

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

PROJECT CARGO GAINING MOMENTUM RELANCE DES CARGAISONS SPÉCIALES

MIDWEST

Current economic trends fuel optimism

La conjoncture économique nourrit l'optimisme

SHORTSEA SHIPPING / TMCD

Carriers on Great Lakes/Seaway refine strategies

Les transporteurs des Grands Lacs et de la Voie maritime raffinent leurs stratégies

8,95 \$



88

7 71766 85866 1



DESGAGNÉS

CHARTING A COURSE ON THE SEAS OF THE WORLD



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

WWW.DESGAGNES.COM



**Groupe
Desgagnés Inc.**



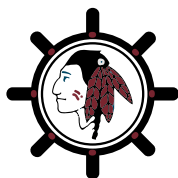
21, Marché-Champlain Street
Québec, QC G1K 8Z8

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



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



Éditeur / Publisher:
Pierre Terrien pterrien@maritimemag.com

Rédacteur en chef / Editor:
Leo Ryan lryan@maritimemag.com

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

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

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

SUBSCRIBE / S'ABONNER

On our Website / Sur notre site Web
www.maritimemag.com

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

PAR LA POSTE (1 an/4 numéros)
32 \$ au Canada, 42 \$US aux États-Unis
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

Financé par le gouvernement du Canada | **Canada**
Funded by the Government of Canada

www.maritimemag.com

M⁸⁸ SUMMARY SOMMAIRE

CHRONIQUES / COLUMNS

7 PREMIÈRE BORDÉE / FIRST WATCH
Leo Ryan

11 ÉCHOS DE L'ATLANTIQUE / ATLANTIC HORIZONS
Tom Peters

15 ÉCHOS DU PACIFIQUE / PACIFIC HORIZONS
Colin Laughlan

19 ÉCHOS D'EUROPE / EUROPE HORIZONS
Bruce Barnard

23 ALLIANCE VERTE / GREEN MARINE
David Bolduc

26 FORUM
Christopher Wright

Et aussi / And more...

68 LA PAGE DE L'AGGIMQ

69 JOURNAL

79 CALENDAR OF EVENTS
CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

80 ANNONCEURS / ADVERTISERS



28 M DOSSIER

*Project cargo activity
gaining momentum*

**Relance dans
le secteur des
cargaisons spéciales**

- Carroll McCormick
- Leo Ryan



48 MIDWEST

Current economic trends fuel optimism

**La conjoncture économique
nourrit l'optimisme**



Leo Ryan

61 SHORTSEA / TMCD

**Carriers on
Great Lakes/Seaway
refine strategies**

**Les transporteurs des Grands Lacs
et de la Voie maritime
raffinent leurs stratégies**

Julie Gedeon



COUVERTURE / COVER

Shipments have been increasing in Canada and around the world of wind farm components carried by multi-purpose, project cargo vessels. This photo shows wind blades being handled by Logistec stevedores at the Port of Windsor, Ontario.

Les expéditions de composantes de parcs éoliens à bord de cargo polyvalents se multiplient au Canada et ailleurs dans le monde. On peut voir sur la photo des pales d'éolienne manutentionnées par les débardeurs de Logistec dans le port de Windsor en Ontario.

Photo: Logistec Stevedoring

Maritime Magazine



Welcome to / Bienvenue sur
www.maritimemag.com

SUBSCRIBE / S'ABONNER

*Maritime/Multimodal/Logistics
Combining Analysis and News*
**Maritime/Multimodal/Logistique
Analyse et nouvelles**



C'est la mort dans l'âme que nous vous annonçons le décès de Michel Veilleux, coéditeur et cofondateur de *Maritime Magazine* et de sa publication sœur *L'Escale Nautique*.

J'ai commencé à collaborer avec Michel en 1985, une collaboration joyeuse qui nous unira pour les 33 années suivantes. Au nom de notre équipe et en mon nom personnel, j'offre mes plus chaleureuses condoléances à sa conjointe, Hélène, et aux deux familles, ainsi qu'à chaque personne qui a côtoyé Michel, car ils sont tous en deuil. Il était le genre de personne qu'on oublie pas.

Michel s'est éteint paisiblement à l'Hôtel-Dieu de Québec entouré de ses proches, emporté par un cancer foudroyant et rare pour lequel la médecine n'a à offrir que des soins palliatifs. Malgré cela, il est demeuré positif et de bonne compagnie jusqu'à son dernier souffle conscient, une illustration de sa nature des plus affables.

Brillant autodidacte d'une gentillesse et d'une générosité hors normes, Michel laisse un vide titanique qui sera difficile, voire impossible à combler. Par son engagement et sa passion, Michel Veilleux a fait partie des pionniers de la mise en valeur du milieu maritime à une époque où celui-ci était très peu connu de nos élus et encore moins de la population en général.

Moins connu des intervenants du milieu que j'ai pu l'être, la nature de son travail à la production et à l'administration étant plus discrète, il était le chef ingénieur de l'entreprise. Comme l'a si justement décrit notre rédacteur en chef, «Michel était comme un chef d'orchestre derrière le rideau».

Repose en paix mon associé, mon ami.

Pierre Terrien
Éditeur, *Maritime Magazine*

It is with a heavy heart that I announce the recent passing of Michel Veilleux, the Co-Publisher of *Maritime Magazine*, and its sister publication *L'Escale Nautique*.

My collaboration with Michel began in 1985, and brought us together for the next 33 years. I wish above all to offer our entire team's condolences to his spouse, Hélène, and to both families – but also to anyone who knew Michel, since to have known him is to miss him dearly. He was the kind of person you don't forget.

He passed away peacefully at Hôtel-Dieu hospital in Québec City, surrounded by his loved ones, after being struck by a rare and devastating cancer, the only treatment for which was palliative care. In spite of everything, Michel remained positive and was good company right up to his last waking breath – further evidence of his utterly appealing nature.

A brilliant, self-taught man of extraordinary kindness and generosity, Michel has left behind a huge void that will be hard, indeed impossible, to fill. Driven by a tireless passion, he must be hailed as one of the pioneers who helped to portray the vital role of the maritime sector during an era it was insufficiently recognized by our elected parliamentarians – and even less so by the general public.

Less known in maritime circles than I have been, Michel was a discreet presence, a kind of chief engineer who concentrated on production and administration. As our Editor aptly framed it, "Michel was like an orchestra conductor operating behind the curtain."

Rest in peace, my dear associate and friend.

Pierre Terrien
Publisher, *Maritime Magazine*

ISM Code

INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE
with guidelines for its implementation

2018 EDITION





Leo Ryan

Editor/Rédacteur en chef *Maritime Magazine*

Conteneurs: la partie n'est pas gagnée pour les nouveaux projets

Dans n'importe quelle industrie, il n'est jamais facile de rivaliser avec des acteurs établis. On l'a bien vu ces dernières années avec plusieurs tentatives d'établissement de terminaux de conteneurs dans l'Atlantique impliquant la côte est du Canada. Les challengers ont persévéré alors que les navires étaient de plus en plus gros, mais avec un succès mitigé jusqu'ici.

Au début du présent millénaire, on a voulu construire un port pivot pour une nouvelle génération de porte-conteneurs dans le gigantesque port naturel de Scapa Flow dans les Orcades. L'idée de ce port de collecte qui devait créer une liaison maritime transatlantique avec Halifax et d'où devaient rayonner de petits navires pour livrer les marchandises dans les ports européens a été abandonnée.

En 2014, une poignée d'entrepreneurs français a proposé de construire pour 2020 un port de transbordement en eau profonde à Saint-Pierre-et-Miquelon dans l'océan Atlantique près de Terre-Neuve-et-Labrador. Les promoteurs de ce projet estimé à 300 millions d'euros (450 M\$ CA) voulaient faire de ce port de collecte le centre d'un réseau de distribution vers les ports de la côte est du Canada et des États-Unis, mais ce plan grandiose a été mis en attente.

Par la suite, ont vu le jour en Nouvelle-Écosse deux projets majeurs dont la réalisation dépendait de l'amélioration des connexions ferroviaires et de l'élimination d'autres obstacles. En Nouvelle-Écosse, le Port de Halifax, qui a longtemps dominé le marché du conteneur, est en pleine relance grâce aux navires de 10 000 EVP qui font maintenant régulièrement escale sur la côte est de l'Amérique du Nord.

Il y a quelques années, Melford International Terminal a annoncé son intention de construire dans le détroit de Canso un terminal dont la capacité initiale de 500 000 EVP pourrait atteindre 2 millions d'EVP à terme. Le projet n'a guère progressé, faute de promesses de financement ou d'engagements d'expéditeurs.

Le projet Novaport de Sydney Harbour Investment Partnership est un peu plus avancé, même s'il n'y a pas encore eu de lancement officiel. Le terminal de près d'un milliard de dollars aurait une capacité d'un million d'EVP dans la première phase. Là encore, l'idée est que les conteneurs des méganavires soient transbordés sur des navires plus petits qui iraient les livrer dans les ports de la côte Est et du Saint-Laurent. Ports America a accepté d'exploiter le terminal, mais il n'y a pas encore d'engagements formels de la part des propriétaires de cargaisons bénéficiaires.

Le Port de Québec entre dans la course

Récemment, le Port de Québec a surpris maints observateurs de l'industrie en annonçant son intention d'aménager un terminal de conteneurs. Plusieurs analystes

Upstart container projects encounter major hurdles

In any industry, challenging well-established players is no simple task. This has certainly been illustrated in recent years by a number of North Atlantic container terminal projects impacting on Canada's eastern seaboard. But the challengers have kept coming in an era of bigger and bigger ships, despite little success so far.

Early in this millennium, there was the plan to build a hub port for a new generation of container vessels in the giant natural harbor of Scapa Flow off Scotland's Orkney Islands. Conceived to create a transatlantic shipping link with Halifax and serve feeder vessels to European ports, the plan has been abandoned.

In 2014, there was a proposal by a small group of French entrepreneurs to build by 2020 a deep-water container transshipment port at Saint Pierre et Miquelon, in the Atlantic Ocean off Newfoundland and Labrador. Costing an estimated 300 million euros (C\$450 million), the project's promoters saw a potential for feeder services to both the Canadian and U.S. east coasts. But the grand scheme has fallen into limbo.

Subsequently have surfaced two major projects in Nova Scotia, which both need to overcome railway connection and other issues. In Nova Scotia, the Port of Halifax has long dominated the container market and is currently enjoying a resurgence thanks to 10,000-TEU ships now regularly calling on North America's East Coast.

Several years ago, Melford International Terminal announced plans to build a terminal at the Strait of Canso, with initial capacity of 500,000 TEUs and 2 million TEUs on final completion. There has been little progress in terms of financing and shipper commitments.

Somewhat more advanced, but still not formally launched, is the nearly one billion dollar Novaport project by Sydney Harbour Investment Partnership, with a capacity of one million TEUs in the first phase. Here, too, the goal is to transload containers from large ships onto smaller feeder services to the East Coast and up the St. Lawrence River. Ports America has signed on to operate the terminal, but there has not yet been a formal commitment from beneficial cargo owners.

Port of Quebec enters race

In the latest development, the Port of Quebec surprised many industry observers by announcing a project to establish a container terminal. Rapidly, various analysts expressed skepticism over the logistics and financial viability of a dual container port strategy on the St. Lawrence. As well as being an effective gateway for international and Great Lakes bulk shipments, Quebec

ont rapidement exprimé leur scepticisme concernant la viabilité logistique et financière de la coexistence de deux ports de conteneurs sur le Saint-Laurent. Québec est une excellente porte de transit pour les cargaisons internationales de vrac et celles des Grands Lacs et c'est indiscutablement l'une des destinations de croisière les plus populaires du monde. Mais un port de conteneurs?

On se rappelle qu'il y a une quarantaine d'années, CP Navigation (qui fait aujourd'hui partie du puissant groupe allemand Hapag-Lloyd) a abandonné le service conteneurisé nord-atlantique au Port de Québec en faveur de Montréal, qui s'est rapidement imposé comme le principal pôle de transport conteneurisé sur la côte Est. Les ports de Montréal et Halifax accaparent la presque totalité d'un marché de deux millions d'EVP sur la côte est du Canada et sont très bien placés pour tirer profit de l'accord de libre-échange avec l'Union européenne.

En décembre dernier, le PDG de l'Administration portuaire de Québec, Mario Girard, a dévoilé des plans pour construire dans le port en eau profonde un terminal de conteneurs destiné à améliorer la compétitivité de la porte du Saint-Laurent face aux ports étasuniens qui peuvent accueillir des navires bien plus grands depuis l'agrandissement du canal de Panama.

Selon M. Girard, le Port de Québec, grâce à ses 15 m de profondeur à marée haute (contre 11,3 m à Montréal), est en position de force pour tirer avantage des changements qui s'opèrent dans le paysage de la marine marchande internationale. Il a ajouté que Québec doit profiter de son emplacement stratégique sur la route la plus courte reliant l'Europe à la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs, où sont concentrés plus de 40 % de l'industrie manufacturière des États-Unis.

Le terminal proposé, dont le coût est évalué à 450 millions de dollars et qui aurait une capacité nominale annuelle de 500 000 conteneurs, serait un élément majeur de la révision du projet d'expansion dans la baie de Beauport qui devait initialement déboucher sur un terminal multifonctionnel.

Appelé à commenter le projet de terminal de conteneurs à Québec et les perspectives d'économie d'échelle, le professeur Claude Comtois, spécialiste du transport et de la logistique à l'Université de Montréal, s'est dit sceptique quant au bien-fondé de la venue de porte-conteneurs de 10 000 EVP à Québec. Selon lui, le Port de Québec représente un détour beaucoup trop grand (plus de mille milles nautiques) pour attirer des méganavires, comme c'est le cas dans divers ports du littoral est des États-Unis (de la manière dont nombre de services transatlantiques via Halifax sont structurés). Le Port de Québec doit donc être un port de destination où tous les conteneurs sont chargés et déchargés.

Mais, explique M. Comtois, le petit marché local ne pourrait guère générer que 10 % de ce trafic – de sorte que des milliers de conteneurs devraient être transportés par train ou par camion jusqu'à des marchés très éloignés de la ville de Québec.

Outre l'augmentation des gaz à effet de serre et de la congestion routière à Québec, il s'ensuivrait donc, selon lui, des coûts additionnels pour le transport par camion et par train vers les marchés de l'Ontario et du Midwest comparativement aux services offerts via Montréal.

L'avantage de Montréal

De son côté, Brian Slack, spécialiste du transport maritime et professeur émérite à l'Université Concordia de

est indisputablement amongst the world's most popular cruise destinations. But a container port?

One should recall that four decades ago, CP Ships (now part of Germany's powerful Hapag-Lloyd group) dropped its North Atlantic container service with the Port of Quebec in favour of Montreal. In rapid fashion, Montreal emerged as Canada's leading container hub on the East Coast. And currently, Montreal and Halifax account for nearly all of a total container market of two million TEUs on Canada's East Coast and are well-placed to capitalize on our free trade agreement with the European Union.

Last December, Mario Girard, President and CEO of the Quebec Port Authority, unveiled a plan to build a container terminal at the deepwater port aimed at boosting the competitiveness of the St. Lawrence gateway with U.S. ports accommodating much bigger ships since the 2016 enlargement of the Panama Canal.

He affirmed that the Port of Quebec, with its water depth of 15 metres at high tide (compared to Montreal at 11.3 metres), was strongly positioned to benefit from the changing landscape of global commercial shipping. "Quebec City," Mr. Girard said, "must get on board and leverage its strategic location on the shortest route between Europe and the St. Lawrence-Great Lakes region, which is home to over 40% of the U.S. manufacturing industry."

Costing an estimated \$400 million, the proposed terminal at the Port of Quebec, with nominal annual capacity of 500,000 containers, would be the revised main feature of the Beauport expansion project that was originally designed as a multi-purpose facility.

Commenting during an interview on the Quebec container project and its prospects for economies of scale, Professor Claude Comtois, a transportation/logistics expert at the Université de Montréal, questions the justification of a 10,000-TEU container ship calling at the Port of Quebec. He points out that the Port of Quebec represents too much of a detour (more than a thousand nautical miles) to warrant mega-ship calls as well as at various ports on the U.S. eastern seaboard (as many transatlantic services via Halifax are structured). Thus, the Port of Quebec must constitute, in such cases, a destination port where all containers are loaded and unloaded.

"But," explained Mr. Comtois, "the small local market could generate barely 10% of this traffic – meaning thousands of containers will have to be transported by train or truck to markets well beyond the City of Quebec."

As a result, apart from the increase in greenhouse gas emissions and road congestion around Quebec City, this implies, in his view, additional costs by truck and rail towards markets in Ontario and the U.S. Midwest compared with the services offered via the Port of Montreal.

The Montreal advantage

For his part, Brian Slack, a maritime transport specialist and professor emeritus at Montreal's University of Concordia, declares: "What is striking about Montreal is the full discharge and load: you are typically bringing



Artist rendering of recently announced proposed container terminal at Port of Québec as part of Beauport 2020 expansion plan.

Représentation artistique du terminal de conteneurs dont la construction a récemment été proposée dans cadre du projet d'agrandissement Beauport 2020 du port de Québec.

Montréal, affirme: «Ce qui est remarquable à Montréal, c'est le déchargement et le chargement complet: vous arrivez avec 4 000 conteneurs et vous repartez avec 4 000 autres. C'est aussi bien que ce que vous allez avoir dans n'importe quel port de la côte est des États-Unis où les navires font des arrêts multiples. Montréal représente en fait un modèle d'affaires unique, avec des services conteneurisés directs fournis par des navires de petit ou de moyen gabarit.»

Avec la publication, l'hiver dernier, d'un rapport d'impact environnemental concernant le projet Contrecœur, le Port de Montréal entamait une étape importante pour se doter d'un sixième terminal de conteneurs afin de faire face à la demande prévue et de rivaliser avec les ports étasuniens de la côte Est qui investissent massivement dans leurs infrastructures. S'il voit le jour après avoir réussi à apaiser plusieurs préoccupations concernant l'habitat faunique, le projet Contrecœur de 750 millions de dollars aura augmenté la capacité du Port de 2,1 à 3,5 millions de conteneurs à la fin des travaux en 2023.

Entre-temps, rien n'est encore décidé concernant le projet du Port de Québec qui doit non seulement franchir le processus d'approbation environnementale, mais aussi obtenir le soutien financier des gouvernements et des engagements de la part d'un éventuel exploitant du terminal, d'expéditeurs et de transporteurs.

Ce qui complique la situation, ce sont les sérieuses réserves qu'expriment un groupe écologiste local, de même que l'influente Association des employeurs maritimes (AEM) de Montréal pour qui le projet de terminal de conteneurs à Québec ne répond pas à « un besoin véritable de l'industrie et des marchés ». L'AEM représente des propriétaires, exploitants et agents de navires, de même que des sociétés de manutention comme Logistec. Maersk, MSC, OOCL, Hapag-Lloyd, CMA CGM et Fednav en sont membres. 

4,000 containers in and you are taking 4,000 containers out. Now that is as good as you are going to get on any U.S. East Coast port where vessels make multiple stops. Montreal is, in fact, a unique business model, with direct container services of small or what you could call medium-sized vessels.”

This past winter, the Port of Montreal moved an important step forward to establishing a sixth container terminal to keep pace with projected demand and with massive infrastructure investments by U.S. East Coast ports by releasing an environmental impact report on the project at Contrecœur. Assuming this project overcomes several wildlife habitat issues, the \$750 million Contrecœur facility would boost the port's capacity from 2.1 million to 3.5 million containers upon completion slated for 2023.

Meanwhile, the jury remains still out for the Port of Quebec project which must not only go through environmental approval but win financial support from governments and commitments from a terminal operator, shippers and carriers.

Complicating things further are serious reservations raised by both a local environmental group and from the influential Maritime Employers Association in Montreal which stated it did not believe that the Quebec container terminal plan responded to “a real need of industry and markets.” The latter represents vessel owners, operators and agents as well as such stevedoring companies as Logistec. Among shipping line members are Maersk, MSC, OOCL, Hapag-Lloyd, CMA CGM and Fednav. 



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**](https://sterlingfuels.ca)

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



Tom Peters

Une reprise qui ouvre une nouvelle ère pour le Port de Halifax

Il a fallu du temps, mais en 2017, le Port de Halifax a réalisé un percutant retour en force et a établi un nouveau record pour les cargaisons conteneurisées avec 559 242 équivalents 20 pieds (EVP), 16 % de plus qu'en 2016 et mieux que l'ancien record de 550 462 EVP établi en 2005. Bienvenue dans la nouvelle ère!

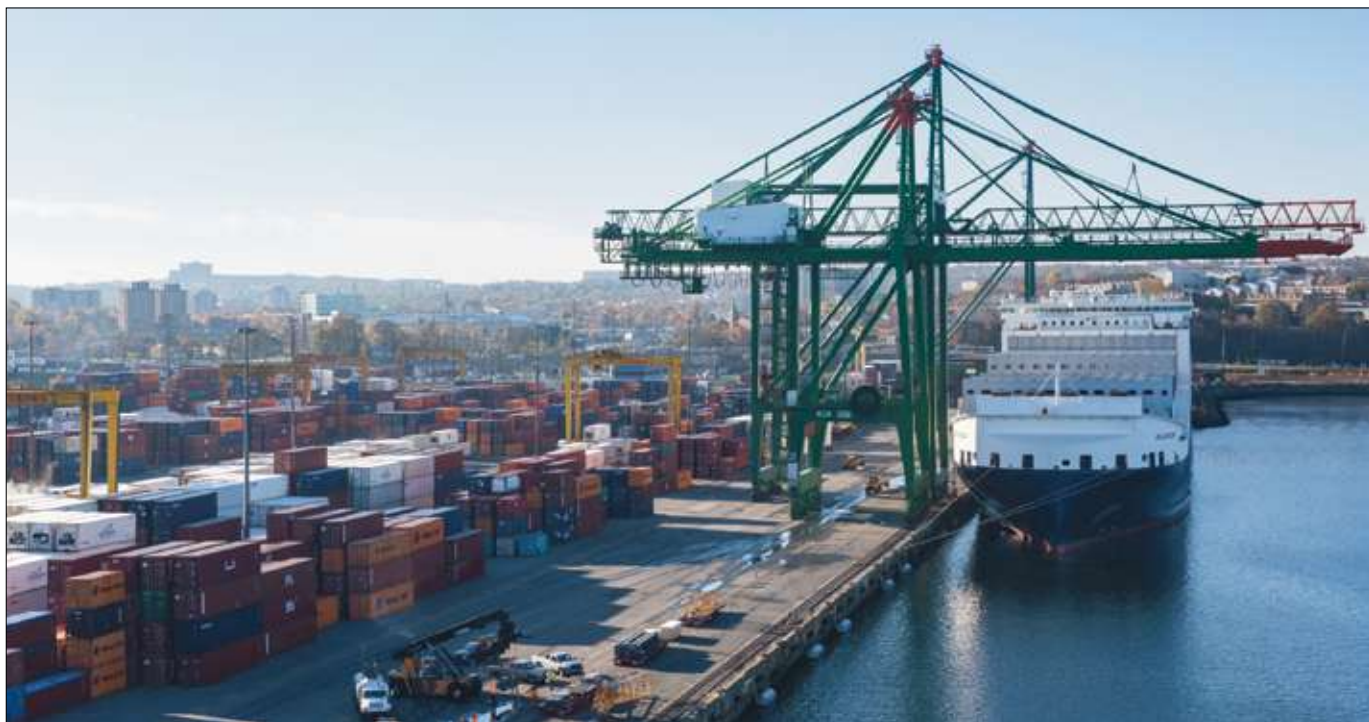
Les effets de la crise économique mondiale ont touché tous les ports du monde en 2009 et Halifax n'a pas fait exception. Cette année-là, le Port a manutentionné 344 811 EVP, le plus bas total depuis les 311 097 EVP de 1994.

Les visages souriants sont certes plus nombreux ces jours-ci et il règne un optimisme évident dans le Port, car on croit que les choses ne peuvent que s'améliorer. Et nul ne sourit plus largement que la présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Halifax (APH), Karen Oldfield, dont la nomination à la tête de l'APH en janvier 2002 avait été perçue comme purement politique.

Comeback launches new era for Port of Halifax

It has been a long time in the making but in 2017 the Port of Halifax completed a striking comeback, setting a new record for container cargo. Box numbers hit 559,242 twenty-foot equivalent units (TEU), up 16% over 2016 and surpassing the previous record of 550,462 TEU set in 2005. So, all hail to the new era! In 2009, the affects of the down turn in the world economy impacted ports globally, Halifax being no exception. That year the port handled 344,811 TEUs, the fewest TEUs the port handled since 1994 when the throughput was 311,097 TEUs.

Indeed, there are more smiles on faces around the port these days and there is obvious optimism things are only going to get better. And no one is smiling bigger than Halifax Port Authority (HPA) President and CEO Karen Oldfield, whose appointment to the HPA's top job in January, 2002 was seen as purely political.



Container cargo at Port of Halifax attained a record 559,242 TEU in 2017, and growth trend is continuing.

Le fret conteneurisé a atteint un sommet de 559 242 EVP au port de Halifax en 2017 et la tendance à la hausse se confirme.



Steve Farmer

Large containerships of more than 10,000 TEU are now calling regularly such as the Zim Antwerp pictured at Halterm container terminal.

De grands porte-conteneurs de plus de 10 000 EVP comme le Zim Antwerp que l'on voit ici au terminal Halterm font désormais régulièrement escale à Halifax.

M^{me} Oldfield, une avocate, était chef de cabinet de l'ancien premier ministre John Hamm et n'avait pratiquement aucune expérience dans la gestion d'un port quand elle a été parachutée à la direction de l'APH.

Mais M^{me} Oldfield apprend vite et elle s'est rapidement familiarisée avec les affaires portuaires. Et elle n'hésite pas à partager le crédit pour les récents succès du Port.

«Ces dernières années, les exploitants de nos terminaux et nos partenaires importants, y compris les lignes maritimes, le CN, les membres de l'Association internationale des débardeurs (AID), les exploitants de remorqueurs et les pilotes ont fait de l'excellent travail et ont uni leurs efforts pour augmenter les volumes de fret transitant par Halifax et leurs efforts concertés ont porté leurs fruits», a déclaré M^{me} Oldfield.

Toutefois, outre l'apport évident de la collectivité portuaire, d'autres facteurs ont contribué à ce retour en force.

«L'ajout d'une voie au canal de Suez en 2015, l'expansion du canal de Panama achevée en 2016, le relèvement du pont Bayonne à New York en 2017 et la formation d'alliances stratégiques chez les transporteurs maritimes ont entraîné le déploiement de méga-porte-conteneurs sur les routes commerciales de l'est de l'Amérique du Nord. Or, Halifax est le seul port canadien de la côte Est capable d'accueillir ces méga-navires et le premier d'entre eux, le **Zim Antwerp**, est arrivé en juin», a indiqué M^{me} Oldfield.

La capacité d'accueillir les grands navires est une carte maîtresse dans le jeu de Halifax. Le Port est prêt à accueillir les méga-navires depuis pas mal de temps et cette capacité peut très bien devenir la clé d'une croissance soutenue.

Ms. Oldfield, a lawyer, was Chief of Staff for former Premier John Hamm when she was moved to the HPA office with little or no background in how to run a port.

To her credit, Ms. Oldfield became a quick study and has learned the port business. She also knows how to pass along the credit for the port's latest success.

“Over the past few years our terminal operators and critical partners, including the shipping lines, CN Rail, the ILA workforce, tug operators and marine pilots, have done a tremendous job working together to increase cargo volumes through Halifax and the results of that coordinated effort are being realized,” she said.

But in addition to obvious contributions from the port community, there have been other factors that have contributed to Halifax's record trajectory.

“The additional lane of the Suez Canal in 2015, the completed expansion of the Panama Canal in 2016, the raising of the Bayonne Bridge in New York in 2017 and the formation of strategic shipping alliances have resulted in the deployment of Ultra containerized cargo vessels along East Coast North America trade routes. Halifax is the only East Coast Canadian port that can accommodate the Ultras and the first of them, the **Zim Antwerp**, arrived in June,” Ms. Oldfield noted.

Vessel size has been an ace in the hole for Halifax. The port has been “big ship ready” for quite some time and this factor could easily be the key to continued growth.

Halterm est prêt pour les méganavires

Le **ZIM Antwerp** avait une capacité maximale de 10 062 EVP, mais Halifax, et tout spécialement son terminal South End exploité par Halterm qui offre un mouillage en eau profonde et, surtout, n'a ni limitation de tirant d'air ni autre obstacle, peut accueillir des porte-conteneurs beaucoup plus gros.

Le PDG d'Halterm, Kim Holtermand, m'a affirmé dans un courriel que «le terminal est en mesure d'accueillir les grands navires de 14 000 EVP qui viennent régulièrement sur la côte est de l'Amérique du Nord».

Dans un courriel précédent, M. Holtermand avait affirmé que son terminal pourrait en principe recevoir les plus gros navires (18 000 EVP). «Nous avons la profondeur d'eau et des grues d'une portée suffisante», avait-il indiqué, mais il précisait que le terminal ne pouvait accueillir qu'un seul de ces navires à la fois. Il est cependant question que la nouvelle stratégie à long terme de l'APH, encore inédite, prévoie le prolongement du poste d'accostage principal d'Halterm pour qu'il soit possible de recevoir au moins deux méga-porte-conteneurs simultanément.

Selon M^{me} Oldfield, l'amélioration des infrastructures portuaires est une grande priorité, tout particulièrement compte tenu des nombreuses annonces de nouveaux aménagements à Montréal, Québec, Saint John, Sydney et

Halterm's big-ship readiness

The **ZIM Antwerp** topped out at 10,062 TEUs but Halifax, and in particular the port's South End terminal, operated by Halterm, with its deep water and more importantly no air draft or other encumbrances, can host much larger container vessels.

Kim Holtermand, Halterm's CEO and Managing Director, told me in an email that "the terminal is capable of handling the largest 14,000 TEU ships now regularly calling North America's East Coast."

Prior to that comment, in an earlier email, he said Halterm "in principle, can handle the biggest vessels (18,000 TEU) size. We have the water draft and crane outreach," but he said, the terminal could only handle one vessel of that size, at a time. However, there is some suggestion that the HPA's new long-term strategy, yet to be released, will recommend extending Halterm's main container ship berth to accommodate at least two of these larger ships at one time.

Ms. Oldfield said there has been a lot of interest shown in the port's infrastructure planning especially in the wake of so many announcements of proposed terminal development in Montreal, Quebec, Saint John, Sydney and Melford. "We have been working closely with our industry partners to develop the ne-



**13 WEEKLY
GLOBAL SERVICES**

**Port of
Halifax**

**ULTRA VESSEL
SIZE +10,000 TEUs**

**AVERAGE DWELL TIME
OF < 48 HOURS**

**WE'VE GOT
YOUR NUMBER.**

The Port of Halifax is the data driven port you've been waiting for.
Let us help you improve customer satisfaction, reduce inventory level, and increase cash flow.

PortofHalifax.ca

Melford. «Nous collaborons étroitement avec nos partenaires de l'industrie pour nous doter des infrastructures nécessaires afin de permettre aux méga-porte-conteneurs de continuer de faire escale à Halifax», a-t-elle poursuivi.

Halterm rapporte pour 2017 une augmentation de 33 % du tonnage conteneurisé par rapport à 2016. Le président de Ceres Halifax, qui exploite le terminal de Fairview Cove, a indiqué une croissance de 10 % par rapport à 2016.

M. Holtermann attribue les succès d'Halterm et la croissance future prévue au dévouement du personnel d'Halterm et des membres de l'AID qui ont su relever tous les défis en 2017 avec un esprit ouvert et sans ménager leurs efforts, tout en restant prudents et en sensibilisant les clients aux possibilités que le transit par Halterm offre, grâce à ses connexions, pour les importations, les exportations et le transbordement.

Il a indiqué qu'Halterm «a les yeux fixés sur la prochaine année tout en s'efforçant immédiatement d'améliorer l'équipement destiné au service de triage des conteneurs».

À Ceres, M. Whidden a fait savoir que les volumes importants fournis par Atlantic Container Lines (ACL), qui a déployé de nouveaux navires plus gros, et par THE Alliance, ont contribué de façon importante à cette augmentation. «Et la tendance semble vouloir se maintenir», a-t-il précisé.

M^{me} Oldfield souligne qu'il est important que les partenaires du Port unissent leurs efforts pour stimuler la croissance du fret. Et les commentaires des dirigeants d'ACL et de Tropical Shipping vont dans le même sens.

ACL fait escale à Halifax depuis 1967 et le Port est au cœur des efforts de marketing de cette compagnie.

«Halifax est depuis toujours un port fiable pour nous en ce qui concerne le service, la main-d'œuvre et tous les éléments contribuant au transit rapide des cargaisons», a déclaré le directeur général d'ACL pour le Canada, Fritz King.

Tropical Shipping a déménagé de Saint John à Halifax et a commencé à assurer une liaison entre Halifax et les Caraïbes en janvier 2017. «Le principal atout du Port à nos yeux, c'est sa productivité», a déclaré Gordon Cole, vice-président adjoint de Tropical Shipping. La connexion avec le réseau du CN et les grands transporteurs est aussi un élément important.

«La connexion avec les transporteurs commence vraiment à porter ses fruits. Beaucoup de cargaisons européennes transitent par Halifax pour que nous les transportions dans les Caraïbes», a-t-il précisé.

Tropical Shipping fait beaucoup de transport de cargaisons réfrigérées et l'APH a ajouté cette année de nouvelles prises frigorifiques à son terminal South End pour répondre aux besoins de la compagnie. Il y a désormais plus de 600 prises à ce terminal.

Il semble donc qu'en fournissant un excellent service à la clientèle ainsi que les outils requis pour faire le travail, le Port ne fait pas que satisfaire ses clients actuels, mais qu'il se rend aussi attrayant pour une future clientèle de manière à se garantir une croissance soutenue de ses tonnages. 

cessary infrastructure that will allow Ultra vessels to continue calling at Halifax," she said.

In terms of 2017 growth, Halterm reported a container throughput of 33% over 2016. At the port's Fairview Cove container terminal, Calvin Whidden, President, Ceres Halifax, terminal operator, said business at the facility was up 10% over 2016.

Mr. Holtermann said Halterm's success and prospects for further growth are attributable to "a very dedicated team of people at Halterm, both among our staff and our ILA workforce. They have met every challenge in 2017 with an open-mind and some seriously hard work, keeping each other safe and keeping our customers in touch with the opportunities that import, export and transshipment connections via Halterm offer."

He said Halterm looks "forward to the year ahead, focusing immediately with our new equipment on container yard service."

At Ceres, Mr. Whidden said strong volumes from Atlantic Container Line (ACL), which introduced new and larger vessels on its service, and from THE Alliance, have been significant in the increase. "The trend appears to be continuing," he said.

Ms. Oldfield underlines the importance of port stakeholders working together to stimulate cargo growth. This thinking is reflected in comments from both ACL and Tropical Shipping executives.

ACL has been continuously calling Halifax since 1967 and the port has been central to ACL's marketing efforts.

"Halifax has always been a reliable port for us in terms of service, labour and all aspects of moving cargo through the port," said ACL's Managing Director for Canada, Fritz King.

Tropical moved to Halifax from Saint John and began service from Halifax to the Caribbean in January, 2017.

"The big bonus for us is the productivity at the port," said Gordon Cole, Tropical's Assistant Vice-President. Also important for Tropical at Halifax has been the connectivity with CN and the major connecting carriers.

"The connectivity with carriers is really starting to happen," said Mr. Cole. "A lot of European cargo is routing through Halifax with us to go to the Caribbean," he said.

Tropical is heavily involved in the movement of reefer cargo and the HPA, recognizing that, added more reefer plugs this year to its South End facility. There are now over 600 plugs at that terminal.

So it would appear that by providing good customer service and the tools to do the job, the port is not only keeping its present customers happy but making itself attractive for new business to keep the cargo moving upward. 



Colin Laughlan

Point de vue de la *Grande Dame* du transport

On peut qualifier Marian Robson de Grande Dame du transport au Canada. Dans un secteur qui a historiquement joué un rôle central dans la construction de la nation, elle a occupé, pendant sa longue carrière de plus de 40 ans, des postes supérieurs dans l'administration fédérale ainsi que dans les chemins de fer nationaux et provinciaux. Elle a aussi été présidente de la Société du port de Vancouver et présidente et première dirigeante de l'Office des transports du Canada.

Maintenant âgée de 74 ans, elle préside la section du Pacifique de l'Institut agréé de la logistique et des transports – Amérique du Nord (IALTAN), ainsi que le Comité des infrastructures et des transports régionaux du Vancouver Board of Trade. À l'occasion du dixième anniversaire en 2018 de la fusion des trois ex-administrations portuaires régionales, elle a bien voulu nous livrer son point de vue sur les conséquences de l'augmentation constante du trafic dans le Port.

«L'enjeu principal, c'est le fossé qui sépare les gens des villes et de l'intérieur. Il est réellement profond», déclarait récemment M^{me} Robson dans une longue entrevue. «La population de Kitsilano – les citadins qui ne veulent pas de pipeline,

Insights from Canada's *Grande Dame* of transportation

Marian Robson might be called the Grande Dame of Canadian transportation. In a sector that has historically played a central role in nation building, her expansive career over more than four decades includes senior positions with the federal government, national and provincial railways, as well as Chair of the Vancouver Port Corporation, and Chair and CEO of the Canadian Transportation Agency.

At 74, she presides over the Pacific Chapter of the Chartered Institute of Logistics and Transport in North America (CILTNA) and is Chair of the Vancouver Board of Trade's Regional Transportation and Infrastructure Committee. With 2018 marking the 10th anniversary of the Port of Vancouver's amalgamation of the region's former three sea port author-



Marian Robson sees managing growth challenge for Port of Vancouver.

Pour Marian Robson, le défi du Port de Vancouver, c'est de gérer la croissance.

qui craignent pour leur petite vie agréable – ne veut pas admettre que la création de richesse part des provinces centrales et de l'intérieur de la C.-B. On peut dire qu'ils constituent, dans un certain sens, une entrave au développement, parce qu'ils n'acceptent pas l'expansion des ports.»

Le stéréotype du banlieusard pépère de Kitsilano, évoqué par M^{me} Robson, contient une part de vérité. Pendant la courte guerre commerciale interprovinciale qui a opposé en février les vins britanno-colombiens au pétrole albertain, la campagne publicitaire du gouvernement de la C.-B. pour promouvoir la vente des vins de la province a eu beaucoup de succès. «Bien plus d'acheteurs de vins de C.-B. que d'habitude les demandaient expressément à cause de l'embargo de l'Alberta», a confirmé le directeur adjoint Daniel MacLellan du Kitsilano Wine Cellar situé au cœur de ce quartier urbain verdoyant et décontracté.

Mais cela soulève une question d'une portée autrement plus grande: un gouvernement provincial qui foment une campagne populiste d'appui à une cause politique ne joue-t-il pas un jeu dangereux, surtout pour des questions de compétence fédérale? Qu'arriverait-il si le gouvernement de la Saskatchewan bannissait le bois tendre de la C.-B. parce que le grain de ses agriculteurs n'est pas chargé à temps sur les navires? Oh, et l'exemple du grain donne matière à réflexion.

Au moment où ces lignes sont écrites, pendant la 31^e semaine de la campagne agricole, le transport ferroviaire du grain des Prairies a beaucoup de retard. «Nous avons 28 000 wagons de retard; cela ressemble à la situation en 2013-2014, une année catastrophique», a déclaré Wade Sobkowich, directeur général de l'Ag Transportation Coalition de Winnipeg.

Les difficultés des chemins de fer

M^{me} Robson a ajouté ceci: «Tous les chemins de fer possèdent des plans de contingence pour le mauvais temps, mais les hivers rigoureux n'expliquent pas toujours tout. C'est parfois la répétition constante du même genre de situation qui irrite. Je sais que le CN est dans une situation pire que le CP.» Pourtant, il était correct. Quelques jours après ces observations, le CN a présenté ses excuses pour les retards du transport du grain et a annoncé le départ de son PDG, Luc Jobin.

M^{me} Robson croit que l'adoption du projet de loi C-49 (Loi sur la modernisation des transports) va aider l'Office des transports du Canada à régler plusieurs problèmes. «Certaines dispositions nouvelles contenues dans le projet de loi C-49 vont obliger les chemins de fer à fournir des données très détaillées. Essayer d'obtenir des données des chemins de fer, c'est comme leur arracher une dent, a déclaré M^{me} Robson, mais pour faire une analyse sérieuse des plaintes faites à l'Office, il faut avoir les données nécessaires pour porter un jugement éclairé.»

ities, she shared some of her insights into the impact of the port's ever-increasing traffic.

“The major issue is the interior-urban divide that is really pronounced here,” said Ms. Robson in a recent wide-ranging interview. “The people in Kitsilano – the urbanites who don't want pipelines; they want their lovely way of life – they don't recognize that the wealth generation is coming from inland provinces and the interior of B.C. They are in some ways a threat to further development because they are not accepting of port expansion.”

Ms. Robson's suburban Kitsilano stereotype conveys considerable truth about Vancouver's lotus-eating reputation. During the brief interprovincial trade war in February pitting BC wine against Alberta oil, the B.C. government's ad campaign promoting the province's domestic wine sales was quite successful. “Far more people than typically would be shopping for B.C. wine were specifically asking for them, with the cause being Alberta's ban,” confirmed Daniel MacLellan, assistant manager at the Kitsilano Wine Cellar in the heart of the city's leafy and laid-back neighbourhood.

But this raises a bigger question: Is a provincial government's fomenting of populist support for a political cause not a dangerous game – especially about issues under federal authority? What if the Saskatchewan government banned BC softwood because farmers could not get their grain to tidewater in a timely manner? Oh, and the grain example is also troubling.

At the time of this writing, week 31 in the current crop year, rail transportation from the Prairies was far behind schedule. “We're 28,000 cars behind – that's approaching 2013/14 which was a catastrophe,” said Wade Sobkowich, executive director of the Winnipeg-based Ag Transportation Coalition.

Railway challenges

Ms. Robson also commented: “The railways have all these contingencies built in for weather, but an extreme winter can't be the whole story. Something is not right because we keep having the same kind of situation happen. CN, I know, is in worse shape than CP.” Indeed, she was spot on. A few days after her observations, CN apologised for the grain backlog and announced it was replacing its CEO, Luc Jobin.

Ms. Robson believes that the passage of Bill C-49 (Transportation Modernization Act) will help the Canadian Transportation Agency deal with many problems. “Part of the new provisions in Bill C-49 are going to require very detailed data from the railways. Trying to get data out of the railways is like pulling teeth,” she said, “but if you're going to have any serious analyses of complaints to the Agency, you've got to have the data to make an informed judgement.”

Pour M^{me} Robson, l'approche réglementaire n'est pas toute la solution: «On ne veut pas avoir un groupe de trois personnes à l'Office qui prend des décisions capitales sur la capacité ici. Ce sont les acteurs concernés qui doivent prendre leurs propres décisions.»

La gestion de la croissance au Port de Vancouver

En cette année anniversaire, le Port de Vancouver et tous les paliers de gouvernement ont de bonnes raisons de se réjouir des retombées économiques de l'expansion du Port. Selon une étude d'impact économique d'InterVISTAS en 2016, la contribution totale directe et indirecte du Port au PIB du Canada approchait les 12 milliards de dollars. Depuis dix ans, le tonnage total a augmenté de près de 25 % et les perspectives sont excellentes, surtout pour le tonnage conteneurisé, qui, selon les estimations, devrait passer des 3,3 millions d'EVP actuels à au moins 4,8 millions d'EVP d'ici 2025.

De surcroît, trois postes à conteneurs offrant une capacité additionnelle de 2,4 millions d'EVP sont censés être intégrés au projet de Terminal 2 à Robert Bank pour répondre à l'augmentation prévue de la demande d'ici 2030. «Notre porte est un succès extraordinaire. De gros investissements ont été faits dans les infrastructures par les gouvernements fédéral et provincial, les terminaux et les chemins de fer, a indiqué M^{me} Robson. Notre plus grand défi actuel est de gérer notre croissance de manière intelligente et durable – mais c'est un beau problème.» 

She cautioned, however, that a regulatory approach is not the total solution: “You don't want a panel of three members at the Agency making huge decisions on issues about the capacity here. It's got to be the players that are making their own decisions.”

Managing growth at Port of Vancouver

This anniversary year, the Port of Vancouver and all levels of government have good reason to celebrate the economic benefits of the port's growth. According to a 2016 InterVISTAS economic impact study, the port's total direct and indirect contribution to Canada's GDP was nearly \$12-billion. Total tonnage over the past ten years has increased close to 25 per cent, and projections for the future are strong, particularly for container traffic, which is estimated to increase from the current 3.3-million TEU to at least 4.8 million TEU by 2025.

Beyond then, three container berths for an additional 2.4 million TEU capacity are planned as part of the port's Robert Bank Terminal 2 project to meet projected demand by 2030. “Our Gateway has been a huge success. Major infrastructure investments have been made by the provincial and federal governments, the terminals, and the railways,” said Ms. Robson. “Our biggest challenge now is to manage our growth intelligently and sustainably – but it's a good problem to have.” 



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

Un marché de TMCD semi-haussier

Ce sont les armements conteneurisés hauturiers Maersk Line, Mediterranean Shipping Co., CMA-CGM et Hapag-Lloyd qui font les manchettes quand il est question du transport maritime entre Londres et l'Europe, car ils occupent quatre des cinq premières places parmi les armements mondiaux et les regroupements dans l'industrie vont encore accentuer ce phénomène. C'est toutefois le secteur du transport maritime à courte distance (TMCD), plus discret, qui est le plus fructueux depuis quelques années, compte tenu de l'augmentation des volumes de fret, des revenus et des bénéfices, et pour lequel l'année 2018 devrait être encore meilleure grâce à l'accélération de la reprise économique en Europe.

Le marché semi-haussier actuel contraste énormément avec la tendance baissière qui régnait dans l'industrie il y a

Shortsea sector enjoying semi-bull market

London- Europe's shipping headlines are dominated by its deep-sea container carriers, Maersk Line, Mediterranean Shipping Co., CMA CGM and Hapag-Lloyd which plug four of the top five spots in the global industry and are tipped to grow even larger as the industry continues to consolidate. But it's the low profile shortsea shipping sector that has been much more successful in the past few years judged by growth in cargo volume, revenues and profits which are on course for an even more vibrant 2018 as Europe's economic recovery gathers pace.

The current semi-bull market is a sharp contrast with the industry's bearish outlook three years ago when the introduction of low sulphur fuel regulations on North Sea, Baltic Sea and English Channel routes

Denmark's DFDS group operates a big fleet of 50 ships.

Le groupe danois DFDS exploite une grande flotte de 50 navires.



trois ans, quand la limitation de la teneur en soufre des carburants sur les routes de la mer du Nord, de la mer Baltique et de la Manche a contraint les transporteurs à abandonner certains services et à imposer aux expéditeurs des frais supplémentaires qui risquaient de les pousser vers le camionnage.

Puis, en juin 2016, le vote en faveur du Brexit au R.U. a créé de l'incertitude concernant les répercussions éventuelles sur l'un des principaux marchés européens de TMCD. Les sanctions occidentales imposées à Moscou pour l'annexion de la Crimée en 2014 ont aussi réduit les échanges avec la Russie sur les routes baltiques.

Mais tout cela est du passé – du moins pour le moment car le TMCD profite de la chute des prix du brut qui a considérablement réduit les coûts du carburant et, conjugué au raffermissement de la relance économique en Europe, a contrebalancé l'adoption de normes environnementales plus sévères.

Ce sont les transporteurs d'Europe du Nord qui ont affiché les progrès les plus significatifs l'an dernier grâce à la taille de leur marché. Le groupe danois de logistique et transport DFDS, qui exploite une flotte de 50 navires, a enregistré son troisième résultat record consécutif en 2017 avec des bénéfices d'exploitation en hausse de 8,4 % à 1,78 milliard de couronnes [294 M\$ US] comparativement à 1,74 milliard DKK l'année précédente. L'optimisme de la compagnie s'est manifesté par ses récentes commandes à des chantiers navals chinois pour six cargos rouliers – quatre pour la mer du Nord et deux pour les services baltiques – qui seront livrés de 2017 à 2021.

Finnlines a aussi rapporté l'an dernier une troisième année consécutive de résultats records avec des bénéfices qui ont bondi de 21 % jusqu'à 82,7 millions d'euros [102 M\$ US] à la faveur d'une croissance de 12 % du trafic de fret grâce au milliard d'euros investi depuis dix ans pour l'achat de nouveaux navires et de nouvelles technologies qui a rapporté des dividendes à la filiale d'Helsinki du groupe italien Grimaldi. Le transporteur poursuit l'expansion de sa flotte avec une commande récente pour trois navires rouliers de 7 300 voies-mètres.

La bonne santé de l'industrie s'est reflétée dans le trafic enregistré en 2017 à Rotterdam, premier pôle conteneurisé européen. L'augmentation de 10,9 % jusqu'à un sommet absolu de 13,7 millions d'EVP était le résultat d'un bond de 21 % du trafic d'apport et d'une augmentation de 10,2 % du volume de transport maritime à courte distance attribuable à une augmentation particulièrement forte du flux en provenance et à destination de la Méditerranée ainsi que sur les routes de la Scandinavie et de la Baltique.

Les aspects positifs du Brexit...

Le Brexit perturbe toutefois l'industrie avec le scénario cauchemardesque d'interminables files d'attente de camions dans les ports de Douvres et de Calais après que le R.U. aura quitté le bloc européen dans tout juste un an. «Le secteur du roulage est important, car on estime qu'il contribue pour environ 40 % au commerce international du R.U. et représente une proportion appréciable du commerce R.U.-UE», selon la British Ports Association.

Mais il n'y a jusqu'ici aucun signe de baisse du trafic, c'est plutôt le contraire. P&O Ferries a clôturé 2017 sur un record de 185 908 unités pour la route Zeebrugge-Tilbury

in 2015 forced carriers to shut down some services and impose surcharges on shippers that threatened to shift cargoes to cheaper trucking.

This was followed by the UK's vote in June 2016 to leave the EU that created uncertainty over the impact on one of Europe's largest shortsea shipping markets.

Western sanctions against Moscow for its annexation of Crimea in 2014 have also steadily reduced traffic on Baltic routes into Russia.

But all that is in the past – at least for now – as shortsea shipping is reaping the benefits from the slump in crude oil prices that sharply reduced bunker costs and soothed the introduction of tougher environmental standards followed by the strengthening economic revival across Europe.

North European-based carriers have posted the most significant improvements over the past year, reflecting the size of their markets. DFDS, the Danish shipping and logistics group that operates a 50-ship fleet, posted its third record result in a row in 2017 with operating profit up 8.4 percent at 1.78 billion krone [US \$294 million] from DKK 1.64 billion the previous year. The company's optimism going forward was highlighted by recent orders placed in China for six ro-ro freight vessels – four for the North Sea route and two for its Baltic services – which will be delivered in 2019-2021.

Finnlines also reported its third consecutive best ever result last year with profit soaring 21 percent to 82.7 million euros [US\$102 million] on a 12 percent increase in freight traffic as the one billion euros investment in new ships and technology over the past decade paid off for the Helsinki-based subsidiary of Italy's Grimaldi Group. It is continuing to grow its fleet with a recent order for three 7,300 lane metre ro-ro vessels.

The industry's healthy position was highlighted in the 2017 traffic figures at Rotterdam, Europe's top container hub. The 10.9 percent increase in volume to all-time high of 13.7 million TEU was driven by a 21 percent surge in feeder traffic and a 10.2 percent rise in short-sea shipping volume with particularly strong growth in throughput to and from the Mediterranean and on Scandinavia/Baltic routes.

The Brexit benefits...

Brexit, however, unnerves the industry with nightmare scenarios of 30-mile truck queues at the ports of Dover and Calais after the UK quits the bloc in just over a year. "The roll-on/roll off sector is significant in that it is estimated to facilitate around forty percent of the UK's international trade and a sizeable proportion of the UK's EU trade," according to the British Ports Association.

But so far there are no signs of a traffic slump – quite the opposite. P&O Ferries closed 2017 with record traffic of 185,908 units on the Zeebrugge-[London] Tilbury route, up 4.3 percent on the 2016 volume which was also a record. "These outstanding volumes show the growing popularity of the



SMM

smm-hamburg.com [/trailer](#)

the leading international
maritime trade fair



53° 33' 47" N, 9° 58' 33" E
hamburg

setting a course

4-7 sept 2018

hamburg

3 sept

Maritime Future Summit

4 sept

TradeWinds Shipowners Forum

5 sept

gmec, global maritime environmental congress

6 sept

Offshore Dialogue

6-7 sept

MS&D, international conference on maritime security and defence

7 sept

Maritime Career Market



Hamburg Messe



facebook.com/SMMfair



linkedin.com/company/smmfair



twitter.com/SMMfair
#SMMfair



youtube.com/SMMfair

[Londres], 4,3 % de mieux qu'en 2016, déjà une année record. «Ces volumes exceptionnels montrent la popularité croissante de la route entre le continent et Tilbury, laquelle pourrait d'ici 10 ans rivaliser avec la route Douvres-Calais comme porte de la Grande-Bretagne», a déclaré Nick Pink, le responsable du transport de marchandises à la compagnie.

P&O, qui exploite une flotte de 20 navires sur les routes de l'Europe du Nord, s'est récemment entendu avec Forth Ports, deuxième exploitant portuaire du R.U., pour déménager à un poste fluvial spécialement construit au coût de 150 millions de livres [209 M\$ US] à Tilbury sur la Tamise, ce qui lui permettra de tripler sa capacité annuelle pour la porter à 600 000 unités en 2020.

Les compagnies de navigation européenne sont elles aussi étonnamment sereines au sujet du Brexit. «À l'aube de 2018, le commerce paraît robuste dans l'ensemble, et nous prévoyons que la croissance en Europe va tempérer les conséquences de l'incertitude qui va inévitablement découler des négociations du Brexit», a déclaré le chef de la direction de DFDS, Niels Smedegaard.

DFDS voit aussi des avantages au départ du R.U. de l'UE. «Malgré les défis futurs du Brexit, il peut aussi permettre d'offrir à nos clients de nouveaux services de dédouanement après-Brexit, si cela devient nécessaire», affirme M. Smedegaard.

Le secteur du TMCD attire également des investisseurs traditionnellement orientés vers le commerce international. Hutchison Ports de Hong Kong, l'un des principaux exploitants mondiaux de terminaux, a acquis en janvier une participation de 50 % dans TMA Logistics d'Amsterdam – qui possède un terminal dans ce port néerlandais et un autre à Anvers – afin d'étoffer ses activités dans le TMCD conteneurisé et roulier, le transport de véhicules, de marchandises générales ainsi que de cargaisons spéciales.

DSV, qui a payé 1,3 milliard de dollars au début de 2016 pour le transitaire californien UTi et qui devrait déboursier un autre milliard pour des acquisitions cette année, a pris une pause pour lancer des services de TMCD comme solution de rechange au camionnage. Et le Port de Hambourg, troisième pôle conteneurisé d'Europe, songe à construire un terminal réservé au TMCD pour absorber l'augmentation du trafic.

Le secteur européen du transport maritime à courte distance ne fait peut-être pas les manchettes, mais il fait mieux que bonne figure et il engrange des bénéfices – chose que son grand frère, le transport conteneurisé international, ne peut garantir. **M**

route from the continent to Tilbury, which we expect to rival Dover-Calais as a gateway to Britain within ten years,” said Nick Pink, the line's head of freight.

P&O, which operates a 20-ship fleet on north European routes, has recently agreed with Forth Ports, the UK's second largest port operator, to move to a purpose-built £150 million [US\$209 million] river berth on the Thames at Tilbury that will treble its annual freight capacity to 600,000 units by 2020.

European shipping lines are also surprisingly relaxed about Brexit. “Going into 2018, trading looks overall robust and we foresee that Europe's growth will mitigate the inevitable uncertainty caused by the Brexit negotiations,” says DFDS CEO Niels Smedegaard.

And DFDS sees benefits from the UK's departure from the EU too. “In spite of the challenges Brexit may lead to over the coming years, we can also see opportunities for providing our customers with new, valuable, customs clearance services after Brexit, should customs clearance become necessary,” Mr. Smedegaard says.

The shortsea sector is also attracting investors traditionally focused on global trade. Hong Kong-based Hutchison Ports, one of the world's top terminal operators, in January acquired a 50 percent stake in Amsterdam-based TMA Logistics, which has one terminal in the Dutch port and one in Antwerp, as it beefs up its involvement in shortsea container and ro-ro shipping, vehicle handling and general and project cargo.

DSV, which paid \$1.35 billion in early 2016 for UTi, the California-based freight forwarder, and is tipped to spend another \$1 billion on acquisitions this year, has taken time out to launch shortsea services as an alternative to trucking. And the port of Hamburg, Europe's third largest container hub, is mulling the construction of a dedicated shortsea terminal to keep pace with traffic.

It may not grab the headlines, but Europe's short-sea shipping sector is more than holding its own and delivering profits - something its big brother global container lines can't guarantee. **M**



NAVTECH

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

**David Bolduc**

Executive director, Green Marine

Directeur général, Alliance verte

Innovation et amélioration continue au menu de l'Alliance verte en 2018

Forte des célébrations de son 10^e anniversaire l'an dernier, l'Alliance verte poursuit sur sa lancée en 2018, tant au niveau de l'évolution des critères du programme de certification environnementale qu'en prévision de son colloque annuel GreenTech.

L'Alliance verte vient de publier ses critères d'évaluation pour 2018 pour les armateurs, les ports, les terminaux, les chantiers maritimes et les corporations de la Voie maritime du Saint-Laurent. Fidèle à son engagement envers l'amélioration continue, l'Alliance verte revoit son programme chaque année afin de le renforcer et d'en étendre la portée. Plusieurs changements ont été apportés pour 2018, notamment:

- révision de l'indicateur de rendement sur les émissions d'oxydes de soufre et de matières particulaires (SOx et PM) aux niveaux 3, 4 et 5 afin de mieux refléter l'adhésion d'armateurs intérieurs américains à l'Alliance verte;
- reconnaissance du gaz naturel liquéfié (GNL) et d'autres technologies exemplaires au niveau 5 en matière de réduction des PM;
- augmentation du niveau global de difficulté pour l'indicateur de rendement sur la manutention et l'entreposage de vrac solide pour les ports et les terminaux.

D'autres critères touchant les espèces aquatiques envahissantes et les gaz à effet de serre ont aussi été renforcés. Les participants de l'Alliance verte utiliseront ces critères l'an prochain pour évaluer la performance environnementale de leurs activités en 2018.

«Le programme est révisé et ajusté chaque année pour tenir compte des nouvelles réglementations et refléter les innovations technologiques», explique le directeur général de l'Alliance verte, David Bolduc. «La concertation est au cœur de cette révision annuelle, c'est un de nos principes fondamentaux, ajoute-t-il. Tous les critères sont évalués et approuvés par nos comités consultatifs composés de représentants de l'industrie, de groupes environnementaux, de programmes scientifiques et d'organismes gouvernementaux.»

La période d'évaluation pour 2017 vient quant à elle de prendre fin. Le membership de l'Alliance verte ne cesse de croître et quelque 117 participants évaluaient leur performance cette année comparativement à 34 lors de la création du

Innovation and continual improvement on Green Marine's 2018 agenda

Following its 10th anniversary celebrations last year, Green Marine continues to build momentum in 2018 with the expansion of the environmental certification program's criteria and big plans for its annual GreenTech conference.

Green Marine has just released its 2018 performance indicators criteria for North American ship owners, port authorities, terminal operators, shipyard managers and St. Lawrence Seaway corporations. In keeping with its commitment to continual improvement, Green Marine annually reviews, strengthens and broadens its environmental certification program criteria. The 2018 criteria introduce several key changes, including:

- Expansion of the sulphur oxide and particulate matter emissions (SOx & PM) performance indicator at Levels 3, 4, and 5 to better reflect Green Marine's expanding membership of American domestic ship owners;
- Recognition of LNG and other exemplary technologies at Level 5 in PM reduction;
- Increase in the overall level of difficulty for the dry bulk handling and storage performance indicator for ports and terminals.

Other criteria related to aquatic invasive species and greenhouse gases have also been strengthened. Green Marine participants will use the criteria at this time next year to assess the 2018 performance of their operations.

"The program is reviewed and adjusted every year to reflect new regulations and keep up with technological innovation," says David Bolduc, Green Marine's executive director. "A collaborative approach is a core tenet of this annual reassessment, with all criteria reviewed and approved by our advisory committees composed of representatives from the industry, environmental organizations, scientific programs, and government agencies."

Green Marine steadily increasing membership – from 34 participants in 2007 to 117 at last count – is currently assessing its environmental performance for 2017, which is Green Marine's 10th year of evaluations. Results will be released at the end of May at GreenTech 2018, Green Marine's annual conference.



The stunning port/city of Vancouver will host GreenTech 2018 on May 30-June 1.

La magnifique ville portuaire de Vancouver va accueillir GreenTech 2018 les 30 mai et 1^{er} juin.

programme en 2007. Les résultats seront rendus publics à la fin mai, dans le cadre du colloque annuel.

L'Alliance verte met d'ailleurs le cap à l'ouest pour son 11^e GreenTech, qui se tiendra à Vancouver, C.-B., du 30 mai au 1^{er} juin 2018.

Le programme du colloque s'annonce diversifié et enrichissant. En plus des enjeux environnementaux qui font l'objet d'indicateurs de rendement de l'Alliance verte, tels que les espèces aquatiques envahissantes et les bruits sous-marins, GreenTech abordera plusieurs enjeux émergents et les thèmes d'actualité en ce qui a trait au développement durable de l'industrie maritime, tels que:

- développement durable en période de croissance;
- innovations technologiques et transport à faibles émissions de carbone;
- participation citoyenne et initiatives de communication.

Comme toujours, études de cas, expériences réelles et meilleures pratiques seront au programme, en plus des ini-

Green Marine is heading to Vancouver, B.C., for its 11th annual conference. GreenTech 2018 will take place from May 30 to June 1, 2018.

The program is diverse and promises to be enriching. In addition to discussing issues directly related to Green Marine environmental certification's performance indicators, such as underwater noise and bio-fouling, GreenTech 2018 will tackle emerging issues and other topics relevant to shipping and port sustainability, including:

- Advanced technologies for low carbon transportation
- Public engagement and communication initiatives
- Sustainable development in time of traffic growth.

As always, there will be expert knowledge, actual experience and best practices shared, along with detailed information about innovative sustainability initiatives. Great networking opportunities will abound.

tatives novatrices en matière de développement durable et d'excellentes occasions de réseautage.

Chaque année, l'Alliance verte attire un groupe de 150 à 200 délégués représentant des armateurs, des ports, des terminaux, des groupes environnementaux, des instituts de recherche et des organismes gouvernementaux qui viennent discuter des enjeux émergents touchant le transport maritime durable.

Pour la première fois cette année, GreenTech comportera un volet plus scientifique. En effet, des chercheurs scientifiques et des organisations non gouvernementales sont invités à participer à une exposition d'affiches illustrant divers travaux de recherche scientifique récents, actuels ou éventuels sur la viabilité environnementale dans l'industrie du transport maritime.

La pertinence de GreenTech en fait le rendez-vous incontournable de l'année pour toutes les personnes engagées ou intéressées par l'amélioration de la performance environnementale du transport maritime. Pour plus d'information, visitez www.allianceverte.org/greentech 

Every year, Green Marine attracts a select group of 150 to 200 conference delegates from the marine industry, representing shipping companies, port authorities, terminal operators, environmental groups, research institutes and government agencies to discuss current and emerging issues in sustainable shipping.

For the first time at GreenTech this year, scientific researchers and non-governmental organizations have been invited to submit proposals for poster presentation to convey recent, current and/or proposed scientific research focused on improving the shipping industry's environmental sustainability. These findings will be displayed in poster form alongside exhibition booths at GreenTech, which has earned an enviable reputation for showcasing the latest sustainability technology and innovation for the marine industry.

GreenTech's relevance makes it the essential gathering of the year for everyone involved or interested in improving maritime transportation's environmental performance. For more information, visit www.green-marine.org/greentech. 

**You can
operate
wherever
you want**

**THIS ENSURES
ENVIRONMENTAL
COMPLIANCE**

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

WÄRTSILÄ CONNECTS THE DOTS

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





Christopher Wright

L'heure juste concernant les transits de navires dans le PNO

La presse populaire utilise souvent des termes évocateurs comme Le mytique passage du Nord-Ouest (PNO) pour désigner la route reliant les océans Atlantique et Pacifique par l'Arctique canadien. Un article récent faisait état d'un nombre record de trente-trois traversées par des navires en 2017.

Mais ce chiffre requiert une analyse minutieuse pour bien remettre les choses en perspective. Par exemple, l'un des «navires» en question était un catamaran de 6,3 m auquel il a fallu beaucoup d'assistance d'autres embarcations pour terminer la traversée. Vingt-deux autres de ces «navires» étaient de petits bateaux d'aventuriers dont le plus gros n'avait que 23 m et la plupart n'excédaient pas 15 m.

Les véritables traversées en 2017 furent celles du paquebot de croisière **Crystal Serenity** (c'était sa seconde traversée; la compagnie ne compte pas répéter en 2018, mais songe plutôt à envoyer son navire d'expédition à coque renforcée **Crystal Endeavour** refaire la traversée en 2019). Les autres transits de navires de croisière ont été ceux du **Bremen** (septième traversée) et du **Boreal** (seconde traversée). Le vieux brise-glace océanographique **Polar Prince** a fait la traversée avec des passagers dans le cadre des célébrations du 150^e anniversaire du Canada.

Trois autres brise-glaces ont franchi le passage: le navire chinois **Xue Long**, le baliseur **Maple** de la Garde côtière américaine et le **Nordica** d'Arctia. Le remorqueur brise-glace de soutien hauturier **Arcticaborg** a terminé la traversée après avoir ravitaillé les stations du système d'alerte du Nord dans l'ouest de l'Arctique. Le pétrolier **Havelstern** de Woodward a mis le cap sur le Pacifique pour rejoindre sur lest ses nouveaux propriétaires en Extrême-Orient après avoir livré du combustible aux collectivités du Kitikmeot.

Outre cette activité, un seul navire de charge, l'**Atlanticborg**, a transporté de Chine jusqu'à Sept-Îles une cargaison d'anodes de carbone destinée à l'aluminerie. Un navire-ju-meau, l'**Africaborg**, avait fait un voyage similaire en 2016.

Comment cela se compare-t-il à la situation dans la route maritime du Nord (RMN) au nord de la Russie? On ne dispose pas encore de données officielles pour 2017, mais en 2016, on y a recensé 13 traversées interocéaniques. À titre comparatif, deux cargos, trois navires de croisière et deux mégayachts plus une cohorte d'aventuriers ont franchi le PNO. Comme 27 navires d'expédition ont été commandés, on peut s'attendre à une recrudescence d'activité.

Compte tenu de l'économie de distance qu'elles offrent, on a fait beaucoup état de l'attrait potentiel des routes arctiques pour les porte-conteneurs, mais cet atout n'en fait pas nécessairement des routes viables. Les conditions de glace

Reality check on Northwest Passage ship transits

The mainstream press often uses such evocative terms as The Fabled Northwest Passage when referring to Canada's route through the Arctic between the Atlantic and the Pacific. A recent piece noted that there had been a record thirty three ship passages in 2017.

But such numbers demand close inspection to see things in their proper perspective. For instance, one of those listed "ships" was a 6.3m catamaran that required much assistance from other craft to complete the passage. Twenty two other "ships" were what might be referred to as adventurers sailing a miscellany of small craft, the largest of which was 23m while most were under 15m.

Actual ship transits in 2017 consisted of the **Crystal Serenity** cruise vessel on its second passage, although the company will not be back in 2018 and plan to send their ice strengthened expedition ship **Crystal Endeavour** through in 2019. Other cruise ship transits were the **Bremen** on its seventh passage and **Le Boreal** on its second. The elderly ice breaker/research ship, **Polar Prince** undertook a transit with passengers as part of Canada's Sesquicentennial celebrations.

Three other icebreakers undertook transits: China's **Xue Long**, the USCG buoy tender **Maple** and Arctia's **Nordica**. The ice breaking offshore supply tug **Arcticaborg**, completed a transit after supplying North Warning Stations in the Western Arctic. The Woodward tanker **Havelstern** sailed into the Pacific in ballast en route to new owners in the Far East after delivering fuel to Kitikmeot communities.

Out of all this activity, there was one cargo ship, the **Atlanticborg**, which took a cargo of carbon anodes for aluminium smelting from China to Sept Îles. A sister ship the **Africaborg** did a similar trip in 2016.

How does this compare with the Northern Sea Route (NSR) across the roof of Russia? While formal data is not yet available for 2017, in 2016 there were 13 ocean-to-ocean transits. By comparison the NWP in 2016 saw two cargo ships, three cruise ships and two mega yachts plus a gaggle of adventurers. With 27 expedition cruise ships on order, more cruise transits can be expected.

Based on distance savings, much has been made of the potential attraction of Arctic routes for container vessels, but these do not necessarily make a route viable. Ice conditions cause delay, which are not



Crystal Cruises

The large cruise vessel, **Crystal Serenity**, operated by Crystal Cruises, made its second voyage through the Northwest Passage last summer.

L'imposant paquebot de croisière **Crystal Serenity** de Crystal Cruises en était à son second voyage dans le passage du Nord-Ouest l'été dernier.

causent des retards qui ne sont pas acceptables lorsque le facteur temps est capital. La logistique des routes est importante et les conteneurs d'Extrême-Orient acheminés par Prince Rupert (C.-B.) peuvent atteindre Chicago en 16 jours comparativement à 30 jours par le PNO et New York. Interrogé au sujet de la RMN en 2013, Nils Anderson, alors chef de la direction d'AP Moller-Maersk, a déclaré qu'il ne croyait pas que ce serait une option pour Maersk avant 10 ou 20 ans.

Même si la diminution perçue de la couverture de glace suscite de l'intérêt pour les routes arctiques, il subsiste des obstacles importants à la traversée sécuritaire du PNO. Les cartes sont l'un de ceux-ci – à peine 10 % de l'Arctique canadien est cartographié selon les normes modernes ou indique des passages sûrs. Par exemple, la route qu'a suivie le vraquier **Nordic Orion** par le détroit Dolphin and Union en 2013 ne figure pas sur la carte officielle. Il est peu probable que des voyages similaires soient entrepris puisque le nouveau canal de Panama diminue l'intérêt économique de cette route pour les vraquiers. On peut plutôt s'attendre à y voir un ou deux petits bâtiments par saison avec des cargaisons destinées à des projets particuliers.

On ne trouve pas dans le PNO comme sur la RMN de nombreux brise-glaces de soutien et des agglomérations importantes qui peuvent prêter assistance. Et c'est sans compter l'étroitesse des chenaux, les glaces, l'obscurité présente pendant le gros de l'hiver et le mauvais temps (les superstructures d'un navire comme le **MOL Triumph** ont une superficie de 16 000 m²). Pour la majorité des navires, les traversées vont continuer de se limiter à la brève saison relativement sans glace. **M**

- Christopher Wright, ex-directeur du Groupe Mariport est l'auteur de *Arctic Cargo - A History of Marine Transportation in Canada's North*.

acceptable when timeliness is crucial. Route logistics are important and containers from the Far East routed via Prince Rupert BC can be in Chicago in sixteen days versus 30 days via the NWP and New York. Although he was asked about the NSR in 2013, Nils Anderson, then CEO of AP Moller-Maersk, stated that he did not believe that Maersk would consider it for 10-20 years.

While the perception of reduced ice conditions has provided the impetus for interest in Arctic routes, there are still major issues for safe transits of the NWP. Charting is one of them - only 10% of the Canadian Arctic has charts that meet modern standards, or actually show safe channels. For example, the route followed by the bulk carrier **Nordic Orion** through Dolphin and Union Strait in 2013 is not on the official chart. It is unlikely that similar trips will be undertaken, as the new Panama Canal has undermined the economics of the route for bulk cargoes. One to two small project cargo ships each season might be expected.

Unlike the NSR, which has multiple icebreakers for support, and many large communities from which to draw assistance, the NWP does not. On top of this there are narrow channels, ice and darkness for much of the winter, stormy weather (a ship like the **MOL Triumph** has a sail area of 16,000m²). Thus transits for most ships will continue to be during the short, relatively, ice-free season. **M**

- Christopher Wright, a former Principal of The Mariport Group, is the author of *Arctic Cargo - A History of Marine Transportation in Canada's North*.

Project cargo activity gaining momentum

Relance dans le secteur des cargaisons spéciales

Carroll McCormick

Différentes activités, des travaux d'amélioration portuaire aux gros contrats éoliens en passant par les mégaprojets, sont en pleine effervescence au Canada, dans les administrations portuaires de même que chez les expéditeurs et les transitaires. Voici certains projets qui retiennent particulièrement l'attention.

La nouvelle portuaire la plus «révolutionnaire» au Canada, c'est qu'Iqaluit va finalement avoir un vrai port: un progrès énorme par rapport à la bande de plage utilisée jusque-là. La ville, porte incontournable de l'Arctique, n'a jamais eu de quai où les cargos pouvaient accoster. Ceux-ci devaient transporter du matériel pour consti-

Various activities, from port improvements to mega projects to big wind energy contracts, are the buzz amongst Canadian port authorities, shippers and freight forwarders. Here are some highlights.

The most 'revolutionary' port-centric news in Canada is that Iqaluit is finally going to get a real port - a vast upgrade from its designated stretch of beach. The town, an important gateway to the Arctic, has never had a wharf that cargo ships could belly up to. Instead, cargo ships carry portable port kits, including tugboats, barges and forklifts, to shift cargo from boat to beach to town. Labouring during high tide in two- to four-hour shifts,



FEDERAL SATSUKI

1.0M

Fednav Atlantic Lakes Line carries a mix of steel products, breakbulk and project cargoes. Pictured here is the Federal Satsuki at Cleveland.

Fednav Atlantic Lakes Line transporte un mélange de produits d'acier, de marchandises diverses et de cargaisons spéciales. On voit ici le Federal Satsuki à Cleveland.

tuer un port de fortune et se servir de remorqueurs, de barges et des gerbeuses pour transporter les marchandises du navire à la plage puis à la ville. Il fallait aux équipages deux semaines de travail à marée haute, pendant des quarts de deux à quatre heures, pour une tâche qui n'aurait pris que trois jours avec un quai.

«Il y a un manque criant d'infrastructures maritimes de base. Nous n'avons ni port, ni quai, ni rampe, ni éclairage. À Iqaluit, on peut perdre [au cours d'une saison] six semaines en temps d'arrêt», affirme la présidente et chef de la direction de la Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc., Suzanne Paquin. La construction

crews might require two weeks to do a job that would take three days at a wharf.

“There is a huge lack of basic marine infrastructure. We have no ports, no wharves, no harbors, no ramps and no lighting. In Iqaluit we can lose six weeks of downtime [in a season],” says Suzanne Paquin, President and CEO, Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc. Construction will begin this summer and the port will be operational for the 2020 or 2021 ice-free season.

The Port of Trois-Rivières, whose general cargo traffic dropped from 174,000 tonnes in 2016 to 73,000 tonnes last year during construction work on Dock 9 and



The Port of Valleyfield's new large laydown area will soon be ready to welcome breakbulk and project cargo.

La nouvelle et spacieuse aire de dépôt du port de Valleyfield sera bientôt prête à accueillir les marchandises diverses et les cargaisons spéciales.

va commencer cet été et le port sera opérationnel pour la saison sans glace de 2020 ou 2021.

Le Port de Trois-Rivières, dont le tonnage de marchandises générales a chuté de 174 000 tonnes en 2016 à 73 000 tonnes l'an dernier pendant la construction du quai 9 et de l'aire d'entrepôt adjacente, est optimiste pour l'avenir maintenant que les travaux sont terminés. «Le terminal, dont font aussi partie les quais 10 et 11, a signé avec Logistec une nouvelle entente qui devrait augmenter les tonnages de marchandises générales l'an prochain, car des occasions d'affaires se profilent déjà», indique la directrice des communications à l'Administration portuaire de Trois-Rivières, Virginie Deschambeault. Le premier navire à accoster en 2018 a été le **Vectis Osprey**, le 18 janvier avec une cargaison de poutres d'acier.

«Les nouvelles installations qui seront officiellement inaugurées au printemps portent la superficie totale du terminal de marchandises générales à 88 000 m², dont 36 000 m² d'espace de stockage extérieur et trois entrepôts totalisant 18 000 m²», d'ajouter M^{me} Deschambeault.

Le Port de Montréal a donné le coup d'envoi à 120 millions de dollars de travaux d'infrastructures pour améliorer la manutention des marchandises diverses. Cela comprend des travaux sur plusieurs terminaux de divers pour les exploitants Empire et Logistec, afin d'augmenter la capacité de stockage en entrepôt et sur les quais. Le Port de Montréal a manutentionné 230 000 tonnes de marchandises diverses et de cargaisons spéciales en 2017, 28,5 % de mieux qu'en 2016. Selon Tony Boemi, VP, Croissance et développement à l'Administration portuaire de Montréal, «l'année 2018 devrait ressembler à la seconde moitié de 2017. Nous pensons que 2018 va aussi être une bonne année».

Au Port de Valleyfield en amont, une nouvelle aire de dépôt de 32 500 m² sera prête pour accueillir des marchandises diverses et des cargaisons spéciales dès son inauguration, c'est-à-dire avant le milieu de l'année 2018.

adjacent storage area, is upbeat about its cargo prospects, now that project is behind them. "This terminal, which also includes Docks 10 and 11, is under a new agreement with Logistec that is expected to enhance general cargo traffic in the next year as opportunities are already emerging," says Virginie Deschambeault, Director of Communications, Trois-Rivières Port Authority. The first vessel of 2018 to dock was the **Vectis Osprey**, with a cargo of steel beams, on January 18.

"The new facilities, which will be officially inaugurated in the spring, brings the total area of the general cargo terminal to 88,000 square metres, including 36,000 square metres of outdoor storage space and three warehouses totalling 18,000 square metres," Ms. Deschambeault says.

The Port of Montreal has launched \$120 million worth of capital projects that includes terminal infrastructure work that will affect breakbulk; e.g., work on several breakbulk terminals for terminal operators Empire and Logistec, to enhance warehouse and on-dock storage capacity. Port of Montreal reported 230,000 tonnes of breakbulk and project cargo in 2017, up 28.5% from 2016. As for this year, says Tony Boemi, VP Growth and Development, Montreal Port Authority, "2018 should resemble the second half of 2017. We are confident that 2018 will be a good year as well."

Further upstream, at the Port of Valleyfield, a new, 32,500 square-metre laydown area will be ready to welcome breakbulk and project cargo when it opens sometime before mid-year 2018.

In an interview, Jean-Philippe Paquin, General Manager of the Port of Valleyfield, stressed: "The additional storage space will allow us to take



**MARITIME TRANSPORTATION OF GENERAL CARGO,
PROJECT CARGO, DRY BULK AND LIQUID BULK
TURNKEY LIFTING AND HANDLING SERVICES**



info@desgagnes.com
desgagnes.com
418 692 1000



En interview, le directeur général du Port de Valleyfield, Jean-Philippe Paquin, a insisté sur le fait que l'espace d'entreposage additionnel allait permettre de prendre du fret en vrac pendant toute la saison. «Jusqu'ici, nous étions forcés de repousser les cargaisons de vrac au début ou à la fin de la saison afin de pouvoir maintenir les cargaisons pour l'Arctique qui remplissent le Port pendant la haute saison de juillet à octobre.

«La nouvelle aire de dépôt va nous permettre d'entreposer les produits en vrac à l'extérieur des quais et, donc, d'accepter les chargements pendant toute la saison. De plus, le déplacement du vrac vers l'aire de dépôt libère de la place pour les marchandises générales.»

Les principaux clients du Port de Valleyfield et de son partenaire, Services maritimes Valport, sont les transporteurs NEAS, Spliethoff et Groupe Desgagnés.

M. Paquin a aussi fait valoir que l'expansion allait attirer des activités à valeur ajoutée au centre de fabrication et d'assemblage. «Un bon exemple, c'est l'assemblage final d'équipement minier lourd pour l'Arctique. Il en coûterait trop cher d'envoyer des techniciens faire ce travail sur place en Arctique.»

Groupe Desgagnés possède et exploite une flotte de 21 navires déployés dans les eaux continentales et internationales ainsi que dans l'Arctique. Certains d'entre eux, comme le dernier arrivé, le cargo polyvalent **Nordika Desgagnés**, sont parfaitement adaptés au transport de cargaisons spécialement destinées à des projets particuliers.

La nouvelle selon laquelle le gouvernement des États-Unis va exempter le Canada des tarifs sur l'aluminium et l'acier pendant les négociations de l'ALENA a été bien accueillie. Quelques jours à peine avant cette annonce, le PDG de l'Administration portuaire de Hamilton, Ian Hamilton, déclarait au *Maritime Magazine*: «L'imprévisibilité de la politique américaine sur l'acier et ses conséquences éventuelles sur notre chaîne d'approvisionnement ici au Canada nous fait passer des nuits blanches. En présumant que le bon sens va prévaloir à Washington, nous pensons avoir besoin de plus de capacité d'entreposage et de manutention de l'acier. En 2018, nous investissons 4,8 millions de dollars dans la première phase de la reconstruction de notre quai 12. C'est l'un de nos quais les plus achalandés pour l'acier, de même que pour d'autres marchandises diverses et marchandises en vrac.

«Le Port de Hamilton a manutentionné plus de 600 000 tonnes d'acier marchand en 2017, un sommet en 10 ans et 20 % de plus qu'en 2016, grâce à la forte demande du secteur manufacturier ontarien.»

Le Port de Thunder Bay prévoit des dépenses d'immobilisations de 14 millions de dollars en 2018, notamment pour aménager un espace chauffé adaptable de 50 000 pi² pour l'entreposage des marchandises ou la fabrication.



Jean-Philippe Paquin sees many benefits from new Valleyfield laydown area.

Jean-Philippe Paquin voit beaucoup d'avantages à la nouvelle aire de dépôt du port de Valleyfield.

bulk cargo season-round. Up till now, we have been forced to push any type of bulk cargo to the early or late seasons so we could handle the Arctic cargo which fills up the port during the high months of July to October.

“With the new laydown area, we will be able to store the bulk products away from the docks and thus accept shipments season-round. Moreover, moving bulk to the laydown area frees up space for general cargo.”

Leading clients for the Port of Valleyfield and partner Valport Marine Services are carriers NEAS, Spliethoff and Groupe Desgagnés.

Mr. Paquin also pointed out that the expansion will foster value-added activities at the port's fabrication and assembly centre. “A good example is final assembly of heavy mining equipment destined for the Arctic. It is too expensive to have such equipment assembled by technicians in an Arctic location.”

Groupe Desgagnés owns and operates a fleet of 21 ships deployed on continental, Arctic and international waters. Some of the ships, like the latest addition, the multi-purpose **Nordika Desgagnés**, are fully adapted for project cargo transportation.

News that the US government would exempt Canada from steel and aluminum tariffs during NAFTA negotiations is welcome news. Just days before that announcement, Ian Hamilton, President and CEO, Hamilton Port Authority, told *Maritime Magazine*, “The unpredictability of US policy on steel, and how it will ultimately affect our supply chain here in Canada, is keeping us up at night. Assuming common sense prevails in Washington, we will see the need for more steel storage and handling capacity at the port. In 2018, we're investing \$4.8 million in the first phase of a new dock wall at our Pier 12. This is one of our busiest piers for steel, along with other bulk and breakbulk commodities.

“The Port of Hamilton handled more than 600,000 tonnes of finished steel in 2017. This was the highest tonnage in a decade, and 20 per cent higher than in 2016, driven by strong demand from Ontario's manufacturing sector.”

The Port of Thunder Bay has \$14 million in capital expenditures work planned for this year, including a 50,000 square-foot heated, flexible space for cargo storage and/or fabrication.

Chitchat about constructing a breakbulk terminal at the Port of Prince Rupert to supplement or supplant their Ridley Island ro-ro operation remains just that. “The Port of Prince Rupert has

DELIVERING A HIGHER STANDARD
AU-DELÀ DES ATTENTES



FEDNAV

| FMT | FALLine | Fednav Direct |

SPECIAL DELIVERY **LIVRAISON SPÉCIALE**



www.fednav.com

Les bavardages au sujet de la construction à Prince Rupert d'un terminal de divers qui compléterait ou remplacerait le terminal roulier de l'île Ridley n'ont pas débouché sur des mesures concrètes. «Le Port de Prince Rupert a discuté avec des promoteurs qui ont souhaité explorer la possibilité d'implanter un grand terminal de divers à Prince Rupert et nous avons reçu du marché des manifestations d'intérêt significatives pour trouver une solution. Jusqu'à maintenant toutefois, nous n'avons aucun plan bien établi pour aller de l'avant avec un terminal de divers», a déclaré Brian Friesen, directeur, Communications et développement commercial, Port de Prince Rupert.

Des mégaprojets vont générer de l'activité dans les ports cette année. Les composants destinés au nouveau pont Champlain, par exemple, ont amené du tonnage dans les ports de Trois-Rivières et de Montréal l'an dernier, et d'autres livraisons sont attendues. Même s'il n'était pas prévu initialement de livrer en passant par les ports les énormes poutres-caissons destinées au pont, les limitations de poids sur les routes ont contraint les expéditeurs à transporter sur des barges en passant par les ports les charges dépassant les 65 tonnes – un cadeau aussi précieux qu'inattendu.

«Un projet clé pour nous, c'est le nouveau pont Champlain. En 2017, 160 éléments ont transité par le Port. En 2018, nous nous attendons à ce que de nombreux composants du nouveau pont Champlain – environ 60 – soient acheminés par le Port de Montréal», rapporte M. Boemi.

Le nouveau pont Champlain, dont l'inauguration est prévue pour la fin de l'année, sera suivi de quatre ans de travaux pour rénover au coût d'un milliard de dollars le tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine entre Montréal et la Rive-Sud, de même que par le démantèlement et l'enlèvement du vieux pont Champlain. «Les grands projets d'infrastructure comme ceux du pont Champlain et du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine ont un effet positif sur nos activités», dit M. Boemi.

Le Port de Windsor va profiter, peut-être guère cette année mais certainement en 2019, de deux autres mégaprojets qui

been engaged with proponents interested in exploring the potential for a large-scale break-bulk terminal in Prince Rupert and we have received significant market interest in developing a solution. [But] at this point we don't have any large plans to move ahead with a breakbulk terminal," says Brian Friesen, Director, Trade Development and Communications, Port of Prince Rupert.

Mega projects will drive some port action this year. Components for the New Champlain Bridge, for example, brought tonnage to the Ports of Trois-Rivières and the Port of Montreal last year, and more deliveries are expected. While it was not the initial plan to deliver the enormous box girders for the bridge site via ports, highway weight restrictions forced shippers to use barges and ports for loads over 65 tonnes – an unexpected and valuable gift.

"A key project for us is the New Champlain Bridge. In 2017, we had 160 pieces come through the port. In 2018 we will see a lot of New Champlain Bridge pieces – approximately 60 pieces – coming through the Port of Montreal," Mr. Boemi reports.

Nipping at the heels of the New Champlain Bridge, which is scheduled to open by year's end, is a \$1-billion, four-year project to renovate the Louis-Hippolyte La Fontaine Tunnel connecting Montreal to the South Shore, and the

eventual dismantling and carting away of the (old) Champlain Bridge. "Big infrastructure projects like the Champlain Bridge or the La Fontaine Tunnel are positive factors that affect our business," Mr. Boemi says.

Port Windsor will be the beneficiary, if not so much this year, then certainly as of 2019, of two other mega projects that are supposed to proceed: the Gordie Howe Bridge and the new Ambassador Bridge. "The new Gordie Howe Bridge is expected to start construction this fall. The twinning of the



Port of Hamilton handled biggest steel tonnage in a decade in 2017.

Le Port de Hamilton a manutentionné ses plus gros tonnages d'acier de la décennie en 2017.

HPA

devraient démarrer: le pont Gordie-Howe et le nouveau pont Ambassador. «La construction du nouveau pont Gordie-Howe devrait débuter cet automne, tout comme celle du nouveau pont Ambassador. Le pont Gordie-Howe est situé en plein milieu du district portuaire et le pont Ambassador serait à moins d'un mille de là. Je me doute bien que ces projets vont générer du transport de marchandises diverses», déclare le PDG du Port de Windsor, David Cree.

«Nous avons eu une assez bonne année pour les marchandises générales, surtout l'acier, en 2017 et nous nous attendons à d'aussi bons résultats en 2018 parce que l'économie locale va bien. Nous prévoyons que 2019 sera tout aussi bonne à cause du début prévu de la construction des deux ponts», d'ajouter M. Cree.

Le transitaire Guy Tombs est enthousiaste

Il y a également des rumeurs encourageantes concernant d'autres projets d'infrastructures. «Avec la montée du prix des produits de base, de nombreuses cargaisons spéciales sont prêtes à l'expédition, notamment dans les secteurs pétrolier, gazier et minier [...], les perspectives de viabilité de projets canadiens s'améliorent, par exemple, sur la Côte-Nord au Québec», affirme Guy Tombs, président de Guy Tombs ltée, un transitaire bien établi à Montréal.

M. Tombs pense qu'il y aura «assurément plus» de transport de marchandises diverses et de cargaisons spéciales en 2018. «Il y a de l'effervescence. Parce qu'il y a eu pénurie – très peu de cargaisons spéciales depuis quelques années – nous assistons à un renversement de la situation; par exemple, pour l'extraction du lithium. Il y a plusieurs projets auxquels on peut donner le feu vert.»

M. Tombs constate incidemment que des firmes d'ingénierie, d'approvisionnement, construction et gestion

Ambassador Bridge is also expected to start this year. The Gordie Howe Bridge is right in the middle of the port district. The proposed Ambassador Bridge is less than a mile away. I suspect there will be breakbulk related to these projects,” says David Cree, President and CEO, Port Windsor.

“We had a reasonably good year for general cargo – mostly steel – in 2017, and expect [same] in 2018, because the local economy is good. We are expecting a similar year in 2018, subject to the start of the two proposed bridges,” Mr. Cree adds.

Freight forwarder Guy Tombs bullish on projects

There are hopeful noises for other infrastructure projects too. “With commodity prices going somewhat up, overall, a lot of project cargos are ready to proceed; for example, in oil and gas, and mining ... we see the viability of Canadian projects [increasing]; for example, on Quebec's north shore,” says Guy Tombs, the President of Guy Tombs Limited, in Montreal, a well-established freight forwarder.

Mr. Tombs thinks there will be “definitely more” breakbulk and project cargo action in 2018. “There is a buzz. Because there has been a famine – the lack of project cargo in the past couple of years – we see them returning; for example, lithium mining. There are a variety of projects that are no longer on hold.”

As a bit of a side note, Mr. Tombs comments that Engineering, Procurement, Construction and Management firms (EPCMs) are also effectively getting into the freight forwarding business. “I find that key players in the project sector (EPCMs) are every year more sophisticated



Logistec Stevedoring carries out heavy lift and project operations at its general cargo Laurier Terminal in the Port of Montreal.

Logistec Arrimage manutentionne des colis lourds et des cargaisons spéciales à son terminal de marchandises générales Laurier du port de Montréal.

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





*Ocean's unique **Catatug** mobilizes construction barges for the site of the new Champlain bridge.*

Le remorqueur **Catatug** d'Océan, unique en son genre, déplace des barges sur le chantier de construction du nouveau pont Champlain.

Will Van Dorp

de projets (IACG) se lancent dans des activités d'agent transitaire. «D'importants acteurs du secteur des projets (IACG) sont d'année en année plus sophistiqués et avertis. J'ai visité ce matin une firme IACG qui agissait comme transitaire. C'est fascinant. Vous avez une firme IACG qui connaît le marché logistique assez bien pour supplanter le transitaire. Le transitaire doit être très sophistiqué pour avoir du succès dans le marché des projets. L'impartition des services logistiques est plus sélective.»

L'Ouest canadien et l'Arctique

Brian Friesen de Prince Rupert fait état de certaines occasions d'affaires dans l'Ouest canadien. «On voit actuellement de l'intérêt touchant des projets dans l'Ouest canadien, notamment pour des projets miniers, énergétiques ainsi qu'éoliens et pour le Site C. Ces projets ont tous besoin de transport de marchandises.»

Marc Schutzbier, directeur commercial chez AAL, constate une légère recrudescence d'activité. Les effets résiduels de la récession mondiale ont privé bien des gouvernements de la capacité de financer tous les projets d'infrastructure dont ils pensent que leurs économies ont besoin. Toutefois, le pipeline d'activité est en croissance et il y a plusieurs projets confirmés ou prévus qui laissent prévoir une augmentation du transport de cargaisons spéciales – surtout des importations – cette année et l'an prochain.»

M. Schutzbier cite en exemple une usine de production de polyéthylène de 2 milliards de dollars en Ontario et des investissements de 125 millions de dollars dans des pipelines et des installations connexes qui pourraient stimuler le transport de cargaisons spéciales chez AAL en 2018.

Jan Beringer, président du transitaire Rohde & Liesenfeld Canada de Calgary, mentionne l'usine de traitement secondaire des eaux usées Lions Gate à North Vancouver comme projet qui a besoin des services de Fraser Surrey Docks et du terminal Lynnterm au Port de Vancouver.

and knowledgeable. I visited an EPCM this morning that was operating as a freight forwarder. This is fascinating. You have an EPCM knowing the logistics market well enough to supplant the freight forwarder. The freight forwarder has to be very sophisticated to operate successfully in the project market. The outsourcing of the logistics services is more selective.”

Western Canada and Arctic opportunities

Prince Rupert's Brian Friesen notes some possibilities for Western Canada. “We are currently seeing interest around projects in Western Canada such as mining projects, energy projects, wind-farms and Site C that are looking for project cargo solutions.”

Marc Schutzbier, Commercial Manager, AAL, sees an uptick in activity: “The residual effects of the global recession have left many governments without the ability to finance all the infrastructure projects they acknowledge their economies' need. However, the pipeline of activity is growing and there are a number of confirmed projects, as well as projects scheduled to kick off that promise an increase in project cargo activity – predominantly imports – throughout this year and the next.”

Mr. Schutzbier cites a \$2-billion polyethylene facility in Ontario and \$125M in pipeline and associated facilities capex work as drivers of project cargo for AAL in 2018.

Jan Beringer, the President of Calgary-based project forwarder Rohde & Liesenfeld Canada, cites the Lions Gate Secondary Wastewater Treatment Plant in North Vancouver as a project requiring the services of the Port of Vancouver's Lynnterm Terminal and Fraser Surrey Docks.

Mr. Beringer also mentions the Woodfibre LNG Project, located near Squamish, British Columbia. “[Cargo] will be landed in the port in Squamish, late 2018 for early work, and 2019-20 for modules.”

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



Thunder Bay Port Authority

Hotel modules from Poland being offloaded at Thunder Bay's Keefer Terminal by Logistec Stevedoring.

Des modules d'hôtel arrivant de Pologne sont déchargés au terminal Keefer de Thunder Bay par Logistec Arrimage.

M. Beringer mentionne aussi le projet méthanier Woodfibre près de Squamish (C.-B.): «Les cargaisons pour des travaux préliminaires seront débarquées dans le Port de Squamish à la fin de 2018 et les modules, en 2019-2020.»

Sur l'île de Baffin, les cargaisons spéciales arriveront bientôt à Milne Inlet pour les opérations de la Baffinland Iron Mines Corporation (Baffinland), d'indiquer M. Beringer. «Leurs chargeurs de navires doivent être améliorés et remplacés. L'équipement sera probablement fabriqué en Europe et dans le Sud-Est asiatique, voire peut-être en partie au Québec. Il sera livré à bord de navires et de barges et débarqué sur l'île même. Il y aura des éléments d'un poids de 2 000 à 3 000 tonnes. La livraison aura lieu pendant les étés 2018 et 2019.»

Recrudescence d'activité sur la côte atlantique

Le Port de Halifax et le Port de Sheet Harbour pourront profiter du démantèlement des appareils de forage du Projet énergétique extracôtier de l'île de Sable de même que de la construction de la base ou structure gravitaire pour le projet West White Rose à Argentinia, Terre-Neuve. «Le gros de l'activité sera concentré en 2018-2019 à Argentinia et Halifax», indique Patrick Brannon, directeur des grands projets au Conseil économique des provinces de l'Atlantique.

Cent-vingt-et-un-mille-deux-cent-soixante-huit tonnes métriques de fret ont transité par Sheet Harbour

On Baffin Island, project cargo will soon be arriving in Milne Inlet for the iron ore operation belonging to the Baffinland Iron Mines Corporation (Baffinland), Mr. Beringer says. "[Their] ship loaders need to be upgraded and replaced. The equipment will probably be built in Europe and Southeast Asia, with some equipment potentially fabricated in Quebec. They will go from vessel to barge and land on Milne Island. It will include some 2,000-tonne to 3,000-tonne pieces. The deliveries will be in the summers of 2018 and 2019."

Rising Atlantic Coast activity

The Port of Halifax and the Port of Sheet Harbour may get some of the action as the Sable Offshore Energy project rigs are dismantled, and as the base, or gravity structure, for the West White Rose extension construction project in Argentinia, Newfoundland is built. "2018-19 will be the peak of that. We will see some [cargo] flows into Argentinia and some into Halifax," says Patrick Brannon, Director of Major Projects, Atlantic Provinces Economic Council.

Sheet Harbour reported 121,268 metric tonnes of cargo in 2017, up 0.7% from 2016. Looking forward, says Shawn Hirtle, Director, Communications & Public Affairs, Nova Scotia Business Inc., which owns the port. "The Port of Sheet Harbour is well positioned to

LOGISTEC



Let's build
the future
together.



Groupe Desgagnés

Groupe Desgagnés operates a fleet of 21 vessels, with six specially designed with heavy lift capacities to serve communities and mining projects in Canada's Arctic region.

Groupe Desgagnés exploite une flotte de 21 navires, dont six sont spécialement conçus pour le transport de charges Lourdes afin de desservir les collectivités et l'industrie minière dans l'Arctique canadien.

en 2017, 0,7 % de plus qu'en 2016. Quant aux perspectives, Shawn Hirtle, directeur des Communications et des affaires publiques chez Nova Scotia Business Inc., propriétaire du Port, a déclaré: «Le Port de Sheet Harbour est bien placé pour recevoir et exporter les cargaisons générées par l'exploration pétrolière sous-marine en Nouvelle-Écosse et par l'abandon du projet énergétique extracôtier de l'île de Sable, de même que celles qui sont reliées aux installations d'exportation de GNL de Peridæ... Les prix du pétrole ont augmenté de 15 % en 2017, ce qui améliore la viabilité de projets d'exploitation pétrolière sous-marine en Nouvelle-Écosse en 2018, y compris le programme d'exploration de BP et le programme de collecte de données sismique prévu de Statoil.»

Le conseiller en communications à l'Administration portuaire de Halifax, Lane Farguson, souligne: «Notre équipe de développement des affaires travaille pour augmenter le fret ro-ho manutentionné aux terminaux Océan et Richmond. Nous collaborons également avec le CN pour le transport éventuel de cargaisons spéciales sur des trains intermodaux et nous surveillons toujours les travaux extracôtiers pour attirer des cargaisons spéciales dans les installations de l'APH. Nous sommes à l'affût de toutes les occasions que pourraient offrir

receive and export cargo for Nova Scotia's offshore oil exploration, the Sable decommissioning project, Peridæ's LNG export facility. Oil prices in 2017 increased by 15%, boosting the viability of offshore oil projects for 2018 in Nova Scotia, including BP's exploration program and Statoil's anticipated seismic data program."

Lane Farguson, Communications Advisor, Halifax Port Authority, notes, "Our business development team is working to grow RO/RO cargo through Ocean and Richmond terminals. We are also working with CN to look at moving project cargo on intermodal trains, and we continue to monitor offshore activity for opportunities to move project cargo through HPA facilities. We are actively seeking out opportunities through partnerships like the Halifax Gateway Council and staying close to the market in terms of mega-project development and other large-scale industrial activity."

An example of how this can benefit a port is the 1,736 tonnes of project cargo - parts for a paper



PORT
TROIS-RIVIÈRES

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

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

des partenariats avec, par exemple, le Halifax Gateway Council et nous suivons de près l'évolution du marché, notamment en ce qui concerne la mise en route de mégaprojets et d'autres activités industrielles d'envergure.»

Un bon exemple de l'utilité d'une telle attitude pour un port, c'est la livraison au Port de Toronto l'an dernier de 1 736 tonnes de cargaisons spéciales, des pièces importées d'Europe pour une papeterie.

Les projets éoliens sont une source régulière de cargaisons spéciales dans des ports canadiens comme Sheet Harbour, Trois-Rivières, Montréal, Thunder Bay ainsi que le Stewart World Port à Stewart en Colombie-Britannique. Comme exemple, on peut citer la demande de proposition de SaskPower pour une capacité de 200 mégawatts; 87 turbines éoliennes destinées au projet Henvey Inlet dans la baie Georgienne; et les plans pour une capacité supplémentaire de production d'énergie éolienne de 600 mégawatts en Alberta.

La livraison des éléments liés à un projet éolien – et donc du tonnage en cause – est échelonnée: une turbine peut peser plus de 7 000 tonnes et les mâts, les nacelles et les pales sont transportés par train, par navire et par camion, souvent en passant par des ports. Patrick Waldron, gestionnaire supérieur des Relations avec les médias au CN, commente: «Il y a quelques années à peine, le CN ne transportait pas de colis lourds destinés à des projets éoliens, mais c'est maintenant un secteur en croissance chez nous. Nous collaborons avec nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement, et surtout les ports de Thunder Bay et Duluth pour augmenter notre chiffre d'affaires dans ce segment.» 

plant imported from Europe – delivered to the Port of Toronto last year.

Wind energy projects have been a steady source of project cargo into Canadian ports such as Sheet Harbour, Trois-Rivières, Montreal, Thunder Bay and the Stewart World Port, in Stewart, British Columbia. Examples include SaskPower's Request for Proposal for 200 megawatts of capacity; 87 wind turbines for the Henvey Inlet Wind project in Georgian Bay; and plans for 600 megawatts worth of new wind power capacity in Alberta.

The tonnage involved in wind projects is staggering: one wind turbine can weigh more than 7,000 tonnes, with tower sections, nacelles and blades being moved by train, ship and truck, and frequently through ports. Patrick Waldron, Senior Manager, Media Relations, CN, comments, "Just a few years ago, CN wasn't a mover of wind energy project cargo but today it's a segment we see growing. We are working with our supply chain partners, particularly the ports of Thunder Bay and Duluth on growing this part of our business." 



*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.

PortsToronto.com

OWNED AND OPERATED BY:

**PORTS
TORONTO** 



**QSL, Groupe Robert
and Express Mondor
create big heavy
haul entity**

**QSL, Groupe Robert
et Express Mondor
créent un nouveau
consortium**

Direct unloading of windmill blades at Port of Gros-Cacouna on the St. Lawrence River.

Déchargement direct de pales d'éolienne au port de Gros-Cacouna sur le Saint-Laurent.

QSL, Groupe Robert (Watson et Sycamore) et Express Mondor viennent de franchir une étape importante de leur développement avec la signature d'une entente pour créer l'un des plus importants regroupements de transport hors norme et de manutention dans l'est du Canada. L'entrée en activité du nouveau consortium est prévue pour ce printemps.

Les trois leaders de l'industrie entendent ainsi consolider leur positionnement stratégique, accélérer leur croissance et bonifier la gamme de services offerts à leurs clients. QSL sera l'actionnaire majoritaire de la nouvelle entité, tandis que l'équipe de Mondor dirigera les opérations quotidiennes. Pour sa part, Groupe Robert demeurera actionnaire de la nouvelle société et y exercera un rôle important grâce à son expertise en transport et en logistique, de même qu'en ce qui concerne les multiples synergies avec le reste de son réseau.

«Chez QSL, notre vision est claire: devenir la référence nord-américaine dans l'industrie en épaulant nos clients, en participant activement à la croissance des marchés d'import et d'export canadiens et américains, et en faisant une différence dans nos communautés », a déclaré le président et chef de la direction de QSL, Robert Bellisle.

QSL exploite un vaste réseau qui s'étend de l'est du Canada jusqu'au centre de l'Amérique du Nord et assure la manutention d'une grande variété de marchandises, notamment des vrac solides, de l'acier, des produits forestiers, des marchandises diverses ou des cargaisons spéciales (destinées à des projets particuliers).

L'intégration verticale accroîtra le potentiel de la nouvelle entité, qui aura plus de souplesse et sera plus efficace.

QSL, Groupe Robert (Watson and Sycamore) and Express Mondor recently marked a milestone in their development with the signing of an agreement to create Mondor-Watson, one of the largest heavy hauling and oversized transportation consortiums in Eastern Canada with a start-up date this spring.

The three industry leaders set the stage to consolidate their strategic positioning, accelerate their growth and enhance the range of services offered to their clients. QSL will be the majority shareholder of the new entity, while Mondor's team will run daily operations. Groupe Robert will remain shareholder in the new consortium where it will play an important role through its expertise in transportation and logistics along with the many synergies with the rest of its network.

"At QSL, our vision is clear: to become the North American industry benchmark by supporting the success of our clients, actively participating in the growth of the Canadian and American import and export markets, and making a difference in our communities," said Robert Bellisle, President and CEO.

QSL operates an extensive stevedoring network spanning from Eastern Canada to the North American heartland and handling a large variety of commodities such as dry bulk, steel, forest products, breakbulk and project cargoes.

The vertical integration will give the new entity added capabilities, endowing it with new agility and effectiveness. It also paves the way to promising synergy based on intermodality and access to new ports

Elle ouvre aussi la voie à des synergies prometteuses fondées sur l'intermodalité et l'accès à de nouveaux ports et terminaux. Cette alliance est en parfaite symbiose avec le cadre d'exploitation de sa clientèle, car elle combine le transport terrestre et le transport maritime pour livrer la marchandise à bon port avec diligence.

«Nous sommes fiers de nous associer à des partenaires complémentaires et stratégiques tels que QSL et Express Mondor pour la poursuite des opérations dans ce secteur industriel. Ce regroupement apportera de nombreuses occasions d'affaires et une offre de services élargie à notre clientèle», d'ajouter Michel Robert, président et chef de la direction de Groupe Robert Inc.

«Nous entrevoyons l'avenir avec beaucoup d'enthousiasme. Et surtout, nous sommes particulièrement fiers que des leaders québécois unissent leurs forces pour demeurer la référence québécoise dans l'industrie du transport hors norme et de la manutention. Nos clients bénéficieront d'une expertise de pointe et de meilleurs services grâce au talent et au savoir-faire des quelque 300 employés sur lesquels comptera cette nouvelle entité pour connaître du succès», de conclure le président et chef de la direction d'Express Mondor, Éric Mondor. 

Leo Ryan

and terminals. This alliance can accommodate its clientele's environment and combine land and waterway transport to diligently deliver merchandise to destination.

"We are proud to associate ourselves with complementary and strategic partners such as QSL and Express Mondor for continued operations in this industry sector. The consortium will provide many opportunities and a broadened service offering to our clients", said Michel Robert, President and CEO of Groupe Robert Inc.

"We are highly enthusiastic about our future. Above all, we are especially proud to see Quebec leaders join forces to solidify our position as Quebec's benchmark in the non-standard transportation and handling industry. Our clients will enjoy cutting-edge expertise and enhanced services thanks to the talent and know-how of the 300-plus employees that the new entity will count on for its continued success", said Éric Mondor, President and CEO of Express Mondor. 

Leo Ryan

MONDOR-WATSON

Notre équipe partage cette volonté de dépasser les attentes et d'en faire toujours plus pour nos clients en s'alliant aux meilleurs.

Our team shares this desire to exceed expectations and to do more for our customers by partnering with the best.



LA RÉUSSITE SUR MESURE / TAILOR-MADE SUCCESS

Global multipurpose shipping in recovery mode

Le transport maritime polyvalent en mode récupération

Selon une revue annuelle spéciale de la firme londonienne Drewry Shipping Consultants, le transport maritime polyvalent a entrepris 2018 dans un climat d'optimisme et devrait poursuivre son essor à la faveur de l'augmentation de la demande, de la diminution de l'offre de navires et de la réduction des menaces des secteurs concurrents.

Le marché du transport maritime polyvalent, qui englobe les secteurs des marchandises diverses et des cargaisons spéciales, vivait des jours difficiles depuis quelques années, mais les conditions sont maintenant propices à une reprise. La demande de marchandises sèches augmente et plusieurs éléments pointent vers une amélioration de la conjoncture, tandis qu'on assiste à une contraction de la flotte polyvalente due à l'élimination des bâtiments trop vieux, trop petits ou moins aptes au transport de colis lourds.

Multipurpose shipping began 2018 on a confident footing and is forecast to recover further on rising demand, contracting vessel supply and lessening threats from competing sectors, according to a special annual review from London-based Drewry Shipping Consultants.

The multipurpose shipping market, which comprises both breakbulk and project cargo sectors, has struggled over the last few years but conditions are now ripe for recovery. Dry cargo demand is growing, with a number of drivers reporting improving conditions, whilst the multipurpose fleet is contracting as older, smaller, less heavy lift capable tonnage is weeded out.

CANADA'S GATEWAY TO THE WEST



portofthunderbay.ca

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



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

Canada

«L'année a débuté dans un climat de confiance et nous pensons que le marché a enfin franchi le creux de la vague», a témoigné l'analyste principale de Drewry pour le secteur du transport polyvalent, Susan Oatway. «Les augmentations de taux ne sont jamais strato-sphériques dans ce secteur, mais nous croyons qu'une croissance soutenue d'environ 2 ou 3 % par année est possible au cours de la période de prévision.»

Toutefois, en raison de la multiplicité de facteurs qui entrent en jeu, certaines menaces subsistent qui pourraient infléchir les perspectives à moyen terme. La première concerne l'imposition de tarifs sur les importations américaines d'acier, mais Drewry a conclu que l'impact en serait limité. Les 45 millions de tonnes d'acier importées annuellement aux États-Unis représentent à peine 8 % du commerce mondial. **M**

“This year has started with renewed optimism and it is Drewry's belief that the market has finally turned that corner,” said Drewry's lead analyst for the multipurpose sector Susan Oatway. “Rate rises are never stratospheric in this sector, but we believe a steady growth of around 2-3% per year is possible over the forecast period.”

However, due to the diversity of drivers that supports this sector there are still some concerns that could impact the outlook over the medium term. The first of these is the imposition of tariffs on US steel imports but Drewry has concluded that the impact will be limited. The 45 million tonnes of steel imported into the US on a yearly basis represents just 8% of the global trade. **M**

OCEAN
GO FULL FORCE



**GO FULL
FORCE**

**OCEAN IS ONE OF THE MAJOR SUPPLIERS OF INTEGRATED MARINE SOLUTIONS IN CANADA
AND A LEADER IN THE CANADIAN MARITIME INDUSTRY.**

With close to 850 employees, OCEAN is a Quebec entrepreneurial jewel operating in 16 business locations in Quebec, Ontario, New Brunswick and Alberta, while intensifying its presence in the Caribbean. Its range of marine services can meet all types of needs in regards to harbour towing, salvage, ship construction and repair, marine transportation, dredging and specialized marine equipment rental.

OCEAN | WORLD-CLASS COMPANY AND A TRUSTED PARTNER FOR ITS CLIENTS



GROUPOCEAN.COM



Current economic trends fuel optimism

La conjoncture économique nourrit l'optimisme

Leo Ryan

Le Midwest, qui fournit à lui seul le cinquième du PIB des États-Unis, semble en bonne posture compte tenu de l'amélioration des perspectives de croissance mondiale ainsi que de celles des secteurs de l'énergie et de la fabrication régionale. L'influence d'un secteur automobile plus robuste est spécialement perceptible au Michigan dont le taux de croissance dépasse la moyenne nationale. De plus, la récente réforme fiscale de l'administration Trump qui avantage les entreprises et les particuliers conforte aussi l'optimisme.

«Grâce en partie aux récents changements apportés à la fiscalité fédérale, on prévoit pour 2018 une croissance de l'économie d'environ 2,5 % aux États-Unis, soit à peu près la même qu'en 2017», a déclaré William Strauss, économiste principal et conseiller économique de la Federal Reserve Bank de Chicago.

The Midwest, which alone accounts for about one fifth of U.S. GDP, appears well positioned amidst the improved outlook for global growth, the energy sector and regional manufacturing. A more robust auto sector is especially visible in Michigan, which is enjoying a higher growth rate than the national average. Adding to the optimism has been the Trump Administration's recent tax reform impacting on individuals and businesses.

"In part supported by the recent changes in federal taxes, the forecast for 2018 is for the pace of U.S. economic growth to be around 2.5% or about the same as last year," said William Strauss, Senior Economist and Economic Advisor to the Federal Reserve Bank of



Gregorz Zdunowski

Architecturally-stunning Chicago is the region's most important commercial and multi-modal transportation hub.

La ville de Chicago à l'architecture impressionnante est le plus important pôle de transport multimodal et commercial de la région.

«Le chômage devrait demeurer bas, un peu sous les 4 %, d'ici la fin de 2018.»

«L'inflation, mesurée par l'indice des prix à la consommation, devrait augmenter cette année et s'approcher à la fin de l'année de la cible de 2 % fixée par la Federal Reserve», a poursuivi M. Strauss. «La croissance de la production industrielle devrait être proche de son taux historique. Les prévisions montrent un redressement dans le secteur de l'habitation qui poursuivrait sa très lente ascension vers la normalisation en 2018.»

Les analystes soulignent que le Midwest demeure confronté au déclin à long terme de sa population, car les nouveaux investissements vont vers les régions plus tempérées du Sud et du Mexique. En revanche, l'activité manufacturière a

Chicago. "The unemployment rate is expected to remain low, a bit below 4% by the end of 2018."

"Inflation, as measured by the personal consumption expenditures price index is predicted to increase this year – coming in close to the Federal Reserve's target of 2% by the end of the year," Mr. Strauss indicated. "Industrial production is forecasted to grow close to its historical rate of growth. The housing sector is predicted to improve and continue its extremely slow march toward normalization in 2018."

Analysts point out that the Midwest continues to grapple with a long-term decline in population as new investment flows to more temperate regions in

repris du poil de la bête, notamment grâce aux usines reliées au secteur de l'agriculture et de l'énergie. Les enquêtes sur les industries manufacturières menées à Milwaukee et Chicago – principal pôle commercial et de transport régional – montrent des lectures correspondant au point maximum de la courbe du cycle conjoncturel pour les nouvelles commandes en 2018.

Bien que les indicateurs économiques paraissent fondamentalement solides, l'incertitude quant à l'issue des négociations de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) constitue le risque le plus important eu égard à la très grande intégration de l'activité transfrontalière. Le Canada a heureusement été exempté pour la durée des négociations des odieux tarifs imposés par Washington sur les importations américaines d'acier et d'aluminium.

Le Canada est le principal partenaire commercial du Midwest. La valeur des échanges bilatéraux annuels entre les 12 États et le Canada excède les 200 milliards de dollars. Et le Canada compte pour plus du tiers du commerce international du Midwest.

De l'optimisme concernant les exportations de grain

Bruce Abbe, président et chef de la direction de la Midwest Shippers Association (MSA), une association commerciale qui s'intéresse principalement aux exportations régionales de grain et de produits agricoles, a bien voulu commenter pour le *Maritime Magazine* l'actualité commerciale et les défis en matière de transport.

D'entrée de jeu, il a déclaré: «Je suis prudemment optimiste quant au fait que les marchés d'exportation vont prendre un virage favorable aux agriculteurs et négociants étasuniens en 2018. La MSA a un noyau important d'exportateurs de grains de spécialité, de soja de qualité alimentaire et de produits de base qui expédient leurs marchandises un peu partout dans le monde dans des conteneurs. Les exportations de soja vers les marchés asiatiques sont restées vigoureuses depuis deux ans, malgré les surplus qui ont fait chuter les prix du maïs et du soja, cultures dominantes aux États-Unis, ce qui a eu pour effet de réduire les revenus des producteurs agricoles.»

Selon M. Abbe, les membres de la MSA ont le sentiment qu'on assiste à un renversement de la conjoncture en faveur d'une croissance des exportations conteneurisées de grain et de soja des États-Unis. Il note cependant que la décision de l'administration Trump de se retirer du Partenariat transpacifique et d'entamer une épreuve de force avec la Chine au sujet des tarifs, sans oublier la renégociation de l'ALENA, suscite de la nervosité parmi les organisations agricoles américaines.

«Les conflits commerciaux peuvent être très néfastes pour les agriculteurs du Midwest. Toutefois, la croissance économique mondiale, l'augmentation du revenu des classes moyennes et la valeur du dollar américain qui rend les exportations plus concurrentielles sont de bon augure

the south and to Mexico. On the other hand, broader manufacturing activity has rebounded, notably with factories tied to agriculture and energy. Manufacturing surveys in Milwaukee and Chicago – the region's leading commercial and transportation hub – showed cycle-high readings for new orders heading into 2018.

While the economic indicators look fundamentally solid, uncertainty over the outcome of current re-negotiations of the North American Free Trade Agreement (NAFTA) represents the most significant risk in light of the profoundly integrated nature of cross-border activity. Canada has, fortunately, been exempted from the hefty tariffs on U.S. imports of steel and aluminum imposed by Washington during the negotiating process.

For the Midwest, Canada is the leading trading partner. Bilateral trade between the 12 states and Canada exceeds \$200 billion annually in two-way trade. And Canada accounts for more than one third of the Midwest's international trade.

Optimism over grain export markets

Commenting to *Maritime Magazine* on trade developments and transportation challenges was Bruce Abbe, President and CEO of the Midwest Shippers Association, a regional agricultural grain export-focused trade association.

To begin with, he declared: "I am cautiously optimistic that the export markets will make a favorable turn for U.S. farmers and traders in 2018. The Midwest Shippers Association (MSA) has a strong core membership of specialty grains, food grade soybean and commodity feed exporters who ship by containers worldwide. Soybean exports to Asian markets have remained strong throughout the last two years, despite price depressing surpluses for the leading U.S. crops of corn and soybeans that drained net income for U.S. farmers."

Mr. Abbe says MSA's members sense the market is turning back in favor of growth for U.S. premium soybean and grain containerized exports. However, the Trump Administration's abandoning of the TPP trade agreement and sparring with China over tariffs - not to mention NAFTA renegotiation talks - are making U.S. ag organizations nervous, he notes.



Bruce Abbe sees strong global demand for Midwest grain products.

Bruce Abbe prédit une forte demande mondiale de produits céréaliers du Midwest.

Midwest Shippers Association



FEDNAV

An integral part of Fednav's fleet linking Europe and the Great Lakes, the Federal Yukon is shown here calling at the carrier's key gateway of Burns Harbor, Illinois.

Le Federal Yukon, l'un des navires les plus importants de la flotte de Fednav reliant l'Europe et les Grands Lacs est photographié ici à Burns Harbor, Illinois, un port clé pour le transporteur.

pour le maintien d'une forte demande de produits agricoles destinés à la consommation humaine et animale, denrées que le Midwest produit en grande quantité», a déclaré M. Abbe.

Les chemins de fer canadiens transportent les produits du Midwest

Les chemins de fer canadiens jouent un rôle vital pour le transport des produits agricoles du Midwest vers les ports de la côte Ouest, de même que vers l'est, via Montréal et Halifax, jusqu'en Europe et au-delà.

M. Abbe affectionne tout particulièrement le nouveau service intermodal du CN et de Duluth Cargo Connect qui offre une solution de rechange aux expéditeurs de conteneurs de

“Trade disruptions could throw a nasty curve ball for Midwest ag. But economic growth worldwide, rising middle class incomes, and a more export-competitive value-of-the- U.S. dollar bode well for continued strong demand for food and feed commodities that the U.S. Midwest produces efficiently,” Mr. Abbe said.

Canadian railroads moving Midwest products

The Canadian railroads play a vital role in helping move Midwest ag products to the West Coast ports, as well as east to Europe and beyond via Montreal and Halifax, he said.

Working with our Canadian partners to find logistic solutions for **Midwest Agriculture Shippers.**



**MIDWEST
SHIPPERS
ASSOCIATION**



Connecting the World's Best Premium Oilseeds & Grains Producers with the World's Best Customers
For more information visit us at midwestshippers.com



Marc Dease

Les vraquiers de Rand Logistics sont des visiteurs fréquents dans les ports du Midwest et des Grands Lacs.

Rand Logistics bulk freight ships are a prominent presence at Midwest and Great Lakes ports.

Duluth/Superior. Il affirme que le nouveau service ferroviaire à quai efficace au Port de Vancouver, l'expansion du port pour conteneurs à Prince Rupert – malgré certains retards dans le service après le déploiement – de même que les nouveaux doubléments de voies ferrées rapportés sont des avancées positives dont vont profiter les expéditeurs du Midwest et du Canada.

Pour lui, la plus sérieuse menace à laquelle font face les expéditeurs d'exportation du Midwest concerne le camionnage. Les retards dus à la congestion, la pénurie de capacité, les limitations imposées par la réglementation sur les heures de services et les dispositifs d'enregistrement électronique (ELD), et même la perte de chauffeurs pour le factage, – représentent une tempête parfaite qui menace les expéditeurs des États-Unis, spécialement à Chicago et, récemment, dans les Villes jumelles.

«Les coûts du camionnage et du factage vont augmenter. Cela constitue une entrave dans le premier segment des chaînes d'approvisionnement intermodales internationales. Il nous faut trouver une façon d'aplanir les barrières à l'acheminement du fret jusqu'aux chemins de fer, puis jusqu'aux ports. De nouvelles solutions dans de petites agglomérations comme Duluth où l'entrée et la sortie sont une question de minutes vont devenir plus attrayantes pour les expéditeurs qui sont aux prises avec les contraintes logistiques des grandes gares de triage congestionnées.»

Par ailleurs, les expéditeurs, les transporteurs et les ports canadiens qui commercent dans le Midwest ont accueilli avec joie l'arrivée du printemps après un hiver particulièrement rigoureux qui a provoqué d'importants retards et de la congestion dans différents segments de la chaîne d'approvisionnement.

Mr. Abbe is particularly keen on the new CN Railroad and Duluth Cargo Connect intermodal container service that provides a fresh new option for shippers from Duluth/Superior. The Port of Vancouver's efficient new on-dock rail service, Prince Rupert's expansion of its container port – despite some service delays after roll-out – and reports of more double tracking in the works by the rails, are all positive investments that will benefit U.S. Midwest and Canadian shippers, Mr. Abbe says.

In his view, the most serious threat facing Midwest export shippers now is in trucking. Congestion delays, shortage of capacity, limitations caused by ELD/Hours of Service regulations, and even loss of drayage drivers – are the perfect storm hitting freight shippers across the U.S., but especially in Chicago and of late the Twin Cities.

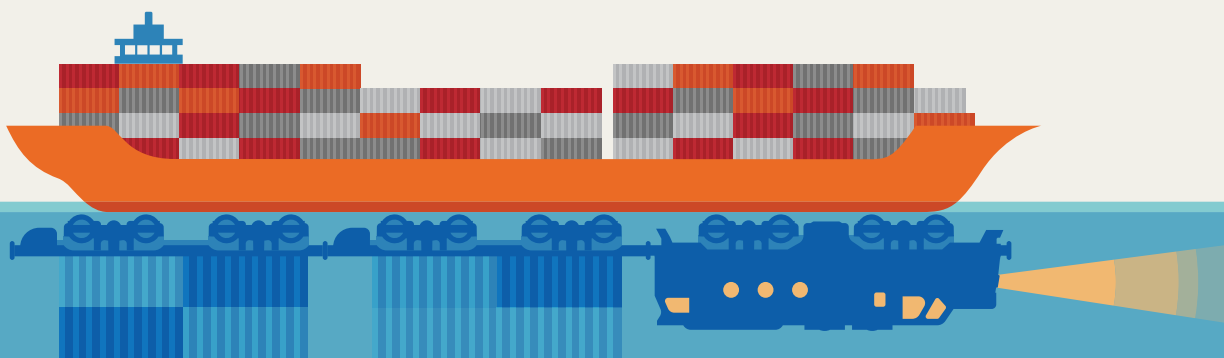
“Trucking and drayage costs are going to go up. It's limiting that first leg of the global intermodal supply chains. We need to find a way to ease the constraints to getting ag freight to the rails, and then the ports. New options in smaller places like Duluth, where in and out service is done in minutes, may start to look more attractive to shippers compared to the logistics constraints of the big, dense yards.”

Meanwhile, shippers, carriers and Canadian ports engaged in Midwest trades have welcomed the arrival of spring following a particularly harsh winter that provoked serious delays and congestion in various sectors of the supply chain.



FLIP FROM SHIP TO RAIL

Thanks to our on-dock rail system, the average dwell time for all Midwest cargo is less than 48 hours. That's plenty of time to enjoy all the advantages of the Montreal Model.



Our high-efficiency intermodal platform and strategic inland location mean you'll enjoy the fastest direct transits to and from key Midwest markets. You could call us the quickest way to beat the competition.

IN LESS THAN 48 HOURS



tradingwiththeworld.com/en/midwest

Dans les gares de triage du CN en Illinois et dans le Wisconsin par exemple, les bouchons ont beaucoup allongé les temps de livraison. Fin février, les temps de séjour à Harvey en Illinois étaient en moyenne de 25,2 heures contre 8,4 heures un an plus tôt. Au Wisconsin, ils avaient plus que doublé pour atteindre 43,4 heures. Dans un communiqué, le CN imputait les retards au mauvais temps, à la pénurie de chauffeurs et aux restrictions de capacité aggravées par les ELD.

Les ports canadiens sont actifs dans les échanges avec le Midwest

Au Port de Vancouver, les durées d'arrêt dépassaient cinq jours. Pendant la plus grande partie des mois d'hiver, le Port de Prince Rupert a été le port canadien le plus touché par les ratés du service du CN alors que les volumes conteneurisés affichaient une augmentation dans les deux chiffres pour atteindre 926 000 EVP en 2017.

À Prince Rupert, les temps de séjour étaient en moyenne de six jours avant l'arrivée du printemps, mais ils se sont depuis régulièrement raccourcis.

«Nous sommes revenus à l'un des meilleurs temps de séjour dans l'industrie, soit deux jours et demi», déclarait récemment en entrevue, Brian Friesen, directeur du Développement commercial et des communications du Port.

Passant en revue les principales zones de marché du Port, M. Friesen a précisé: «Chicago demeure la principale destination pour les importations conteneurisées asiatiques. Toronto et Montréal sont en progression, tout comme Memphis où la croissance est forte depuis quelques années. Il y a aussi à Detroit et dans la vallée de l'Ohio de la croissance largement attribuable aux pièces d'auto. En ce qui concerne les exportations, les produits agricoles du Midwest sont acheminés jusqu'à Prince Rupert par le réseau du CN avant d'être expédiés vers les marchés d'outremer.»

De son côté, le Port de Montréal constitue une importante porte de transit pour les importations et les exportations du Midwest. Il rivalise avec des ports étasuniens de la côte Est comme New York et Baltimore. Le Midwest fournit environ 13 % du flux conteneurisé total de 1,5 million d'EVP du Port.

«Le Midwest est un marché clé pour nous, d'indiquer Michael Fratianni, président et chef de la direction de la Société Terminaux Montréal Gateway. Depuis des dizaines d'années, les expéditeurs se prévalent du service de premier ordre qui leur est offert à Montréal et qui se distingue par la brièveté des temps de séjour, la rapidité du transit et les coûts globaux concurrentiels.

«Le marché du Midwest représente historiquement un "champ de bataille" où de nombreux transporteurs rivaux se disputent le fret qui entre dans la région ou en part. Il faut reconnaître que depuis quelques années, la concurrence et les défis de la desserte du Midwest ont augmenté et les gros propriétaires de fret recherchent maintenant des solutions de porte-à-porte dans la chaîne d'approvisionnement. Chose certaine, nous sommes plus que jamais déterminés à faire tout notre possible pour rester un maillon fiable et prévisible de la chaîne d'approvisionnement.»

Sur la côte atlantique, le Port de Halifax fait un retour en force grâce aux grands navires qui y font maintenant escale (voir la chronique «Échos de l'Atlantique»). Le Midwest, grâce en grande partie au service direct de conteneurs gerbés du CN, est traditionnellement un marché clé.

Through CN's rail yards in Illinois and Wisconsin, for instance, gridlock extended delivery times substantially. In late February, dwell times in Harvey, Illinois averaged 25.2 hours versus 8.4 hours a year earlier. In Wisconsin, dwell times more than doubled to 43.4 hours. In a statement, CN blamed the delays on the weather, driver shortages and tighter truck capacity exacerbated by the electronic logging devices (ELD).

Canadian ports active in Midwest trades

Through the Port of Vancouver, dwell times exceeded five days. For much of the winter months, among Canadian ports, the Port of Prince Rupert was especially affected by CN rail service issues amidst a double-digit growth in container volume to over 926,000 TEUs in 2017.

Container dwell times at Prince Rupert were averaging six days until spring approached. But they have been steadily dropping.

"We moved back in April to an industry-leading velocity of two and a half days," Brian Friesen, the port's Director of Trade Development and Communications said in a recent interview.

Summing up the port's leading market areas, Mr. Friesen stated: "Chicago remains the top destination for import containers from Asia. Toronto and Montreal are up there as is Memphis, a destination that has seen a lot of growth in the past few years. We are also seeing growth in Detroit and the Ohio valley. Much of that is driven by auto parts. On the way out, we are seeing agricultural products from the Midwest coming to Prince Rupert via the CN network which are then shipped to overseas markets."

For its part, the Port of Montreal represents a major gateway for Midwest import and export cargo, competing with such U.S. East Coast ports as New York and Baltimore. The Midwest accounts for about 13% of the port's total box throughput of 1.5 million TEUs.

"The US Midwest is a key market for us," noted Michael Fratianni, President and CEO of Montreal Gateway Terminals Partnership. "Shippers for decades have availed themselves of the Montreal gateway's premium offering in terms of low dwell times, fast transit and competitive overall cost.

"The US Midwest market, has been historically a 'battleground' with plenty of rivals competing for discretionary cargo that moves in and out of the region. Admittedly, over the last few years the competition and challenges to service the US Midwest have intensified and the big cargo owners are now looking more at door-to-door logistic supply chain solutions. One thing is for sure, we are more than ever committed to playing our part to remain a reliable and predictable link in the supply chain."

On the Atlantic Coast, the Port of Halifax is currently enjoying a strong comeback with larger vessels calling (See *Atlantic Horizons* column). The Midwest, thanks largely to direct double-stack service by CN, is traditionally a key market.

Lane Farguson, conseiller en communications à l'Administration portuaire de Halifax, déclare à cet égard «qu'il est important d'atteindre les grands centres manufacturiers et les régions très peuplées où il y a des occasions à saisir pour augmenter ses volumes de trafic et développer sa clientèle. Les routes du Sud-Est asiatique, de l'Europe, des Caraïbes et des États de la Nouvelle-Angleterre, de même que les marchés du centre et du Midwest, y compris Montréal, Toronto, Chicago et Detroit, offrent aussi un potentiel de croissance».

Les compagnies maritimes développent la clientèle du Midwest

Les compagnies maritimes du Canada, des États-Unis et de l'étranger s'emploient activement à desservir les ports des Grands Lacs et du Midwest. Les navires battant pavillon étasunien se concentrent sur le commerce interlacs tandis que les autres transporteurs déploient leurs navires sur un plus grand nombre de couloirs commerciaux via les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent pendant les neuf mois de la saison de navigation commerciale.

Les navires de la Canada Steamship Lines, d'Algoma Central Corporation, du Groupe Desgagnés et de Rand Logistics sont des visiteurs fréquents dans les ports du Midwest. Rand Logistics est le seul transporteur qui peut offrir des services de port à port tant au Canada qu'aux États-Unis sur les Grands Lacs.

Lane Farguson, Communications Advisor to the Halifax Port Authority, states in this regard that "reaching into manufacturing centres and areas of high population is important as those areas present opportunities for cargo growth and business development. We see the potential for growth along South East Asian routes, European routes, the Caribbean and New England States, as well as central and Midwest markets including Montreal, Toronto, Chicago and Detroit."

Shipping lines developing Midwest business

Shipping lines from Canada, the United States and foreign-flag operators are highly active in servicing ports with Great Lakes ports in the Midwest region. U.S.-flag vessels concentrate on the inter-Lakes trades while other carriers deploy ships in a wider range of trades via the Great Lakes/St. Lawrence waterway during the 9-month commercial navigation season.

Seen frequently at Midwest ports are vessels from Canada Steamship Lines, Algoma Central Corporation, Groupe Desgagnés, and Rand Logistics. The latter is the sole carrier able to offer port-to-port services both Canada and the United States on the Great Lakes.

ENVIRONMENTAL SPECIALISTS



URGENCE MARINE

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



CN's continental network targets strategic Chicago, the Midwest and markets beyond.

Les marchés stratégiques de Chicago, du Midwest et de l'arrière-pays sont des cibles de prédilection pour le réseau continental du CN.

Le service Cleveland-Europe Express (CEE) de Spliethoff qui offre une liaison transatlantique bimensuelle entre Anvers et les ports des Grands Lacs en est à sa cinquième année d'exploitation et il continue d'étendre ses activités. Ses navires polyvalents transportant des cargaisons spéciales, de l'acier et des conteneurs ont récemment commencé à faire escale au nouveau terminal de Logistec à Ramey's Bend près de Port Colborne sur le canal Welland pour desservir les marchés de la région de Niagara et de Toronto.

«Nous prévoyons une augmentation des volumes de fret et de la fréquence des voyages à cause des escales que nous avons ajoutées à Valleyfield près de Montréal ainsi qu'à Ramey's Bend,» a déclaré le chef du département atlantique de Spliethoff, Bart Peters.

Selon lui, le CEE offre aux expéditeurs du Midwest et du Canada «de nouvelles solutions pour le transport de leurs exportations». Il a ajouté: «Nous continuons de bâtir sur ce que nous avons construit depuis quatre ans à Cleveland (Ohio) et nous recherchons activement toutes les occasions de prendre de l'expansion aux É.-U. et de nous associer à de nouveaux partenaires.»

Le plus grand utilisateur océanique de la voie navigable nord-américaine est le groupe Fednav de Montréal. Fednav

Marking its 5th year of transatlantic operations, Spliethoff's Cleveland-Europe Express (CEE) twice-a-month service between Antwerp and Great Lakes ports is continuing to enlarge its presence. Its multi-purpose vessels carrying project, steel and container cargoes recently began calling at a new Logistec terminal at Ramey's Bend, near Port Colborne on the Welland Canal, serving the Niagara area and Toronto markets.

“This year, we expect to see cargo volumes and frequency of sailings growing, thanks to our extra port calls at Valleyfield, near Montreal, and Ramey's Bend,” said Bart Peters, head of Spliethoff's Atlantic Department.

He said the CEE service offers shippers in the Midwest and in Canada “new transportation solutions for export. We are continuing to build on what we established in the last four years in Cleveland, Ohio and are actively looking at opportunities to further expand in the USA and for people to partner with.

Liner Manager Dennis Pfeffer expected the 2018 season (launched on March 29) to “start off on a posi-

MGT



SOCIÉTÉ TERMINAUX
MONTRÉAL GATEWAY
TERMINALS PARTNERSHIP



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

Atlantic Lakes Line (FALLine), la filiale du groupe qui fait le transport de marchandises générales entre l'Europe et les ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent, en est à sa 59^e saison.

Dennis Pfeffer, directeur du Service de ligne régulière, s'attendait à ce que la saison 2018 (qui a débuté le 29 mars) «démarré sur une note positive comme le laissaient prévoir les réservations pour le transport de cargaisons d'acier. Comme c'est ordinairement le cas, les destinataires veulent refaire leurs stocks qui ont baissé pendant l'hiver».

Il a toutefois prévenu que même si les volumes d'acier semblaient excellents à l'ouverture, la décision du président Trump d'imposer des tarifs sur les importations d'acier et d'aluminium aux États-Unis ne manquera pas d'influencer sur le commerce et les volumes futurs. «Cette décision va probablement aussi attirer des représailles de la part des partenaires commerciaux ciblés. Pour le moment, les ventes canadiennes et américaines d'automobiles continuent leur lente ascension, ce qui entraîne une hausse des importations de bobines d'acier laminé à froid.»

«FALLine continue d'offrir aux expéditeurs d'acier et de marchandises générales des départs mensuels sur le Saint-Laurent avec arrêts au Port de Sorel pendant la période de fermeture de la navigation sur la Voie maritime. Fednav Direct fournit pendant toute l'année une gamme complète de services logistiques en provenance et à destination des Grands Lacs.»

En ce qui concerne le trafic sortant, M. Pfeffer a indiqué que «les ventes de légumineuses, de même que celles de blé et de canola qui ont généralement un effet d'entraînement sur le marché, n'étaient pas trop concurrentielles récemment. Par ailleurs, les exportations de maïs ont bien fait et les craintes d'une sécheresse en Amérique du Sud ont entraîné une recrudescence d'activité sur les Grands Lacs. Nous considérons donc que les perspectives générales pour le marché extérieur sont bonnes».

«Autrement, de conclure M. Pfeffer, Fednav continue de démontrer sa confiance en l'avenir du transport maritime dans la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs, comme en témoigne le fait que la compagnie va prendre livraison cette année du chantier japonais Oshima de quatre nouveaux porte-conteneurs à cales cubiques adaptés à la navigation sur les Grands Lacs. Six autres navires sont déjà commandés et devraient être livrés en 2019 et 2021.» **M**

tive note as current steel cargo bookings indicate. As is the usual case, receivers are looking towards replenishing their depleted winter stocks.”

However he added: “While the opening should see healthy steel volumes, a decision by President Trump to impose tariffs on steel and aluminum imports into the U.S. will affect trade and volumes going forward. Such actions will also likely bring trade partners to adopt retaliatory measures. American and Canadian automobile sales, for the moment, continued their slow ascent which translates into higher imports of cold rolled steel coils.

“FALLine continues to offer monthly sailings to steel and general cargo shippers to the St. Lawrence River with calls to the Port of Sorel during the Seaway's close of navigation. Fednav Direct delivers full logistics services year round in and out of the Great Lakes.”

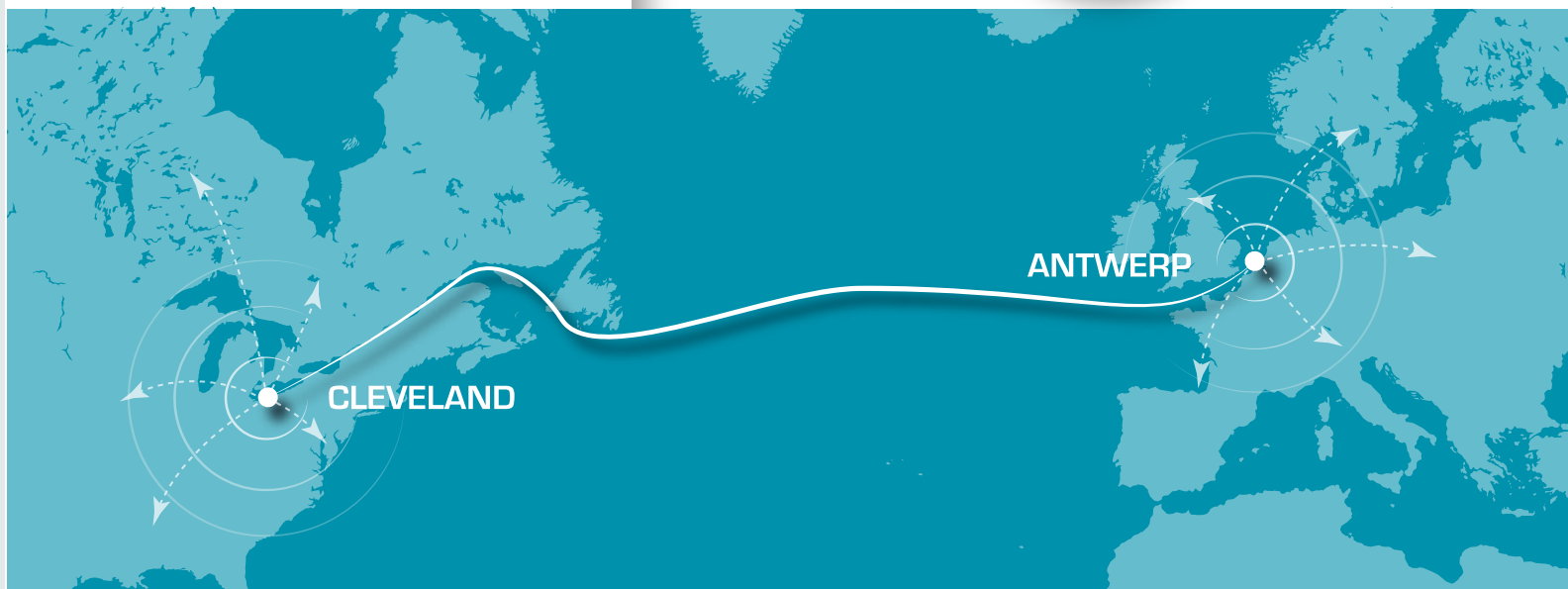
Concerning outbound traffic, Mr. Pfeffer noted that “sales of pulses, as well as wheat and canola, both of which generally drive the market, have not recently been overly competitive. On the other hand, exports of corn have been doing well and fears of drought in South America have resulted in more activity from the Great Lakes. We therefore see the overall outlook for the outbound market as good.”

“Otherwise, concluded Mr. Pfeffer, Fednav continues to demonstrate confidence in the future of shipping in the St. Lawrence Seaway and the Great Lakes. The company will be taking delivery of four additional new box-hold Lakes-suitable vessels built at Oshima Japan this year. Six more units are on order for delivery in 2019 and 2021.” **M**

View of the Port of Cleveland shows a Spliethoff multi-purpose vessel calling on the twice-a-month Cleveland-Europe Express service, now in its fifth year.

Cette photo du port de Cleveland montre un navire polyvalent de Spliethoff pendant une des escales bimensuelles du service Cleveland-Europe Express qui en est à sa cinquième année d'existence.





**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 and Ramey's Bend (Niagara area, Canada)
- 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

Barcelona office:

✉ barcelona@spliethoff.com
☎ +34 93 220 3526

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
☎ +1 514 626 6039

Toronto office:

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

THE GREAT LAKES & ST. LAWRENCE
SEAWAY SYSTEM



**SAVE
TIME &**

**SAVE
MONEY**



DIRECT ACCESS
INTO ALL OF NORTH
AMERICA



TRADING IN
OVER 50 GLOBAL
MARKETS



BULK, BREAK BULK,
LIQUID &
SPECIAL CARGO



SEAMLESS SUPPLY
CHAIN WITH A
CONNECTED NETWORK

**SIMPLE.
COMPETITIVE.
CONNECTED.**

EUROPE
TO
U.S. MID-WEST

**5+ DAYS
FASTER**

U.S. MID-WEST
TO
NORTH AFRICA

SHIP WITH US TODAY

CALL HWY H₂O 1-905-641-0309

LET'S CONNECT:

HWYH2O@SEAWAY.CA

@HWYH2O

WWW.HWYH2O.COM

Carriers on Great Lakes/Seaway refine strategies

Les transporteurs des Grands Lacs et de la Voie maritime raffinent leurs stratégies



xPaul Beesley

Two CSL vessels pass by each other while transiting the Welland Canal.

Deux navires de CSL se croisent pendant la traversée du canal Welland.

Julie Gedeon

Dans le nouvel environnement commercial mondial rendu plus instable par les dernières initiatives du président Trump, les transporteurs maritimes sur courte distance des Grands Lacs qui ont récemment beaucoup renouvelé leurs flottes sont au moins encouragés par la tendance résolument haussière des économies étasunienne et canadienne. Parmi les compagnies maritimes, Algoma Central Corporation dispose de navires Equinox ultramodernes et Canada Steamship Lines, de navires Trillium, et d'autres solutions sont envisagées pour répondre aux besoins des clients.

In the new world trade environment rendered more uncertain by the latest initiatives of President Trump, shortsea carriers on the Great Lakes that have been markedly renewing their fleets in the past few years are at least encouraged by steady growth trends in the U.S. and Canadian economies. Among the shipping lines, Algoma Central Corporation has state-of-the-art Equinox vessels and Canada Steamship Lines has Trillium class ships with perhaps more on the horizon to meet business demand.



Paul Bersley

McKeil Marine has been modernizing its fleet with new vessels symbolize an innovative approach to shortsea shipping.

McKeil Marine modernise sa flotte en y greffant des navires neufs qui symbolisent une approche novatrice en matière de transport maritime à courte distance.

En mars, le président Trump a annoncé l'imposition de droits de douane à l'importation d'acier et d'aluminium aux États-Unis. C'est la Chine qui était surtout ciblée. Le Canada et le Mexique sont provisoirement exemptés, le temps d'une renégociation de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) dont l'issue devra satisfaire Washington. Une exemption provisoire a aussi été accordée à l'Union européenne, grande exportatrice d'acier. Et la situation aura très probablement encore évolué après la parution du présent numéro du *Maritime Magazine*.

La Chambre de commerce maritime observe la situation, mais il subsiste encore trop d'inconnues pour pouvoir évaluer les effets des tarifs sur le TMCD. «Nous ne savons ni quelle sera la durée de l'exemption du Canada, ni quels autres pays vont demander des exemptions et, le cas échéant, si celles-ci leur seront accordées», d'expliquer le président de la Chambre, Bruce Burrows. «Nous ignorons aussi si les industries américaines vont demander des exemptions pour certains types d'acier qui ne sont pas produits aux États-Unis.»

Il faudra aussi voir si les clients sont prêts à payer des prix plus élevés, mais la reprise économique va probablement favoriser les achats. La Chambre insiste sur la nécessité de reconnaître les avantages du TMCD pour diminuer la congestion routière et ferroviaire, et réduire les émissions de carbone. «Nous voyons qu'il y a des progrès grâce aux efforts de groupes comme la Conférence des gouverneurs et des premiers ministres des Grands Lacs et du Saint-Laurent qui a désormais son initiative Grands Lacs-Saint-Laurent, mais il faut continuer la sensibilisation», ajoute M. Burrows.

During March, President Trump notably announced U.S. steel and aluminum import duties, hitting China in particular. Canada and Mexico were provisionally exempted until May 1 on the understanding that Washington was satisfied with the progress of negotiations for a revised North American free trade agreement (NAFTA). Tariffs were also suspended with the European Union, the source of large steel imports. New developments were likely after this issue of *Maritime Magazine* went to press.

The Chamber of Marine Commerce is observing the tariff situation but there are still too many unknowns to tell how it might affect shortsea shipping. "We don't know how long Canada's exemption will be maintained or what other countries will apply for exemptions and whether they'll be granted," explains Bruce Burrows, the Chamber's President. "We also don't know whether American industries will ask for exemptions for particular types of steel that aren't currently produced within the U.S."

Customer willingness to pay higher prices will also be tested, but the current economic recovery is likely to motivate steeper purchases. The Chamber emphasizes the need to recognize shortsea shipping's potential to decrease road and rail congestion and to reduce carbon emissions. "We are seeing progress with the efforts of groups such as the Great Lakes-St. Lawrence Governors and Premiers that now has a Maritime Initiative, but more awareness is required," Mr. Burrows says.



THE KNOW-HOW YOU WANT

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

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



**Empire
Stevedoring**

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

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

HOUSTON TX
NEW ORLEANS LA
BATON ROUGE LA



www.empirestevedoring.com



Algoma Central Corporation's domestic shortsea trade has generated strong gains in dry bulk earnings.

Le secteur du transport maritime intérieur sur courte distance a été très rentable pour Algoma Central Corporation grâce au vrac sec.

Paul Breasley

De nouvelles perspectives existent pour le TMCD à la faveur de la récente reprise économique en Amérique du Nord. «On a assisté l'an dernier à un renversement majeur de la situation attribuable à la reprise économique mondiale ainsi qu'aux nouveaux créneaux conquis par nos membres et les cargaisons ont beaucoup augmenté, affirme M. Burrows. Le tonnage de fret sur la Voie maritime du Saint-Laurent a augmenté de 9 % et les premières indications vont dans le sens d'une saison 2018 très occupée.»

Une saison de la Voie Maritime plus longue réclamée

Algoma Central Corporation, plus grand utilisateur de la Voie maritime du Saint-Laurent, est de ceux qui voudraient que le réseau reste ouvert plus longtemps et éventuellement toute l'année, grâce à des améliorations des infrastructures et à l'ajout de brise-glaces.

«Même cinq ou dix jours supplémentaires réduiraient considérablement nos coûts unitaires», assure le chef de l'exploitation d'Algoma, Gregg Ruhl. «Nous pensons que le canal Welland peut rester ouvert toute l'année presque immédiatement. Ce serait une première étape majeure qui ouvrirait l'accès au plus gros marché canadien, soit la région du Grand Toronto, ainsi qu'à tout le Midwest et au-delà.»

Algoma a une année emballante qui l'attend avec l'**Algoma Sioux**, deuxième vraquier autodéchargeur Seawaymax de la classe Equinox arrivé de Chine à temps pour le début de la saison 2018 de la Voie maritime. Ce septième navire Equinox rejoint l'**Algoma Niagara**, autre autodéchargeur Seawaymax livré l'automne dernier.

«Ce sera extraordinaire de pouvoir compter sur ces autodéchargeurs les plus efficaces jamais introduits au Canada pendant une saison complète pour transporter du minerai de fer, des granulats, du sel et un peu de grain», de poursuivre M. Ruhl.

La compagnie est également enthousiaste au sujet de l'**Algoma Innovator**, premier autodéchargeur de classe fluviale mis en service sur les Grands Lacs en 40 ans. «L'**Algoma Innovator** a un monte-charge à l'avant, dit M. Ruhl. Son achat constitue un investissement majeur au bénéfice des clients qui ont besoin de granulats, de même que pour répondre à la demande de sel provenant des petites collectivités des Grands Lacs.»

En décembre dernier, Algoma a acheté deux autres navires de l'American Steamship Company à Buffalo (N.Y.) et les

Shortsea shipping opportunities exist with North America's recent economic upturn. "Last year was a major turnaround with significant cargo increases spurred by global economic recovery and new business wins by our members," Mr. Burrows says. "St. Lawrence Seaway cargo tonnage was up nine per cent, and early indications are that this season will be very busy."

Call for longer Seaway season

Algoma Central Corporation, the largest single user of the St. Lawrence Seaway, is among the operators calling for the system to be kept open longer and, eventually, year-round with infrastructure enhancements and additional ice-breaking resources.

"Even five to 10 additional days would significantly lower our unit costs," says Gregg Ruhl, Algoma's chief operating officer. "We believe the Welland Canal can be kept open year-round almost immediately as a first big step that would give us access to the Canada's largest market with the Greater Toronto Area, the entire U.S. Midwest and beyond."

Algoma has an exciting year ahead with the **Algoma Sioux**, the second Seaway-max Equinox Class self-unloading bulk carrier arriving from China in time for the Seaway's 2018 season. This seventh Equinox Class vessel joins the **Algoma Niagara**, another Seaway-max self-unloader, delivered last fall.

"It'll be great to have these self-unloaders – the most efficient ever brought to Canada – operating for a full season to carry iron ore, aggregates, salt and a bit of grain," Mr. Ruhl says.

The company is also excited about the **Algoma Innovator**, the first new river-class self-unloader to come into Great Lakes operation in some 40 years. "The **Algoma Innovator** has a bow boom," Ruhl says. "Its purchase is a major investment in support of aggregate customers, as well as the salt demands of smaller communities around the Great Lakes."

In late December, Algoma purchased two other vessels from the American Steamship Company in Buffalo, N.Y. that are being upgraded to Transport Canada standards. "This is new for us as we tend

fait mettre aux normes de Transports Canada. «C'est nouveau pour nous, car nous avons plutôt coutume d'acheter des navires neufs, mais nous avons saisi l'occasion pour garder nos coûts d'immobilisations à un niveau raisonnable et permettre à nos actionnaires d'avoir un certain retour sur leur investissement», de préciser M. Ruhl.

L'un des navires a été rebaptisé **Algoma Buffalo**, l'autre, **Algoma Compass**. «Nous cherchions un nom qui nous rappelle qu'il faut garder le cap sur les nouvelles orientations de notre compagnie, à savoir une expansion mondiale tout en continuant d'investir régionalement.»

L'incursion d'Algoma sur la scène mondiale a été très rentable jusqu'ici. NovaAlgoma Shortsea Carriers a rapporté des profits de 2,5 millions de dollars en 2016 et 3,5 millions en 2017. «Nos revenus gérés sont passés de 20 à 200 millions de dollars, ajoute M. Ruhl. Nous avons commencé à transporter du ciment avec trois navires et nous en avons maintenant jusqu'à douze.»

L'investissement de la compagnie dans le commerce maritime intérieur sur courte distance est beaucoup plus considérable. «Et ce n'est pas seulement parce que les actifs coûtent plus cher, mais aussi à cause de notre fidélité inébranlable à nos activités essentielles», de souligner M. Ruhl. «Les profits de notre transport de vrac sec intérieur qui étaient de 10 millions de dollars il y a un an ont presque triplé.»

La reprise économique a consolidé les cargaisons d'acier et d'autres marchandises principales d'Algoma, tandis qu'un hiver difficile devrait gonfler les commandes de sel de voirie. «Un autre important facteur de hausse a été la demande de minéraliers-vraquiers du Minnesota et, dans une moindre mesure, du Michigan, pour livrer à Québec des cargaisons à transborder pour leur transport en Extrême-Orient», de noter M. Ruhl.

En ce qui concerne les tarifs et les règles commerciales des États-Unis, «que les États-Unis élaborent des politiques pour régler les problèmes et qu'ils laissent les autres, comme le Canada, continuer de commercer de manière concurrentielle, mais libre et équitable», insiste M. Ruhl.

Par ailleurs, le **McKeil Spirit**, troisième navire acquis par McKeil Marine, était prêt pour entrer en service dès la réouverture de la Voie maritime le 29 mars. L'ex **MV Ardita** peut

to build new ships, but to keep our capital costs reasonable and ensure some money for shareholders, we've seized this opportunity,” Mr. Ruhl says.

One of the vessels has been renamed the **Algoma Buffalo**; the other is the **Algoma Compass**. “We sought a name to remind us to stay on course with our new company direction: expanding globally but continuing to invest regionally.”

Algoma's global foray has paid off in a big way so far. NovaAlgoma Shortsea Carriers reported earnings of \$2.5 million in 2016, and \$3.5 million in 2017. “Our managed revenue has gone from almost \$20 million to \$200 million,” Mr. Ruhl adds. “We began our cement transport with three ships in service and we're now almost up to 12.”

The company's investment in domestic short-sea trade is many times larger. “And not just because the assets are more expensive, but our commitment to our foundational business,” Mr. Ruhl underscores. “Our domestic dry bulk earnings have almost tripled from \$10 million a year ago.”

Economic recovery has solidified Algoma's steel and other core cargoes, while a sloppy winter is expected to increase road salt replenishment. “Another major uptick has been the demand for the iron ore lakers from Minnesota and a lesser extent Michigan through to Quebec City for transshipment to the Far East,” Mr. Ruhl notes.

As for U.S. tariffs and trade rules, “the U.S. should develop policies to deal with problems, and leave those, like Canada, doing competitive but free and fair trade, as is,” Mr. Ruhl stresses.

Meanwhile, the **McKeil Spirit**, McKeil Marine's third recently acquired vessel, was ready for business when the Seaway reopened March 29th. The former **MV Ardita** is able to carry 12,500 tonnes of powdered cement or raw materials for cement-making.

DE 2 À 4 DÉPARTS PAR JOUR À HEURES FIXES, DU DÉBUT AVRIL AU DÉBUT JANVIER



Rivière-du-Loup
Saint-Siméon



Un environnement unique
Une traversée de première classe

Espaces d'observation, restaurant (mi-mai à la mi-octobre), comptoir lunch, produits du terroir des deux rives, bar, salle de jeux pour enfants, boutique de souvenirs, ascenseur.

Horaire et tarifs

traverserdl.com
418 862-5094



Traverse
Rivière-du-Loup/St-Siméon



@traverserdl
#traverserdl

Aucune réservation nécessaire, sauf groupes en autobus



ARMATEURS DU SAINT-LAURENT

ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS

www.armateurs-du-st-laurent.org

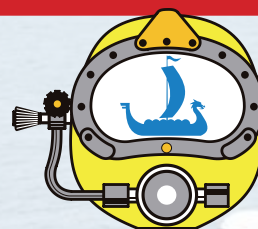


LA FORCE
DU TRANSPORT MARITIME
SUR LE SAINT-LAURENT
et au-delà

THE **STRENGTH**
OF SHIPPING ON THE
ST. LAWRENCE RIVER
and beyond

RÉGLEMENTATION	ENVIRONNEMENT	TRANSPORT	MARITIME	COURTE
DISTANCE	SÉCURITÉ	RELATIONS	PERSONNEL	MARITIME
ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES	ENJEUX	EAUX DE BALLAST	CABOTAGE	
DÉGLAÇAGE	COLLABORATION	SÛRETÉ	REPRÉSENTATION	OPÉRATIONS
EFFICACITÉ	PILOTAGE	PROMOTION	DÉVELOPPEMENT	PARTENARIAT
INTÉRÊTS	NAVIGATION	MAIN-D'OEUVRE	INDUSTRIE	INFORMATION
VISIBILITÉ	TRANSPORT	MARITIME	COURTE	DISTANCE
ENVIRONNEMENT	ARMATEURS	DOMESTIQUES	SÉCURITÉ	MAIN-D'OEUVRE
RELATIONS	PERSONNEL	RÉGLEMENTATION	MARITIME	FORMATION
INTÉRÊTS				

**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

Maritime Magazine

Welcome to / Bienvenue sur
www.maritimemag.com

Maritime/Multimodal/Logistics
Combining analysis and news

Maritime/Multimodal/Logistique
Analyse et nouvelles

Louis Pélissier

transporter 12 500 tonnes de poudre de ciment ou de matières premières destinées à la fabrication du ciment.

McKeil Marine mise sur l'innovation

«Nous avons adopté une nouvelle approche pour allier l'ingénierie, les procédés existants et des technologies novatrices afin d'élaborer des solutions clés en main optimales pour les opérations et les installations des clients qui sont prêts à conclure des partenariats à long terme avec nous», déclare Patrick Bourke, vice-président commercial de McKeil. «Le **McKeil Spirit** est adapté à l'infrastructure, à la capacité et aux besoins du client de McKeil.»

L'approche novatrice de McKeil en matière de TMCD a été récompensée en 2017 par le Prix du service à la clientèle de l'International Bulk Journal (IBJ). «Nous ne nous contentons pas de louer de l'espace de navire, nous proposons une gamme complète de solutions logistiques pour augmenter la commodité, améliorer l'efficacité et abaisser les coûts, dit M. Bourke. Notre travail comme fournisseur maritime clé pour le projet Hebron d'Exxon Mobile sur la côte Est en est un bon exemple.»

Pour ses clients à long terme, la compagnie adapte ses opérations et infrastructures, et elle utilise son expertise en matière de projets et d'ingénierie pour offrir des solutions de transport clés en main. Le partenariat conclu en 2016 avec TorQuest fournit à McKeil les ressources financières nécessaires. «Le soutien de TorQuest convient parfaitement à notre stratégie de croissance et nous fournit les capitaux nécessaires pour profiter des occasions offertes», confirme M. Bourke.

«Pour le minerai de fer, nous avons franchi le creux de la vague l'an dernier et les expéditions devraient augmenter, déclare M. Bourke. Cependant, l'instabilité politique et l'imprédictibilité des orientations aux États-Unis nous causent du souci. C'est assurément une source d'inquiétude, mais nous espérons que le Canada va conserver son exemption des tarifs sur l'acier et l'aluminium grâce à la qualité de notre relation commerciale. Et nous sommes certainement prêts à démontrer qu'il vaudrait mieux transporter plus de fret par voie d'eau alors que l'économie des États-Unis reprend du poil de la bête.» 

McKeil Marine banks on innovative technology

«We've taken a new approach to determining how existing and new innovative technology and engineering can be employed to find the best end-to-end solutions for the operations and facilities of customers willing to commit to long-term partnerships with us», says Patrick Bourke, McKeil's Commercial Vice President. «The **McKeil Spirit** is customized to the infrastructure, capacity and delivery needs of a McKeil customer.»

McKeil's innovative approach to shortsea shipping was recognized by the 2017 International Bulk Journal (IBJ) Customer Care Award. «Beyond renting vessel space, we're offering full logistical solutions to increase convenience, improve efficiency, and lower costs», Mr. Bourke says. «Our work as a key marine supplier supporting the construction of ExxonMobile's Hebron project on the East Coast is one example.» For long-term customers, the company is tailoring its operations and infrastructure by combining its project and engineering expertise with end-to-end transportation solutions. McKeil's 2016 partnership with TorQuest has provided the financial backing for this approach. «TorQuest is aligned with our growth strategy, putting capital in place for the right opportunities», Mr. Bourke confirms.

Iron ore shipments emerged from the doldrums last year and are expected to increase. However, U.S. political/policy instability is causing unease. «It's definitely a concern, but we're hopeful that Canada remains exempt from steel and aluminum tariffs because of the quality of our trading relationship», Mr. Bourke says. «And we're certainly ready to demonstrate the value of moving more tonnage on water as the U.S. continues to rebound.» 

BUREAU D'INFORMATION MARITIME
MARITIME INFORMATION BUREAU

st-laurent.org/bim



@BIM_qc
bureaumaritime@st-laurent.org

LE BIM. LA RÉFÉRENCE:

- Vous avez une question sur l'industrie maritime?
- Vous aimeriez parler à un expert?
- Vous cherchez de l'information sur la navigation, la sécurité ou l'environnement?
- Vous désirez mieux comprendre le transport maritime sur le St-Laurent et le Saguenay?

THE MIB. THE REFERENCE.

- You have any questions about the marine sector?
- You wish to speak to a marine-sector expert?
- You look for specific information on safety and security, navigation or the environment?
- You want to find the answer to a question about the St. Lawrence and the Saguenay rivers?

La page de l'AGGIMQ

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

www.aggimq.ca

L'assemblée générale 2018

L'assemblée générale de février dernier nous a permis d'entendre la conférence de Nicole Trépanier de la SODES. Elle nous a présenté le rôle et les réalisations de la SODES et les difficultés de changer la perception que la population a du milieu maritime, très mal connu. Des outils promotionnels ont été présentés, tel le logo «Livré par navire» ainsi qu'un jeu éducatif pour enfants qui fait connaître la gestion du fleuve, que les gens sont invités à utiliser ou partager.



Présentation de Nicole Trépanier, de la SODES.

Une minute de silence a été observée en mémoire de certains de nos membres décédés dans l'année. L'Association tient aussi à offrir ses condoléances à la famille et aux amis de Michel Veilleux, coéditeur du *Maritime Magazine*.

Après les élections, votre nouveau conseil est formé de:

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

Nous avons remis, lors du banquet, les bordées d'argent de dix membres qui ont gradué en 1993. Nous avons également souligné les dix ans de graduation d'un de nos membres présent au banquet.



Quelques finissants de 1993 se sont retrouvés avec grand plaisir!



Dix ans de graduation pour Benjamin Pouliot, navigation 2008.

55^e anniversaire de l'AGGIMQ

L'an prochain, l'Association fêtera son 55^e anniversaire et l'Institut maritime s'associera à nous pour lancer ses activités du 75^e anniversaire lors de notre banquet annuel. Celui-ci aura lieu, exceptionnellement, à la fin janvier. Nous prévoyons donc une fête grandiose pour cette occasion spéciale qui aura lieu à Rimouski, le 26 janvier 2019! Notre assemblée générale aura lieu à l'IMQ le matin même.

Joignez-vous à nous!

Si ce n'est déjà fait, nous vous invitons à rejoindre l'Association; c'est une école unique qui nous unit, même après la graduation! Nous vous rappelons que les activités des 5 à 7 automnaux vont se poursuivre dans quelques mois. N'hésitez pas à communiquer avec nous à info@aggimq.ca pour recevoir l'information. Nous ne voudrions oublier personne pour la rencontre annuelle de Rimouski!

JOURNAL

Ouverture de la 60^e saison de navigation sur la Voie maritime du Saint-Laurent

Le passage du tout nouveau **Algoma Niagara** dans l'écluse n° 3 du canal Welland le 29 mars donnait le coup d'envoi de la 60^e saison de navigation sur Voie maritime du Saint-Laurent.

Un optimisme prudent régnait dans l'industrie maritime dans le sillage d'une augmentation en 2017 de 9 % du tonnage sur la voie de navigation qui a dépassé les 38

millions de tonnes métriques (grâce à de solides mouvements de minerai de fer) et à l'amélioration des tendances de l'économie dans le monde en général ainsi qu'au Canada et aux États-Unis en particulier. Un nuage toutefois: la crainte que la guerre commerciale que semblait récemment vouloir engager le président Trump n'ait un effet négatif sur le flux de produits et de biens sur les

St. Lawrence Seaway opens 60th navigation season

The St. Lawrence Seaway opened its 60th navigation season on March 29 with the transit of the newly built **Algoma Niagara** through Lock 3 on the Welland Canal.

Marine industry stakeholders were cautiously optimistic following the waterway's 9% volume growth in 2017 to more than 38 million metric tons (driven

by solid iron ore movements) and improved economic trends globally as well as in Canada and the United States. However, there was widespread concern that a recent escalating trade war initiated by U.S. President Trump could affect the flow of commodities and goods on the world's shipping routes. The steel and ore trades are vital for the



SLSMC

Pictured left to right at Seaway opening were: Thomas Lavigne from the Saint Lawrence Seaway Development Corporation, Gregg Ruhl, COO of Algoma Central Corporation, Tony Robinson, General Manager Procurement of ArcelorMittal Dofasco, and Terence Bowles, President and CEO of the St. Lawrence Seaway Management Corporation.

Étaient présents à l'ouverture de la Voie maritime, de gauche à droite: Thomas Lavigne de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, Gregg Ruhl, chef de l'exploitation d'Algoma Central Corporation, Tony Robinson, directeur général de l'Approvisionnement, ArcelorMittal Dofasco et Terence Bowles, président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent.

routes maritimes mondiales. Les mouvements d'acier et de minerai sont vitaux pour la Voie maritime. Mais le président Trump a exempté, du moins jusqu'au 1^{er} mai, le Canada des lourds droits de douane imposés par les É.-U. à l'importation d'acier et d'aluminium.

Les navires ultramodernes comme l'**Algoma Niagara** constituent un maillon clé de la chaîne d'approvisionnement et ils renforcent la compétitivité de l'industrie nord-américaine. L'acquisition de l'**Algoma Niagara** s'inscrit dans le cadre d'un programme de renouvellement de la flotte de plusieurs milliards de dollars entrepris par les armateurs qui fréquentent la Voie maritime du Saint-Laurent. Ce programme témoigne de la confiance de l'industrie en l'avenir de la voie de navigation. Ces navires récents représentent le moyen le plus écoénergétique de transporter les marchandises et celui qui a la plus faible empreinte carbone, et ils ont un rôle important à jouer pour appuyer de manière très durable la croissance économique et un commerce efficace.

Le président et chef de la direction de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), Terence Bowles, a noté dans son allocution d'ouverture que 2018 marquait à la fois la 60^e saison de navigation de la Voie maritime, et le 20^e anniversaire de la CGVMSL. Créée en 1998 la CGVMSL, une organisation sans but lucratif, remplaçait l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

«Nous sommes très heureux de célébrer 20 ans de progrès, a déclaré Terence Bowles. Depuis 1998, la CGVMSL a travaillé avec ses partenaires au renforcement de la compétitivité de la Voie maritime en tant qu'artère de transport vitale. Que ce soit en étant la première voie de navigation intérieure nord-américaine à implanter en 2003 l'AIS qui permet de suivre précisément l'emplacement des navires par satellite ou par

l'installation de notre système d'amarrage mains libres que l'OCDE a salué comme un excellent exemple d'innovation, la CGVMSL a montré qu'elle était à l'avant-garde des progrès dans l'industrie maritime. Notre programme de modernisation, qui inclut l'amarrage mains libres, amène les plus grands progrès dans l'exploitation de la Voie maritime depuis son inauguration il y a 60 ans.»

La CGVMSL a également investi 1 milliard de dollars dans l'entretien de ses actifs et elle a renouvelé une bonne partie de son infrastructure qui date de 1959 dans la section Montréal-lac Ontario et de 1932 dans la section du canal Welland. Certains des changements les plus importants ont eu lieu dans le canal Welland, y compris une série de murs d'amarrage qui ont été récemment reconstruits, un investissement de 100 millions de dollars. «Ce sont nos efforts assidus pour entretenir et renouveler nos actifs qui permettent à la Voie maritime du Saint-Laurent de maintenir son excellent dossier de fiabilité dont la cote dépasse les 99 % année après année», a indiqué Terence Bowles.

Craig H. Middlebrook, administrateur adjoint de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation des É.-U., a offert ses félicitations à la CGVMSL pour son anniversaire. «L'étroite collaboration entre les deux corporations de la Voie maritime est un modèle de coopération binationale, a commenté M. Middlebrook. Depuis vingt ans, nous avons eu la chance de travailler avec des chefs et des partenaires d'exception à la CGVMSL, à commencer par Guy Veronneau, puis Dick Corfe qui lui a succédé et aujourd'hui, Terence Bowles. Nous sommes impatients de continuer à bâtir sur les extraordinaires progrès que nous avons faits ensemble pour nos deux pays ainsi que pour la région des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.» 

Seaway. But at least until May 1, President Trump exempted Canada from heavy U.S. steel and aluminum import tariffs.

State-of-the-art ships such as the **Algoma Niagara** serve as a key part of the supply chain serving to bolster the competitiveness of North American industry. The **Algoma Niagara** is part of a multi-billion dollar fleet renewal program undertaken by shipowners who frequent the St. Lawrence Seaway, underlining the industry's strong degree of confidence in the future of the waterway. As the most energy efficient means of moving cargo with the lowest carbon footprint, these newly built ships play an important role in supporting both economic growth and enhanced trade in a highly sustainable manner.

Terence Bowles, President and CEO of The St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC), noted in his opening address that 2018 marked both the 60th navigation season for the waterway and the 20th anniversary of the SLSMC. Created in 1998 as a not-for-profit corporation, the SLSMC succeeded the former St. Lawrence Seaway Authority.

"We are very pleased to celebrate 20 years of progress" said Terence Bowles. "Since 1998, the SLSMC has worked collectively with its partners to reinforce the Seaway's competitiveness as a vital transportation artery. From being the first inland waterway in North America to implement AIS in 2003 which enables the precise monitoring of ship locations by satellite, to the recent completion of our Hands-Free Mooring system which was recognized by the

OECD as a great example of innovation, the SLSMC has been at the forefront of progress within the marine industry. Our modernization program, including Hands-Free Mooring, brings about the greatest advancements in Seaway operations since its inception 60 years ago."

The SLSMC has also invested over \$1 billion in asset maintenance, renewing many parts of the infrastructure that date back to 1959 in the Montreal-Lake Ontario section, and back to 1932 in the Welland Canal section. Some of the most dramatic changes have taken place within the Welland Canal, including a series of tie-ups walls that were recently rebuilt, representing an investment of \$100 million. "Our steadfast commitment to maintenance and asset renewal enables the St. Lawrence Seaway to uphold its excellent record of system reliability, consistently registering above 99% year-after-year," said Terence Bowles.

Craig H. Middlebrook, Deputy Administrator of the U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation, congratulated the SLSMC on its anniversary. "The close collaboration between the two Seaway corporations has been a model of binational cooperation," noted Mr. Middlebrook. "For the past twenty years, we have been fortunate to work with exceptional leaders and partners at the SLSMC, beginning with Guy Veronneau, his successor Dick Corfe, and presently, Terence Bowles. We look forward to continuing to build on the tremendous progress we have made together for our two countries and for the Great Lakes St. Lawrence Seaway region." 

La Cour fédérale rejette l'appel d'Adventurer Owner Ltd.

Federal Court dismisses Clipper Adventurer judgment appeal



Garde côtière canadienne

The Canadian Coast guard icebreaker CCGS Sir Wilfred Laurier was deployed as a support and logistical centre to monitor for oil pollution in a mission where the Amundsen was deployed to rescue the passengers of the Clipper Adventurer.

Le brise-glace de la Garde côtière canadienne **Sir Wilfred Laurier** a été déployé comme centre de soutien et de logistique pour la surveillance de la pollution par les hydrocarbures lors d'une mission de secours des passagers du **Clipper Adventurer** menée par l'**Amundsen**.

La Cour d'appel fédérale a récemment rejeté l'appel interjeté par Adventurer Owner Ltd. à l'encontre d'une décision de la Cour fédérale qui tenait l'armateur responsable des dommages résultant de l'échouement du **Clipper Adventurer** le 27 août 2010 sur un haut-fond du golfe Coronation au Nunavut.

«On ne m'a pas convaincu que la Cour fédérale a commis une erreur donnant lieu à révision», a commenté le 7 février le juge J.A. Gauthier qui a cité un certain nombre de raisons à l'appui de sa décision.

Au lieu de recevoir le montant de plus de 13 millions de dollars réclamé pour les dommages résultant de l'insuffisance alléguée d'information, l'armateur bahamien avait été condamné par la Cour fédérale le 27 janvier 2017 à payer près de 500 000 \$ au gouvernement du Canada pour dommages à l'environnement.

Le tribunal avait jugé l'an dernier que le **Clipper Adventurer** «a été responsable

de son propre malheur parce qu'il a navigué imprudemment à une allure excessive dans des eaux largement inconnues». La Cour avait aussi blâmé le capitaine et l'équipage pour ne pas avoir tenu compte d'un Avis à la navigation de 2007 concernant le haut-fond en question ni d'autres avertissements aux navigateurs.

Le brise-glace **Amundsen** de la Garde côtière a recueilli les quelque 200 passagers et membres d'équipage et les a évacués sur Kugluktuk, à 55 milles nautiques de distance. Il a fallu deux semaines à quatre remorqueurs pour libérer le navire échoué. Celui-ci a été conduit en Pologne pour y être réparé.

Dans ses observations, le juge Gauthier note qu'il n'y avait pas de carte nautique à jour sur le navire de croisière.

Il constate qu'au moment de l'accident, la route du **Clipper Adventurer** était loin à l'extérieur du corridor de navigation principal et de la zone magenta de la carte hydrographique du Canada

The Federal Court of Appeal recently dismissed an application by Adventurer Owner Ltd. appealing a previous Federal Court decision which held the cruise operator liable for damages resulting from the grounding of the **MV Clipper Adventurer** on August 27, 2010 on a shoal on the Coronation Gulf in Nunavut.

"I have not been persuaded that the Federal Court made a reviewable error," commented on February 7 Justice J.A. Gauthier, who cited a number of reasons for the thumbs-down.

Instead of receiving the more than \$13 million claimed for damages resulting from allegedly insufficient information, the Bahamas-based owner was ordered by the Federal Court on January 27, 2017 to pay nearly \$500,000 in environmental costs to the Canadian government.

"The **Clipper Adventurer** was the author of her own misfortune by reck-

lessly proceeding at excessive speed in largely unknown waters," last year's court judgment declared. It also charged that the captain and crew had failed to pay attention to a 2007 Notice to Shipping about the shoal in question and other navigation warnings.

The Coast Guard icebreaker **CCGS Amundsen** rescued the nearly 200 passengers and crew, evacuating them to Kugluktuk, 55 nautical miles away. Four tugs took two weeks to free the grounded vessel which was later taken to Poland for repairs.

Among his observations, Justice Gauthier said that the cruise vessel "did not have a properly updated nautical chart on board."

He noted that, at the time of the incident, the course of the **Clipper Adventurer** was "well outside the main shipping corridor and the magenta coloured area" on Canadian Hydrographic Chart 7777 covering the western portion

7777 qui représente la partie ouest du golfe Coronation. «La carte n'indiquait que des routes et des sondages localisés qui pouvaient être très anciens et on y avertissait les navigateurs de faire route avec prudence.»

Le juge Gauthier déclare également ce qui suit: «Dans

l'Arctique, les levés sont faits de manière opportuniste, c'est-à-dire lorsque les circonstances sont favorables.» Il est donc généralement admis que moins de 10 % des vastes eaux arctiques sont cartographiées selon les normes modernes.

M

of Coronation Gulf. "The chart only showed tracks and spot soundings that could be quite old and mariners were notified to proceed with caution."

Justice Gauthier also stated: "In the Arctic, surveying is essentially op-

portunistic by nature; that is, it is done when the circumstances are favourable." Consequently, as is generally acknowledged, he recalled that less than 10% of the vast Arctic waters have been surveyed to modern standards. **M**

Le ministre Garneau annonce un examen du réseau portuaire

Lors d'une conférence de presse au Port de Vancouver, l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports, a annoncé la tenue d'un examen des administrations portuaires canadiennes afin d'optimiser leur rôle dans le réseau de transport en tant qu'actifs stratégiques qui soutiennent la croissance et le commerce inclusifs et durables.

Créées en 1998, les 18 administrations portuaires canadiennes (APC) parmi lesquelles on trouve Vancouver, Montréal, Halifax et Prince Rupert, sont des entreprises commerciales fonctionnant indépendamment du gouvernement fédéral. Elles manutentionnent plus de 60 % du fret commercial du Canada. Les terrains et les eaux qui relèvent des ports sont des actifs fédéraux.

Transports Canada veut connaître l'opinion des peuples autochtones, des administrations portuaires canadiennes, des provinces, des municipalités, de l'ensemble des intervenants du secteur maritime national et international ainsi que du grand public. Les conclusions de l'examen, attendues en 2019, permettront de déterminer les changements politiques, législatifs et réglementaires souhaitables.

«Les ports canadiens jouent un rôle important dans la vie des Canadiens, a déclaré le ministre. Ils relient nos entreprises aux marchés mondiaux, soutiennent la compétitivité et contribuent à l'activité économique de

nos collectivités. Même pour les Canadiens qui vivent à l'intérieur des terres, de nombreux emplois qui soutiennent les familles de la classe moyenne et les produits utilisés quotidiennement dépendent des ports et des voies navigables du Canada.»



Federal Transport Minister Marc Garneau.

Le ministre fédéral des Transports, Marc Garneau.

«Le réseau portuaire actuel a bien servi le Canada en soutenant le développement économique régional et le commerce international. Cependant, bien des choses ont changé depuis la création des administrations portuaires canadiennes il y a vingt ans. Ces changements devraient continuer et s'accélérer. Voilà pourquoi nous devons réexaminer le réseau des administrations portuaires canadiennes pour nous assurer que le Canada est toujours en

Garneau launches review of port system to enhance competitiveness

At a press conference at the Port of Vancouver, federal Transport Minister Marc Garneau recently announced a formal review of Canada Port Authorities to optimize their role in the transportation system as strategic assets that support

Transport Canada is seeking feedback from indigenous peoples, Canada Port Authorities, provincial governments, municipalities, broader domestic and international marine sector stakeholders, and the general public. The review findings are to be released in 2019 and will identify any desirable regulatory, legislative and policy changes.

"Canada's ports play a significant role in the lives of Canadians," Mr. Garneau said. "They link our companies to global markets, support competitiveness, and contribute to the economic activity of our communities. Even for Canadians living inland, many of the jobs that support middle-class families, and the products they use every day, depend on Canada's ports and waterways."

"The current port system has served Canada well in supporting regional economic development and international commerce. However, a lot has changed since Canada Port Authorities were established 20 years ago. This change is expected to continue at an ever increasing pace. This is why we need to re-examine the Canada Port Authority system to ensure Canada is always well positioned to innovate and compete for years to come."

inclusive and sustainable growth and trade.

Created in 1998 to operate on a commercial basis at arm's length from the federal government, the 18 Canada Port Authorities (CPAs), including Vancouver, Montreal, Halifax and Prince Rupert, handle more than 60% of Canada's commercial cargo volume. The lands and waters within the port jurisdictions are federal assets.

mesure d'innover et de livrer concurrence au cours des années à venir.»

La présidente de l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC), Wendy Zatylny, a réagi par le commentaire suivant adressé au *Maritime Magazine*: «Outre un meilleur financement et une plus grande souplesse financière, les APC veulent, de façon générale, avoir du soutien pour les aider à s'adapter à un environnement mondial en mutation notamment à cause du Partenariat transpacifique (PTP), de l'accord de libre-échange avec l'Union européenne, de la gestion des données des chaînes de blocs et de l'intelligence artificielle.»

Les plafonds d'emprunt rigides obligent les APC à financer leurs opérations avec leurs seuls flux de rentrées et celles-ci ne peuvent pas emprunter des institutions

financières en plaçant leurs actifs en garantie.

Selon l'AAPC, il faudrait des contributions de près de deux milliards de dollars de la part du gouvernement et de l'industrie pour remplacer les infrastructures vieillissantes des ports canadiens.

Le président du Port de Vancouver, Robin Silvester, a bien accueilli l'examen. Il a déclaré: «Même si la structure actuelle des administrations portuaires canadiennes a bien servi les besoins du commerce canadien, la Loi maritime du Canada a 20 ans. Nous sommes en faveur de l'amélioration continue des processus de réglementation et de gouvernance, et nous croyons que l'examen du gouvernement fédéral permettra de s'assurer que le réseau des administrations portuaires canadiennes maintient un bon équilibre entre ces priorités.» **M**

Responding in a comment to *Maritime Magazine* was Wendy Zatylny, President and CEO of the Association of Canadian Port Authorities (ACPA). "In addition to greater funding and financial flexibility, CPAs are looking in a broader sense for support as they adapt to a changing global environment that includes such developments as the Trans-Pacific Partnership (TPP), Canada's free trade agreement with the European Union, blockchain data management and artificial intelligence."

Strict borrowing limits allow the CPAs to fund operations solely from their revenue streams, with no ability to pledge assets to borrow from financial institutions.

According to ACPA, funding from government and industry sources of nearly two billion dollars is required to replace ageing Canadian port infrastructure.

Robin Silvester, President of the Port of Vancouver, supported the review, stating: "While we believe the current structure of the Canada Port Authorities has worked very well to meet Canada's trade needs, the Canada Marine Act is 20 years old. We support the principle of continuous improvement of regulatory and governance processes, and welcome the federal government's review to ensure the system of Canada Port Authorities strikes a good balance of these priorities."

M

Océan remporte un prix pour son projet Catatug

Les équipes d'ingénierie du groupe Océan se sont récemment vu décerner le prix Reconnaissance d'un projet innovateur lors de la Soirée reconnaissance de l'Ordre des ingénieurs du Québec tenue le jeudi 15 février au Saguenay-Lac-Saint-Jean.

«Ce prix vient récompenser l'ingéniosité de nos équipes pour leur travail dans le cadre du projet **Catatug**. Ce remorqueur combine les caractéristiques d'un remorqueur traditionnel et celles d'un catamaran, ce qui lui procure à la fois puissance, légèreté et performance», peut-on lire dans un communiqué de presse du fournisseur de services maritimes intégrés de Québec.

Le remorqueur en aluminium de 16,6 m de longueur sur 9,46 m de largeur a une capacité de charge de 15 t et une puissance de 1 430 chevaux. Ce joyau de la flotte d'Océan,

construit en 2016, est actuellement utilisé pour manœuvrer les barges de construction sur le chantier du nouveau pont Champlain qui doit être achevé pour la fin de 2018. **M**



The Ocean Catatug in action pulling construction barges to the site of the new Champlain bridge.

L'Océan **Catatug** remorque des barges pour la construction du nouveau pont Champlain.

Ocean's innovative Catatug wins award

Ocean Group's engineering teams were recently awarded the Prix Reconnaissance for an innovative project during the Soirée reconnaissance of the Ordre des ingénieurs du Québec. The event was

held in mid-February in Saguenay-Lac-St-Jean.

"This award recognizes the ingenuity of our teams for their work on the **Catatug** project. This tug combines the characteristics of a traditional tug and a catamaran, giving it power, lightness and performance," said a press release from the Quebec-City based integrated provider of marine services.

Built in aluminum and measuring 16.6 meters long and 9.46 meters wide, the tug has a load capacity of 15 tons and 1430 horsepower. A jewel of the Ocean fleet, built in 2016, it is now in service to maneuver and mobilize construction barges on the site of the new Champlain Bridge whose completion is scheduled for the end of 2018. **M**

Logistec accroît sa présence sur la côte américaine du golfe du Mexique

Logistec expands presence in U.S. Gulf market



Gulf Stream Marine

The large Manchester Terminal in Houston is now part of Logistec's extensive network.

Le grand terminal Manchester à Houston fait désormais partie du vaste réseau de Logistec.

Logistec Corporation, société montréalaise qui fournit des services maritimes et environnementaux, a récemment élargi son réseau nord-américain de terminaux grâce à une acquisition stratégique, celle de l'entreprise texane Gulf Stream Marine pour 65,7 millions \$ US.

Grâce à cette acquisition annoncée le 1^{er} mars, les activités de manutention de Logistec engloberont désormais 58 terminaux et 35 ports après l'addition des 10 terminaux de Gulf Stream Marine répartis dans cinq ports. Avant cette transaction, qui fera passer l'effectif total de la compagnie de 1 600 à 2 300, les opérations de Logistec étaient concentrées dans l'Est du Canada et sur la côte Est des États-Unis.

«L'intégration de Gulf Stream Marine à Logistec réunit deux entreprises hautement complémentaires et elle fera bénéficier les clients de valeur ajoutée, d'un meilleur service et de plus d'innovation», a déclaré la présidente et chef de la direction de Logistec, Madeleine Paquin.

Selon un communiqué de presse de la compagnie,

cette acquisition va permettre à Logistec de «...renforcer sa présence dans un marché en forte croissance aux États-Unis et [...] va donner accès à un bassin d'employés expérimentés».

«En unissant nos forces, nous pouvons créer des synergies intéressantes», a renchéri Kevin Bourbonnais, président et chef de la direction de Gulf Stream Marine. Cette dernière, dont le siège social se trouve à Houston, est un chef de file dans la manutention de marchandises et l'exploitation de terminaux. Elle possède des installations de manutention de marchandises générales et de conteneurs dans la région de Houston ainsi qu'à Corpus Christi, Freeport, Brownsville et Lake Charles en Louisiane. Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2017, GSM Maritime Holdings, société mère de Gulf Stream Marine, a dégagé des produits de 68,7 millions \$ US.

Outre des services de manutention de vrac, de marchandises diverses et de conteneurs, Logistec fournit des services de transport maritime côtier, principalement dans l'Arctique, des services de transport ferroviaire sur courte

Logistec Corporation, the Montreal-based provider of marine and environmental services, recently expanded its North American network of terminals through the strategic acquisition of Texas-based Gulf Stream Marine for US\$65.7 million.

Announced on March 1, the transaction means that Logistec's cargo-handling activities will now encompass 58 terminals in 35 ports through the addition of Gulf Stream's 10 terminals in five ports. Prior to this latest investment, Logistec operations were concentrated in eastern Canada and on the U.S. East Coast. It will enlarge its personnel total to approximately 2,300 from 1,600.

«Combining Logistec and Gulf Stream Marine will bring together two highly complementary businesses to deliver greater value, service and innovation to customers», said Madeleine Paquin, President and CEO of Logistec.

A company press release added the acquisition

will «strengthen Logistec's position in a high-growth market in the United States» and «provide access to an experienced talent pool.»

«We see great synergies in joining forces», concurred Kevin Bourbonnais, President and CEO of Gulf Stream. Headquartered in Houston, the latter is a major stevedoring and terminal operator, with facilities in the Houston area, Corpus Christi, Freeport, Brownsville, and Lake Charles, Louisiana, handling breakbulk, bulk and containerized cargoes. For the year ended October 31, 2017, Gulf Stream Marine's parent company, GSM Maritime Holdings, recorded revenue of US\$68.7 million.

In addition to its bulk, breakbulk and containerized cargo services, Logistec provides marine transportation geared primarily to the Arctic coastal trade along with short-line rail services and marine agency services to foreign carriers serving the Canadian market.

distance et des services d'agences maritimes aux transporteurs étrangers qui desservent le marché canadien.

Au sud du 49^e parallèle, Logistec renforce sa présence sur la côte Est et la côte du golfe du Mexique où elle est implantée depuis une vingtaine d'années, notamment à Port Manatee, Tampa Bay et Port Everglades.

La filiale américaine, Logistec USA Inc., a beaucoup investi dans la manutention du vrac, spécialement pour les produits miniers et la biomasse. Une installation dernier cri au port de Brunswick en Géorgie peut notamment expédier annuellement plus d'un million de tonnes métriques de granulés

de bois destinées aux centrales européennes alimentées à la biomasse.

Logistec a signé l'an dernier une entente de 10 ans avec la Cleveland-Cuyahoga County Port Authority pour gérer le Cleveland Bulk Terminal. Puis, en septembre 2017, Logistec USA et Coleary Transport Co. ont créé une nouvelle entité, Logistec Everglades, pour étendre leurs opérations terminales et leurs services de manutention de marchandises générales à Port Everglades. Le partenariat permettra de manutentionner des volumes plus importants de marchandises générales dans le marché du sud de la Floride.

M

South of the 49th Parallel, Logistec has been buttressing 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.

A year ago, Logistec signed a 10-year agreement with the Cleveland-Cuyahoga County Port Authority to operate the Cleveland Bulk Terminal. Then last September, Logistec USA and Coleary Transport Co. formed a new entity, Logistec Everglades, to expand their terminal operations and general cargo handling services at Port Everglades. The partnership facilitates higher volumes of breakbulk in the South Florida market. **M**

Un premier navire fait escale au nouveau quai multiusager de Sept-Îles

La récente escale d'un premier grand vraquier au nouveau quai multiusager marque le début d'une nouvelle ère pour le Port de Sept-Îles sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent. Le **Magnus Oldendorff** y a chargé à la fin mars une cargaison de 190 000 tonnes métriques de minerai de fer provenant de la mine du lac Bloom de Minerai

de fer Québec inc. et destinée au Port de Qingdao en Chine.

Même si le quai est déjà opérationnel, l'inauguration officielle est prévue pour la fin du printemps. C'est la seule installation nord-américaine capable d'accueillir les vraquiers Chinamax d'une capacité pouvant atteindre les 400 000 tonnes. Les dirigeants du Port s'attendent à ce que

First ship calls at new Sept-Îles multi-user dock

A new era has been launched at the Port of Sept-Îles on the North Shore of the St. Lawrence River following the recent call of the first large bulk carrier at the newly-built multi-user dock. The **M/V Magnus Oldendorff** loaded in late March 190,000 metric tons of iron ore from the Bloom Lake mine of Quebec

Iron Ore Inc. for delivery to China's Port of Qingdao.

While the facility is now operational, official inauguration is slated for late this spring. It is the only facility in North America able to accommodate Chinamax bulk carriers with capacities up to 400,000 tons. Port officials forecast a cargo throughput of more



*The recent call of the **Magnus Oldendorff** marked a new era for the Port of Sept-Îles.*

La récente escale du **Magnus Oldendorff** marquait le début d'une nouvelle ère pour le Port de Sept-Îles.

plus de 30 millions de tonnes de fret y transitent en 2018 à la faveur du vigoureux redressement des marchés mondiaux du minerai de fer.

Le PDG de l'Administration portuaire de Sept-Îles,

Pierre C. Gagnon, a également souligné les avantages pour les clients de l'inauguration du nouveau convoyeur de la Société ferroviaire et portuaire de Pointe-Noire (SFPPN). 

than 30 million tons in 2018 thanks to strong resurgence of global iron ore markets.

Pierre C. Gagnon, President and CEO of the Sept-Îles Port Authority, has also underlined the

benefits for customers of the launching of the new conveyor of the Société ferroviaire et portuaire de Pointe-Noire (SFPPN).



Une année record pour le Port de Vancouver

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser annonçait récemment que le volume total de fret manutentionné au Port de Vancouver en 2017 avait atteint un niveau record de 142,1 millions de tonnes, 5 % de mieux qu'en 2016. Les secteurs en plus forte croissance étaient les conteneurs et le grain en vrac qui ont atteint de nouveaux sommets.

«L'année record pour le fret manutentionné et la forte croissance dans tout le Port reflètent la vigueur de l'économie canadienne en 2017, de même que la capacité de Vancouver d'accueillir une gamme de marchandises plus diversifiée que tout autre port nord-américain», a déclaré le PDG de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, Robin Silvester.

Le trafic conteneurisé total (mesuré en EVP – équivalents vingt pieds) a notamment enregistré une augmentation considérable de 11 % par rapport à 2016 pour atteindre un sommet de 3,3 millions d'EVP, avec une hausse de 11 % des conteneurs d'importation chargés. L'augmentation des volumes est attribuable à l'accélération de l'activité économique mondiale qui a stimulé les ventes canadiennes à l'exportation ainsi qu'à la vigueur du marché transpacifique.

«D'une année à l'autre, nous constatons une augmentation régulière de la demande mondiale de produits canadiens expédiés dans des conteneurs ainsi que de la demande

canadienne pour des biens de consommation et de produits manufacturés asiatiques», a poursuivi M. Silvester. Afin de répondre à la demande future, nous prenons des mesures pour préparer le Port de Vancouver à recevoir les volumes croissants de fret conteneurisé qui vont affluer sur la côte ouest du Canada. Plusieurs investissements sont déjà faits à cette fin dans les infrastructures portuaires.»

Une récolte exceptionnelle et une augmentation des exportations de céréales par le Port de Vancouver ont permis de satisfaire à la forte demande mondiale de produits agricoles canadiens. Le Port de Vancouver a connu en 2017 une année record pour le grain en vrac, avec 23,6 millions de tonnes métriques, 8 % de plus qu'en 2016. Il s'agissait d'une quatrième année consécutive de volumes de grain records.

Dans le secteur de l'automobile, l'augmentation a été de 9 % par rapport à 2016, à la faveur d'un sommet pour les ventes d'autos au Canada attribuable à un regain de confiance des consommateurs. Il s'agissait de la troisième année consécutive d'augmentation du nombre d'autos manutentionnées dans le Port de Vancouver.

Le secteur des marchandises diverses a affiché une croissance de 2 % grâce aux robustes exportations de pâte de bois et à l'augmentation du transport de biens de consommation sur le fleuve Fraser ainsi qu'entre le Lower

Port of Vancouver shatters cargo record

Overall cargo volume through the Port of Vancouver in 2017 reached a record high of 142.1 million tonnes, up five per cent from 2016, the Vancouver Fraser Port Authority recently announced. Sectors experiencing strong growth include containers and bulk grain, both of which hit new summits in 2017.

“The record year for cargo movement and healthy growth across the port reflects the strength of the Canadian economy in 2017, as well as the Port of Vancouver's ability to accommodate the most diversified range of cargo of any port in North America,” said Robin Silvester, president and chief executive officer at the Vancouver Fraser Port Authority.

Notably, overall container traffic (measured by TEUs or twenty-foot equivalent units) saw a significant increase of 11 per cent over 2016 to reach a record of 3.3 million TEUs, with loaded imports up by 11 per cent. Volumes were driven by a global upswing in economic activity, which boosted Canadian export sales and overall strength in the transpacific container market.

“Year over year we continue to see an increase in the global demand for Canadian products shipped in containers and Canadian demand for consumer and manufacturing goods

from Asia,” continued Mr. Silvester. “To meet future demand, we are taking steps to ensure the Port of Vancouver is ready to handle growing container volumes through Canada's West Coast. A number of investments in infrastructure are already underway in the port to build container capacity.”

Strong global demand for Canadian agriculture was met with a bumper harvest in Canada and increased exports of grain through the Port of Vancouver. Bulk grain saw another record year in 2017 at 23.6 million metric tonnes an eight per cent increase over 2016, making this the Port of Vancouver's fourth consecutive year of record grain volumes.

The auto sector saw a nine per cent increase in 2017 from 2016, boosted by a record year for auto sales across Canada and an increase in consumer confidence. This is the third consecutive year of an upward trend in autos through the Port of Vancouver.

The breakbulk sector saw a two per cent increase over 2016 due to strong woodpulp exports and increased movement of domestic consumer goods along the Fraser River and between the Lower Mainland and Vancouver Island.

The cruise industry in Vancouver is experiencing stable growth as demand for



Port de Vancouver

Aerial view of the Port of Vancouver which has continued its record-breaking pace for container cargo.

Vue aérienne du Port de Vancouver où le fret conteneurisé continue d'augmenter à une allure record.

Mainland et l'île de Vancouver.

L'industrie des croisières connaît une croissance soutenue à Vancouver grâce à la demande pour les croisières en Alaska qui continue d'augmenter. En 2017,

le Port a accueilli 236 paquebots de croisière et 842 928 passagers comparativement à 826 820 passagers en 2016, une hausse de 2 %. **M**

cruises to Alaska continues to increase. In 2017, the port welcomed 236 cruise ships and 842,928

passengers compared to 826,820 passengers in 2016, an increase of two per cent. **M**

Trump veut abaisser la taxe d'entretien portuaire

Dans une initiative budgétaire qui a consterné l'American Association of Port Authorities (AAPA) et le Waterways Council Inc. (WCI), l'administration Trump a dévoilé des plans pour réduire la taxe qui est perçue des importateurs pour financer les services portuaires, ce qui va entraîner une forte diminution de l'aide fédérale accordée aux ports pour leurs dépenses de dragage et d'entretien.

Dans le cadre d'un budget de 4,8 milliards \$ US accordé à l'U.S. Army Corps of Engineers

pour les travaux de génie civil, l'administration veut abaisser la taxe d'entretien portuaire (Harbor Maintenance Tax - HMT) à compter de l'exercice 2019 pour mieux aligner les recettes annuelles estimées de la taxe sur les niveaux récents des crédits budgétaires accordés pour les dépenses admissibles financées par le fonds d'entretien portuaire.

Le montant de la réduction n'a pas été précisé quand la mesure a été annoncée en février dans la feuille de route budgétaire du président Trump

Trump seeks reduction of Harbor Maintenance Tax charged to importers

In a budget initiative that has distressed the American Association of Port Authorities (AAPA) and the Waterways Council lobby group, the Trump Administration unveiled plans to reduce the levy importers are charged for port services, resulting in a sharp cut of the federal aid ports receive for dredging and maintenance costs.

As part of a proposed US\$4.8 billion civil works budget for the U.S. Army Corps of Engineers, the

administration seeks to reduce the Harbor Maintenance Tax (HMT) effective in fiscal 2019 to better align estimated annual receipts from the tax with recent appropriation levels for eligible expenditures from the HMT Fund.

The amount of the tax reduction was not specified when the proposed measure was announced in February as part of President Trump's budget roadmap for 2019-2028. The existing levy of 0.125

pour 2019-2028. La taxe actuelle de 0,125 % ajoute environ 109 \$ US par conteneur de 40 pi.

Selon l'Administration: «L'abaissement de cette taxe va accorder aux ports plus de flexibilité pour établir des barèmes de droit appropriés pour les services qu'ils fournissent, ce qui les aidera à autofinancer leurs dépenses d'immobilisations et de fonctionnement.»

Il est recommandé que les fonds réservés pour l'entretien des ports soient réduits à 959 millions \$ US dans l'exercice se terminant en septembre 2019. Si le Congrès adopte cette proposition, les ports étasuniens vont obtenir 378 millions de moins que ce qu'ils sont censés recevoir en 2018.

L'AAPA fait valoir que la réduction de la HMT ne favorisera pas le bon entretien du réseau portuaire et va à

l'encontre de la volonté générale de réformer le fonds fiduciaire en réservant son utilisation aux fins prévues, l'entretien systématique des ports, au lieu de s'en servir pour boucher des trous dans le fonds de fonctionnement

De son côté, le Waterways Council dénonce vigoureusement une proposition qui réduit les ressources dévolues aux infrastructures maritimes et affirme que cela aura pour effet de rendre les États-Unis moins concurrentiels au niveau mondial. Selon le PDG du WCI, Mike Toohey, cet austère budget 2019 représente une véritable volte-face par rapport aux paroles encourageantes que le président Trump a eues au sujet des voies de navigation intérieures dans le Discours sur l'état de l'Union et lors de sa visite historique à l'Ohio Rover en juin 2017. **M**

percent adds approximately US\$109 per 40-ft container.

According to the administration, "Reducing this tax would provide greater flexibility for individual ports to establish appropriate fee structures for services they provide, in order to help finance their capital and operating expenses on their own."

It recommends that funding set aside for port maintenance work be decreased to US\$959 million in fiscal 2019 ending in September 2019. If congressional appropriators endorse this proposal, U.S. ports will receive \$378 million less than they are due to receive in 2018.

The AAPA argues that reducing the HMT would run counter to a well-maintained port system

and the broader drive to reform the trust fund by using more of it towards its intended purpose of maintaining ports instead of plugging holes in the general fund.

For its part, the Waterways Council struck out sharply against a proposal that reduces resources for marine infrastructure, affirming it "hamstrings America's ability to compete in the world. This dour FY2019 budget represents a clear disconnect from the encouraging rhetoric made by President Trump about the inland waterways in the State of the Union address and at his historic visit to the Ohio River in June 2017," said WCI President and CEO Mike Toohey.

M



Port of Los Angeles

U.S. ports feel that reducing the HMT would potentially weaken maintenance of the port system.

Les ports étasuniens estiment qu'une réduction de la taxe d'entretien portuaire (HMT) pourrait avoir des effets négatifs sur l'entretien du réseau de ports.

CALENDAR OF EVENTS

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

29 au 31 MAI

Breakbulk Europe 2018

Bremen, Allemagne

lmeredith@breakbulk.com

30 MAI au 1^{er} JUIN

GREENTECH 2018

Vancouver Marriott Pinnacle Hotel

Vancouver, C.-B. Canada

www.green-marine.org

13 au 15 JUIN

**L'Alliance des villes des Grands Lacs
et du Saint-Laurent**

Assemblée annuelle et Congrès

Mettre le cap sur la résilience

Ajax Convention Centre

Ajax, ON Canada

www.glskcities.org

18 au 20 JUIN

Canada Trade Conference

Hotel X

Toronto, ON Canada

events@joc.com

4 au 7 SEPTEMBRE

SMM ("SMMART 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

19 au 20 SEPTEMBRE

Halifax Port Days

Halifax, N-E Canada

Cunard Centre

events@portofhalifax.ca

Jackie@parkhillevents.com

2 au 4 OCTOBRE

Breakbulk Americas 2018

George R. Brown Convention Center

Houston, Texas USA

www.breakbulk.com/events/

7 au 10 OCTOBRE

AAPA Annual Convention & Exposition

Valparaiso Cruise Terminal

Valparaiso, Chili

www.aapa-ports.org

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

JUNE 13-15

Great Lakes & St. Lawrence Cities Initiative

Annual Meeting and Conference

Charting a Course to Resilience

Ajax Convention Centre

Ajax, ON Canada

www.glskcities.org

JUNE 18-20

Canada Trade Conference

Hotel X

Toronto, ON Canada

events@joc.com

SEPTEMBER 4-7

SMM ("SMMART 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

SEPTEMBER 19-20

Halifax Port Days

Halifax, N-E Canada

Cunard Centre

events@portofhalifax.ca

Jackie@parkhillevents.com

OCTOBER 2-4

Breakbulk Americas 2018

George R. Brown Convention Center

Houston, Texas USA

www.breakbulk.com

OCTOBER 7-10

AAPA Annual Convention & Exposition

Valparaiso Cruise Terminal

Valparaiso, Chile

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

2018 SMM-HAMBURG MESSE.....	21	2018 SMM-HAMBURG MESSE.....	21
www.smm-hamburg.com		www.smm-hamburg.com	
ASL - ARMATEURS DU SAINT-LAURENT.....	66	ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	Back Cover
http://armateurs-du-st-laurent.org		http://www.algonet.com	
ADMINISTRATION PORTUAIRE DE PORT ALBERNI.....	17	CORPORATION OF LOWER ST. LAWRENCE PILOTS.....	Inside Back Cover
https://www.portalberniportauthority.ca		http://cpbsl.ca	
ALGOMA CENTRAL CORPORATION.....	Couverture extérieure arrière	EMPIRE STEVEDORING.....	63
http://www.algonet.com		http://www.empirestevedoring.com	
CSEM - CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME.....	Couverture intérieure arrière	FEDNAV.....	33
http://www.sim-pilot.com		http://fednav.com	
CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT.....	60	FERRY RIVIÈRE-DU-LOUP/SAINT-SIMÉON.....	65
http://seaway.ca		https://traverserdl.com	
CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT.....	Couverture intérieure arrière	GROUPE DESGAGNÉS.....	Inside Front Cover, 31
http://cpbsl.ca		http://www.groupe-desgagnes.com	
EMPIRE STEVEDORING.....	63	IMO - INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION.....	6
http://www.empirestevedoring.com		http://www.imo.org	
FEDNAV.....	33	LOGISTEC.....	41
http://fednav.com		https://www.logistec.com	
GROUPE DESGAGNÉS.....	Couverture intérieure avant, 31	LOWER LAKES TOWING & GRAND RIVER NAVIGATION.....	1
http://www.groupe-desgagnes.com		http://www.randlogisticsinc.com	
LOGISTEC.....	41	MGT - MONTRÉAL GATEWAY TERMINALS PARTNERSHIP.....	57
https://www.logistec.com		https://www.mtrtml.com	
LOWER LAKES TOWING & GRAND RIVER NAVIGATION.....	1	MSA - MIDWEST SHIPPERS ASSOCIATION.....	51
http://www.randlogisticsinc.com		http://www.midwestshippers.com	
MGT - SOCIÉTÉ TERMINAUX MONTRÉAL GATEWAY.....	57	MSRC - MARITIME SIMULATION AND RESOURCE CENTRE.....	Inside Back Cover
https://www.mtrtml.com		http://www.sim-pilot.com	
MSA - MIDWEST SHIPPERS ASSOCIATION.....	51	MONDOR-WATSON.....	45
http://www.midwestshippers.com		https://www.qsl.com	
MONDOR-WATSON.....	45	NAVTECH NAVAL ARCHITECTURE.....	22
https://www.qsl.com		http://navtech.ca	
NAVTECH ARCHITECTURE NAVALE.....	22	NEAS.....	39
http://navtech.ca		http://www.neas.ca	
NEAS.....	39	OCEAN.....	47
http://www.neas.ca		https://www.groupeocean.com	
OMI - ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE.....	6	PORT ALBERNI PORT AUTHORITY.....	17
http://www.imo.org		https://www.portalberniportauthority.ca	
OCEAN.....	47	PORT OF ANTWERP.....	18
https://www.groupeocean.com		http://www.portofantwerp.com	
PORT D'ANVERS.....	18	PORT OF HALIFAX.....	13
http://www.portofantwerp.com		http://www.portofhalifax.ca	
PORT DE HALIFAX.....	13	PORT OF MONTREAL.....	53
http://www.portofhalifax.ca		https://www.port-montreal.com	
PORT DE MONTRÉAL.....	53	PORT OF THUNDER BAY.....	46
https://www.port-montreal.com		http://www.portofthunderbay.com	
PORT DE THUNDER BAY.....	46	PORT OF TORONTO.....	43
http://www.portofthunderbay.com		https://www.porttoronto.com	
PORT DE TORONTO.....	43	PORT OF TROIS-RIVIÈRES.....	42
https://www.porttoronto.com		https://www.porttr.com	
PORT DE TROIS-RIVIÈRES.....	42	PORT OF VALLEYFIELD.....	36-37
https://www.porttr.com		http://www.portvalleyfield.com	
PORT DE VALLEYFIELD.....	36-37	SODES - ST. LAWRENCE ECONOMIC DEVELOPMENT COUNCIL.....	67
http://www.portvalleyfield.com		http://www.st-laurent.org	
SODES - SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT.....	67	SHIPOTOS.COM.....	22
http://www.st-laurent.org		http://www.shipotos.com	
SHIPOTOS.COM.....	22	SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	66
http://www.shipotos.com		http://www.soderholmmaritime.com	
SODERHOLM MARITIME SERVICES.....	66	SPLIETHOFF.....	59
http://www.soderholmmaritime.com		http://www.spliethoff.com	
SPLIETHOFF.....	59	ST. LAWRENCE SHIPOPERATORS.....	66
http://www.spliethoff.com		http://armateurs-du-st-laurent.org	
STERLING FUELS.....	10	STERLING FUELS.....	10
http://www.sterlingfuels.ca		http://www.sterlingfuels.ca	
TRAVERSE RIVIÈRE-DU-LOUP/SAINT-SIMÉON.....	65	THE ST. LAWRENCE SEAWAY MANAGEMENT CORPORATION.....	60
https://traverserdl.com		http://seaway.ca	
URGENCE MARINE.....	55	URGENCE MARINE.....	55
http://urgencemarine.com		http://urgencemarine.com	
VALPORT.....	36-37	VALPORT.....	36-37
https://www.valport.ca		https://www.valport.ca	
WÄRTSILÄ.....	25	WÄRTSILÄ.....	25
https://www.wartsila.com		https://www.wartsila.com	

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



Class
Leading
Design

1

New
Equinox Class
Self-unloaders

7

3
Different
Configurations

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