, de structures de liaison en béton et de poutres pour un nouvel appontement le long de la jetée 17 du Port de St. John's. Baptisée jetée 17 ouest, la structure aura 135 m de longueur sur 15 mètres de largeur. Ses deux postes de mouillage seront à la disposition d'usagers du Port tels que les compagnies d'approvisionnement et de services en mer. L'augmentation de la superficie du quai et les améliorations apportées côté terre vont augmenter la capacité du site à recevoir des portiques et du matériel lourd. Les services fournis à quai vont inclure l'alimentation électrique, des fluides de forage, de l'eau et des liquides en vrac.

Selon l'Administration portuaire de St. John's (APSJ), la jetée 17 ouest va offrir divers avantages, y compris des temps d'attente réduits pour les navires avant l'accostage, d'où une diminution des émissions et de la consommation de carburant. De plus, écrit l'APSJ, «l'alimentation électrique à chaque poste de mouillage va permettre aux navires de se brancher et d'éteindre leurs génératrices, ce qui va permettre de réduire encore davantage les émissions».

Les travaux de construction du quai 17 ouest devraient se terminer en juillet prochain. 

low tide. The berth length at Rodney face will be increased to 667m, and at Pier 2 to 445m.

The increased depth will increase the tidal window for ships of the future, Mr. Quinn says. "We are doing things now that will accommodate ships up to the 366-metre size ... you only get one chance to do a project of this magnitude. At the end of this project we will be able to accommodate post-panamax ships." The overall goal is to increase the TEU capacity of the port from the current 125,000 TEUs, to 325,000 TEUs.

The load-bearing capacity of the Rodney Terminal Pier will be increased, allowing the installation of 100-gauge cranes.

Transitional work is underway to prepare the terminal to shift ships and equipment away from the upcoming construction activity, set to begin this spring or early summer.

DP World Saint John brought in two post-panamax-sized gantry cranes last January and, with its new 30-year lease with the port, is investing for the long haul. "Throughout 2017, DP Saint John has invested in yard equipment and technology totaling over \$17 million ... they have plans to invest millions more in the near and mid-term as they replace and modernize all yard equipment," Mr. Quinn says.

St. John's

Last August, St. John's-based RJG Construction Ltd. began installing steel piles, concrete pile caps and beams for a new finger pier alongside the Port of St. John's Pier 17. Called Pier 17 West, it will measure 135 metres long by 15m wide. Its two operational berths will support port users such as offshore supply and service companies. Increased wharf and landside improvements will increase the site's capacity for cranes and heavy equipment. Berth services will include shore power, drilling fluids, bulk liquids and water.

Advantages of Pier 17 West, according to the St. John's Port Authority (SJPA), include reduced waiting times for vessels seeking berthage, resulting in lower emissions and less fuel consumption. Too, writes the SJPA, "Shore power at each berth will allow vessels to plug in and turn off their generators, further reducing emissions."

Pier 17 West is scheduled for completion this July. 



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



Logistec maps broader horizons

Logistec élargit ses horizons

Leo Ryan

Rester en mouvement est une habitude chez Logistec Corporation, fournisseur montréalais de services maritimes et environnementaux qui a beaucoup diversifié ses horizons dans l'est de l'Amérique du Nord.

«Je dirais qu'en affaires le statu quo, c'est la mort», affirme Madeleine Paquin, présidente et chef de la direction depuis 1996, ajoutant, sourire en coin: «Une entreprise qui dort sur ses lauriers risque de n'être plus là dans 10 ans – alors nous visons une croissance durable.»

Il ne faut donc pas se surprendre que la compagnie ne cesse d'étendre sa présence commerciale.

De fait, grâce à ses acquisitions, à ses innovations, à l'ouverture récente de terminaux et à son secteur environnemental en pleine expansion, Logistec a atteint un revenu consolidé record. Son chiffre d'affaires en 2017 pourrait pour la première fois dépasser les 400 M\$, comparativement à

Constant movement is no stranger to Logistec Corporation, the Montreal-based marine and environmental services provider which has widely diversified its horizons in eastern North America.

“I would say that the status quo is doomed,” said Madeleine Paquin, President and CEO since 1996, adding with a hint of a smile: “If you sit still, you may not be there in 10 years – so we strive to grow in a sustainable way.”

It's no surprise that the corporate umbrella has been steadily getting bigger and bigger.

Indeed, thanks to recent terminal developments, acquisitions, innovation and a surging environmental business segment, consolidated revenue is reaching new summits. The final tally for 2017 could soar above \$400 million for the first time, versus \$343 million



Logistec made a big investment in Montreal's new Viau container terminal operated by Termont that has notably expanded MSC business.

Logistec a fait de gros investissements à Montréal dans le nouveau terminal Viau exploité par Termont où les activités de MSC affichent une forte croissance.

Logistec

343 M\$ en 2016 et à 212 M\$ en 2012. La société déclare des profits chaque année depuis son introduction en bourse en 1969.

M^{me} Paquin décrit ainsi les objectifs généraux de l'entreprise: «En fin de compte, nous essayons d'avancer dans la réalisation de notre vision: faciliter le commerce, servir et aider les communautés du Nord, assainir l'environnement et protéger les infrastructures d'eau potable.»

«Ce sont nos quatre grands piliers: deux dans le secteur environnemental et deux dans le secteur maritime», a-t-elle déclaré au *Maritime Magazine*.

La chef de la direction de Logistec a reçu de nombreux prix pour son flair entrepreneurial, y compris tout récemment l'Ordre du Canada pour son leadership en matière d'innovation dans la chaîne d'approvisionnement et la protection de l'environnement. Elle a ainsi décrit son approche stratégique

in 2016 and \$212 million in 2012. The company has been reporting profits every year since going public in 1969.

Ms. Paquin describes Logistec's over-arching objectives in these words: "In the end, we are trying to move towards a notion where we facilitate trade, where we serve and take care of our northern communities, we clean the environment and we safeguard drinking water infrastructures.

"Those are the four big pillars – two in the environmental sector and two in the marine sector," she told *Maritime Magazine*.

The Logistec chief executive has received numerous awards for entrepreneurial flair, including just recently the Order of Canada for her role as a trailblazer in supply chain practices and environ-

lors d'une interview: «Si vous êtes une grande compagnie industrielle, vous allez avoir des besoins en matière de transports et aussi dans le secteur de l'environnement, car vous avez en réalité affaire à la même clientèle industrielle.»

M^{me} Paquin a souligné que «la recette du succès commence par les gens. On ne peut pas faire grand-chose tout seul. À mon avis, la réussite de notre entreprise est due à sa capacité de rassembler de grands talents autour de l'équipe de direction et à tous les niveaux des opérations. Elle a su également créer une culture positive, collaborative et de recherche constante de nouvelles occasions d'affaires, en restant très centrée sur le client».

Dans le secteur maritime, Logistec offre des services de manutention de marchandises en vrac, de marchandises diverses et de conteneurs dans quelque 30 ports et 40 terminaux répartis jusqu'à la côte du golfe du Mexique. De plus, elle fournit des services de transport et de fret axés principalement sur le commerce côtier de l'Arctique (voir l'article à ce sujet), des services de transport ferroviaire sur courte distance ainsi que des services d'agence maritime destinés aux propriétaires de navires et armateurs étrangers actifs sur le marché canadien.

Alors que les derniers résultats financiers semblent indiquer que les services environnementaux sont devenus



*Madeleine Paquin targets diversified growth
"in a sustainable way."*

Madeleine Paquin veut une croissance diversifiée, mais «durable».

mental protection. As she described her strategic approach in an interview: "If you are a large industrial company, you are going to have needs both in transportation and in the environmental sector. In effect, you are dealing with the same industrial customer base."

Ms. Paquin stressed that "the recipe for success starts with people. Not much can be done alone. Definitely in my mind, the success of this company has been the ability to assemble great talent around the executive team and all the way down to the operations. Also to create a culture that is positive, collaborative, and is always looking to build, looking for opportunities, and being very customer-centric."

In marine services, Logistec offers bulk, breakbulk and container cargo handling in some 30 ports and 40 terminals right down to the Gulf Coast. In addition, it offers transportation and cargo services geared principally to the Arctic coastal trade (see separate report), shortline rail transportation services as well as marine agency services to foreign shipowners and operators active on the Canadian market.

While latest financial numbers suggest that environmental services have become the biggest revenue generator, Ms. Paquin explains that this is not really the case because joint ventures like the Termont con-



Aerial view of Logistec's bulk operations at the Contrecoeur terminal near Montreal on the St. Lawrence River.

Vue aérienne des opérations de vrac de Logistec au terminal Contrecoeur près de Montréal sur le Saint-Laurent.



Sulphur handling at Logistec Gulf Coast facility in Port Manatee, Florida.

Manutention du soufre aux installations de Logistec à Port Manatee en Floride sur la côte du golfe du Mexique.

les plus productifs, M^{me} Paquin explique que ce n'est pas vraiment le cas, puisque des coentreprises comme le terminal de conteneurs Termont Montréal et la Nunavut Eastern Arctic Shipping ne figurent pas dans la colonne des revenus en vertu des normes comptables.

M^{me} Paquin a indiqué que le commerce en vrac va mieux grâce en partie aux prix plus stables du minerai de fer et du nickel sur les marchés mondiaux. «C'est bien de traiter avec des clients qui n'ont pas de problèmes de liquidités et de voir par exemple certains projets [miniers] renaître dans la région de Sept-Îles.»

Au Port de Montréal, Logistec a réalisé un investissement substantiel dans le nouveau terminal de conteneurs Viau. «Le mois de novembre dernier, a souligné M^{me} Paquin, marquait notre première année complète d'utilisation de portiques à conteneurs. Nous sommes heureux aussi de constater la croissance des activités de MSC et de recevoir à Montréal de nouvelles cargaisons provenant de l'Asie et du Moyen-Orient, fait inhabituel dans les échanges commerciaux en Atlantique Nord.»

Présence accrue sur la côte américaine

Au sud du 49^e parallèle, Logistec renforce sa présence sur la côte Est et sur la côte du golfe du Mexique, où elle exerce ses activités depuis deux décennies, par exemple à Port Manatee, Tampa Bay et Port Everglades.

La filiale américaine de la société, Logistec USA Inc., a notamment beaucoup investi pour développer son expertise en manutention de vrac, surtout les produits miniers et la biomasse. L'installation ultramoderne du Port de Brunswick, en Géorgie, peut ainsi expédier chaque année plus d'un million de tonnes métriques de granules de bois destinées aux centrales à biomasse européennes.

En mars dernier, Logistec a signé une entente de 10 ans avec l'Administration portuaire du comté de Cleveland-

tainer terminal in Montreal and Nunavut Eastern Arctic Shipping are not reflected in the revenue column under accounting standards.

Ms. Paquin indicated that bulk business has shown improvements thanks in part to firmer iron ore and nickel prices on world markets. "It's good to be dealing with customers that are not having cash issues and also to see, for example, some (mine-related) projects coming back to life in the Sept-Îles region."

At the Port of Montreal, Logistec made a substantial investment in the new Viau container terminal. "This past November," Ms. Paquin noted, "marked the first full year with container cranes, and we are delighted over the growth of MSC business and to see new cargoes coming to Montreal from Asia and the Middle East – beyond the traditional North Atlantic trades."

Expanding U.S. coastal presence

South of the 49th Parallel, Logistec has been strengthening its presence on the East and Gulf coasts where it has been operating for two decades, including Port Manatee, Tampa Bay and Port Everglades.

The company's U.S. subsidiary, Logistec USA Inc., has notably invested heavily in its bulk handling expertise, especially for mining products and biomass. A state-of-the-art facility at the Port of Brunswick, Georgia can thus ship over one million metric tons of wood pellets annually for European biomass power plants.

This past March, Logistec signed a 10-year agreement with the Cleveland-Cuyahoga County Port Authority to operate the Cleveland Bulk Terminal.

Then in September, Logistec USA and Coleary Transport Co. formed a new entity, Logistec Ever-

Cuyahoga pour l'exploitation du terminal vraquier de Cleveland.

En septembre, Logistec USA et Coleary Transport Co. ont formé une nouvelle entité – Logistec Everglades – afin d'étendre leurs activités d'exploitation de terminaux et de manutention de cargo général à Port Everglades. Ce partenariat permet de traiter des volumes plus élevés de marchandises diverses dans le marché stratégique du sud de la Floride.

Un secteur vigoureux: l'environnement

Dans le secteur environnemental, Logistec fournit des services aux clients industriels, municipaux et gouvernementaux pour la réhabilitation sans tranchée des conduites d'eau souterraines, la gestion des matières réglementées, l'assainissement des sites, l'évaluation des risques et la fabrication de tuyaux tissés. La division clé chargée de ces travaux est dirigée par Alain Sauriol, vice-président des Services environnementaux.

L'investissement initial «risqué» de 700 000 \$ dans Sanexen Services Environnementaux s'est révélé fort rentable, car, en 25 ans, les revenus de la division sont passés de 4 M\$ à plus de 150 M\$.

L'équipe de Sanexen a développé une technologie appelée Aqua-Pipe, qui permet de réhabiliter les conduites d'eau potable sans avoir à excaver complètement les fondations des rues. Elle est largement utilisée par la ville de Montréal et attire de plus en plus l'attention dans le monde entier. «C'est aujourd'hui une technologie qui est à l'avant-garde de cette industrie», a déclaré M^{me} Paquin.

Environ 1 200 kilomètres de conduites d'eau ont ainsi été restaurés dans quelque 150 villes d'Amérique du Nord.

Après avoir souligné que Sanexen est le plus important acteur au Québec, M^{me} Paquin a précisé qu'à la suite de l'investissement majoritaire de 49,5 M\$ effectué par Logistec en juillet dernier dans FER-PAL Construction de Toronto, les produits Sanexen sont de plus en plus vendus aux États-Unis et outre-mer. Dernièrement, par exemple, Logistec a rencontré des clients potentiels qui veulent utiliser la technologie Aqua-Pipe (en vertu d'accords de licence) dans des pays comme la Nouvelle-Zélande, l'Australie et la région Royaume-Uni/Irlande.

glades, to expand their terminal operations and general cargo handling services at Port Everglades. The partnership facilitates higher volumes of breakbulk in the strategic South Florida market.

Robust environmental sector

In the environmental sector, Logistec provides services to industrial, municipal and governmental customers for the trenchless structural rehabilitation of underground water main, regulated materials management, site remediation, risk assessment and manufacturing of woven hoses. Heading this key business division is Alain Sauriol, VP Environmental Services.

An original \$700,000 "longshot" investment 25 years ago in Sanexen Environmental Services, has paid big dividends. Revenue has soared from \$4 million to over \$150 million.

The Sanexen team has developed a technology, known as Aqua-Pipe, that rehabilitates drinking water pipes without fully excavating roads. It is used extensively by the City of Montreal and now getting mounting attention worldwide.

"It's technology today that is at the forefront of this industry," said Ms. Paquin.

An estimated 1,200 kilometres of water ducts have been rehabilitated in some 150 cities in North America.

After pointing out that Sanexen is the largest player in Quebec, Ms. Paquin said that following Logistec's nearly \$50 million majority investment last July in Toronto-based FER-PAL Construction, Sanexen products are being marketed more and more on U.S. and overseas markets. In particular, Logistec has recently been exploring opportunities with interested parties wanting to use Aqua-Pipe technology (under licensee agreements) in places like New Zealand, Australia and the UK-Ireland area.

Oui à l'AECG

Madeleine Paquin, présidente et chef de la direction de Logistec Corporation, appuie sans réserve l'accord de libre échange entre le Canada et l'Union européenne, appelé aussi l'AECG ou Accord économique et commercial global, en vigueur depuis septembre dernier.

«L'AECG est avantageux pour le secteur de la manutention du fret, et il représente aussi une conjoncture favorable pour le Canada étant donné notre grande dépendance envers les États-Unis, qui monopolisent plus de 70 % de nos échanges commerciaux», a déclaré M^{me} Paquin.

«C'est une occasion pour tous les Canadiens, car nous avons besoin de nous tourner vers de nouveaux marchés dans le monde changeant d'aujourd'hui. Les Européens ne sont pas si différents des Nord-Américains. Et notre pays offre aussi des possibilités pour les intérêts commerciaux européens.»

Yes to CETA

Madeleine Paquin, President and CEO of Logistec Corporation, strongly supports the free trade agreement between Canada and the European Union, also known as CETA, in force since last September.

"CETA is beneficial for the cargo-handling business, but also an opportunity for Canada because we have been heavily dependent on the United States for more than 70% of our trade," said Ms. Paquin.

"It's an opportunity for all Canadians who need to look at new markets in today's changing world. North Americans and Europeans are not that different from each other. And there are opportunities for European business interests in our country as well."

Sanexen, Logistec's growing environmental services subsidiary, provides site remediation and other services for a number of industrial clients. Pictured here is work in progress at the Pétromont site in Varennes.

Sanexen, filiale de Logistec chargée des services environnementaux, fournit des services de restauration de sites contaminés et autres à plusieurs clients industriels. La photo nous montre les travaux en cours à l'usine Pétromont de Varennes.



Logistec

FAITS SAILLANTS

- Fondée en 1952 par Roger Paquin, Logistec Corporation est une société montréalaise cotée en bourse qui fournit des services maritimes et environnementaux. Elle emploie l'équivalent de près de 1 600 personnes.
- Ses revenus se sont élevés à 343 millions de dollars en 2016. Elle a déclaré des bénéfices tous les ans depuis son introduction en bourse en 1969.
- Ses revenus devraient augmenter de façon importante en 2017 en raison notamment d'une forte hausse des recettes dans le volet des services environnementaux à la suite principalement de son acquisition en juillet dernier d'une participation majoritaire dans FER-PAL Construction Ltd., entreprise spécialisée dans la réhabilitation sans tranchée des conduites d'eau souterraines.
- Logistec Arrimage inc., filiale de Logistec, offre des services spécialisés de manutention de marchandises et de logistique portuaire de grande qualité à une clientèle maritime et industrielle. Elle possède un réseau constitué d'environ 30 ports et 40 terminaux stratégiquement situés dans l'est de l'Amérique du Nord.
- Logistec manutentionne tous les types de cargaisons sèches, y compris le vrac, les marchandises générales et les conteneurs. Son personnel chevronné possède l'équipement requis pour manutentionner les métaux, les produits forestiers, les matières premières, les fruits, le grain, les machines, les cargaisons spéciales comme les composantes d'éoliennes et toutes sortes d'autres produits de base.
- Par l'intermédiaire de sa filiale Sanexen Services Environnementaux inc., qui comprend Aqua-Pipe et Niedner, Logistec offre également un vaste éventail de services environnementaux.
- Sanexen et son équipe de scientifiques et de conseillers techniques offrent de l'expertise dans la réhabilitation structurale sans tranchée de conduites d'eau souterraines, la restauration de sites, la gestion des matières réglementées et la fabrication de boyaux tissés de grand diamètre.

KEY FACTS

- Founded in 1952 by Roger Paquin, Montreal-based Logistec Corporation is a publicly traded company with operations in marine services and environmental services and employs the equivalent of nearly 1,600 people.
- Revenue totalled \$343 million in 2016. Profits reported every year since going public in 1969.
- Substantial revenue growth anticipated from 2017 operations due notably to a strong revenue increase in the environmental services segment. The latter stems mainly from Logistec's \$49.5 million, majority investment last July in FER-PAL Construction Ltd., a trenchless technology enterprise focussed on water main rehabilitation projects.
- Logistec Stevedoring Inc., a subsidiary, provides high quality, specialized cargo-handling and port logistics to marine and industrial customers. A network of some 30 ports and 40 terminals is strategically located across eastern North America.
- Logistec works with all types of dry cargo, including bulk, breakbulk (general cargo) and containers. Experienced staff has the equipment needed to handle metals, forest products, raw materials, fruit, grain, machinery, project cargo like wind turbines and other commodities.
- Wide-ranging environmental services provided via subsidiary Sanexen Environmental Services, which includes Aqua-Pipe and Niedner.
- Sanexen and its team of scientists and technical consultants offer expertise in the trenchless rehabilitation of water mains, site remediation, regulated materials management, and large-diameter woven-hose manufacturing.

VOTRE MEILLEUR CHOIX DE TRANSPORT MARITIME DANS L'ARCTIQUE

ARCTIC SEALIFT

YOU CAN DEPEND ON

FIABILITÉ

QUALITÉ SUPÉRIEURE



HORAIRE FLEXIBLE ET
SPÉCIALISTE EN PLANIFICATION

MAIN-D'ŒUVRE
ET PROPRIÉTÉ INUIT

RELIABLE

OUTSTANDING



FLEXIBLE SCHEDULES AND
EXPERT PLANNING

INUIT OWNERSHIP
AND EMPLOYMENT



Succeed with **NEAS**

Reserve online www.NEAS.ca

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



RELIABLE

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



NEAS

During the 2017 Arctic sealift season, NEAS deployed five owned ice-class vessels and one chartered ship while serving communities in Nunavik and Nunavut.

Pendant la saison 2017 de desserte de l'Arctique, NEAS a déployé cinq de ses propres navires à coque renforcée et un bâtiment affrété pour approvisionner les collectivités du Nunavik et du Nunavut.

Vital contribution of NEAS to Arctic sealift

Contribution vitale de NEAS à la desserte des collectivités arctiques

Leo Ryan

La saison de desserte de l'Arctique a été exceptionnelle pour la Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS) de propriété inuite, dans laquelle Logistec possède une participation importante. Basée à Iqaluit, l'entreprise de transport maritime a son siège administratif à Montréal.

Fondée en 1998, NEAS est la propriété de Makivik Corporation, de l'Inuit Birthright Corporation et de Transport Nanuk (coentreprise de Logistec Corporation et de la North West Company). Transport Nanuk, filiale de Logistec, sillonne les eaux arctiques depuis le début des années 1970.

An exceptional sealift season has come and gone for Inuit-controlled Nunavut Eastern Arctic Shipping, in which Logistec holds a substantial interest. Headquartered in Iqaluit, the shipping enterprise has its administrative office in Montreal.

Established in 1998, NEAS is jointly owned by Makivik Corporation, the Inuit Birthright Corporation and Transport Nanuk (a joint venture between Logistec Corporation and The North West Company). Since the early 1970s, Transport Nanuk, a subsidiary of Logistec Corporation, has been sailing into the Arctic waters.

À cause du réchauffement planétaire et du rétrécissement de la couverture de glace, la fenêtre estivale traditionnelle de transport maritime dans l'Arctique s'est allongée depuis quelques années; elle va désormais de la fin juin au début de novembre, alors qu'elle était auparavant à peu près limitée à une période de quatre mois, soit de juillet à octobre.

«On parle maintenant d'une fenêtre de cinq mois», a déclaré au *Maritime Magazine* Suzanne Paquin, présidente et chef de la direction de Transport Nanuk et de NEAS.

La flotte de navires polyvalents renforcés pour la navigation dans la glace de NEAS dessert 14 localités du Nord québécois (Nunavik) et 22 localités du vaste territoire du Nunavut.

Outre sa cargaison, chaque navire transporte des grues et d'autre matériel nécessaire pour décharger les marchandises directement sur les plages. Cela comprend des remorqueurs, des barges, des rampes, des chargeurs frontaux et une génératrice pour l'éclairage.

«La saison 2017 de desserte maritime de l'Arctique a été un autre grand succès pour le Groupe NEAS», a dit M^{me} Paquin. «Grâce à sa flotte de plus en plus nombreuse de navires immatriculés au Canada, NEAS a aidé ses clients à réussir leurs activités dans l'Arctique canadien. Nous avons eu 16 départs, plus de 100 arrêts, dont 8 à Iqaluit et 3 à Kuujuaq. Nous sommes allés dans le passage du Nord-Ouest. Par comparaison, nous avions une moyenne de 12 voyages par année auparavant.»

Pendant la saison 2017, NEAS a déployé cinq de ses navires et un bâtiment affrété. La flotte comprenait un navire acquis depuis peu, le **Nunalik**, équipé de deux grues d'une capacité de 180 t et capable de transporter 665 conteneurs de 20 pi.

«Autant pour des particuliers que pour des ministères et organismes ou de grandes opérations minières, NEAS a fourni des services d'emballage et de transport maritime fiables en offrant un service à la clientèle de qualité supérieure», a indiqué M^{me} Paquin.

M^{me} Paquin a précisé que certaines des opérations dont elle était le plus fière, c'était le transport par NEAS de Baie-Comeau à Milne Inlet des nouveaux camps achetés par Baffinland et qu'elle tirait également une grande fierté d'avoir fourni le transport maritime pour l'aéroport international d'Iqaluit et la Station canadienne de recherche dans l'Extrême-Arctique (SRCEA).

«De plus, comme nous avons des Inuits du cru qui travaillaient sur tous les navires, le programme de formation et d'emploi de NEAS a aussi donné de bons résultats cette saison», a-t-elle signalé.

«Pour nos voyages vers le nord, de poursuivre M^{me} Paquin, notre cargaison est constituée de conteneurs,

As a result of the impact of global warming and the receding ice cover, the traditional summer Arctic shipping window has been getting longer in the past few years - stretching approximately from late June to early November versus the past virtually-fixed four-month period from July to October.

“We now talk of a five month window,” Suzanne Paquin, President and CEO of Transport Nanuk and of NEAS, told *Maritime Magazine*.



Suzanne Paquin says “a five-month shipping window” has become the new normal.

Selon Suzanne Paquin, une «fenêtre de navigation de cinq mois» est maintenant devenue la normale.

The NEAS multi-purpose ice-class fleet serves 14 communities in northern Quebec (Nunavik) and 22 communities in the vast territory of Nunavut.

Besides the cargo, each ship is laden with cranes and other equipment necessary to unload cargo directly onto the beaches. This includes tugs, barges, ramps, front-end loaders and a generator for lights.

“The 2017 Arctic sealift season was another great success for the NEAS Group,” said Suzanne Paquin. “With our growing fleet of Canadian-flag vessels, NEAS helped customers succeed across the Canadian Arctic. We had 16 sailings, over 100 stops, including eight stops in Iqaluit and three in Kuujuaq. We navigated the Northwest Passage.”

This compares with an average of 12 voyages yearly up till now.

During the 2017 season, NEAS deployed five owned vessels and one chartered vessel.

The fleet included a newly-purchased ship, the MV **Nunalik**, equipped with two cranes of 180 tonnes lifting capacity and able to carry 665 20-ft containers.

“From individuals to government departments or large mining operations, NEAS delivered reliable sealift and packaging services with a superior customer experience,” Ms. Paquin said.

Among various shipments, she indicated that NEAS was “very pleased to carry Baffinland newly-purchased camps from Baie Comeau to Milne Inlet. We were also very proud to have been the sealift provider for the Iqaluit International Airport and for the federal research centre (CHARS).

“In addition, with local Inuit working on every vessel, the NEAS training and employment program was also encouraging this season.”

“On northbound voyages,” Ms. Paquin continued, “our main cargo includes containers, packaged goods, vehicles, modules, equipment and any cargoes re-

de marchandises emballées, de véhicules, de modules, d'équipement et de tout ce qui peut être nécessaire dans l'Arctique. Au retour, nous ramenons des conteneurs, de l'équipement, du sol contaminé et du matériel à recycler.»

Le Port de Valleyfield à l'ouest de Montréal sur le Saint-Laurent est la plaque tournante des opérations de desserte de l'Arctique de NEAS. C'est là que se trouve le Centre de conditionnement de la marchandise. Celle-ci est maintenue par les Services maritimes Valport qui offrent, au Port de Valleyfield, des services d'arrimage, de logistique, de triage, d'entreposage et d'organisation des cargaisons de produits en vrac et de marchandises diverses.

Les difficultés sont loin d'avoir été toutes éliminées pour le transport de marchandises à ces localités éloignées.

«Limiter l'augmentation des coûts demeure un enjeu important, spécialement compte tenu des changements imminents à la réglementation fédérale concernant les émissions et les carburants », a indiqué M^{me} Paquin.

Elle souligne que NEAS continue de réclamer des aires de travail et des infrastructures maritimes sécuritaires dans toutes les localités. Le manque de cartes, d'aides à la navigation et d'infrastructures adéquates est un élément important pour évaluer les risques dans l'Arctique. Les renseignements météorologiques sont médiocres. Il y a effectivement un déficit général de données. **M**

quired in the Arctic. Backhaul cargoes include containers, equipment, clean-up site contaminated soil and some recycling cargo.”

For NEAS, the Port of Valleyfield on the St. Lawrence waterway west of Montreal acts as its hub for Arctic sealift operations. There is located the NEAS Cargo Service Centre. And all cargo is handled by Valport Maritime Services, which provides stevedoring, logistics, marshaling, warehousing and staging of bulk and breakbulk shipments at the Port of Valleyfield.

Significant challenges have far from disappeared in moving goods to such remote communities.

“Maintaining costs moving forward remains a key challenge, particularly with pending federal changes to fuel and emission regulations,” Ms Paquin notes.

For its part, she stresses, “NEAS continues to advocate for safe and secure marine infrastructure and work areas in all communities. Lack of adequate maps, charts, NavAids and infrastructure remain important factors in measuring risks in the Arctic. Weather information is poor. There is, in effect, an overall data deficit.” **M**



The NEAS fleet carries a wide variety of cargoes on northbound and southbound voyages..

La flotte de NEAS transporte une grande variété de marchandises dans ses voyages vers le nord ou vers le sud.

La page de l'AGGIMQ

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

www.aggimq.ca

Les 5 à 7 de l'AGGIMQ

La saison des 5 à 7 automnaux s'est terminée le 14 décembre avec celui de Montréal sur le Cavalier Maxim.

Québec avait amorcé la série, suivi de près par Trois-Rivières, Gatineau, et enfin Rimouski.

C'est toujours avec grand plaisir que les anciens de chaque région se réunissent à la bonne franquette pour échanger autour d'une bière. Prochaine édition à partir d'octobre...



Montréal



Trois-Rivières



Gatineau

Banquet et assemblée générale 2018

Les préparatifs vont bon train pour notre réunion annuelle! Elle aura lieu à l'hôtel Alt de Québec le 24 février 2018. Si vous désirez y participer ou si vous voulez recevoir toutes les informations, écrivez-nous à info@aggimq.ca.

Nous pensons déjà à l'an prochain: alors que l'AGGIMQ fête son 55^e anniversaire, l'IMQ célébrera en grandes pompes son 75^e! Ça se passera en 2019, à Rimouski, bien sûr!

Forum stratégique annuel de l'IMQ

Le 10 janvier 2018 aura lieu le premier forum stratégique annuel de l'Institut maritime. Cet événement collectif annuel réunira plusieurs intervenants du milieu maritime et se veut ouvert et participatif pour toute la communauté de l'IMQ.

Ce forum stratégique a pour objectifs:

- de créer une culture de collaboration plus participative dans les orientations stratégiques que l'IMQ doit considérer;

- de prendre part, d'une façon proactive, à l'avancement de l'IMQ comme école nationale;
- d'identifier les défis auxquels l'industrie maritime devra faire face et définir de nouveaux projets pour répondre à cette réalité.

Des invitations ont été lancées à nos membres qui désirent y participer.

JOURNAL

Une société de capital-investissement acquiert Rand Logistics

Rand Logistics, Inc., important fournisseur de services de transport maritime de vrac dans la région des Grands Lacs, a récemment annoncé qu'American Industrial Partners (AIP) avait accepté de faire l'acquisition de la Compagnie. AIP est une société de capital-investissement de New York qui gère des actifs de plus de 4 milliards de dollars et se spécialise dans l'achat, l'amélioration et le développement d'entreprises industrielles aux É.-U. et au Canada.

Par le truchement de ses filiales (Lower Lakes Towing

et Grand River Navigation), Rand Logistics, basée à Jersey, exploite une flotte qui comprend trois vraquiers classiques et 12 vraquiers autodéchargeurs, dont trois tandems remorqueur-barge.

Selon l'entente conclue entre Lightship Capital LLC, filiale d'AIP, et la Compagnie, AIP accepte de convertir l'ensemble de la dette de second rang de la Compagnie en 100 % du nouveau capital-actions de la Compagnie réorganisée (sous réserve de dilution par les actions émises en vertu d'un plan d'intéressement des

New York equity firm acquires Rand Logistics

Rand Logistics, Inc., a major provider of bulk freight shipping services throughout the Great Lakes region, recently announced that American Industrial Partners (AIP) has agreed to acquire the Company. AIP is a New York-based private equity firm with over \$4.0 billion of assets under management that focuses on buying, improving and growing industrial businesses in the U.S. and Canada.

Through its subsidiaries (Lower Lakes Towing

and Grand River Navigation), Jersey City-based Rand Logistics operates a fleet of three conventional bulk carriers and 12 self-unloading bulk carriers including three tug/barge units.

Under the terms of the agreement entered into between Lightship Capital LLC, an affiliate of AIP, and the Company, AIP has agreed to convert all of the Company's second lien debt into 100% of the new common equity of the reorganized Company



*Ships owned by Rand Logistics, such as the **Michipicoten** operated by subsidiary Lower Lakes Towing, are regular visitors on the Seaway's Welland Canal.*

Les navires de Rand Logistics, comme le **Michipicoten** armé par la filiale Lower Lakes Towing, sont des visiteurs réguliers du canal Welland sur la Voie maritime.

cadres). La transaction annoncée le 21 novembre va sensiblement améliorer le bilan de la Compagnie en retranchant environ 90 millions de dollars de l'encours de la dette, tout en réduisant énormément les frais d'intérêts annuels.

«Nous nous réjouissons d'avoir signé une entente qui permet à Rand de réduire de beaucoup le poids de sa dette et d'être partenaire d'une société de capital-investissement de premier plan», a commenté le président et chef de la direction de Rand, Edward Levy, et il a ajouté que la transaction réglait les récents problèmes financiers de la Compagnie

et permettait à celle-ci de maintenir un bon service à la clientèle et de poursuivre son expansion.

«Nous sommes très heureux de nous associer à Rand et à son équipe de direction, et nous saluons l'entrée en scène d'un nouveau leader dans le secteur du transport maritime et de la logistique sur les Grands Lacs, a déclaré Jason Perri, un des associés chez AIP. Le dossier de fiabilité, de sécurité et de service de Rand dans le transport de matières premières critiques entre les ports des Grands Lacs est éloquent.»

(subject to dilution by shares to be issued under a management incentive plan). The transaction announced on Nov. 21 will materially de-lever the Company's balance sheet, eliminating approximately \$90 million in outstanding debt and will also dramatically reduce annual interest expense.

«We are pleased that we have reached an agreement, which will allow Rand to significantly reduce its debt burden and partner with a leading private equity firm,” commented Edward Levy, President and Chief Executive Officer of Rand.

Mr. Levy added, “the transaction firmly addresses Rand's recent balance sheet challenges and positions the Company for continued customerserviceandgrowth.”

“We are thrilled to partner with Rand and its leadership team to welcome a new beginning for a clear market leader in shipping and logistics on the Great Lakes,” said Jason Perri, a Partner of AIP. “Rand's track record of reliability, safety and service in moving critical raw materials among world class customers between ports on the Great Lakes speaks for itself.”

Des volumes de fret records transitent par le canal de Panama

Après la fin de son exercice financier le 30 septembre, le canal de Panama a annoncé qu'un sommet de 403,8 millions de tonnes (jauge du canal de Panama – PC/UMS) de marchandises y avait transité dans l'AF17, un sommet en 103 ans d'histoire. La forte augmentation par rapport à l'année précédente est directement attribuable à la capacité supplémentaire fournie par l'élargissement du canal.

Au total, 13 548 navires ont franchi le canal de Panama au cours de l'AF17, 3,3 % de plus que dans l'exercice précédent. Grâce aux grands navires neo-Panamax qui peuvent désormais passer dans le canal élargi, l'augmentation du nombre de navires s'est accompagnée d'une hausse de 22,2 % du tonnage annuel total par rapport à l'exercice 2016, ce qui a permis au canal de Panama de dépasser les

projections – déjà ambitieuses – de 399 millions de tonnes PC/UMS.

«Ces excellents résultats prouvent que l'agrandissement du canal est une réussite», a déclaré l'administrateur du canal de Panama, Jorge L. Quijano. «Ces chiffres témoignent de la confiance de l'industrie envers le canal agrandi et ils prouvent que le canal de Panama demeure un moteur de transformation de l'économie mondiale et de revitalisation de l'industrie maritime.»

Ce bilan exceptionnel s'est accompagné de plusieurs premières. Moins de six mois après son inauguration, le canal élargi accueillait son 500^e navire Neopanamax, le porte-conteneurs YM **Unity**. En mars 2017, le MSC **Anzu** de la Mediterranean Shipping Company devenait le 1000^e navire néo-Panamax à franchir le canal. En septembre 2017, le

Expanded Panama Canal breaks annual cargo record

Following the close of its fiscal year on September 30, the Panama Canal announced that the waterway welcomed a record 403.8 million Panama Canal tons (PC/UMS) of cargo in FY17, the largest amount of annual tonnage ever transited in its 103-year history. The sharp increase from the previous year was directly attributed to the added capacity provided by the Expanded Canal.

The Panama Canal transited a total of 13,548 vessels during its FY17, representing a 3.3 percent increase compared to totals the year before. Thanks to the larger Neopanamax vessels now able to transit the Expanded Canal, the growth in traffic translated into a 22.2 percent increase in total annual tonnage from FY16, and helped the

Panama Canal surpass the already ambitious cargo projection of reaching 399 million PC/UMS.

“This year's success is a testament to the Expanded Canal's success,” said Panama Canal Administrator Jorge L. Quijano. “These record figures reflect not only the industry's confidence in the Expanded Canal, but also illustrate the Panama Canal's continued ability to transform the global economy and revitalize the maritime industry.”

The record-breaking results included several milestones for the Panama Canal. Less than six months after inauguration of the Expanded Canal, the waterway welcomed the YM **Unity** containership, its 500th Neopanamax vessel transit. In March 2017, Mediterranean Ship-



The advent of an expanded Panama Canal has generated the passage of so-called Neopanamax container vessels with capacities of up to 15,000 TEUs.

Le canal de Panama agrandi permet désormais le passage de porte-conteneurs «néopanamax» d'une capacité de 15 000 EVP.

passage du porte-conteneurs COSCO **Yantian** marquait le 2 000^e transit de navires néo-Panamax. Auparavant, le **Disney Wonder** de la Disney Cruise Line était devenu le premier paquebot de croisière néo-Panamax à franchir le canal.

Après des records analogues en décembre 2016 et mai 2017, le porte-conteneurs Neopanamax CMA-CGM **Theodore Roosevelt**, avec ses 365,96 m de longueur sur 48,252 m de largeur et sa capacité de 14 863 EVP, est devenu en août 2017 le plus grand navire à franchir le canal. Le navire a ensuite mis le cap sur le port de New York and New Jersey pour l'inauguration du pont Bayonne surélevé.

En septembre 2017, le canal a lancé, avec d'autres organismes panaméens, un guichet maritime unique (Panama's Maritime Single Window – VUMPA), pour assouplir les exigences bureaucratiques en matière de logistique pour la clientèle internationale. Afin de pérenniser les efforts de durabilité, le canal a

créé en octobre 2016 un système pour récompenser les clients qui atteignent des normes élevées d'efficacité environnementale en leur permettant d'améliorer leur rang pour la réservation des passages dans le canal. Le canal de Panama a aussi modifié le barème des péages après discussion avec les clients et analyse de l'évolution des types de marchandises.

Le canal de Panama dessert actuellement 29 grands services de lignes régulières, dont 15 qui déploient des navires néo-Panamax, principalement sur la route de commerce entre la côte est des É.-U. et l'Asie.

Le secteur des conteneurs demeure le principal segment de tonnage pour le canal. Il fournit 35,3 % du volume total de cargaisons, soit 143 millions de tonnes PC/UMS, dont 89,1 millions ont transité par le canal élargi. Les navires-citernes représentaient le plus gros segment de marché (105 millions PC/UMS), suivis des vraquiers (près de 80 M PC/UMS).

ping Company's MSC **Anzu** became the 1000th Neopanamax vessel to transit the Canal. The September 2017 transit of the COSCO **Yantian** containership marked 2,000 Neopanamax transits, including the Disney Cruise Line's **Disney Wonder**, the first Neopanamax cruise ship to transit.

After setting similar records in December 2016 and May 2017, the Neopanamax containership CMA CGM **Theodore Roosevelt** became the largest ship to transit the Canal to date in August 2017, measuring 365.96 meters in length and 48.252 meters in beam with a total TEU capacity of 14,863 units. The ship later traveled to the Port of New York and New Jersey for the inauguration of the raised Bayonne Bridge.

In September 2017, the Canal launched Panama's Maritime Single Window (VUMPA), with other Panamanian bodies, to streamline logistics paperwork for international customers. To uphold sustainability efforts, the Canal created the Environmental Premium Ranking

in October 2016 to reward qualified customers who meet high environmental efficiency standards with the opportunity to improve their position within the Customer Ranking System, which is taken into account when booking transits through the Canal. The Panama Canal also instituted modifications to the toll structure in response to a series of discussions with customers and a review of changing cargo patterns.

The Panama Canal currently serves 29 major liner services, including 15 Neopanamax liner services, primarily on the U.S. East Coast to Asia trade route.

The container sector continued to serve as the leading market segment of tonnage through the Canal, accounting for 35.3 percent of the total cargo volume. This amounted to a total of 143 million tons PC/UMS, of which 89.1 million tons transited the Expanded Canal. Tankers represented the next biggest market segment (105 million PC/UMS), followed by bulk carriers with nearly 80 PC/UMS.

Davie se réjouit de l'appui de l'Assemblée nationale du Québec

Davie applauds Québec National assembly stance on shipbuilding strategy



Davie

Davie Shipbuilding recently launched a first Resolve-class naval support ship at its Lévis shipyard.

La Davie a récemment lancé un premier pétrolier ravitailleur de la classe Resolve à son chantier maritime de Lévis.

Chantier Davie a félicité les députés de l'Assemblée nationale du Québec et particulièrement le premier ministre Couillard pour l'adoption unanime récente d'une motion demandant au gouvernement Trudeau de modifier la stratégie boiteuse de construction navale pour y inclure le Québec et préserver 1 200 emplois de qualité.

«Le fédéral va investir près de 100 milliards d'ici 20 ou 30 ans pour le renouvellement de sa flotte. Le Québec représente 50 % de la capacité de construction navale du Canada et 23 % de l'assiette fiscale du pays, mais il reçoit moins de 1 % des dépenses fédérales en construction navale, a fait valoir le président de Davie, Alex Vicefield. La province risque de perdre un nombre considérable de bons emplois à cause de l'intransigeance bureaucratique et de la sclérose d'un système d'approvisionnement bancal, et cela, en dépit de la nécessité évidente et urgente pour le Canada de renouveler entièrement sa flotte.»

Sur sa page Facebook, Davie réitère sa crainte que «jusqu'à 800 emplois soient perdus au Québec à moins que le gouvernement n'agisse et ne suive les recommandations du Sénat, du comité parlementaire de la Défense et de la Marine royale canadienne (MRC) et qu'il acquiesce à la demande de faire construire un second navire de soutien militaire de la classe Resolve».

Le premier navire de soutien militaire de la classe Resolve, conçu pour les opérations de combat et les opérations humanitaires, a été lancé par Davie à son chantier de Lévis sur le Saint-Laurent à la mi-octobre. C'est le premier grand bâtiment militaire construit au Canada en plus de 20 ans.

Réalisé en deux ans selon l'échéancier et le budget de ce contrat évalué à 700 millions \$ CA, le projet Resolve comprenait la conversion d'un porte-conteneurs allemand de 24 000 tjb (*Asterix*). Le navire a effectué les essais en mer à la fin de l'automne avant de mettre le cap sur Halifax pour

Davie Shipbuilding has applauded the Members of the National Assembly of Québec, and Premier Couillard specifically, for recently passing a unanimously adopted motion calling on the Trudeau government to amend the faltering National Shipbuilding Strategy to include Québec and save 1200 middle-class shipbuilding jobs.

«The federal government is going to invest almost \$100 billion dollars over the next 20 to 30 years on its fleet renewal. Québec represents 50% of Canada's shipbuilding capacity and 23% of Canada's tax base yet it is receiving less than 1% of federal spending on shipbuilding,» said Alex Vicefield, Chairman, Davie Shipyard, in a press release. «Today, Québec is at risk of losing a significant number of middle-class jobs due to bureaucratic intransigence and roadblocks within a broken procurement system, despite the clear and

obvious need for Canada to urgently renew the entirety of its fleet.»

On its Facebook page, Davie reiterated its strong concern that «up to 800 jobs will be abolished in Québec unless the government acts and follows the recommendations and requests of the Senate, the Defence Committee of Parliament and Royal Canadian Navy (RCN) to build a second military support ship of the Resolve class.»

The first Resolve-class naval support ship, suited for combat and humanitarian operations, was launched by Davie at its Lévis shipyard on the St. Lawrence River in mid-October. It is the first large naval ship to be built in Canada in over two decades.

Built on time in two years and on budget under a contract valued at C\$700 million, the Resolve project involved the conversion of a 24,000-DWT German containership (*MV Asterix*). The vessel underwent

l'installation de l'équipement de la MRC avant sa mise en service.

«Nous sommes heureux que le premier ministre Couillard et tous les partis à l'Assemblée nationale du Québec réclament unanimement qu'Ottawa intègre le plus grand constructeur de navires du Canada dans sa stratégie à long terme de construction navale afin d'ajouter une capacité désespérément néces-

saire pour renouveler la flotte fédérale le plus rapidement et le plus économiquement possible», a déclaré le chef de la direction de Federal Fleet Services, Spencer Fraser. «C'est une étape cruciale pour conserver à Davie 1 200 emplois très spécialisés et soutenir pour les 20 ou 30 prochaines années les 996 fournisseurs de l'entreprise au Québec et dans le reste du Canada.»

sea trials in the late fall before heading to Halifax for installation of RCN equipment prior to entering service.

«We are pleased that Premier Couillard and all parties within Quebec's National Assembly are unanimously imploring Ottawa to include Canada's largest shipbuilder in its long-term shipbuilding strategy in order to add desperately

needed capacity to renew the federal government's fleet in a more expeditious and cost effective manner», said Spencer Fraser, CEO Federal Fleet Services. «This is a critical step in securing the 1200 highly skilled jobs at Davie and supporting its 996 suppliers in the province of Quebec and throughout Canada for the next 20-30 years.»

L'Ontario adjuge un contrat à un chantier naval européen

Le gouvernement de l'Ontario et le groupe néerlandais Damen Shipyards Group ont récemment signé un contrat pour la conception, la construction et la livraison de deux traversiers qui seront déployés dans les eaux canadiennes des Grands Lacs. Le contrat est évalué à 61 millions \$ CA. Les bâtiments devraient être livrés en 2019-2020 par Damen Shipyards Galati, la succursale roumaine du groupe.

Les bâtiments auront une longueur respective de 68 m pour le Damen Road Ferry 6819 et de 98 m pour le Damen Road Ferry 9819. Même si l'un sera de 30 m plus long que l'autre, ils vont partager de nombreuses caractéristiques et spécifications. Tous deux seront prêts pour la propulsion hybride, et pourront être équipés de batteries au besoin. Les deux navires sont conçus à l'interne par Damen et seront entièrement adaptés pour l'infrastructure locale.

Basés à Kingston et à Loyalist Township en Ontario, à l'extrémité nord-est du lac Ontario, les nouveaux bâtiments seront nettement plus gros que ceux qu'ils

Ontario awards ferry contract to European shipyard

The Government of Ontario and Dutch-based Damen Shipyards Group recently signed a contract for the design, construction and delivery of two "road

ferries to operate in the Canadian waters of the Great Lakes. The contract is valued at C\$61 million. Deliveries are scheduled for 2019-2020 from the group's Damen Shipyards Galati in Romania.

The ferries will be a 68-metre Damen Road Ferry 6819 and a 98-metre Damen Road Ferry 9819. Although one vessel is 30 metres longer than the other they will share many design features and equipment specifications. Both will also be hybrid-ready, enabling them to be fitted with batteries when required. Both vessels are being designed in-house by Damen and will be fully customised for the local infrastructure.

The ferries will be based in Kingston and Loyalist Township, Ontario, at the north-eastern end of Lake Ontario. The new ferries will be



From left to right are Mark Gerretsen, MP for Kingston and the Islands; Leo Postmas, Sales Manager of Damen Shipyards Gorinchem; Sophie Kiwala, member of Ontario provincial parliament; and Mike Bossio, MP of Hastings-Lennox and Addington.

De gauche à droite: Mark Gerretsen, député de Kingston et les Îles; Leo Postmas, directeur commercial, Damen Shipyards Gorinchem; Sophie Kiwala, députée à l'Assemblée législative de l'Ontario; et Mike Bossio, député d'Hastings-Lennox and Addington.

Damen Shipyards

remplacent et ils seront plus avantageux du point de vue économique – permettant la circulation de plus de personnes, de véhicules et de marchandises entre le continent et les îles.

On prévoit que les nouveaux traversiers vont accélérer les déplacements du million de passagers et des 500 000 véhicules qui voyagent annuellement entre l'île Wolfe et Kingston, de même que des 270 000 passagers et 130 000 véhicules qui se rendent sur l'île Amherst où en reviennent chaque année.

Leo Postma, directeur commercial chez Damen, a déclaré en novembre après la cérémonie de signature: «Ce nouveau contrat est le

prolongement des ventes réussies au Canada par Damen et les deux nouveaux navires vont porter à huit le nombre de traversiers Damen exploités au pays, en plus d'autres embarcations de servitude Damen. D'autres sont aussi en construction.»

Selon Sophie Kiwala, députée provinciale de Kingston-et-les-Îles, qui représentait le ministre des Transports de l'Ontario Steven Del Duca à la cérémonie de signature, le relèvement du niveau de service va fluidifier la circulation des marchandises, des services et des personnes, et améliorer l'accès des résidents aux services d'urgence au besoin.

significantly larger than the existing vessels and will create more economic benefits – helping more people, vehicles and goods travel to and from the islands

The new ferries are expected to make crossings faster for the one million passengers and 500,000 vehicles which travel annually between Wolfe Island and Kingston, and the 270,000 passengers and 130,000 vehicles which travel to and from Amherst Island each year.

Leo Postma, Damen Sales Manager, commented in November after the signing ceremony: "This new contract is a continuation

of successful sales into Canada by Damen, and the two new ships will take the number of Damen ferries operating in the country up to eight, along with other Damen workboats. More are also currently under construction."

Representing Steven Del Duca, Ontario Minister of Transportation, at the signing ceremony was Sophie Kiwala, MPP for Kingston and the Islands, who stated: "The increased level of service will facilitate a more efficient flow of goods, services and people, including an improved access to emergency services for residents when necessary."

L'ICS dénonce le moratoire visant les navires-citernes en C.-B.

La Chambre internationale de la marine marchande (ICS) basée à Londres s'oppose énergiquement à la législation fédérale canadienne proposée qui «officialiserait» un moratoire sur la circulation des pétroliers sur la côte nord de la Colombie-Britannique en alléguant qu'il s'agirait d'une entrave au commerce maritime international. L'ICS représente les associations nationales d'armateurs du monde entier et 80 % de la flotte mondiale.

Déposée en mai dernier pour appuyer le Plan de protection des océans de 1,5 milliard du gouvernement Trudeau, la Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers (projet de loi C-48) a commencé à être étudiée par le comité parlementaire des transports à Ottawa l'automne dernier et devrait être soumise pour l'approbation finale en 2018.

«Une mesure aussi draconienne pourrait être très mal accueillie par les partenaires commerciaux étrangers du

Canada », a déclaré le directeur de la Politique et des relations extérieures de l'ICS, Simon Bennett.

De son côté, le président de la Chamber of Shipping de Vancouver, Robert Lewis-Manning, a déclaré au *Maritime Magazine*: «Nous sommes préoccupés par le fait que cette loi établit un précédent et institue "une approche à deux vitesses" concernant la gestion du risque et le réseau canadien de gestion de la sécurité maritime.»

Selon les chiffres de Transports Canada, les pétroliers représentent moins d'un pour cent des arrivées et départs de navires dans les ports de la Colombie-Britannique. Le pétrole est expédié principalement par les ports de Vancouver, Prince Rupert et Kitimat, et la plupart des transports se font en provenance et à destination de localités côtières.

Le moratoire proposé pour la zone comprise entre l'extrémité nord de l'île de

ICS assails proposed tanker moratorium on BC coast

The London-based International Chamber of Shipping has strongly objected to proposed Canadian federal legislation that would "formalize" an informal ban on crude oil tanker traffic off British Columbia's northern coast, affirming it would interfere with international maritime trade. The ICS represents the world's national shipowner associations and 80% of the global fleet.

Introduced last May as part of the Trudeau government's C\$1.5 billion Oceans Protection Plan, the so-called Oil Tanker Moratorium Act (Bill C-48) began being reviewed by the parliamentary Transportation Committee in Ottawa this past fall prior to eventual introduction for final approval sometime in 2018.

"Such a draconian step could lead to serious concerns being raised by

Canada's international trading partners" said ICS Director of Policy and External Relations, Simon Bennett.

For his part, Robert Lewis-Manning, President of the Vancouver-based Chamber of Shipping, told *Maritime Magazine*: "We are concerned that this legislation establishes a precedent and also a 'two-tiered approach' to managing risk and the Canadian marine safety network."

According to Transport Canada figures, oil tankers account for under one percent of vessel arrivals and departures at British Columbia ports. Oil is shipped mainly through the ports of Vancouver, Prince Rupert and Kitimat, and most shipments are to and from coastal communities.

The proposed moratorium applying from the northern tip of Vancouver Island to the Alaska border



Vancouver Port Authority

*British tanker **Oak** sailing through waters off British Columbia's northern coast.*

Le navire-citerne britannique **Oak** longeant la côte nord de la Colombie-Britannique.

Vancouver et la frontière de l'Alaska est destiné à compléter la Zone d'exclusion volontaire des pétroliers qui existe depuis 1985.

La Loi interdirait aux pétroliers transportant plus de 12 500 t de pétrole brut ou d'hydrocarbures persistants de s'arrêter et d'effectuer des chargements ou des déchargements aux ports ou installations maritimes du nord de la Colombie-Britannique. Le moratoire ne s'appliquerait pas aux navires transportant moins de 12 500 t de pétrole brut ou d'hydrocarbures persistants pour ne pas couper l'approvisionnement des localités du Nord en huile de chauffage et autres produits essentiels. Le non-respect du moratoire serait passible d'amendes maximales de 1,5 million de dollars.

L'ICS soutient que les propositions ne se fondent pas sur des données probantes et estime que leur adoption établirait un précédent fâcheux

et risquerait d'inspirer des mesures semblables ailleurs, y compris dans des États américains.

L'ICS rappelle également que le dossier environnemental du transport maritime, et spécialement celui des pétroliers, est remarquable. Il y a actuellement dans le monde moins de deux déversements d'hydrocarbures d'importance (de plus de 7 t) par année en moyenne, comparativement à 25 il y a trente ans, et cela, même si la quantité d'hydrocarbures transportée par mer a doublé.

La marine marchande, ajoute l'ICS, est pleinement consciente de l'importance de mesures robustes de protection de l'environnement et se fixe un objectif de zéro pollution conformément au cadre réglementaire global adopté par l'Organisation maritime internationale, en conformité avec la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), à laquelle le Canada est partie contractante.

is designed to complement the existing Voluntary Tanker Exclusion Zone in place since 1985.

Under key features, oil tankers carrying over 12,500 metric tons of crude oil or persistent oils as cargo are prohibited from stopping, loading or unloading these oils at ports or marine installations in northern British Columbia. Vessels carrying less than 12,500 tons of crude oil or persistent oil as cargo will continue to be allowed in the moratorium area so northern communities can be supplied with heating oils and other products. Penalties for defying the moratorium can attain C\$1.5 million.

ICS affirms that the proposals have not been developed through an evidence-based process, and believes that it would establish an unwelcome precedent that might be emulated

elsewhere, including by individual U.S. States.

ICS recalls that the environmental record of the shipping industry, especially the tanker sector, is impressive. On average, worldwide, there are currently fewer than two significant oil spills (over 700 tonnes) per year, compared to 25 such incidents per year thirty years ago, despite a doubling of the amount of oil transported by sea.

The global shipping industry, ICS adds, fully recognizes the importance of robust environmental protection measures, and is committed to the goal of zero pollution, consistent with the comprehensive regulatory framework adopted by the International Maritime Organization, in accordance with the United Nations Law of the Sea (UNCLOS) to which Canada is a State Party.

Baffinland Iron Mines expédie des tonnages records en 2017

Baffinland Iron Mines ships record tonnage in 2017



Baffinland Iron Ore Mines

Aerial view of the massive Baffinland iron ore shipping operation at Milne Inlet.

Vue aérienne du grand terminal d'expédition de minerai de fer de Baffinland à Milne Inlet.

À la clôture de la saison 2017 de navigation en eau libre dans l'Arctique, la Baffinland Iron Mines Corporation a annoncé qu'elle avait expédié environ 4,1 millions de tonnes de minerai de fer depuis son port de l'inlet Milne vers des marchés d'Allemagne, du Royaume-Uni et du Japon. C'est Fednav ltée de Montréal qui gère les opérations portuaires et l'expédition sur place.

Cinquante-six navires Panamax ont été déployés entre le 2 août et le 17 octobre, avec des cargaisons moyennes

de 72 600 tonnes de minerai de fer. Les 4,1 millions de tonnes expédiées en 75 jours représentent le plus important programme de transport maritime en volume jamais exécuté dans l'Extrême-Arctique canadien. Au total, 2,7 millions de tonnes avaient été expédiées l'an dernier.

«Ces résultats exceptionnels sont le fruit du travail acharné et du dévouement de nos employés », affirme le président et chef de la direction de la Baffinland, Brian Penney, avant d'ajouter: «Je veux aussi

At the conclusion of its 2017 open-water Arctic shipping program, Baffinland Iron Mines Corporation announced it shipped approximately 4.1 million tonnes of iron ore from its Milne Inlet Port to markets in Germany, the United Kingdom, and Japan. Montreal's Fednav Ltd. managed the on-site shipping and port operations.

Fifty-six panamax vessels were deployed between August 2 and October 17, carrying an average of

72,600 tonnes of iron ore each. The 4.1 million tonnes shipped over 75 days marks the largest shipping program by volume ever executed in the Canadian High Arctic. This follows the 2.7 million tonnes shipped last year.

“Our record-setting performance was achieved through the hard work and dedication of our employees,” says Brian Penney, president and chief executive officer of Baffinland. “I also want to thank all of our partners

remercier tous nos partenaires qui ont contribué à ce succès: transporteurs maritimes, spécialistes de la gestion des glaces, Garde côtière canadienne et collectivités du Nord-de-l'île-de-Baffin, spécialement la Qikiqtani Inuit Association à Pond Inlet.»

Des systèmes de contrôle de sécurité et de contrôle sanitaire de classe mondiale ont été mis en œuvre pendant le programme et la compagnie a respecté des règles et des normes environnementales sévères. Baffinland a aussi mis en place des méthodes de suivi environnemental sophistiquées fondées à la fois sur la science

moderne et sur le savoir inuit traditionnel. Selon la compagnie minière d'Oakville, aucune menace pour la santé, la sécurité ou l'environnement n'a été relevée pendant le programme de transport maritime.

La Baffinland Iron Mines est la propriété du géant de l'acier ArcelorMittal et de la Nunavut Iron Ore. La compagnie veut augmenter à 12 millions de tonnes ses expéditions annuelles de minerai du riche gisement de Mary River, qui ne dépassent pas actuellement les 4,2 millions tonnes.

involved in making this program a success, including our shipping partners, ice management experts, the Canadian Coast Guard, and the continued support of the North Baffin communities, in particular Pond Inlet, and the Qikiqtani Inuit Association.”

World-leading health and safety control systems were deployed during the program and the company adhered to strict environmental standards and regulations. Baffinland also organized sophisticated environmental monitoring

practices, combining scientific and traditional Inuit knowledge. No health and safety or environmental incidents occurred during the shipping program, the Oakville-based mining company said.

Baffinland Iron Mines is jointly owned by steel giant ArcelorMittal and Nunavut Iron Ore. The company has applied to increase annual shipments of the rich high-grade Mary River deposits from a current maximum of 4.2 million tonnes to 12 million tonnes.

L'IBJ décerne à Fednav une distinction pour la protection de l'environnement

Lors d'un dîner de gala organisé par l'International Bulk Journal, Fednav Limitée a récemment reçu à Amsterdam

le Prix de l'IBJ en protection de l'environnement pour un exploitant de vraquiers. Fednav, dont le siège administratif

Fednav receives IBJ Environmental Protection Award

Fednav Limited was recently presented with the IBJ Bulk Ship Operator Environmental Protec-

tion Award at a gala dinner organized by the International Bulk Journal and held in Amsterdam.



From left to right: Femke Brenninkmeijer, Port of Amsterdam's Head of Energy Bulk, Agri, Breakbulk & Offshore; Tom Paterson, Senior Vice-President, Shipowning, Arctic, and Projects of Fednav; Suzanne Bleau-Myrand, Senior Manager, Marketing of Fednav and Ray Girvan, Publisher of the International Bulk Journal.

De gauche à droite : Femke Brenninkmeijer, chef, Department of Energy, Bulk, Agri, Breakbulk & Offshore au Port d'Amsterdam; Tom Paterson, premier vice-président, Armement, Arctique et Projets à Fednav; Suzanne Bleau-Myrand, directrice principale, Marketing à Fednav; et Ray Girvan, éditeur de l'International Bulk Journal.

se trouve à Montréal, est le principal groupe de transport maritime international de vrac au Canada, grâce à sa flotte moderne d'une centaine de vraquiers qui sillonnent toutes les mers du monde.

Ce prix souligne l'excellence de Fednav en gérance environnementale ainsi que son leadership dans la mise en œuvre des normes d'exploitation les plus rigoureuses de l'industrie, incluant la sécurité et l'efficacité.

La protection de l'environnement est l'une des pierres angulaires de la philosophie de Fednav et une valeur fondamentale de l'entreprise qui évalue, réexamine et actualise constamment ses stratégies et initiatives de gestion durable. Ses partenariats avec des chantiers navals et des fournisseurs de classe mondiale

de même que l'expérience acquise dans l'exploitation quotidienne de sa flotte permettent à l'entreprise d'améliorer continuellement la conception et l'efficacité des nouveaux navires. Fednav est ainsi en mesure de déployer des solutions techniques novatrices et de mettre en œuvre des processus efficaces de manutention.

Depuis plusieurs années, Fednav s'efforce de diminuer ses émissions de gaz à effet de serre de 1 % par année (en grammes par tonne-mille nautique) et a atteint presque le double de son objectif au cours de la dernière décennie. Selon un communiqué de presse, «les nouveaux navires de Fednav émettent 40 % moins de GES que ceux que la compagnie construisait il y a 30 ans».

Montreal-based Fednav is the largest international dry bulk shipping group in Canada, operating a modern fleet of some 100 bulk carriers trading worldwide.

This award spotlights Fednav's excellence in environmental stewardship in the maritime trade, along with its leadership in the implementation of the highest industry operating standards which also include safety and efficiency.

Environmental protection is one of the cornerstones of Fednav's philosophy and a core company value. Enhanced sustainable strategies and initiatives are constantly assessed, revised, and upgraded. Partnerships with

world-class shipyards and suppliers paired with feedback gained in the daily operating of its fleet enable the company to continuously improve the design and efficiency of new vessels. These two main factors also allow Fednav to deploy innovative engineering solutions and implement sophisticated cargo handling processes.

For several years, Fednav has committed to lowering its greenhouse gas emissions by 1% per year (in grams per tonne/mile). "Over the last decade, we have nearly doubled our target. Fednav's new vessels emit 40% less GHG than the ships the company built 30 years ago," said a Fednav press release.

International Corporate Art Award pour CSL

Le Groupe CSL a eu l'honneur de se voir décerner un prestigieux International Corporate Art Award pour son association avec des artistes urbains pour la réalisation de la magnifique fresque *Gardien des eaux* qui a été peinte sur le vraquier de la classe Trillium CSL **St-Laurent** afin de commémorer le 150^e anniversaire du Canada et le 375^e anniversaire de Montréal.

Sélectionnée parmi 80 entreprises représentant 18 pays, CSL a accepté le prix à une cérémonie de remise qui a eu lieu le 22 novembre au ministère italien de la Culture et du Tourisme à Rome.

«Ce prix est une véritable source de fierté pour nous, car il constitue la reconnaissance d'une collaboration unique qui a produit une œuvre d'art aussi magnifique qu'inspirante», a

déclaré le président et chef de la direction du Groupe CSL, Louis Martel.

CSL, dont le siège social se trouve à Montréal, est le plus grand propriétaire et exploitant de vraquiers autodéchargeurs du monde.

«La promotion d'artistes locaux dans le cadre de notre célébration des anniversaires du Canada et de Montréal était, dès le départ, un élément central de

CSL wins International Corporate Art Award

The CSL Group (CSL) has been honoured with a prestigious International Corporate Art Award for its engagement with urban artists in the creation of *The Sea Keeper*, a magnificent fresco painted on the Trillium Class bulk carrier **CSL St-Laurent** to celebrate Canada's 150th and Montreal's 375th anniversaries.

Selected among 80 companies representing 18 countries, CSL accepted the prize during an award ceremony held at Italy's Ministry of Cultural Heritage and Tourism in Rome on November 22.

"This award is truly a point of pride for us as it recognizes the unique collaboration that produced such a beautiful and inspiring work of art," said Louis Martel, President and CEO of The CSL Group.

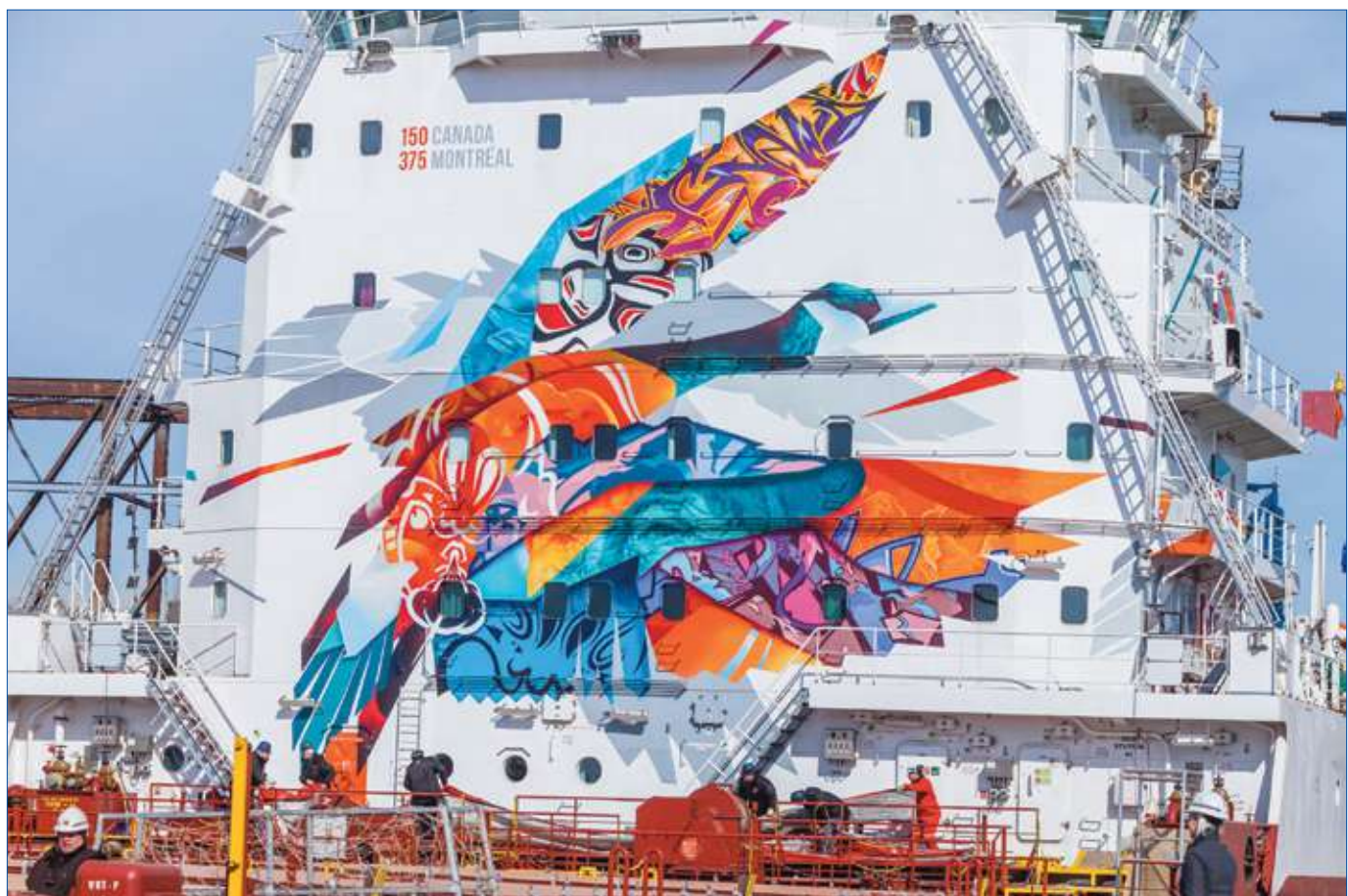
Based in Montreal, CSL is the largest owner and operator of self-unloading bulk carriers in the world.

"Promoting local artists in our tribute to the anniversaries of Canada and Montreal was central to our vision for this project from the start," said Mr. Martel. "What better way to celebrate our cultural



Brigitte Hébert, Communications Manager of CSL, accepts the award on behalf of the Montreal-based carrier, from Luca Desiata, Curator of Italy's Corporate Art Awards.

Brigitte Hébert, directrice des Communications à CSL, reçoit, au nom de l'entreprise montréalaise, le prix des mains de Luca Desiata, conservateur des Corporate Art Awards.



The art award-winning The Sea Keeper mural on the CSL St-Laurent celebrating Canada's 150th and Montreal's 375th anniversaries.

La murale primée Gardien des eaux peinte sur le CSL St-Laurent pour le 150^e anniversaire du Canada et le 375^e anniversaire de Montréal.

notre vision de ce projet. Quelle meilleure façon de célébrer notre diversité culturelle que de faire appel à des artistes urbains qui créent des paysages artistiques sur les murs de nos villes? Pourquoi pas une fresque sur un navire pour faire vivre l'art sur nos cours d'eau et dans nos ports?»

Les Corporate Art Awards ont été créés en 2016 dans le cadre du programme italien «Mecenati del XXI secolo» (Bienfaiteurs du XXI^e siècle). Ils ont été développés par pptArt de concert avec la LUISS Business School de Rome, avec l'appui du ministère italien de la Culture afin de reconnaître, souligner et promouvoir l'excellence dans le mécénat d'entreprise et la collaboration artistique à l'échelle internationale.

Selon Luca Desiata, conservateur des Corporate Art Awards, le projet de CSL a impressionné les juges par «la participation originale d'artistes de la rue dans le contexte d'une fête nationale et la parfaite synergie entre les compétences techniques d'une équipe d'entreprise et la créativité des artistes.

La fresque *Gardien des eaux* a été conçue par l'artiste montréalais Bryan Beyung et créée de concert avec FONKi, Ankh One et Benny Wilding du collectif A'shop. Grâce à l'étroite collaboration entre les artistes et l'équipe technique de CSL, l'œuvre monumentale a été exécutée en trois semaines dans le Port de Montréal au début de 2017.

diversity than to involve urban artists who create artistic landscapes on the walls of our cities. Why not bring art to life on our waterways and in our ports with a mural on a ship?»

The «Corporate Art Awards» were established in 2016 and are part of Italy's «Mecenati del XXI secolo» or «21st Century Patrons» program. They were developed by pptArt in collaboration with the LUISS Business School and with the support of the Italian Ministry of Culture to identify, recognize and promote excellence in corporate art patronage and collaboration at an international level.

According to Luca Desiata, Curator of the Corporate Art

Awards, CSL's project impressed the judges, «for the original involvement of street artists in a moment of national celebration, and for the perfect integration between the technical skills of a corporate team and the artistic creativity of the artists.»

The Sea Keeper was conceived by Montreal artist Bryan Beyung and created with FONKi, Ankh One, and Benny Wilding of the A'shop art collective. Thanks to a close collaboration between the artists and CSL's technical team, the monumental mural was completed in the Port of Montreal within three weeks in early 2017.

En quête de nouveaux débouchés pour les exportations agroalimentaires du Canada

Un séminaire d'une demi-journée sur les débouchés à l'exportation des sociétés agroalimentaires canadiennes dans l'environnement commercial mondial a eu lieu le 29 novembre au siège social de l'Administration portuaire de Montréal. Le séminaire était organisé par le cabinet-conseil en comptabilité, fiscalité et financement d'entreprises MNP en partenariat avec le Port de Montréal, la Société Terminaux Montréal Gateway (MGT), la Coop fédérée et le Groupe Export agroalimentaire. Les

conférenciers et les modérateurs ont abordé des sujets très divers, y compris l'accord de libre-échange (AECG) entre le Canada et l'Union européenne qui vient d'entrer en vigueur et le «protectionnisme» de Washington sous l'administration Trump. Les expéditeurs d'exportations agroalimentaires ont été encouragés à réduire leur dépendance traditionnelle du grand marché étasunien et à diversifier leur clientèle en intensifiant leur présence sur les marchés européens et asiatiques et outre-mer en général.

Canada's agri-food export opportunities underlined

A half-day seminar on export opportunities for Canadian agri-food companies in the current world trade environment was held on November 29 at the Port of Montreal administration building. The event was staged by the MNP accounting, tax and business consulting firm in partnership with the Port of Montreal, Montreal Gateway Terminals Partnership (MGT), La Coop fédérée and the Agri-Food Export Group. Speakers and moderators

touched on a wide variety of subjects, including the newly-implemented Canada-European Union free trade agreement (CETA) and the "protectionist" Trump administration in Washington. Agri-food export shippers in attendance were encouraged to reduce their traditional reliance on the big closely-located U.S. market and to diversify their customer bases by seeking to increase their presence on European, Asian and other overseas markets.



Gilles Poulin, Vice-President, Investments - Aerospace, Infrastructure and Transportation, Fonds de solidarité FTQ; Simon Baillargeon, Vice President, Business Development, Agricultural Division, La Coop fédérée; Frédéric Chevallier, Regional Vice President Eastern Canada, Kuehne & Nagel; Michael Fratianni, President and Chief Executive Officer, Montréal Gateway Terminals Partnership; Sylvie Vachon, President and Chief Executive Officer, Montréal Port Authority; Gaétan Desroches, Chief Executive Officer, La Coop Fédérée; Grace Liang, President, OOCL(Canada) Inc.; Tony Boemi, Vice-President, Growth and Development, Administration portuaire de Montréal; Daniel Ménard, Chief Operating Officer, Groupe Robert.

Gilles Poulin, Vice-président aux investissements - Aérospatiale, infrastructures et transport, Fonds de solidarité FTQ; Simon Baillargeon, Vice-président, Développement des affaires, division agricole, La Coop fédérée; Frédéric Chevallier, Vice-président régional, Est du Canada, Kuehne & Nagel; Michael Fratianni, Président et chef de la direction, Société Terminaux Montréal; Sylvie Vachon, Présidente-directrice générale, Administration portuaire de Montréal; Gaétan Desroches, Chef de la direction, La Coop Fédérée; Grace Liang, Présidente, OOCL(Canada) Inc.; Tony Boemi, Vice-Président, Croissance et Développement, Administration portuaire de Montréal; Daniel Ménard, Chef de l'Exploitation, Groupe Robert.

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

6 au 8 FÉVRIER

**Cargo Logistics Canada
Expo and Conference**
Vancouver Convention Centre West
Vancouver, C-B Canada
www.cargologisticscanada.com

23 FÉVRIER

Banquet Annuel Armateurs du Saint-Laurent
Château Frontenac
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

29 au 31 MAI

Breakbulk Europe 2018
Bremen, Allemagne
lmeredith@breakbulk.com

30 MAI au 1er JUIN GREENTECH 2018

Vancouver Marriott Pinnacle Hotel
Vancouver, C-B Canada
www.green-marine.org

4 au 7 SEPTEMBRE

SMM ("SMART SHIPPING") Trade Fair
Hambourg, Allemagne
www.smm-hamburg.com/en

10 au 13 SEPTEMBRE

AAPC - AGA et Conférences
Saint John, NB Canada
www.acpa-ports.net

2 au 4 OCTOBRE

Breakbulk Americas 2018
George R. Brown Convention Center
Houston, USA
[www.breakbulk.com/events/breakbulk-americas/
exhibitor-sponsor-info-request-2018](http://www.breakbulk.com/events/breakbulk-americas/exhibitor-sponsor-info-request-2018)

21 au 24 OCTOBRE

AAPA Annual Convention & Exposition
Sheraton Miramar Hotel and Convention Center
Valparaiso, Chili
<http://www.aapa-ports.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

MAY 29-31

Breakbulk Europe 2018
Bremen, Germany
lmeredith@breakbulk.com

MAY 30-JUNE 1 GREENTECH 2018

Vancouver Marriott Pinnacle Hotel
Vancouver, BC Canada
www.green-marine.org

SEPTEMBER 4-7

SMM ("SMART SHIPPING") Trade Fair
Hamburg, Germany
www.smm-hamburg.com/en

SEPTEMBER 10-13

Annual ACPA Conference & AGM
Saint John, NB Canada
www.acpa-ports.net

OCTOBER 2-4

Breakbulk Americas 2018
George R. Brown Convention Center
Houston, USA
[www.breakbulk.com/events/breakbulk-americas/
exhibitor-sponsor-info-request-2018](http://www.breakbulk.com/events/breakbulk-americas/exhibitor-sponsor-info-request-2018)

21-24 OCTOBER

AAPA Annual Convention & Exposition
Sheraton Miramar Hotel and Convention Center
Valparaiso, Chile
<http://www.aapa-ports.org>

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

ANNONCEURS



ADVERTISERS

ABS.....	4
ACL – ATLANTIC CONTAINER LINE.....	20
APL – ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES.....	47
ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	Couverture extérieure arrière
ALLIANCE VERTE/GREENTECH 2018.....	9
CP - LA SOCIÉTÉ CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE.....	71
CSEM – CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME.....	Couverture intérieure arrière
CSL - CANADA STEAMSHIP LINES.....	1
CSMOIM – COMITÉ SECTORIEL DE LA MAIN D'ŒUVRE DE L'INDUSTRIE MARITIME.....	52
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT.....	29
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT.....	Couverture intérieure arrière
DNV GL.....	13
FEDNAV.....	69
GRUPE DESGAGNÉS.....	Couverture intérieure avant
LOGISTEC.....	45
LOWER LAKES TOWING & GRAND RIVER NAVIGATION.....	57
MGT – SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY.....	75
MMTL – MCASPHALT MARINE TRANSPORTATION.....	35
MSC – MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (CANADA).....	79
MINISTÈRE DU CONSEIL EXÉCUTIF.....	43
NEAS.....	86
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE.....	14
OMI – ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE.....	10
OCEAN.....	53
PORT D'ANVERS.....	18
PORT DE HALIFAX.....	7
PORT DE HAMILTON.....	41
PORT DE SEPT-ÎLES.....	49
PORT DE THUNDER BAY.....	34
PORT DE TORONTO.....	33
PORT DE TROIS-RIVIÈRES.....	48
PORT DE VALLEYFIELD.....	72-73
PORT OF JOHNSTOWN.....	37
PORT OF MONROE.....	55
SODES – SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT.....	50
SHIPPHOTOS.COM.....	14
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	52
SPLIETHOFF.....	59
STERLING FUELS.....	31
URGENCE MARINE.....	51
VALPORT.....	72-73

ABS.....	4
ACL – ATLANTIC CONTAINER LINE.....	20
ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	Back Cover
CP - CANADIAN PACIFIC RAILWAY.....	71
CSL - CANADA STEAMSHIP LINES.....	1
CSMOIM – HUMAN RESOURCES SECTORIAL COMMITTEE.....	52
CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS.....	Inside Back Cover
DNV GL.....	13
FEDNAV.....	69
GREEN MARINE/GREENTECH 2018.....	9
GRUPE DESGAGNÉS.....	Inside Front Cover
IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION.....	10
LPA - LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY.....	47
LOGISTEC.....	45
LOWER LAKES TOWING & GRAND RIVER NAVIGATION.....	57
MGT – MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP.....	75
MMTL – MCASPHALT MARINE TRANSPORTATION.....	35
MSC – MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (CANADA).....	79
MSRC – MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE.....	Inside Back Cover
MINISTÈRE DU CONSEIL EXÉCUTIF.....	43
NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE.....	14
NEAS.....	86
OCEAN.....	53
PORT OF ANTWERP.....	18
PORT OF HALIFAX.....	7
PORT OF HAMILTON.....	41
PORT OF JOHNSTOWN.....	37
PORT OF MONROE.....	55
PORT OF SEPT-ÎLES.....	49
PORT OF THUNDER BAY.....	34
PORT OF TORONTO.....	33
PORT OF TROIS-RIVIÈRES.....	48
PORT OF VALLEYFIELD.....	72-73
SODES – ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL.....	50
SHIPPHOTOS.COM.....	14
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	52
SPLIETHOFF.....	59
STERLING FUELS.....	31
THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION.....	29
URGENCE MARINE.....	51
VALPORT.....	72-73

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



3

Different
Configurations



7

New
Equinox Class
Self-unloaders



1

Class
Leading
Design

Announcing **Equinox Class** Phase Two

The largest self-unloader renewal program ever undertaken.

The most efficient and environmentally friendly ships on the
Great Lakes - St. Lawrence Waterway.



Short Sea Shipping is **OUR BUSINESS**

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